

# Hansische Geschichtsblätter



**Herausgegeben vom  
Hansischen  
Geschichtsverein**

**128. Jahrgang 2010**

**Porta Alba  
Verlag**



# HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN  
VOM  
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

128. JAHRGANG



2010

Porta Alba Verlag  
Trier

## REDAKTION

Aufsatzteil: Prof. Dr. Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck

Umschau: Dr. Volker Henn, Kordel

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, BUXTEHUDE

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 Prof. 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 978–3–933701–40–4

# Inhalt

Klaus Friedland (1920–2010) von Michael North . . . . .	V
Aufsätze	
Stuart Jenks Die Finanzierung des hansischen Handels im Spätmittelalter am Beispiel von Preußen . . . . .	1
Reinhard Paulsen Die Koggendiskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrungen . . . . .	19
Detlev Ellmers Koggen kontrovers . . . . .	113
Markus Hedemann To eren unde to rechte. Erich von Pommerns Hansepolitik in den Jahren 1416–1423 . . . . .	141
Bernd Mütter Ernst Robert Daenell (1872–1921). Ein Hansehistoriker in der Epoche des Imperialismus . . . . .	189
Hansische Umschau	
In Verbindung mit Norbert Angermann, Karsten Brüggemann, Antjekathrin Graßmann, Rudolf Holbach, Hans Walter Keweloh, Carsten Jahnke, Günter Meyer, Ortwin Pelc, Louis Sicking, Hugo Weczerka und anderen bearbeitet von Volker Henn . . . . .	233
Allgemeines . . . . .	233
Schiffahrt und Schiffbau . . . . .	266
Vorhansische Zeit . . . . .	270
Zur Geschichte der niederdeutschen Landschaften und der benachbarten Regionen . . . . .	274
Westeuropa . . . . .	300
Skandinavien . . . . .	301
Osteuropa . . . . .	311
Autorenverzeichnis . . . . .	341
Mitarbeiterverzeichnis . . . . .	343

## IV

Nachtrag zum Register für die Jahrgänge 101 (1983) bis 125 (2007)	344
Hansischer Geschichtsverein	
Jahresbericht 2009 . . . . .	345
Liste der Vorstandsmitglieder . . . . .	348
Für die Hanseforschung wichtige Zeitschriften . . . . .	349



KLAUS FRIEDLAND  
(1920–2010)

Am 21. März 2010 verstarb zu Hause in Heikendorf Klaus Friedland nach einem erfüllten wissenschaftlichen Leben. Klaus Friedland hat über 27 Jahre als aktives Vorstandsmitglied und danach als Altmitglied des Vorstandes den Hansischen Geschichtsverein nachhaltig geprägt. Geboren in Erfurt am 28. Juni 1920 trat er nach dem Abitur in die U-Bootflotte der Marine ein, wo er im Jahre 1943 als Oberleutnant zur See das U-Boot U 310 als Kommandant übernahm. In den letzten Kriegstagen fuhr er als Torpedooffizier auf

dem leichten Kreuzer „Emden“. Nach der deutschen Kapitulation setzte er sein noch im Krieg begonnenes Studium in Kiel und Göttingen fort. Nach dem ersten Staatsexamen wurde Klaus Friedland 1952 in Kiel mit der Arbeit „Der Kampf der Stadt Lüneburg mit ihren Landesherren: Stadtfreiheit und Fürstenhoheit im 16. Jahrhundert“ promoviert. Er arbeitete zunächst im niedersächsischen Schuldienst als Assessor und Studienrat, bevor er am 1. Oktober 1962 als Archivrat in das Archiv der Hansestadt Lübeck eintrat. Hier setzte schon bald eine produktive Tätigkeit zur Erforschung der hansischen Geschichte ein. Dazu gehörte die Bearbeitung des bislang letzten erschienenen Bandes der Hanserezepte: 4. Abteilung (von 1531 bis 1560), 2. Bd.: 1535 Juli bis 1537. Auf seinen zahlreichen Archivreisen zur Sichtung der im Zweiten Weltkrieg ausgelagerten Lübecker Archivalien konnte Klaus Friedland die Bände des Lübecker Nieder-

stadtbuches an der Berliner Humboldt-Universität ausfindig machen, so dass diese im Leihverkehr kurzzeitig der Wissenschaft zugänglich wurden. Neben seiner Tätigkeit als Archivar hat Klaus Friedland in dieser Zeit grundlegende und innovative Aufsätze zur hansischen Geschichte vorgelegt. An dieser Stelle seien nur seine Beiträge zu den hansisch-englischen Beziehungen, zu den genossenschaftlichen Zusammenschlüssen besonders auch der Gotländischen Genossenschaft, zur Handelsgeschichte einzelner Städte bis hin zum Shetland- und Islandhandel, zu der beabsichtigten Stadtgründung bei Damme Mitte des 13. Jahrhunderts und schließlich zur Verlegung des Kontors von Brügge nach Antwerpen genannt. Seine archivalischen und paläographischen Kenntnisse brachte Klaus Friedland schon bald als Lehrbeauftragter am Historischen Seminar der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel mehrere Studentengenerationen nahe.

Am 1. Januar 1970 übernahm Klaus Friedland das Direktorat der Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek und ein Jahr später wurde er zum Honorarprofessor an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel ernannt. Von Kiel aus begann die großartige Ausweitung, die Internationalisierung der Aktivitäten des Hansischen Geschichtsvereins.

Es war Klaus Friedlands Idee, sogenannte Kontorkolloquien an den früheren Stützpunkten der Hanse durchzuführen, um auch die ausländischen Kollegen in die Hanseforschung einzubinden. Nach den Kolloquien in Bergen (1970) und London (1974) sind vor allem die grandiosen Veranstaltungen in Visby (1984), Brügge (1988) und Novgorod (1992) zu nennen, in denen es Klaus Friedland gelang auch die jüngeren Historiker – heute würde man sagen Postdocs – an die Hanseforschung heranzuführen. Die damals geschlossenen Freundschaften halten bis heute. Daneben ist ebenfalls der wissenschaftliche Ertrag dieser Kontorkolloquiumsbande bemerkenswert.

Aber auch in Richtung Mittel- und Osteuropa wirkte Klaus Friedland nachhaltig. So ließ er die wissenschaftlichen und menschlichen Beziehungen zur Hansischen Arbeitsgemeinschaft in der DDR nie abreißen. Als es den Kollegen aus der DDR nicht mehr möglich war, an den Jahresversammlungen des Hansischen Geschichtsvereins teilzunehmen, schuf er zusammen mit Wissenschaftlern aus England, Niederlanden, Belgien, Frankreich, Schweden, Finnland, Polen, Estland, Lettland, Russland und der DDR die Association for the History of the Northern Seas als internationales Forum der Begegnung für die Historiker aus dem Nord- und Ostseeraum. Durch den Mauerfall hat sich der Dialog normalisiert, auch wenn er von allen nicht länger so geschätzt wird wie zu Zeiten Klaus Friedlands. Einen weiteren Schritt der Internationalisierung ging Klaus Friedland mit der International Commission for Maritime History, deren



Präsidentschaft er 1985 übernahm und so die deutsche Seefahrtsgeschichte international sichtbar machte. Im Zuge seines Amtes als Präsident der International Commission for Maritime History gab er die wichtigen Aufsatzbände der internationalen Historikerkongresse „Maritime Aspects of Migration“ (1989) und „Maritime Food Transport at Sea“ (1994) in der Schriftenreihe „Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte“ heraus.

Der Hanseforschung gab Klaus Friedland neben seiner eigenen wissenschaftlichen Tätigkeit auch als Herausgeber für den Aufsatzteil der Hansischen Geschichtsblätter (1976–1994) vielfältige Anregungen. Zum Dank für seine Tätigkeit hat ihn daher der Hansische Geschichtsverein mit einer Wiederveröffentlichung seiner wichtigen Aufsätze unter dem Titel „Mensch und Seefahrt zur Hansezeit“ zu seinem 75. Geburtstag 1995 geehrt. Die Summe seiner Lehre und Forschungen zur Hanse bietet sein 1991 erschienen Buch „Die Hanse“, das weiterhin grundlegend bleiben wird.

Mir selbst wird der Mensch und international so aktive Kollege Klaus Friedland am nachdrücklichsten in Erinnerung bleiben, der – anders als viele ältere Forscher – nie akademisch professorale Rangabgrenzungen aufgebaut hat, sondern vor allem die jüngeren (Nachwuchs-)Historiker unabhängig von ihren erreichten akademischen Weihen als gleichberechtigte Wissenschaftler wahrgenommen und gefördert hat.

Klaus Friedland hinterlässt die von uns allen geschätzte und von vielen Tagungen bekannte Ehefrau Eva Friedland (ehemals Professorin an der Musikhochschule Lübeck) sowie Tochter und Sohn mit Enkelkindern.

Michael North, Greifswald



# DIE FINANZIERUNG DES HANSISCHEN HANDELS IM SPÄTMITTELALTER AM BEISPIEL VON PREUSSEN

von Stuart Jenks

Unstinting credit was the great lubricant of the Commercial Revolution. It was altogether a novel phenomenon.<sup>1</sup>

Die Einführung der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit der Kaufkraft bildete, wie Robert S. Lopez feststellt, die entscheidende Grundlage für die Kommerzielle Revolution des Mittelalters. Sie erfolgte im Hochmittelalter in zwei rasch aufeinander folgenden Schritten. Zuerst kam die zeitliche Verfügbarkeit im 10. und 11. Jahrhundert in Italien auf: Wer einen Kredit aufnahm, konnte künftige (erwartete) Kaufkraft in die Gegenwart holen und sofort einsetzen.<sup>2</sup> Im 12. Jahrhundert folgte die räumliche Verfügbarkeit: Wer einen Wechsel<sup>3</sup> zog, konnte Kaufkraft von einem Ort zu einem anderen transferieren und dort einsetzen. Da der Postweg und die Usance Zeit in Anspruch nahmen und der Wechsel folglich während dieser Frist einen Kredit darstellte, war auch die zeitliche Verlegung der Kaufkraft unzertrennlich mit dem Wechselverkehr verbunden.

Die Befreiung des Kaufmanns von der Notwendigkeit, jeden Warenerwerb bar zu begleichen und somit Bargeld von Ort zu Ort zu transportieren, steigerte die Effizienz des Handels gewaltig, stellte den Kaufmann aber vor das Problem, eine Finanzierungsstrategie zu entwickeln. Da der Rhythmus des spätmittelalterlichen hansischen Handels durch die Abfolge der großen Messen in Frankfurt und Brabant vorgegeben war – und somit auch die Zeitpunkte, zu denen flüssige Mittel zwecks Warenerwerbs be-

---

<sup>1</sup> Robert S. LOPEZ, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*. Englewood Cliffs 1971, S. 72.

<sup>2</sup> Selbstverständlich sah es beim Gläubiger genau umgekehrt aus: Er verzichtete auf gegenwärtige Kaufkraft, indem er den Kredit gewährte, und hoffte auf künftige Kaufkraft bei Begleichung des Darlehens. Infolge der Bargeldpräferenz konnte der Gläubiger für diesen Verzicht auf verfügbare Kaufkraft eine Entschädigung, also Zinsen, verlangen.

<sup>3</sup> Nach wie vor zu diesem Thema grundlegend: Raymond DE ROOVER, *L'Evolution de la Lettre de Change XIV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles* (Affaires et gens d'affaires 4), Paris 1953. Ich übersehe hier im Übrigen keineswegs, dass das *instrumentum ex causa cambii* dem Wechselbrief voranging, weise aber auf die allgemeine Literaturansicht hin, daß sachlich keine großer Unterschied zwischen beiden Formen des Wechsels bestand.

nötigt wurden – stellte sich jedem Kaufmann zwangsläufig die Frage, wie er seine Einkünfte aus dem Handel und seine in diesem Rahmen anfallenden Kosten optimal aufeinander abstimmen konnte. Am besten war es selbstverständlich, wenn die Mittel exakt an dem Ort und zu dem Zeitpunkt zur Verfügung standen, wenn sie benötigt wurden, ohne lange Zeiten nutzlos herumzuliegen, etwa während der Seereise von Nowgorod nach Brügge.

Wie die Kaufleute dieses Problem meisterten, möchte ich am Beispiel der preußischen Flandernfahrer an der Wende zum 15. Jahrhundert verdeutlichen. Betrachtungsgegenstand und -zeitraum sind nicht nur deshalb ausgewählt worden, weil die Ereignisse hinlänglich bekannt sind<sup>4</sup> und die Überlieferung gut ist, sondern weil – wie wir sehen werden – sie exakt an der Grenze zwischen einem Finanzierungssystem und dem Nachfolgesystem liegen.

## I

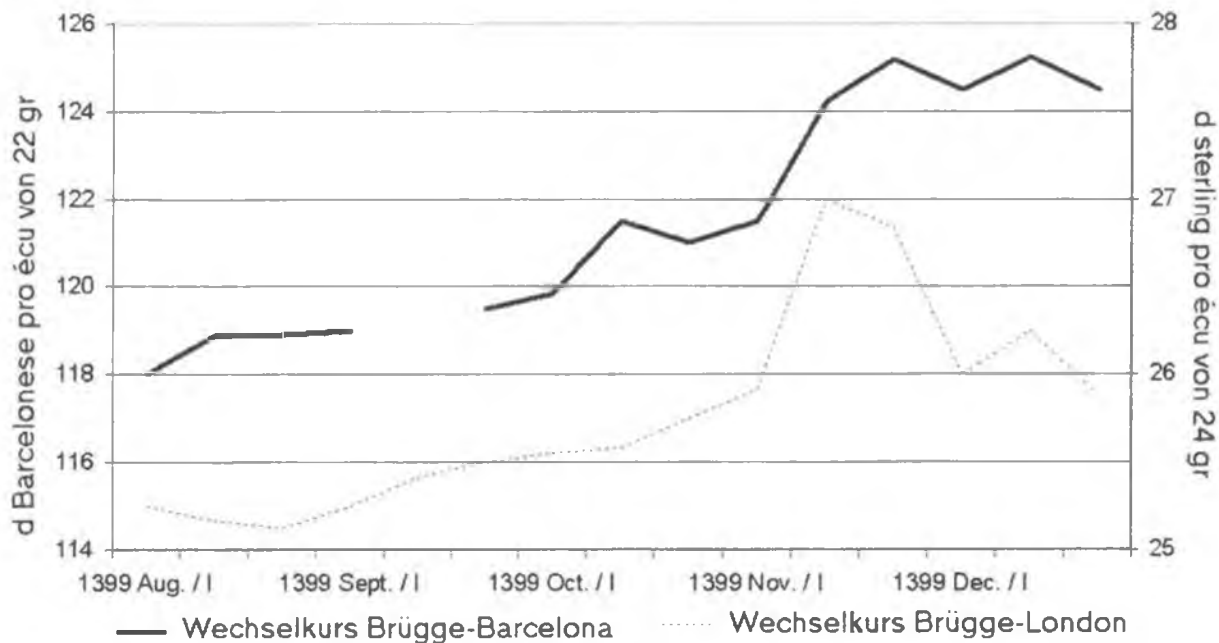
Der Brügger Magistrat hat – wahrscheinlich auf Geheiß des Herzogs von Burgund – im September 1399 die bargeldlose Verrechnung von Wechselbriefen untersagt und die Barzahlung für alle Wechsel vorgeschrieben, ganz gleich ob sie in Brügge trassiert wurden und andernorts zahlbar waren, oder ob sie auswärts auf Brügge gezogen wurden und dort zahlbar waren.<sup>5</sup> Die Folgen dieser Verordnung waren katastrophal. Über Nacht stieg der Wert des flämischen écu um 6 %, und auch in der Folgezeit blieben die Wechselkurse extrem volatil: Ausschläge von 1 % an einem einzigen Tag waren keine Seltenheit (Graphik 1). Bargeld wurde allenthalben gehortet, mit der Folge, dass diejenigen, die mit Hartgeld zahlten, beachtliche Preisnachschnitte aushandeln konnten. Rasch erwies sich der Warenhandel als weniger einträglich als die Währungsarbitrage. Weitere Maßnahmen, die der Brügger Magistrat in der vergeblichen Hoffnung traf, von den Fernhändlern vermeintlich gehortetes Edelmetall wieder in Umlauf (und insbesondere in die Münze) zu locken, verschärfen die Lage zusehends, bis die Verordnung zum 1. Oktober 1401 außer Kraft gesetzt wurde.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Stuart JENKS, War die Hanse kreditfeindlich? in: VWSG 69, 1982, S. 305–38. Ich darf darauf hinweisen, daß der hier vorliegende Aufsatz mir die Gelegenheit gibt, Interpretationsfehler der alten Arbeit zu korrigieren.

<sup>5</sup> Zu den Hintergründen s. JENKS, War die Hanse kreditfeindlich?, S. 309, mit der dort zitierten Literatur.

<sup>6</sup> Raymond DE ROOVER, The Bruges Money Market around 1400 (Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Letteren, jaargang 30, Nr. 63), Brüssel 1968, S. 54–62.



Graphik 1: Bewegung des écu gegen die Währungen von Aragon und England während der Krise, August-Dezember 1399. Die Monate sind in Drittel unterteilt, was dem Rhythmus der italienischen Kaufmannskorrespondenz entspricht, der wir die Angaben verdanken<sup>7</sup>

Wie de Roover zeigt, ersannen die Brügger Korrespondenten der Firma Datini umgehend eine Strategie, aus der Misere Profit zu schlagen, indem sie ihre Partner in Barcelona anwiesen, Überschüsse per Wechsel nach Brügge zu überweisen, aber unter gar keinen Umständen einen Wechsel anzunehmen, der in Brügge zahlbar war.<sup>8</sup> Diese Anweisung entsprach den üblichen Warnungen in italienischen Kaufmannshandbüchern:<sup>9</sup> Zieh niemals einen Wechsel auf einen Ort, an dem das Geld knapp ist und die Zinsen hoch sind (d. h. wo *strettezza* herrscht), und überweise niemals an einen Ort, an dem die Verhältnisse umgekehrt sind (d. h. wo *larghezza* herrscht). Die Datini-Korrespondenten waren jedoch nicht die einzigen, die die Spielregeln der Wechselarbitrage beherrschten: Spätestens im November 1399 hatten die Katalanen den Warenhandel zugunsten der Devisenspekulation ganz aufgegeben.<sup>10</sup>

Auf dem ersten Blick fiel die hansische Reaktion auf die Brügger Krise völlig anders aus.<sup>11</sup> Das Brügger Kontor schrieb Lübeck umgehend,<sup>12</sup> aber der Hansetag teilte der Niederlassung am 10. Februar 1400 mit, dass die

<sup>7</sup> Quelle: DE ROOVER, *Bruges Money Market*, S. 115–6.

<sup>8</sup> DE ROOVER, *Bruges Money Market*, S. 55.

<sup>9</sup> DE ROOVER, *Bruges Money Market*, S. 48–9.

<sup>10</sup> DE ROOVER, *Bruges Money Market*, S. 56–7.

<sup>11</sup> Dazu JENKS, *War die Hanse kreditfeindlich?* (wie Anm. 4), S. 312–3, 332–3.

<sup>12</sup> HR I 4, 557. Vgl. HR I 4, 570 § 25.

Angelegenheit ‚mit den Lombarden‘ kaum jemanden angehe und eine ausführliche Erörterung deshalb vertagt sei, um den einzelnen Stadträten Gelegenheit zu geben, die Brügger Verordnung zu Hause zu diskutieren.<sup>13</sup> Am 3. November 1400 schrieb das Brügger Kontor erneut an Lübeck, um die Anregung der livländischen Städte weiterzureichen und anzufragen, ob Lübeck einen Konsens unter den Hansestädten herstellen könne (*offt gi eynigen raet dar to vinden mogen*), den Kredithandel in Flandern zu verbieten, zumal die Livländer ein solches Verbot für nützlich und gewinnbringend hielten, weil Kreditgeschäfte zu großen Verlusten führten. Diesen Ratschlag machte sich die Brügger Niederlassung zu eigen: *so dat wy van juwer erwerdicheit zeer vrentlike beghernde ziin, dat gi mit juwer vorsengher wiisheit dar up denken unde proven; konde men mit enighen gevøge eynen reddeliken wech vinden, dat solde uns recht nutte dunken vor dem gemenen copmanne, yo lang, yo beter.*<sup>14</sup>

Gemäß der Bitte des Kontors schickte Lübeck den preußischen Städten am 6. Dezember 1400 den Brief des Kontors und teilte ihnen mit, dass es auch der Travestadt nützlich erscheine, Kreditgeschäfte allgemein zu verbieten, da hansische Kaufleute dabei hohe Verluste zu beklagen hätten, zumal die Geschäfte nur schleppend liefen.<sup>15</sup> Da die preußischen Städte bis Mitte April des folgenden Jahres die erbetene Stellungnahme nicht nach Lübeck geschickt hatten, obwohl Danzig das Lübecker Schreiben verbreitet hatte,<sup>16</sup> schrieb die Travestadt erneut am 23. April 1401. Dieser Brief erwähnt unter anderem, dass sich das Nowgoroder Kontor in der Zwischenzeit zu Wort gemeldet und Lübeck zu verstehen gegeben hatte, dass der Kredithandel in Flandern dem Hansekaufmann große Verluste verursache – je länger die Laufzeit des Kredits, umso größer der Schaden –, zumal die Konjunktur in Flandern ohnehin flau sei. Erneut bat Lübeck um eine Stellungnahme der Preußen, damit *wy deme kopmanne van juwer unde unser unde anderer stede weggen unbeden moghe, up dat de copman van des weghene nicht in groter vorderff kome.*<sup>17</sup> Als die preußischen Städte letztendlich zustimmten, verabschiedete der Hansetag am 2. Juli 1401 ein dreijähriges Kreditverbot im Flandernhandel, das am 29. Septem-

<sup>13</sup> HR I 4, 575.

<sup>14</sup> HR I 4, 629. Der nicht überlieferte, aber hier zusammengefasste Brief von den livländischen Städten an die Brügger Niederlassung datierte vom 25. Jan. 1400.

<sup>15</sup> *uns dunket ok zeere nutte wezen, dat de borch ghenliken afgedan wørde, wente de copman, de Russenlande, Vlanderer unde ander jeghene plecht to vorsøkende, dar van grot beschedighet wert unde syner handelinge unde loven sere tachter geit* (HR I 4, 630). Es ist dem Wortlaut nicht zu entnehmen, ob Lübeck den Rückgang von *handelinge* und *loven* als Konsequenz der Kreditgeschäfte oder lediglich als Begleitumstand betrachtete.

<sup>16</sup> HR I 4, 631.

<sup>17</sup> HR I 5, 9.

ber 1401 in Kraft treten sollte.<sup>18</sup> Unglücklicherweise trat das hansische Verbot exakt zwei Tage vor dem Termin in Kraft, zu dem die Brügger Ordonnanzen, die die ganze Misere verursacht hatten, außer Kraft gesetzt wurden, dem 1. Oktober 1401. Das hansische Kreditverbot aber – obwohl nun völlig überflüssig –, wurde erst am 14. Mai 1402 abgeschafft, und zwar auf Bitten der Brügger Niederlassung,<sup>19</sup> die sich seit Februar dafür eingesetzt hatte.

Dem Kenner der Hanse kommt diese Geschichte allzu typisch vor. Der Hansetag reagierte quälend langsam auf die Krise in Flandern. Als er sich nach zeitraubenden Konsultationen endlich dazu aufraffte, neigte er fast instinktiv dazu, staatlich-dirigistische Vorschriften zu verhängen, die die Handlungsfreiheit der Hansekaufleute auf einem für sie überaus wichtigen Markt massiv beschnitten. Auf den ersten Blick scheinen die flinken, geistig wendigen und freimärkterisch orientierten Italiener und Katalanen ihre schwerfälligen und wirtschaftlich konservativen hansischen Konkurrenten mühelos ausgespielt zu haben, die zudem noch durch die bevormundenden Direktiven des Hansetags gegängelt wurden. Kurzum: man könnte den Eindruck gewinnen, dass der freie Markt über die (quasi) staatliche Lenkung<sup>20</sup> obsiegt hätte. Allerdings wäre dieser Eindruck falsch. Eine genau-

---

<sup>18</sup> HR I 5, 23 § 1.

<sup>19</sup> HR I 5, 83. Vgl. den Brief des Hansetags vom selben Tag an Dortmund, das zugunsten seiner *vrunde*, die Wolle aus England exportierten, zweimal gegen das Kreditverbot protestiert hatte: HR I 5, 84.

<sup>20</sup> Die hansische Historiographie neigt sehr dazu, im Hansetag die Legislative einer hansischen ‚Regierung‘ zu erblicken, deren Existenz als so selbstverständlich vorausgesetzt wird, dass es für überflüssig gehalten wird, nachzuweisen, dass es sie in der Tat gegeben hat. Die unselige Tendenz, die Hanse als Staat (oder Vertreterin eines Staats) aufzufassen, lässt sich bereits in den Debatten ausmachen, die die Gründung des Hansischen Geschichtsvereins i. J. 1871 begleiteten (Ahasver VON BRANDT, Hundert Jahre Hansischer Geschichtsverein. Ein Stück Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, in: HGbl. 88, 1970, S. 4, 41). Kein Geringerer als Georg Waitz bestimmte die Sichtweise wie die Themenauswahl der hansischen Geschichtsforschung der nächsten 50 Jahre, als er darauf bestand, dass die hansische Geschichte mehr sei als die Summe der einzelstädtischen Geschichten, dass sie eben teil der gesamtdeutschen Geschichte sei (vgl. Koppmanns Referat über die Ausführungen von Waitz vom 30. Mai 1871: VON BRANDT, Hundert Jahre, S. 11–12). Waitz’ Schüler Höhlbaum entwickelte die Gedanken seines Doktorvaters in der Einleitung zum ersten Band des Hansischen Urkundenbuches weiter: nicht nur sei die hansische Geschichte ein integraler Bestandteil der gesamtdeutschen Geschichte, sondern die Bürger der Hansestädte – und ihr Organ, die Hanse – waren „für das spätere Mittelalter die Vertreter der gesamten deutsch-nationalen Politik gegenüber den Slaven und den Skandiaven“ (HUB 1, S. VIII). Daraus folgte für einen weiteren Waitz-Schüler, Karl Koppmann, die Erfordernis, bei der Auswahl des Stoffes für die Hanserezesse die hansische Geschichte als die „eines politischen Gemeinwesens“ aufzufassen (HR I 1, S. XIII). Da Waitz im selben Band die Hanserezesse als „eine Art Seitenstück“ zu den Beschlüssen der Reichstage betrachtete (HR I 1, S. VIII), war die Vorstellung, der Hansetag sei die Legislative des ‚politischen Gemeinwesens‘ der Hanse (die Parallele zur damaligen Auffassung der Tätigkeit des ‚Reichstags‘ ist mit Händen zu greifen), von höchster Hand aus der Taufe gehoben. Dass beide Vorstellungen heute als überholt gelten, zeigen

ere Analyse der Vorgänge zeigt, dass die Hansen überraschend klug reagiert hatten.

Um diese These zu untermauern, müssen wir die Grundstrukturen des hansischen Flandernhandels um 1400 skizzieren. Der Warenaustausch war im Grunde genommen sehr einfach: Rohmaterialien aus dem Osten wurden gegen Fertigwaren – vornehmlich flämisches Tuch – aus dem Westen getauscht.<sup>21</sup> Da die preußische Handelsbilanz im Flandernhandel chronisch negativ war,<sup>22</sup> sammelten sich die Erlöse für das Tuch, das im Laufe des Winters verkauft wurde, im Osten an, was die Kaufleute vor das Problem stellte, diese Mittel zur nächsten Handelssaison nach Brügge zu transferieren, um ihre Einkäufe zu finanzieren. Der Transfer gelang dank einer Symbiose mit den westeuropäischen Kreuzrittern, die zur Bekämpfung der litauischen Heiden nach Preußen fuhren, wobei sie in der Regel im November nach Königsberg aufbrachen und im April des folgenden Jahres in die Heimat zurückkehrten.<sup>23</sup> Da die gewöhnlich gewählte Überlandfahrt nach Preußen gefährlich war, pflegten die Kreuzritter nicht mehr Geld mitzunehmen, als für die Reise unbedingt nötig war, und den Rest in Preußen zu leihen, sei es kurz nach ihrer Ankunft im Herbst oder unmittelbar vor ihrer Abreise im späten Frühling (Graphik 2).

---

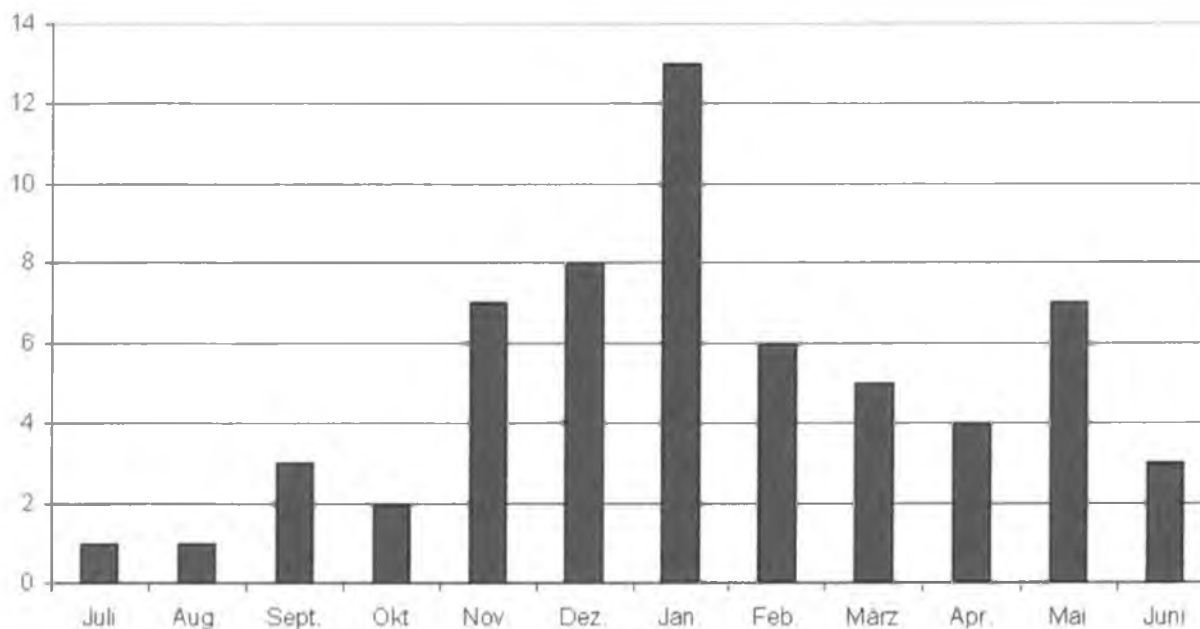
Peter MORAW, Versuch über die Entstehung des Reichstags, in: Hermann WEBER (Hg.), Politische Ordnungen und Soziale Kräfte im Alten Reich (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz, Abt. Universalgeschichte Beiheft 8 = Beiträge zur Sozial- und Verfassungsgeschichte des Alten Reiches 2), Wiesbaden 1980, S. 1–36 und Ernst PITZ, Bürgereinung und Städteeinung. Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. 52), Köln 2001. Es dauerte mehr als 50 Jahre, bis Fritz Rörig als erster Hanseforscher der Frage der Wirtschaftsgeschichte der Hanse nachging (VON BRANDT, Hundert Jahre, S. 60–1, 65).

<sup>21</sup> Philippe DOLLINGER, Die Hanse, Stuttgart 1998, S. 278–93, 323–31.

<sup>22</sup> Siehe Anhang. Mit dieser Aussage zum preußischen Flandernhandel soll die generelle Feststellung der Literatur, es habe im ganzen Mittelalter eine massiv positive Handelsbilanz Livlands im Warenaustausch mit dem Westen gegeben, die nur durch große Gold- und Silbertransporte ausgeglichen werden konnte, nicht in Abrede gestellt werden: Michael NORTH, Geldumlauf und Wirtschaftskonjunktur im südlichen Ostseeraum an der Wende zur Neuzeit (1440–1570) (Kieler Historische Studien 35), Sigmaringen 1990, S. 142–3; Ernst PITZ, Steigende und fallende Tendenzen in Politik und Wirtschaftsleben der Hanse im 16. Jahrhundert, in: HGBll. 102, 1984, S. 71. Nur am Rande sei vermerkt, dass ein Teil der Edelmetalllieferungen nach Livland und Russland darauf zurückzuführen war, dass der Handel mit den Russen – auch in den livländischen Städten – nur auf der Grundlage Ware gegen Ware oder Ware gegen Edelmetall lief: NORTH, Geldumlauf, S. 146.

<sup>23</sup> Werner PARAVICINI, Die Preußenreisen des europäischen Adels (Beihefte zur Francia 17/1), Sigmaringen 1989 (hernach: Preußenreisen I), S. 261.





Graphik 2: Darlehen an Kreuzritter in Preußen, 1352–1402<sup>24</sup>

Während der Deutsche Orden selbst diese Mittel in Preußen vorstreckte, bestand er darauf, dass die Kreuzritter preußische Kaufleute fanden, die bereit waren, die Darlehen gegenüber dem Orden in Preußen zurückzahlen, und die somit nach außen hin als Gläubiger der Kreuzritter auftraten.<sup>25</sup> Um die finanziellen Ansprüche aller Parteien abzusichern, fertigte man drei Schuldurkunden aus, wovon die eine die Kreuzritter grundsätzlich dazu verpflichtete, ihre Schuld gegenüber dem Orden zu zahlen, die zweite sie konkret zur Bezahlung der Schuld gegenüber den Kaufleuten in Brügge Ende Juni anhielt, und die dritte die Kaufleute verpflichtete, dem Orden in Preußen zu Weihnachten zu zahlen.<sup>26</sup> Wirtschaftlich gesehen, benutzten die preußischen Kaufleute also die westeuropäischen Kreuzritter, um ihre Überschüsse aus dem Tuchverkauf im Osten nach Brügge zu transferieren, wobei die Kaufleute den zusätzlichen Vorteil gewannen, zwischen den Fälligkeitsdaten der Schulden Ende Juni und Weihnachten über das Geld frei verfügen zu können. Dieser Umstand ermöglichte es den preußischen Flandernfahrern, Tuch in Flandern mit langfristigen Warenkrediten zu erwerben<sup>27</sup> und diese Verbindlichkeiten mit dem Geld zu

<sup>24</sup> Quelle: Werner PARAVICINI, *Preußenreisen des europäischen Adels* (Beihefte zur Francia 17/2), Sigmaringen 1995 (hernach *Preußenreisen II*), S. 212–9. Nicht berücksichtigt wurden solche Darlehen, die Paravicini lediglich auf die Zeit vor einem terminus ante quem (z. B. Nr. 22: „vor 1350 VI I“) oder innerhalb einer groben Zeitspanne (z. B. Nr. 26 „1352/82“) datieren konnte.

<sup>25</sup> PARAVICINI, *Preußenreisen II* (wie Anm. 24), S. 244–6.

<sup>26</sup> PARAVICINI, *Preußenreisen II* (wie Anm. 24), S. 244–8, 315.

<sup>27</sup> Rudolf HOLBACH, ... seulement pour les Oosterlinx. Über die Beziehungen zwischen hansischen Kaufleuten und flandrischen Tuchproduzenten, in: Volker HENN, Arved NEDK-

begleichen, die die Kreuzritter bei den Brügger Hosteliern und Wechslern für sie einzahlten.<sup>28</sup>

Dieser Darlehens- und Wechselzyklus stellte im Grunde genommen nichts anderes als einen sehr langfristigen – und entsprechend risikoreichen – Wechsel von Preußen nach Brügge dar. Da zudem – um die kanonisch verbotenen, aber faktisch eingeforderten Zinsen zu tarnen – die Schuldverschreibungen der Kaufleute gegenüber dem Orden in preußischer Silberwährung denominiert waren, während die Schuldbriefe der westeuropäischen Kreuzritter in den in Brügge gängigen Goldwährungen dominiert waren, war das Geschäft ausgesprochen riskant:<sup>29</sup> Die preußischen Kaufleute spekulierten darauf, dass das Äquivalent in Gold der preußischen Silbermünzen, die sie den Kreuzrittern im Winter geliehen hatten, ausreichen würde – einmal in Brügge im folgenden Juni gegen flämische Groten umgetauscht – um ihre Verbindlichkeiten gegenüber den flämischen Tuchproduzenten zu decken. Trotz Zinsen von 20–30% pro Jahr<sup>30</sup> bestand immer noch die Gefahr einer gewaltigen Verschiebung der Wechselkurse in der Zwischenzeit. Und genau das geschah, als der Brügger Magistrat seine Wechselverordnung im September 1399 erließ: Der écu von 24 Groten schoss in die Höhe und blieb extrem volatil. Folglich drohte, dass die preußischen Flandernfahrer weniger Kaufkraft in Brügge zurückerhalten würden, als sie in Preußen geliehen hatten, und dass sie deshalb ihre Schulden gegenüber dem Orden wie gegenüber den flämischen Tuchproduzenten nur unter hohen Verlusten würden begleichen können. Das ist genau die Gefahr, vor der das Nowgoroder Kontor gewarnt hatte.

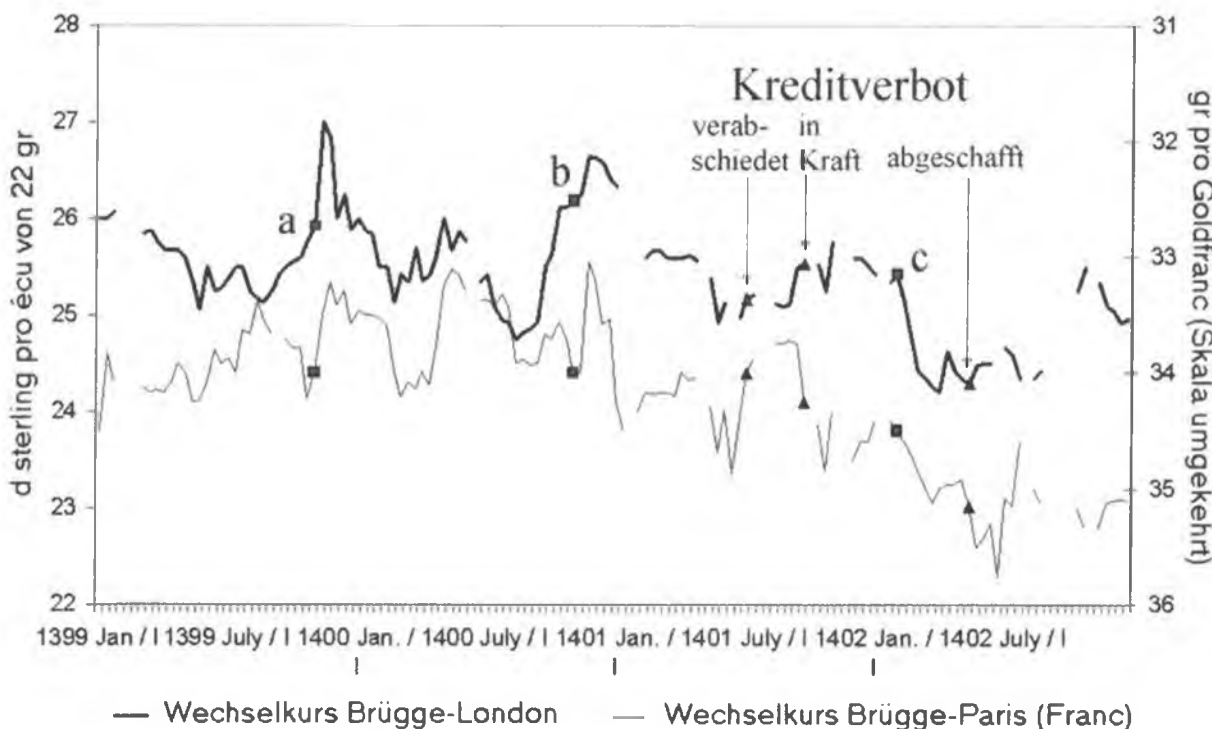
---

VITNE (Hg.), *Norwegen und die Hanse. Wirtschaftliche und kulturelle Aspekte im europäischen Vergleich* (Kieler Werkstücke A/11), Frankfurt 1994, S. 78, 87, Peter Stabel, *Marketing Cloth in the Low Countries: Manufacturers, Brokers and Merchants (14th–16th centuries)*, in: Peter STABEL u. a. (Hg.), *International Trade in the Low Countries (14<sup>th</sup>–16<sup>th</sup> Centuries). Merchants. Organisation, Infrastructure. Proceedings of the International Conference Ghent-Antwerp, 12<sup>th</sup>–13<sup>th</sup> January 1997* (Studies in Urban Social, Economic and Political History of the Medieval and Early Modern Low Countries 10), Leuven 2000, S. 16, 20.

<sup>28</sup> PARAVICINI, *Preußenreisen II* (wie Anm. 24), S. 285–92, James A. MURRAY, *Bruges, Cradle of Capitalism, 1280–1390*, Cambridge/Engl. 2005, S. 245–8. Für ein späteres (1462) Beispiel, wie die Brügger Hosteliern Tuchgeschäfte im Auftrag von Hansekaufleuten durchführten, s. Rudolf HOLBACH, *Brügge, die Hanse und der Handel mit Tuch*, in: Nils JÖRN u. a. (Hg.), *Hansekaufleute in Brügge. Teil 4: Beiträge der Internationalen Tagung in Brügge April 1996*, Frankfurt 2000, S. 188. Nebenbei ist zu erwähnen, dass die hansischen Flandernfahrer überraschend selten in den Büchern der Wechsler auftreten. Für sie erfüllten eher die Hosteliern, die ihrerseits über Konten bei den Wechslern verfügten, die erforderlichen Bankfunktionen: MURRAY, *Bruges*, S. 210–4, James MURRAY, *Of Nodes and Networks: Bruges and the Infrastructure of Trade in Fourteenth-century Europe*, in: STABEL u. a. (Hg.), *International Trade* (wie Anm. 27), S. 7.

<sup>29</sup> PARAVICINI, *Preußenreisen II* (wie Anm. 24), S. 212–9, 263–7.

<sup>30</sup> PARAVICINI, *Preußenreisen II* (wie Anm. 24), S. 272–3.



Graphik 3: Bewegung der Wechselkurse der französischen und englischen Währungen gegenüber dem flämischen écu während der Krise von 1399–1402<sup>31</sup>

Wenn wir nun die hansische Reaktion auf die Krise in Brügge im Kontext der Bewegungen der Währungen sehen, in denen die Darlehen an die westeuropäischen Kreuzritter denominated waren (Graphik 3), dann wird deutlich, wie zielgerichtet und klug die Hansen handelten.

Im Herbst 1399 war das Brügger Kontor genau über die Ereignisse und ihre Bedeutung informiert, da die Niederlassung von den Hosteliers und Maklern in Bezug auf die Wechselkurse auf dem Laufenden gehalten wurde<sup>32</sup> und sich exakt in dem Moment bei Lübeck meldete, als der écu gegenüber den englischen und französischen Goldwährungen an Wert gewann (Graphik 3 (a)). Das Kontor intensivierte seine Bemühungen um ein Kreditverbot gerade in dem Augenblick, als der Kurs des écu im folgenden Jahr erneut in die Höhe ging (Graphik 3 (b)). Schließlich setzte sich die Brügger Niederlassung für eine Aufhebung des Kreditverbots gerade in dem ersten Augenblick nach der Aufhebung der Brügger Verordnungen (zum 1. Oktober 1401) ein, als die Hansekaufleute zum Tuchkauf aufs Land fuhren (Graphik 3 (c)).<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Quelle: DE ROOVER, Bruges Money Market (wie Anm. 6), S. 114–23.

<sup>32</sup> DE ROOVER, Bruges Money Market (wie Anm. 6), S. 29, MURRAY, Bruges (wie Anm. 28), S. 210–4, 243–5, MURRAY, Nodes and Networks (wie Anm. 28), S. 11–4.

<sup>33</sup> Das Kontor muss Anfang Februar 1402 begonnen haben, sich für eine Abschaffung des Kreditverbots stark zu machen, aber genauere Angaben sind nicht möglich, da wir nur über indirekte Hinweise hinsichtlich des Sinneswandels im Kontor verfügen. Am 19. Feb. 1402

Darüber hinaus wussten Kontor wie Hansetag die Auswirkungen der Brügger Verordnungen präzise einzuschätzen. Dies erklärt, warum sich Lübeck um eine Stellungnahme der preußischen Städte Anfang Dezember 1400 und erneut im April 1401 bemühte. Dies waren nämlich gerade die Zeiten, als man den westeuropäischen Kreuzfahrern in Preußen Darlehen zu gewähren pflegte (Graphik 2). Die Travestadt wusste also ganz genau, wer die größten Verluste erleiden würde, und kontaktierte die Betroffenen zur rechten Zeit. Außerdem waren die Maßnahmen des Hansetags exakt auf die Krise zugeschnitten: Nicht nur hatten langfristige Kreditgeschäfte katastrophale Verluste zur Folge, sondern Preisnachlässe winkten auch demjenigen, der bar zahlen konnte. Das Kreditverbot war also betriebswirtschaftlich vernünftig.

## II

Aus der Analyse der hansischen Reaktion auf die Brügger Krise der Jahre 1399–1401 lässt sich eine Struktur der Finanzierung des preußischen Flandernhandels ableiten. Die preußischen Kaufleute, die Tuch aus Flandern nach Osten exportierten und es dort (weiter-) verkauften, bauten über den Winter Bargeldüberschüsse im Osten auf und mussten diese Erlöse nach Flandern zur nächsten Handelssaison bringen, um erneut Tuch und andere Exportwaren einzukaufen, zumal die preußische Flandernhandelsbilanz negativ war, so dass die erforderlichen Mittel nur zum Teil durch den Verkauf östlicher Rohmaterialien in Flandern aufgebracht werden konnten. Dank des Darlehensgeschäfts mit den westeuropäischen Kreuzrittern gelang der bargeldlose Transfer zumindest eines Teils dieser Erlöse von

---

stellte der livländische Städtetag fest, dass auf Drängen des Brügger Kontors das Kreditverbot auf Transaktionen in Brabant, Hennegau, Artois, Holland, Seeland und andere Gebiete ausgedehnt worden sei (HR I 5, 61 § 12), machte aber keine genaueren zeitlichen Angaben. Zieht man die Reisezeit zwischen Flandern und Livland in Betracht, dann ergibt sich, dass die Brügger Niederlassung im Winter 1401/02 das Borgkaufverbot immer noch befürwortete. Allerdings muss sie kurz danach ihre Meinung geändert haben, denn am 2. Apr. 1402 beschlossen die preußischen Städte, trotz der Klagen des Brügger Kontors am Kreditverbot festzuhalten (HR I 5, 74 § 5). Da ein Brief von Brügge nach Preußen sicherlich einige Zeit unterwegs war, kann man mit aller Vorsicht den Sinneswandel des Kontors auf Anfang Februar 1402 datieren. Wäre das Schreiben früher aufgesetzt und zugestellt worden, dann hätte man es wohl auf dem preußischen Städtetag am 8. März 1402 erörtert (Markian PELECH, Die Rolle Danzigs unter den preußischen Hansestädten bis 1410, in: Bernhart JÄHNIG, Peter LETKEMANN (Hg.), Danzig in acht Jahrhunderten. Beiträge zur Geschichte eines hansischen und preußischen Mittelpunktes (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens 23), Münster 1985, S. 69). Anfang Februar pflegten die in Brügge ansässigen Kaufleute auf das flache Land zu fahren, um Tuch zu kaufen (Raymond DE ROOVER, Money, Banking and Credit in Mediaeval Bruges. Italian Merchant-Bankers, Lombards and Money-Changers. A Study in the Origins of Banking (Mediaeval Academy of America Publication 51), Cambridge/Mass. 1948, S. 237).

Ost nach West. Somit wurde die Notwendigkeit des Edelmetalltransports von Preußen nach Flandern reduziert. Auch wenn die preußische Flandernhandelsbilanz negativ blieb, konnte die Zahlungsbilanz – zumindest zum Teil – ausgeglichen werden. Da die preußischen Flandernfahrer zudem über die im Winter geliehenen und im Juni zurückbezahlten Mittel bis Weihnachten verfügen konnten, wurde auch ihr Kapitalumsatz erhöht, was erheblich höhere Umsätze im Flandernhandel ermöglichte. Im Endergebnis trugen die Preußenreisen des europäischen Adels merklich zur Finanzierung des preußischen Flandernhandels bei.

Soweit das Modell. Es wäre allerdings unredlich, die Aspekte nicht zu erwähnen, die Zweifel an seiner Gültigkeit aufkommen lassen. Zum einen sind wir mangels Zollakten<sup>34</sup> außerstande, die Außenhandelsumsätze (und somit auch die Handelsbilanz) Preußens insgesamt oder nur für den Flandernhandel Jahr für Jahr zahlenmäßig zu bestimmen. Damit entzieht sich der jährliche Transferbedarf von Ost nach West unserer Kenntnis. Zum anderen ist nur ein Bruchteil aller faktisch getätigten Darlehensgeschäfte zwischen westeuropäischen Kreuzrittern und preußischen Kaufleuten in den Quellen überliefert.<sup>35</sup> Somit können wir keine gesicherten Aussagen über den Beitrag machen, den die Kreuzritter zur Finanzierung des preußischen Flandernhandels (und zum Ausgleich des Handelsdefizits) gemacht haben. Da zudem nur ein Bruchteil der Darlehensgeschäfte bekannt ist, bleiben uns die Namen der meisten kaufmännischen Bürgen und Gläubiger größtenteils verborgen. Somit können wir kaum Aussagen darüber machen, ob die Bürgen ihren eigenen Flandernhandel tatsächlich mit Hilfe des Darlehens- und Wechselzyklus mit den Kreuzrittern finanziert haben. Schließlich wissen wir rein gar nichts über etwaige Vergesellschaftungen der preußischen Bürgen mit Hansen und Butenhansen in Flandern. Somit könnte der Nachweis, dass das Modell stimmt, nur im Falle derjenigen preußischen Kaufleute gelingen, die in Preußen als Bürgen auftraten und persönlich nach Flandern fuhren. Angesichts der zunehmenden Sesshaftigkeit des hansischen Kaufmanns müssen wir aber davon ausgehen, dass ein immer größer werdender Teil der preußischen Kaufmannschaft die Flanderngeschäfte über einen *socius* in Brügge abwickelte. Mit anderen Worten: Selbst wenn das Modell stimmt, könnte es sehr wohl sein, dass wir den entsprechenden Nachweis nicht führen können, weil die

<sup>34</sup> Im fraglichen Zeitraum gibt es nur für Teile von zwei Jahren (31. März–31. Dez. 1409, 29. Juni–26. Aug. 1411) Pfundzollbücher: Stuart JENKS (Hg.), Das Danziger Pfundzollbuch von 1409 & 1411 (Digitale Quellen zur Hansischen Geschichte 1), Trier 2006. Nur in seltenen Ausnahmefällen ist es möglich zu bestimmen, welche Einfuhrgüter aus Flandern stammten und welche Exporte dorthin bestimmt waren.

<sup>35</sup> PARAVICINI, Preußenreisen II (wie Anm. 24), S. 213–8, weist 97 solche Anleihen zwischen 1324 und 1409 nach.

preußischen Bürgen (die *argumentando* tatsächlich ihre Überschüsse mit Hilfe der Kreuzritter nach Brügge transferierten) ebenso wenig als Flandernfahrer namentlich nachzuweisen sind wie die namentlich bekannten Flandernfahrer als Bürgen in Preußen, obwohl sie ein und derselben Handelsgesellschaft angehörten.

Allerdings sind drei Argumente für die Gültigkeit des Modells anzuführen. Von den 78 namentlich bekannten Gläubigern der westeuropäischen Kreuzritter aus Hansestädten, die Paravicini im Zeitraum 1324–1409 ermitteln konnte,<sup>36</sup> waren 33 (42 %) nachweislich Flandernfahrer (Tabelle 1).

Paravicini Nr. <sup>37</sup>	Name	Paravicini Tab. 98 <sup>38</sup>	Weinakzise Brügge <sup>39</sup>	Danzig 1409 <sup>40</sup>	Sonstiger Nachweis <sup>41</sup>
<b>Danzig</b>					
125	Heinemann				
	Birhals	x			
126–7	Lefard				
	Blumental			X	
128	Gottschalk van der Bruke				x
130	Heinrich Grote	x		x	x
135	Reiner Hetveld	x			x
136–7	Tideman				
	Huxer				x
142	Winand				
	Ostinchusen	x			
145	Hermann				
	Stenkule	x			
146	Nikolaus				
	Thomas			x	
<b>Elbing</b>					
164–9	Johannes van Bremen	x			
175	Johannes Huxer	x		x	
176–7	Gerd Langerak	x			

<sup>36</sup> PARAVICINI, Preußenreisen II (wie Anm. 24), Tabelle 92, S. 228–38. Für den Zeitraum s. ebenda, Tabelle 88, S. 212–9.

<sup>37</sup> PARAVICINI, Preußenreisen II (wie Anm. 24), Tabelle 92, S. 228–38.

<sup>38</sup> PARAVICINI, Preußenreisen II (wie Anm. 24), Tabelle 98, S. 281–3.

<sup>39</sup> Klaus KRÜGER (Bearb.), Hansekaufleute in Brügge. Teil 1: Die Brügger Steuerlisten 1360–1390 (Kieler Werkstücke D 2), Frankfurt 1992.

<sup>40</sup> JENKS, Das Danziger Pfundzollbuch (wie Anm. 34). Ein kleines „x“ weist diejenigen Gläubiger aus, die lediglich in der Pfundzollakte von 1409 nachzuweisen sind, ein großes „X“ diejenigen, die in diesem Jahr erkennbar Flandernhandel getrieben haben.

<sup>41</sup> Ingo DIERCK u. a. (Bearbb.), Hansekaufleute in Brügge. Teil 3: Prosopographischer Katalog zu den Brügger Steuerlisten (1360–1390) (Kieler Werkstücke D 11), Frankfurt 1999.

178	Lamprecht Langerak	x		
181–2	Hermann von Lübeck	x		
184	Arnold Rover	x		
185–90	Johan von Ruden	x		
193	Johann Stolte	x	x	x
194–9	Johann von Ubeke	x		
200–3	Radeke Vrauwendorp	x	x	x
<b>Thorn</b>				
283	Gerhard von Alen	x		
284–6	Gottfried von Alen	x		
287	Konrad Blomendal	x		
290–2	Hermann von Essen	x		
295, 297	Johann vom Hove	x	x	x
298–300	Heinrich Hut	x		
301–2	Jakob van der Kemenade	x	x	x
307	Peter vom Nichte			X
308	Reineke Pape	x		
309	Eberhard Pape	x		
310–6	Tideman Pape	x		
317	Herman von Rode		x	
320–1	Heinrich Schönhals	x	x	x
322	Matthäus Wyse	x		

Das zweite Argument ist ein indirektes. Der Zuzug von westeuropäischen Kreuzrittern, so stellt Paravicini fest,<sup>42</sup> „mindert sich um 1395 erheblich, setzt sich noch bis 1400 in einiger Bedeutung fort, wird seltener im folgenden Jahrzehnt, nimmt einen letzten Aufschwung zwischen 1410 und 1413 und erlischt dann ganz“. In den Jahren nach der Schlacht von Tannenberg erlebte der Deutsche Orden zunehmende Schwierigkeiten, Geld an die Kurie zu überweisen. Seit Mitte des 14. Jahrhunderts hatte der Orden das Geld für die erforderlichen Wechsel von Brügge nach Rom

<sup>42</sup> PARAVICINI, Preußenreisen I (wie Anm. 23), S. 44.

bzw. Avignon entweder durch einen *overkop*, den vor allem Thorner, aber auch Krakauer und Breslauer Kaufleute trassierten, oder aus den Überschüssen der Brügger Lieger der beiden Großschäffer verhältnismäßig schnell und reibungslos nach Flandern transferieren können.<sup>43</sup> Dieses System brach nach 1410 zusammen.<sup>44</sup> Der Transfer wurde mit einem Schlag umständlicher, langsamer und teurer.<sup>45</sup> Mir scheint es sehr wahrscheinlich, dass die Schwierigkeiten des Ordens, Wechsel an die Kurie zu finanzieren, eine Folge des Ausbleibens der westeuropäischen Kreuzritter waren. Damit fehlte dem Orden ebenso wie den Kaufleuten die Möglichkeit, flüssige Mittel bargeldlos von Ost nach West zu transferieren. Sie waren auf den Bargeldtransport angewiesen.

Das dritte Argument für die Gültigkeit des Modells basiert auf Informationen in italienischen Kaufmannshandbüchern. Die Diskussionen der saisonalen Schwankungen des Geldmarkts in diesen Werken zeigen, dass in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts deutsche Kaufleute große Mengen Bargeld nach Brügge transportierten. Giovanni da Uzzano, dessen *Pratica della mercatura* um 1425 entstanden ist, stellt fest, dass das Geld im Dezember und Januar knapp war, weil Schiffe zu dieser Zeit beladen wurden,<sup>46</sup> dass sich aber die Lage im August und September entspannte, weil viele Kaufleute nach Brügge kamen, um Waren auf der Messe (*fiere*) zu erwerben, und hierzu viel Bargeld (*danari contanti*) mitbrachten.<sup>47</sup> Auch wenn sich da Uzzano hinsichtlich des Termins der Brügger Messe irrt – sie fand zwischen Quasimodo geniti, dem ersten Sonntag nach Ostern, und Christi Himmelfahrt viereinhalb Wochen später statt, also frühestens vom 29. März bis 30. April und spätestens vom 2. Mai bis 3. Juni

<sup>43</sup> Klaus MILITZER, Geldüberweisungen des Deutschen Ordens an die Kurie, in: Stuart JENKS, Michael NORTH (Hg.), *Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF 39)*, Köln 1993, S. 36–8. Allgemein zum Problem des kirchlichen Zahlungsverkehrs s. Arnold ESCH, Brügge als Umschlagplatz im Zahlungsverkehr Nordeuropas mit der römischen Kurie im 15. Jahrhundert: die vatikanischen Quellen, in: JÖRN, *Hansekaufleute in Brügge* (wie Anm. 28), S. 109–137 mit Hinweisen auf die ältere Literatur.

<sup>44</sup> Hierfür nennt Militzer zwei Gründe. Zum einen ging der Eigenhandel des Ordens zurück, und zwar mit der Folge, dass die Lieger nur geringe Überschüsse erwirtschafteten, die für einen Wechsel an die Kurie eingesetzt werden konnten. Zum anderen verschwand das bürgerliche Element – und somit die Finanzexpertise – aus den Reihen des Ordens in dem Maße, wie der Orden zur Versorgungsanstalt für den deutschen Adel wurde, was das Interesse des Ordens für den Eigenhandel merklich reduzierte: MILITZER, *Geldüberweisungen* (wie Anm. 43), S. 41.

<sup>45</sup> MILITZER, *Geldüberweisungen* (wie Anm. 43), S. 43, 47.

<sup>46</sup> Dies ist, wie DE ROOVER, *Money, Banking and Credit* (wie Anm. 33), S. 237 feststellt, ein Irrtum. Der wahre Grund war, dass zu dieser Zeit die Kaufleute auf das Umland auschwärmten, um Tuch aufzukaufen.

<sup>47</sup> Giovanni di Antonio DA UZZANO, *La pratica della mercatura* = Bd. 4 von Gian-Francesco PAGNINI, *Della decima e delle altre gravezze etc.*, Lissabon, Lucca 1766, S. 156.



–, trifft dennoch seine Erklärung für die Entspannung (*larghezza*) am Brügger Geldmarkt zu. Wer die Kaufleute waren, die so große Mengen Bargeld mit sich führten, dass es Auswirkungen auf den Geldmarkt hatte, teilt das um 1443 entstandene, anonyme *Zibaldone di notizie utilli à mercantanti* mit, das de Roover für den besten Zeugen hinsichtlich der saisonalen Schwankungen des Brügger Geldmarkts hält: es waren die Deutschen (*gli Alamanni*).<sup>48</sup> Wenn das hier skizzierte Modell gültig ist, dann muss man die Bargeldzufuhr der deutschen Kaufleute, die massiv genug war, um die Wechselkurse und das Zinsniveau spürbar zu beeinflussen, als eine spätere Entwicklung einstufen. Bis 1410 war es dank des Darlehensgeschäfts mit den westeuropäischen Kreuzrittern viel einfacher, die sich im Osten allmählich ansammelnden Handelserlöse bargeldlos nach Brügge zu transferieren, was offensichtlich viele preußische Kaufleute tatsächlich taten (Tabelle 1). Nach dem Ende des preußischen Kreuzzugs hatte die preußische Kaufmannschaft keine andere Wahl, als den Defizit im Flandernhandel durch den Transport von Bargeld in namhaften Mengen auszugleichen.

#### ANHANG: DIE PREUSSISCHE HANDELSBILANZ UM 1400

Meines Wissens hat allein<sup>49</sup> Rolf Sprandel versucht,<sup>50</sup> die Handelsbilanz

<sup>48</sup> Von diesem Handbuch, das in Bibliotheca Nazionale di Firenze, Cod. palatino, No. 601, f. 60<sup>r</sup>–79<sup>r</sup> überliefert ist, liegt m.W. bislang keine Edition vor. Ich zitiere es nach DE ROOVER, *Money, Banking and Credit* (wie Anm. 33), S. 246 Anm. 114. de Roovers Urteil über das *Zibaldone*: DE ROOVER, *Bruges Money Market* (wie Anm. 6), S. 49.

<sup>49</sup> Henryk SAMSONOWICZ, *Untersuchungen über das Danziger Bürgerkapital in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 8), Weimar 1969, S. 33–5, bietet Schätzungen der Danziger Handelsbilanz in den Jahren 1460, 1470, 1475 und 1492 auf der Grundlage der Pfahlkammerbücher an. Insgesamt sei die Handelsbilanz zwischen Anfang und Ende dieser Zeit ins Positive gekehrt, so dass das Verhältnis Einfuhren : Ausfuhren von 1:3,05 (1460) auf 1:1,65 (1470), 1:1,4 (1475) bis 1:0,76 (1492) zunehmend aktiver geworden ist. Jürgen SARNOWSKY, *Die Entwicklung des Handels der preußischen Hansestädte im 15. Jahrhundert*, in: Zenon Hubert NOWAK, Janusz TANDECKI (Hg.), *Die preußischen Hansestädte und ihre Stellung im Nord- und Ostseeraum des Mittelalters*, Thorn 1999, S. 71, ist ihm in dieser Deutung gefolgt, und Oliver VOLCKART, *Die Münzpolitik im Ordensland und Herzogtum Preußen von 1370 bis 1550* (DHI Warschau Quellen und Studien 4), Wiesbaden 1996, S. 256, konstatiert aus währungstechnischen Gründen (und ohne Kenntnis von Samsonowicz) spätestens seit den 1490er Jahren eine positive Handelsbilanz des Ordensstaates. Allerdings hat Walter STARK, *Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Untersuchungen zum Verhältnis der wendischen und preußischen Hansestädte in der Zeit des Niedergangs der Hanse* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 11), Weimar 1973, S. 21–27, diese Schätzungen mit guten Gründen verworfen. Es sei unmöglich, „mit Hilfe der Pfahlkammerbücher eine Bilanz des Danziger Überseehandels im 15. Jahrhundert aufzustellen, wie es Samsonowicz in der Annahme, es in den Pfahlkammerbüchern mit Zollregistern zu tun zu haben, versucht hat“: ebenda, S. 27.

<sup>50</sup> Rolf SPRANDEL, *Das mittelalterliche Zahlungssystem nach hansisch-nordischen Quellen*

Preußens um 1400 zu schätzen. Für ihn steht u. a. fest, dass die Bilanz des Danziger seewärtigen Handels vor und nach dem Jahr 1400 insgesamt positiv sei. Den Beweis für diese Behauptung entnimmt er Renkens Analyse<sup>51</sup> der von Sattler veröffentlichten Handelsrechnungen des Deutschen Ordens.<sup>52</sup> Er stellt fest, dass in den Jahren 1390 bis 1405 der Brügger Lieger des Königsberger Großschäffers Ostwaren im Wert von £31.000 gr. nach Flandern importierte und dagegen Westwaren im Wert von lediglich £19.000 gr. nach Preußen exportierte. Da ähnliche Zahlenverhältnisse im Handel des Marienburger Großschäffers geherrscht haben dürften, „wird man wohl mit einer allgemeineren Bedeutung dieser Zeugnisse rechnen können“. Insgesamt sei von „einer von Preußen her gesehenen aktiven Handelsbilanz [gegenüber Flandern] sowohl vor als auch nach 1400“ zu konstatieren, was auch die Währungsbeziehungen bestätige.<sup>53</sup>

Diese Deutung ist aus mehreren Gründen ausgesprochen problematisch. Die Grundlage für Renkens Analyse der Ein- und Ausfuhren des Brügger Liegers stellten zum einen das Rechnungsbuch Johann Pilges für die Jahre 1391–9 und zum anderen die Schuldbücher des Königsberger Großschäffers für die Jahre 1390 und 1400–5 dar. Allerdings sind den Schuldbüchern keine Angaben über Ausfuhren des Liegers von Brügge nach Preußen zu entnehmen. Zudem sind die Schuldbücher gänzlich ungeeignet, um Handelsumsätze und Bilanzen zu errechnen.<sup>54</sup> Folglich hätte Sprandel diese Jahre bei der Hochrechnung der preußischen Handelsbilanz überhaupt nicht berücksichtigen dürfen. Verwirft man die allein von den Schuldbüchern bezeugten Jahre, so stellt man fest, dass von 1391 bis 1399 Johann Pilge Ostwaren im Wert von insgesamt £20.521 gr. nach Flandern importierte und dagegen Westwaren im Wert von £17.159 gr. nach Preußen exportierte. Aus preußischer Sicht stehen demnach Einfuhren aus und Ausfuhren nach Flandern nicht, wie Sprandel glaubte, im Verhältnis 1 : 1,63, sondern 1 : 1,2, und es gibt Jahre (1393, 1397), in denen die Handelsbilanz des Liegers negativ war (Graphik 4).

---

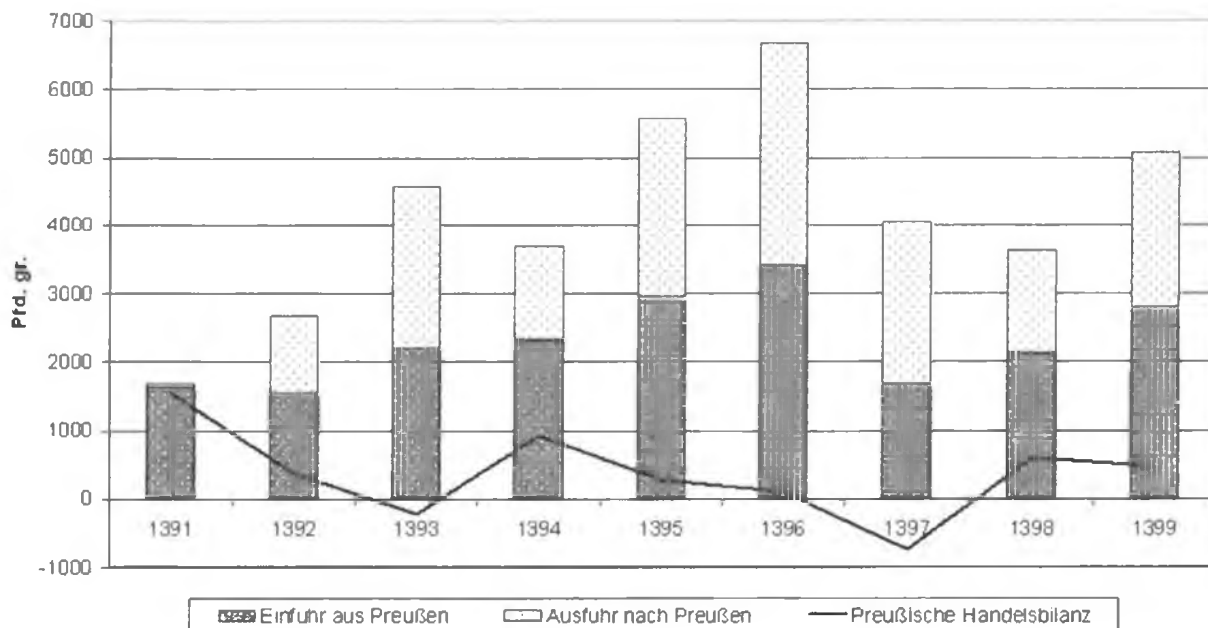
des 13.–15. Jahrhunderts (Monographien zur Geschichte des Mittelalters 10), Stuttgart 1975, S. 107–8.

<sup>51</sup> Fritz RENKEN, Der Handel der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens mit Flandern um 1400 (Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte 5), Weimar 1937, S. 138.

<sup>52</sup> Carl SATTLER (Hg.), Handelsrechnungen des Deutschen Ordens, Leipzig 1887.

<sup>53</sup> SPRANDEL, Zahlungssystem (wie Anm. 50), S. 107.

<sup>54</sup> Cordelia HESS, Christina LINK, Jürgen SARNOWSKY (Hg.), Schuldbücher und Rechnungen der Großschäffer und Lieger des Deutschen Ordens in Preußen. Band 1: Großschäfferei Königsberg I (Ordensfoliant 141) (Veröffentlichungen aus den Archiven Preußischer Kulturbesitz 62,1 = Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF 59,1), Köln 2008, S. 1–2.

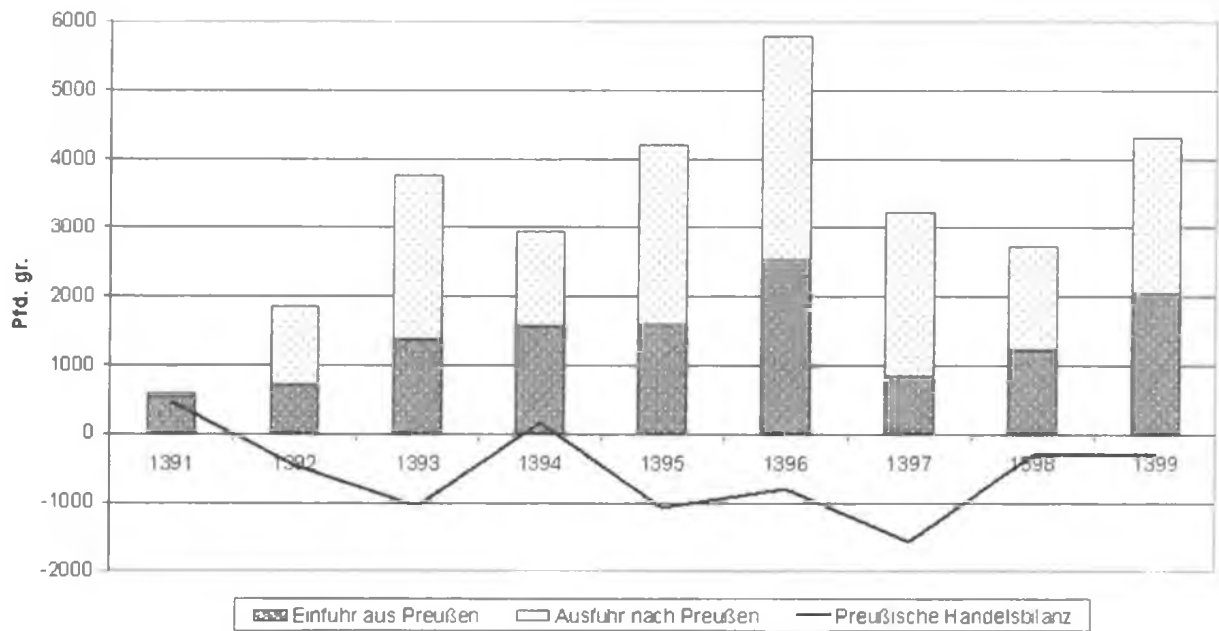


Graphik 4: Einfuhren (aus Preußen) und Ausfuhren (nach Preußen) des Brügger Liegers 1391–99 (nach Renken)

Darüber hinaus konnte der Deutsche Orden Regalrechte in Bezug auf den Bernstein behaupten,<sup>55</sup> dessen Handel ausschließlich in der Hand des Königsberger Großschäffers lag. Da kein preußischer Kaufmann, der nicht im Auftrag der Großschäfferei handelte, Bernstein nach Flandern importieren durfte, ist der Gesamthandel Johann Pliges in den Jahren 1391–9 gerade nicht repräsentativ für den Handel aller preußischen Flandernfahrer gewesen,<sup>56</sup> ist also nicht, wie Sprandel glaubte, verallgemeinerungsfähig. Wenn man Gleiches mit Gleichem vergleichen will, dann muss man die Bernsteinimporte des Liegers abziehen, bevor man die Flandernhandelsumsätze und –bilanz des Liegers hochrechnet. Tut man dies, so stellt man fest, dass Plige Ostwaren im Wert von £12.330 aus Preußen nach Brügge importiert und Westwaren im Wert von £17.159 von Brügge nach Preußen exportierte. Seine Handelsbilanz war also negativ. Aus preußischer Sicht standen Einfuhren aus Flandern zu Ausfuhren nach Flandern im Verhältnis 1,4 : 1. Abgesehen von wenigen Jahren (1391, 1394) war die – um Bernstein bereinigte – Handelsbilanz chronisch negativ (Graphik 5).

<sup>55</sup> RENKEN, Handel (wie Anm. 51), S. 37–8.

<sup>56</sup> Eine Bestätigung des Ordensmonopols über Bernstein erhält man, wenn man das Register des Danziger Pfundzollbuchs für die Jahre 1409 und 1411 aufschlägt: JENKS Das Danziger Pfundzollbuch (wie Anm. 34). Dort sucht man vergeblich nach Bernstein.



Graphik 5: Umsätze und Handelsbilanz des Brügger Liegers 1391–99 nach Renken (ohne Bernstein)

Zu diesem Ergebnis passt die Auswertung des Danziger Pfundzollbuchs für 1409 und 1411. In beiden Jahren war die Bilanz des preußischen seewärtigen Handels, der ausschließlich über Danzig abgewickelt wurde, negativ. Einfuhren standen zu Ausfuhren im Verhältnis 1,85 : 1 (1409) und 4,36 : 1 (1411). Im Gegensatz zu Sprandel bin ich deshalb der Überzeugung, dass die preußische Flandernhandelsbilanz um 1400 chronisch negativ war.

DIE KOGGENDISKUSSION IN DER FORSCHUNG  
METHODISCHE PROBLEME UND IDEOLOGISCHE VERZERRUNGEN\*

von Reinhard Paulsen

Inhaltsverzeichnis

I.	Truppen-, Kreuzfahrer- und Pilgertransporte	21
	Transport von Kreuzfahrern ins Baltikum	22
	Städtische Koggen gegen Waldemar	25
	Orlog-Koggen in Hamburg	27
II.	Die Größe von Koggen	29
	Von großen und kleinen Schiffen	29
	Ein Blick über den Tellerrand	31
	Über die Schiffsgrößenbestimmung	33
	Zollrollen und andere Bestimmungen	35
III.	Wem gehörten die Koggen?	38
	Private und komunale Koggenfahrt	38
	Gab es eine „Hansekogge“?	41
IV.	Liburnen	47
	Liburnen in den Hamburger Kämmereirechnungen	47
	Liburnen – große Fenhandels- und orlog-Schiffe	49
	Liburnen in privatem Besitz	51
	Der Begriff <i>liburna</i> bei Isidor von Sevilla	51
V.	Koggen gleich Liburnen	55
VI.	Methodische Probleme der Forschung	61
	Keine definierten Schiffstypen im Mittelalter	61
	Archäologische Schiffsbestimmung und das Mittelalter	62
	Die Bremer Kogge: a self-fulfilling prophesy?	63
	Der Zweck von Siegelschiffen	66
	Forschung und politische Interessen	68
VII.	Völkische Hansesicht und Umdeutung nach dem Weltkrieg	70
	Nationalsozialistische Ausschlichtung der Hanse	70

---

\* Diese Ausarbeitung entstand im Zusammenhang mit der Bearbeitung des kommunalen Schifffahrtswesens, wie es den Hamburger Kämmereirechnungen der Jahre 1350 bis 1500 zu entnehmen ist. Es zeigte sich, dass vor allem bei der Bearbeitung der Koggen und ihrer Bedeutung für die spätmittelalterliche Schifffahrt Hamburgs die Forschungsdiskussion um die Kogge in den vergangenen 60 Jahren nicht außer acht gelassen werden kann. Die Bearbeitung dieses Aspektes hat sich unausweichlich zu einem eigenen Thema ausgewachsen, das deshalb hier getrennt von den Arbeiten an meiner Dissertation präsentiert werden soll.

	Rörigs „Fundamentalsatz“ vom Ganzen ohne Teile	74
	Rörigs Engagement im NS-Staat	77
	Umdeutung statt Neubewertung	81
VIII.	Keine <i>coniuratio</i> auf Lübecker Schiffssiegeln	86
	Westfalen im Osten	87
	Nur einer schwört	90
	Was drücken die Siegel aus?	93
	Lübeck, Kaiser und Reich	96
IX.	Ideologische Verzerrungen und neue Schwenks	99
	Der Kaufmann im Gefolge der Mächtigen	99
	Forschung und Zeitgeist im geteilten Deutschland	102
	Gibt es einen Paradigmenwechsel?	103
X.	Zusammenfassung	108

Die Kogge war eines der mittelalterlichen Transportschiffe. Sie wurde von der deutschen Hanseforschung in den vergangenen 30 Jahren ungewöhnlich intensiv und kontrovers diskutiert. Da die Bestimmung und Einordnung eines einzelnen Schiffstyps an sich eine wissenschaftlich unspektakuläre Arbeit ist, scheint es in diesem Fall um mehr gegangen zu sein.<sup>1</sup> Zum einen wurde diese Diskussion von der Schiffsarchäologie getragen, denn die Koggenfrage war eng mit dem großen Bremer Schiffsfund und dem Aufbau eines Nationalen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven verbunden. Zum anderen war die Koggendiskussion für die Einschätzung der Rolle Lübecks und des historischen Prozesses der Entstehung der Hanse von Bedeutung. Ein Beitrag von Detlev Ellmers von 1985<sup>2</sup> setzte seinerzeit neue Maßstäbe zum Verständnis der Entstehungsgeschichte der Hanse, nachdem Ellmers bereits 1972 die Geschichte der Kogge auch unter schiffsarchäologischen Gesichtspunkten nachgezeichnet hatte.<sup>3</sup> 2003 er-

<sup>1</sup> Als Bearbeiter der Rubrik zu Schiffahrt und Schiffbau der Hansischen Umschau in den Hansischen Geschichtsblättern referierte und bewertete Detlev Ellmers 2001 den damals aktuellen Stand der Koggendiskussion (Weski, Crumlin-Pedersen, Dammann, Daly / Eriksen / Englert, Westphal, Nickel, Quijada, Paardekoper, Lüth/Förster): Detlev ELLMERS, Rezensionen in der Hansischen Umschau über die Auseinandersetzungen um die Kogge, in: HGbl. 119, 2001, S. 234–239. Aus der früheren Literatur zum Thema Schiffahrt und Kogge seien vor allem die beiden Altmeister hervorgehoben, die auch heute noch immer wieder zu Rate zu ziehen sind: Walther VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, Bd. 1: Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts, Berlin 1915, im besonderen das Kap. 9 und darin Abschn. b, S. 491–496 und Bernhard HAGEDORN, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin 1914, S. 10–24. 1956 schlug Heinsius (Paul HEINSIUS, Das Schiff der Hansischen Frühzeit, (1. Aufl. 1956), 2. Aufl. Köln/Wien 1986) den großen Pflock ein. Die schiffsarchäologisch bestimmte Koggendiskussion setzte 1968 mit dem Bremer Schiffsfund ein: Siegfried FLIEDNER / Rosemarie POHL-WEBER, Die Bremer Kogge, Heft 19 des Focke Museums, 4. Aufl. Bremen 1974.

<sup>2</sup> Detlev ELLMERS, Die Entstehung der Hanse, in: HGbl. 103, 1985, S. 3–40.

<sup>3</sup> Detlev ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Neumünster 1972, S. 63–75.

schien, gewissermaßen als eine Art vorläufiger Schlusspunkt, das große Koggenbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums.<sup>4</sup> Timm Weski meldete 2006 noch einmal seine grundsätzlichen Zweifel am Umgang mit der Koggenfrage an, ohne dass eine Annäherung der Standpunkte oder neue Aspekte erkennbar wurden.<sup>5</sup> 2008 nimmt Carsten Jahnke den – und das sei betont – geschichtswissenschaftlichen, nicht schiffsarchäologischen Koggenfaden im Zusammenhang mit Ansätzen einer Neubewertung der Handelstrukturen im Ostseeraum, d. h. explizit, einer Neubewertung der Hanseentstehung, wieder auf.<sup>6</sup> In seinem Buch über die „Schiffe der Hanse“ beschäftigt sich Thomas Förster 2009, nunmehr wieder von schiffsarchäologischer Seite her, mit der Koggenproblematik, bzw. er geht auf sie nicht ein und rezipiert Ellmers kritiklos.<sup>7</sup> In der neuesten Abhandlung über hansische Schifffahrt<sup>8</sup> geht auch Günter Krause der Koggendiskussion aus dem Wege. Er präsentiert Detlev Ellmers' Interpretationen von Kogge und Hanseentstehung, incl. der des Lübecker Schiffssiegels, wie selbstverständlich als Allgemeingut der Forschung.<sup>9</sup> So sollte nicht mit immer noch schwelenden Grundproblemen der wissenschaftlichen Auseinandersetzung umgegangen werden. Es handelt sich um das Problem einer dem Mittelalter gerecht werdenden, schiffstypenmäßigen Bestimmung der Wasserfahrzeuge, die in den Quellen „Kogge“ genannt werden. Außerdem geht es nach wie vor um die historische Rolle, welche die Kogge in der Geschichte der Hanse und für sie gespielt hat. In diesem Artikel soll nun der Versuch unternommen werden, die bisherige Forschungsdiskussion zu hinterfragen und neu zu bewerten.

### I. Truppen-, Kreuzfahrer- und Pilgertransporte

Wenn die historische Forschung sich mit spätmittelalterlicher Schifffahrt im west- und nordeuropäischen Raum beschäftigt, wird das mehr oder weniger ausschließlich als wirtschaftsgeschichtliches und handelspolitisches Thema bearbeitet. Es geht um Warenströme, Handelsnetze, Kaufmannsstädte und Schifffahrt als Warentransport und als Hilfgewerbe des

---

<sup>4</sup> Gabriele HOFFMANN / Uwe SCHNALL (Hrsg.), *Die Kogge*. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie, Bremerhaven/Hamburg 2003.

<sup>5</sup> Timm WESKI, *Wurde wirklich eine Kogge gefunden?* in: *Antike Welt* 37, 2006, S. 91–96.

<sup>6</sup> Carsten Jahnke, *Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert. Ansätze einer Neubewertung*, in: *HGbl.* 126, 2008, S. 145–185, hier S. 177–180, und Carsten JAHNKE, *Zur Interpretation der ersten Lübecker Schiffssiegel*, in: *ZVLGA* 88, 2008, S. 9–24.

<sup>7</sup> Thomas FÖRSTER, *Schiffe der Hanse*, Rostock 2009, S. 65–66.

<sup>8</sup> Günter KRAUSE, *Handelschifffahrt der Hanse*, Rostock 2010.

<sup>9</sup> KRAUSE, *Handelschifffahrt* (wie Anm. 8), S. 14–15, 17.

Handels. Dabei tritt die gesamtgesellschaftliche, spätmittelalterliche Realität leicht in den Hintergrund und damit die notwendige Relativierung von Kaufmanns- und Städtemacht und ihrer, aus bescheidenen Anfängen über erhebliche Zeiträume sich entwickelnden, bürgerlichen Emanzipation in einer feudal-hierarchischen Adelsgesellschaft und einer umfassend klerikal dominierten Lebenswelt. Es wird zu zeigen sein, dass dieser einseitige Blick auf Handel und Schifffahrt seine Ursachen hatte und sich verzerrend auf die gängigen Lehrmeinungen ausgewirkt hat. Suchen wir also hier einen etwas anderen Zugang.

### Transport von Kreuzfahrern ins Baltikum

Steigen wir in die Geschichte Anfang des 13. Jahrhunderts in einer Zeit ein, als es an der Ostsee erst eine einzige deutschrechtliche Stadt, nämlich Lübeck an der Trave gab und Riga als zweite dieser Städte gerade entstand. Durch Heinrich von Lettland<sup>10</sup> erfahren wir, dass im Jahr 1200 die Liven noch selbst dem deutschen Bischof ihre eigene *civitas* Riga zeigten.<sup>11</sup> Im Sommer des Folgejahres baute der *episcopus cum peregrinis* die günstig gelegene, eigene Stadt Riga auf.<sup>12</sup> Wir hören durch Heinrich von umfangreichen Einsätzen von Koggenschiffen in der Ostsee, die mit dem damaligen Handel wenig zu tun hatten. Zunächst war die Lage noch friedlich gewesen, als Meinhard, ein Augustiner aus dem Kloster Segeberg, sich 1185 Kaufleuten anschloss, die freundschaftliche Beziehungen die Düna hinauf pflegten, um zu missionieren.<sup>13</sup>

Die Aktivitäten Meinhards waren ein erstes Vortasten. Zwischen dem Bau zweier Burgen erhielt er vom Bremer Erzbischof die Bischofsweihe.<sup>14</sup> Meynards Wirken war der Einstieg in eine klerikale Eroberungsstrategie im baltischen Nordosten und verband sich ab 1198 durch die Kreuzzugsaktivitäten des neuen Bischofs Albert mit einer gezielten, nieder-

<sup>10</sup> Der mitkämpfende Zeitzeuge und Priester Heinrich von Lettland hinterließ uns eine Chronik der damaligen Ereignisse in der Region für den Zeitraum von 1184 bis 1227: HvL, *Heinrici Chronicon Livoniae*, (latein / deutsch: Heinrich von Lettland, *Livländische Chronik*; übers. v. Albert Bauer), Darmstadt 1959 (weiterhin: HvL).

<sup>11</sup> HvL IV,5 (S. 18/19): *Ante exitum suum Lyvones episcopo locum civitatis demonstrant quam et Riga appellant, ...*

<sup>12</sup> HvL V,1 (S. 20): *... in campo spatioso, iuxta quem portus navium esse poterat, Riga civitas edificatur.*

<sup>13</sup> HvL I,2 (S. 4) 1185: *Hic [der Augustiner] simpliciter pro Christo et predicandi tantum causa cum comitatu mercatorum Lyvoniam venit. Theutonici enim mercatores, Lyvonibus familiaritate coniuncti, Lyvoniam frequenter navigio per Dune flumen adire solebant.* („Dieser kam, um einfach Christus zu dienen und zu predigen, in Gemeinschaft mit Kaufleuten nach Livland. Deutsche Kaufleute waren nämlich den Liven in Freundschaft verbunden und sie pflegten Livland häufig auf dem Dünastrom zu Schiff aufzusuchen.“).

<sup>14</sup> HvL I,8 (S. 6).



deutsch-feudalen Aggression gegen die dortigen Stämme und Völkernschaften. Dieser historische Vorgang wurde, und das muss leider so deutlich gesagt werden, von der bisherigen, vor allem von der älteren, deutschen Forschung aus einer nationalistischen Grundeinstellung und einer fehlenden wissenschaftlichen Distanz zur christlichen Kirche heraus als positive Missionierung, abendländische Kulturbringung und – wir kommen noch darauf zurück – Schlimmeres verkauft.<sup>15</sup> Auch wenn es heute nicht mehr krasse Auswüchse in diese Richtung gibt, wird sich auch in dieser Arbeit noch zeigen, wie tief solche ideologischen Probleme sitzen und wie subtil sie sich halten können.

Heinrich von Lettland berichtet, wie Jahr für Jahr Kontingente von Kreuzfahrern und „Pilgern“ über Gotland zu dem deutschen Stützpunkt Riga verschifft wurden. Bei der Lektüre dieser Quelle wird einem schnell klar, welchen hohen Stellenwert die Transport- und Reiseschiffe für die deutschen, aber genauso für die dänischen Eroberer hatten. 1198 warb Albert auf Gotland 500 Pilger an, holte beim Papst die höhere Kreuzzugsweihe ein sowie beim König Sicherheiten für die Livlandfahrer und brachte sie 1199 mit einer Flotte von 23 Schiffen nach Livland.<sup>16</sup> Im Vorjahr waren die Geistlichen mit einem Kaufmannsschiff<sup>17</sup> wegen der kritischen Lage nicht von Livland abgesegelt. Eine Schar Sachsen war jedoch, wohl auf den restlichen *naves mercatorum*, abgereist.<sup>18</sup> 1200 kamen Friesen mit einem Schiff an und griffen wild in die Kämpfe ein.<sup>19</sup> 1203 entwickelte sich ein Seegefecht vor Visby zwischen den Rigafahrern dieses Jahres und den Esten.<sup>20</sup> 1204 fuhren einige Kreuzritter mit *navis suam* auf abenteuerliche Weise zurück nach Westen. Dabei kamen ihnen andere Pilger *cum tribus navibus* entgegen. Unterwegs nahm das Schiff der Rückkehrer noch 50 Schiffbrüchige an Bord. Das bedeutet, dass dieses Schiff eine große Kogge gewesen sein dürfte.<sup>21</sup> Nach einer erneuten Anwerbetour Alberts durch Deutschland im Jahre 1205 kehrte er zu den Schiffen an der Küste zurück, um die neuen Kreuzfahrer nach Riga zu bringen.<sup>22</sup> 1206 erschienen der Dänenkönig und der Erzbischof von Lund *cum exercitu magno* auf Ösel. Während der Däne mit dem Heer erfolglos wieder über das Meer

<sup>15</sup> Siehe ausführlicher Abschnitt VII.

<sup>16</sup> HvL III und IV,1 (S. 16).

<sup>17</sup> ... *manet navis una mercatorum*, heißt es in der Quelle (HvL II,8 (S. 14)).

<sup>18</sup> HvL II,8 (S. 14).

<sup>19</sup> HvL IV,3 (S. 18).

<sup>20</sup> HvL VII,2 (S. 26). Dieses Seegefecht wird ausführlich von Heinsius kommentiert: Paul HEINSIUS, Zur Entwicklung der Seetaktik und des Seekriegswesens im Ostseeraum während des 13. Jahrhunderts, in: Otto BRUNNER et al. (Hrsg.), Festschrift Hermann Aubin zum 80. Geburtstag, Wiesbaden 1965, S. 274–302, hier S. 281–283.

<sup>21</sup> HvL VII,2–3 (S. 32).

<sup>22</sup> HvL IX,6 (S. 38): *ad naves revertitur*.

abzog, begaben sich der Erzbischof von Lund und ein Bischof *cum duabus navibus* nach Riga.<sup>23</sup> Auch im elften Jahr seiner Weihe kehrte Bischof Albert aus Deutschland zurück, *secum habens in comitatu peregrinorum copiosam multitudinem*.<sup>24</sup> Als der Bischof mit „Pilgern“ 1210 nach Deutschland zurücksegeln wollte, wurden sie zwischen Gotland und Farö von acht baltischen *pyratice* gestellt. *Quod videntes peregrini de coggonibus [sic!] exeunt, minores naves intrant, ad paganos accelerant ...*, d. h., die Deutschen stiegen von den großen und schwerfälligen Koggen in die Beiboote über, um mit den Heiden zu kämpfen.<sup>25</sup> Im selben Jahr wurden Adlige in Dünamünde an der Rückreise *cum duobus coggonibus suis* gehindert.<sup>26</sup> Im Folgejahr blieben die Kaufleute wegen der schwierigen Lage in Riga *cum onnibus navibus suis* im Land.<sup>27</sup> Als im Jahre 1215 die Öseler von Dünamünde aus Riga angriffen, erschien Entsatz *in mari, duobus coggonibus venientes, in quibus erant Borchardus comes de Aldenborch et fratres episcopi Rothmarus et Theodericus*.<sup>28</sup> Im Juni 1215 versuchten die Bischöfe von Ratzeburg und Estland mit den rückreisenden Pilgern *cum novem coggonibus* nach Deutschland zurückzusegeln, wurden aber durch Unwetter in einen Öseler Hafen abgetrieben, wo sie sich, die Koggen in typische Kampfart miteinander vertäut, gegen Brander wehren mussten.<sup>29</sup> 1216 wurde Riga von den Leuten des Bischofs und den Schwertbrüdern mit Hilfe einer Kogge verteidigt. Die Kogge wurde vermutlich von Kaufleuten abgekauft und geschickt zur Verteidigung und Sperrung des Hafens von Dünamünde umfunktioniert: Das Schiff wurde außen herum burgähnlich verstärkt, bekam eine gut bewaffnete Besatzung von 50 Mann an Bord und wurde fest verankert in die Hafeneinfahrt gelegt.<sup>30</sup> 1218 bat Bischof Albert den Dänenkönig für das Folgejahr um Hilfe, *quatenus exercitum suum navalem anno sequenti converteret in Estoniam*.<sup>31</sup> Ein „Schiffsheer“, d. h. eine Seeexpedition, wünschte man sich vom Dänen, der auch tatsächlich im Folgejahr vor

<sup>23</sup> HvL X,13 (S. 60f).

<sup>24</sup> HvL XIII,1 (S. 96).

<sup>25</sup> HvL XIV,1 (S. 106f). Da es keine Hinweise gibt, dass die Kreuzfahrertransporte von kleineren Schiffen Begleitschutz hatten, können die *minores naves* nur Beiboote – wohl im Schlepp – der Koggen gewesen sein.

<sup>26</sup> HvL XIV,5 (S. 110f).

<sup>27</sup> HvL XIV,12 (S. 126f).

<sup>28</sup> HvL XIX,2 (S. 182).

<sup>29</sup> HvL XIX,5 (S. 188f). Ausführlich behandelt bei HEINSIUS, Seetaktik (wie Anm. 20), S. 289–293.

<sup>30</sup> HvL XIX,11 (S. 200): ... *emerunt coggonem, munientes eum in circuitu tamquam castrum et locantes in eo viros quinquaginta cum balistis et armis, statuentes eum in ore fluminis Dune ad custodiendum portus introitum, ne venientes Osilienses obstruerent sicut ante*.

<sup>31</sup> HvL XXII,1 (S. 218f).

Reval erschien.<sup>32</sup> Nicht nur die Deutschen fuhren Koggen. *Et videntes Oslenses coggonos quatuor venientes in mari, timebant regem Dacie cum exercitu venire.*<sup>33</sup> Dieses Zitat zeigt, dass das Heer der Dänen, genau wie die deutschen Kreuzfahrer, die Ostsee auf Koggen überquerte.

Heinrich erzählt oft nur allgemein davon, dass Kreuzfahrer nach Livland kamen. Dann wieder erwähnt er Schiffsreisen generell und einige Male wird er konkret und berichtet von Koggen als Reiseschiffen. Es ist davon auszugehen, dass auch die übrigen Jahre die Kreuzfahrer für sich und ihren Tross große Koggen benötigten und benutzten.<sup>34</sup> Für Heinrich war die Schiffsfrage von untergeordneter Bedeutung und er konnte nicht damit rechnen, dass entsprechende Aufklärung für uns 800 Jahre später wichtig sein würde.

### Städtische Koggen gegen Waldemar

Anfang der sechziger Jahre des 14. Jahrhunderts setzte in den hansischen Seestädten die Flottenrüstung für die Auseinandersetzung mit dem Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag ein. Ein Städtetag in Greifswald 1361 verteilte die Lasten des stadtbürgerlichen Anteils an den Kriegsvorbereitungen auf elf Städte, die sich verpflichteten, zusammen 27 Koggen, 34 Schniggen oder Schuten und ein mittleres Schiff sowie insgesamt 2730 Bewaffnete zu stellen, wobei man pro Kogge 100 Mann rechnete. Die Vereinbarung vom 9. Sept. 1361 sah im Einzelnen vor:<sup>35</sup>

<sup>32</sup> HvL XXIII,2 (S. 230).

<sup>33</sup> HvL XXIV,7 (S. 266).

<sup>34</sup> Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt auch Kristin Ilves in einem Artikel von 2001 (Kristin ILVES, About the German ships on the Baltic Sea at the turn of the 12th and 13th centuries: Data from the Chronicle of Henry of Livonia, in: *Offa* 58, 2001, S. 81–86). Auch sie stellt fest, dass bei den großen Transporten und Seekämpfen auf deutscher Kreuzfahrerseite immer Koggen im Spiele waren. Allerdings bringt sie die einmal von Heinrich erwähnten Liburnen nicht unter (ebd., S. 82, 86. Behandlung des Falls siehe unten S. 31 und die Nachweise dazu Anm. 171 und Anm. 172). Bei ihr ist eine Tendenz erkennbar, Unklarheiten einer unterstellten, seemännischen Unerfahrenheit des Priesters und Mitkämpfers Heinrich anzulasten, was als eine Art „Patentlösung“ in der Regel nicht angebracht ist.

<sup>35</sup> Eine aus der Quelle abgeleitete tabellarische Aufstellung findet sich auch bei Konrad FRITZE / Günter KRAUSE, *Seekriege der Hanse. Das erste Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte*, Berlin 1997, S. 83. Da dort jedoch Abweichungen enthalten sind, wird hier eine eigene Tabelle präsentiert. Es wurden folgende Fehler berichtigt: (1) Die Quelle fasst Stralsund und Greifswald zusammen (*unde wi van deme Stralesunde unde Gripeswolde ...*); Fritze und Krause trennen die beiden Städte. (2) Greifswald wird stattdessen den Städten Kolberg, Stettin und Anklam zugeordnet, die jedoch getrennt beauftragt wurden (*unde wi van Kolberghe, Stetyen unde Anclim mit de hulpe der vøghen stede, de uns tho hulpe gheven sint ...*). (3) Für Kiel führen Fritze und Krause nur eine einzige Schnigge/Schute auf. Kiel steuerte aber ein 40-Last Schiff und 10 Schuten bei (Nachweis siehe Anm. 37).

Stadt	Kogge	mittl. Schiff (40 Last)	Schnigge oder Schute	Bewaff- nete	<i>werk</i>	<i>blide</i>
Bremen	1	-	-	100	-	-
Hamburg	2	-	-	200	-	-
Kiel	-	1	10	30	-	-
Lübeck	6	-	6	600	1	1
Rostock Wismar	6	-	6	600	1	1
Stralsund Greifswald	6	-	6	600	1	1
Stettin						1
Anklam	6	-	6	600	-	-
Kolberg						1
SUMME	27	1	34	2730	3	5

Tab. 1: Aufgebot des Städtetags zu Greifswald gegen Waldemar  
(Nachweis: Hanserecesse, Die Recesse und andere Akten der Han-  
setage, Abt. I. Bde. 1–8, Abt. II. Bde. 1–7, Abt. III. Bde. 1–9, Abt.  
IV. Bde. 1–2, Leipzig/München/Köln/Wien 1880–1970 (weiter-  
hin: HR); hier HR I.1, Nr. 263 (S. 191/192).

Diese Zusammenstellung des städtischen Kontingentes gegen Waldemar ist sehr aufschlussreich.<sup>36</sup>

Wenn sich Städte von Bremen bis hin nach Kolberg vereinbarten, kann man davon ausgehen, dass alle Städter, ihre verbündeten Landesherren, sowie die mit ihnen Verbündeten der Königreiche Norwegen und Schweden unter den erwähnten Schiffsarten, den *cogghen und den snicken edder schuten*, das Gleiche verstanden. Die unterschiedliche Inanspruchnahme der Städte ist ein Hinweis auf ihre Größe und Belastbarkeit. Lübeck schulterte allein so viel wie Rostock und Wismar, bzw. Stralsund und Greifswald zusammen, bzw. die drei Städte Anklam, Stettin und Kolberg. Vor allem der Auftrag an die Stadt Kiel ist interessant: ...; *unde wi van deme Kyle en schip van vertych lesten mit dortych mannen wapent unde mit teyn schuten*.<sup>37</sup> Kiel als kleinerer Ort konnte nicht so viel beisteuern wie die

<sup>36</sup> Eben solche konkreten Rüstungsaufträge wurden an die beteiligten Regionen und Städte auch sechs Jahre später wieder vergeben. Die berühmte Kölner Konföderation legte im November 1367 die regionalen Kriegslasten fest (HR I.1 Nr. 413 (S. 373/74)) und die entsprechenden Ausführungsbestimmungen der Städte auf dem Tag zu Rostock im Januar 1368 (HR I.1 Nr. 21 (S. 382)) teilte die zu stellenden Koggen, Schniggen, Schuten und Bewaffneten den einzelnen Städte zu.

<sup>37</sup> HR I.1, Nr. 263 (S. 192<sub>11–12</sub>): „... und wir von Kiel ein Schiff von 40 Last mit 30 Bewaffneten und mit zehn Schuten.“

anderen Städte. Das 40 Last-Schiff aus Kiel mit seinen 30 Bewaffneten wird also deutlich kleiner als die Koggen der anderen Städte gewesen sein. Man muss sich wohl die vorgesehenen *orlog*-Koggen als Schiffe von 60 Last und mehr vorstellen.<sup>38</sup> Wie sich Schniggen und Schuten voneinander unterschieden, kann nach diesen Bestimmungen nicht gesagt werden. Wir können aber dem Zusammenhang entnehmen, dass sie kleinere Begleitschiffe waren. Schon im Jahre 1224, also 137 Jahre früher, gab es diese Flottenzusammensetzung. Der Dänenkönig Waldemar II. versprach für seine Freilassung aus der Gefangenschaft beim Grafen von Schwerin das Kreuz zu nehmen und mit 100 Koggen und Schniggen nach Palästina zu segeln.<sup>39</sup> Kogge und Schnigge bildeten also schon lange ein offenbar gut zusammenpassendes Gespann. Die großen, schwerfälligen und mitunter tiefgangsbehinderten Koggen wurden dabei von kleineren, schnellen, auch ruderbaren und wendigen Schniggen begleitet.<sup>40</sup>

### Orlog-Koggen in Hamburg

Schauen wir nun beispielhaft in eine Hansestadt, und zwar nach Hamburg. Koggen begegnen uns im Rahmen der Stadt Hamburg zum einen nur in kriegerischen Zusammenhängen, zum anderen nur bis zu den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts. Noch um die Mitte des 13. Jahrhunderts wurde die Stadt häufig in Fehden und Kämpfe ihrer Stadtherren, der Grafen von Holstein, hineingezogen und steuerte Koggen bei. 1249 etwa kamen die Hamburger dem Grafen vor dem dänischen Ribe mit zwei bemannten Koggen zu Hilfe.<sup>41</sup> Zwei weitere Koggen wurden im Konflikt mit dem Herzog von Braunschweig und Lüneburg um Harburg im Bereich der Süderelbe aktiv<sup>42</sup> und in der Auseinandersetzung mit Stade in den 60er Jahren des 13. Jahrhunderts mussten sich Hamburger Kriegskoggen in der Schwinge geschlagen geben.<sup>43</sup>

<sup>38</sup> Zum Vergleich: Das in der Weser gefundene und in Bremerhaven im Deutschen Schifffahrtsmuseum restaurierte und ausgestellte Schiff von 1380 konnte um die 80 t, also etwa 40 Last tragen (HOFFMANN / SCHNALL. Die Kogge (wie Anm. 4), S. 22). Das wäre *en schip van vertych lesten*. Die zu stellenden Koggen waren größere Schiffe

<sup>39</sup> UBStL, Lübeckisches Urkundenbuch, Abt. I: Urkunden der Stadt Lübeck, 11 Teile (1139–1470), Lübeck 1843–1905 (weiterhin: UBStL) I, Nr. 26 (S. 29): ... *ibit ducens secum centum naues cockonibus et sneccis computatis*.

<sup>40</sup> Zur Schnigge: Jörgen BRACKER, Bemerkungen zur Konstruktion und Ausstattung der Hamburger Staatsewer. Schniggen und Hukboote im Lichte der Hamburger Kämmereirechnungen, in: Hans Wilhelm ECKARDT / Klaus RICHTER (Hrsg.), Bewahren und Berichten. Festschrift für Hans-Dietrich Loose zum 60. Geburtstag, ZVHG Bd. 83, Teil 1, 1997, S. 167–173.

<sup>41</sup> HambUB I, Nr. 818 (S. 67216/17).

<sup>42</sup> HambUB I, Nr. 818 (S. 67228/29).

<sup>43</sup> HambUB I, Nr. 818 (S. 673<sub>8</sub>).

In den hamburgischen Stadtrechnungen, die seit 1350 vorliegen, taucht die Schiffsart ‚Kogge‘ spärlich auf. 1358 belegt ein erster Eintrag in die Kämmereirechnungen, dass sich im Besitz der Stadt eine Kogge befand, über die aber nichts weiter bekannt ist.<sup>44</sup> In den Kämmereirechnungen finden wir in diesen Jahren koggenbezogene Rubriken. Unter den RECEP-TA, also bei den Einnahmen, heißt eine Rubrik durchgehend von 1369 bis 1383 DE COGGONE CIVITATIS und verzeichnet u. a. durch Koggen eingefahrene Kriegsgewinne. Bei den EXPOSITA, den Ausgaben, findet sich von 1370 bis 1377 die Rubrik AD USUM COGGHONIS (CIVITATIS).<sup>45</sup> Mit Ausnahme eines einzelnen, späten Eintrags aus dem Jahre 1489,<sup>46</sup> ist ab 1377 von städtischen Koggen nicht mehr die Rede.

Wie schon die Koggenschiffe des 13. Jahrhunderts, unterhielt die Stadt die in den Kämmereirechnungen des 14. Jahrhunderts abgerechneten Koggen ausschließlich als *orlog*-Schiffe. Dem rudimentären Stand der mittelalterlichen Seekriegstechnik entsprechend, fungierten die Koggen vor allem als Transportmittel für Seesöldnereinheiten unter Führung ihrer jeweiligen Hauptleute. Wenn es zum Kampf kam, gaben diese großen und hoch gebauten Schiffe günstige Kampfplattformen ab. Die Bezeichnung als „Kriegsschiff“ könnte deshalb irreführend sein, weil man darunter eher ein mit entsprechender Bewaffnung bestücktes Schiff versteht. Das aber war noch kaum der Fall. Schiffsgeschütze verbreiteten sich erst im Verlauf des 15. Jahrhunderts.<sup>47</sup> In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ist vorerst nur vereinzelt von *werk* und *blide* die Rede.<sup>48</sup>

---

<sup>44</sup> KR, Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, 8 Bde. und 2 Register-Bde., Hamburg 1869–1951 (Zitierweise: KR Bd. Seite<sub>Zeile</sub>, hier: KR 1.62<sub>11/12</sub>: (1358) HABENT CUM CIVITATE PECUNIAM INFRA SCRIPTAM: ... *Item coggho constat 243 mark.* (= 194 lb).

<sup>45</sup> Einschränkend sei angemerkt, dass die hamburgischen Kämmereirechnungen von 1388 bis 1460 nur in Form sehr lückenhafter Abschriften überliefert sind, da durch den großen Stadtbrand Hamburgs 1842 sechs von sechzehn Codices ein Raub der Flammen wurden.

<sup>46</sup> Es handelt sich um den Verkaufserlös der Piratenkogge eines gewissen Dyman: KR 3.550<sub>35</sub> (1489): *Recepimus de navibus eorundem piratarum: 120 lb in 100 florenis Renensibus de Dymans koggen.*

<sup>47</sup> FRITZE / KRAUSE, Seekriege der Hanse (wie Anm. 35), S. 55–59.

<sup>48</sup> Fritze und Krause erklären diese Waffen genauer: „Die Blide war ein zweiarmiges Gegen-gewichtswurfgeschütz. Die Last am kurzen Hebelarm riß nach dem Lösen einer Sperre den langen Hebelarm nach oben, und der Stein flog im hohen Bogen aus einer sich öffnenden Tasche in Richtung Gegner. Beim Treibenden Werk, oft auch einfach „Werk“ genannt, handelte es sich um eine überdimensionale Armbrust, die eisenbeschlagene schwere Pfeile verschoß.“ (FRITZE/KRAUSE, Seekriege der Hanse (wie Anm. 35), S. 55)

## II. Die Größe von Koggen

Es wurde bisher deutlich, dass Koggen große Schiffe waren, die entweder weit mehr als 100 Menschen mit Gepäck transportierten oder für 100 Bewaffnete vorgesehen waren. Sie führten Beiboote mit sich und wurden im kriegerischen Einsatz von kleineren Schiffen im Verband ergänzt.

### Von großen und kleinen Schiffen

Die noch recht vage Unterscheidung von *navis magna* und *navis minor* begegnet uns des Öfteren in den Quellen. Schon 1211 privilegierte Kaiser Otto IV. neben dem Domkapitel auch die Bürger von Schwerin, *quod in portu, qui dicitur Wissemmer, libere et sine contradictione quorumlibet hominum duas habeant magnas naves, que kogken appellantur, cum minoribus nauibus, quotcunque voluerint, ad vsus mercandi*.<sup>49</sup> Noch vor 1248 bestimmte Svantopolk III., Herzog von Pommerellen und Stadtherr von Danzig, für Lübecker Kaufleute Abgaben im Falle von Schiffbruch sowie Einfuhrzölle. Dabei wurde zwischen *koga* und *minor navis* und weiter zwischen *maior navis* und *minor vnum* unterschieden.<sup>50</sup>

Springen wir in den Westen. Im Jahre 1272 verordnete *Florentius comes Hollandie* für seine Stadt Dordrecht das Messen von Wein und Salz. Der Graf gestattete per Urkunde, dass *coggonas et magne naves*, die über das Meer kamen, mit eigenem Ladegeschirr arbeiten durften.<sup>51</sup> Im Übrigen unterschied 15 Jahre später eine Zollrolle für Dordrecht zwischen folgenden Schiffsmasten: *Enen cleinen mast 2 d Holl., enen groten mast 9 d Holl., enen koeghemast 4 s Holl.*<sup>52</sup> Es gab keinen größeren Mast als einen

<sup>49</sup> MUB, Mecklenburgisches Urkundenbuch, 25 Bde., 786–1400, herausgegeben vom Verein für Meklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, Schwerin/Leipzig 1863–1977 (weiterhin: MUB), hier 1, Nr. 202 (S. 192): „... , dass sie in dem Hafen, der Wismar genannt wird, frei und ohne Widerspruch von irgend jemandem zwei große Schiffe, die Koggen genannt werden, und eine unbegrenzte Anzahl kleinerer Schiffe unterhalten dürfen, um Handel zu treiben.“

<sup>50</sup> UBStL 1, Nr. 130 (S. 127): *Koga, si navfragium in terminis nostris pertvlerit, X marcas, minor navis V, salvis rebus, persolva. ... Si intrauerint, maior navis cum panno X ulnas burnit uel frizal si cum sale duos pundones, minor vnum.*

<sup>51</sup> *Item coggonas et magne naves, que de partibus veniunt marinis, vina sua licite per malos sue et instrumenta, si voluerint, possunt operari et nichil predictis winscroders inde dare tenentur aut exhibere.* (HUB 1, Nr. 716 (S. 252): „Die Koggen und großen Schiffe, die über das Meer kommen, dürfen, wenn sie es wollen, ihre Weinladung mit dem Mast und dem Geschirr ihres eigenen Schiffes entladen und keiner der vorgenannten Weinschröter darf dann auf sich selber bestehen oder sich anbieten.“).

<sup>52</sup> HUB, Hansisches Urkundenbuch, 11Bd. Halle /Weimar / Leipzig / München 1876–1916 (weiterhin: HUB), hier HUB 1, Nr. 1033 (S. 361).

*koeghemast*. Folglich muss man in einer Kogge das größte Mast führende Schiff sehen. Und schließlich noch ein Nachweis aus dem 14. Jahrhundert. Von 1351 liegt ein Brief des Brügger Kontors an Lübeck über die Entführung eines Greifswalder Schiffes aus dem Swin, über *quidam coggo sive navis magna de Gripeswolde*<sup>53</sup> vor.

Diese Auflistung erhebt keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit, bestätigt aber den bisherigen Befund, dass wir unter Koggen allgemein die größten Schiffe des 13. und 14. Jahrhunderts zu verstehen haben. Für das Mittelalter mit seinem Pragmatismus und seinen wenig definierten Benennungen und schwankenden Ausdrücken finden sich meist in den Quellen auch Gegenbeispiele zu Feststellungen, wie sie hier zu den Koggen getroffen worden sind. Auch sie seien angeführt.

1288 ging es in Bremen um die Zölle beim Heringsfang in Norwegen. Erzbischof Giselbert verwandte sich in Norwegen zwecks gleichbleibender Zölle für die Bremer. Es heißt in dem Schreiben: ... *pro qualibet navi, que in vulgo cocgo vocatur, octo solidos sterlingorum et non plus, etiam si navis illa parva vel magna fuisset*.<sup>54</sup> Somit gab es also große und kleine Koggen. Ein weiteres Gegenbeispiel findet sich 1401 in Beschwerden des Brügger Kontors in Sachen Versandung des Swin. Es wurde erklärt, wie die Reihen der Schiffe im „Winterlagerpäckchen“ auszusehen hatten. Es gab Dreierreihen (*dre schepe dicke deen neffens den anderen*), Vierer- und Sechserreihen. Dreierreihen für *cogghen, schepen, crayers, evers ende bargaen* und Viererreihen für *pleyten, clene cogghen schepen van Brabant, de Hollandesche, Zeelandesche unde van anderen vref[m]den steden*.<sup>55</sup> Es wird also auch hier zwischen Koggen und kleinen Koggen unterschieden.

Solche Textstellen relativieren ermittelte Befunde über spätmittelalterliche Zusammenhänge. Man sollte sie jedoch nicht als störende, falsche „Ausreißer“ einstufen. Ich interpretiere das so: Koggen waren zwar die größten Schiffe der Zeit. Das sahen aber die damaligen Verantwortlichen nicht so eng und so wurden auch Fahrzeuge, die so ähnlich aussehen mochten, wie die großen Schiffe, *kleene cogghen* genannt. Der Schiffer auf so einem Schiff, das in etwa so groß war wie die Fahrzeuge, welche

<sup>53</sup> ... *venit quidam coggo sive navis magna de Gripeswolde ad partes Flandrie ad terminum, ad quem naves ibidem solent convenire, dictum vulgariter in dat Swin, in quo quidam coggone erat unus mercator de Gripeswolde, nomine Gerardus Robenoghe*. (HR I.1, Nr. 161 (S. 93): „... es kommt eine Kogge bzw. ein großes Schiff aus Greifswald in die flandrischen Gegend, in der Schiffe gewöhnlich eintreffen und die allgemein der Swin genannt wird, und auf dieser Kogge fuhr ein Greifswalder Kaufmann mit Namen Gerard Robenoghe.“)

<sup>54</sup> BremUB, Bremisches Urkundenbuch, 7 Bde. Bremen 1873–1993 (weiterhin: BremUB), hier BremUB I, Nr. 444 (S. 483): „... für ein Schiff, das gewöhnlich Kogge genannt wird, acht Schilling sterling und nicht mehr, sei jenes Schiff auch klein oder groß“.

<sup>55</sup> HUB 5, Nr. 509 (S. 262).



die regionale Küstenregion befahren, oder die *pleyten* hießen, wusste dann schon, dass er in der Viererreihe zu liegen hatte.

### Ein Blick über den Tellerrand

Schiffe veränderten sich in der Geschichte der Seefahrt immer und nur dann, wenn sich ihre Funktion und ihre Zweckbestimmung sowohl quantitativ als auch qualitativ verschoben. Die Entwicklung konnte historisch in beide Richtungen verlaufen: Schiffe wurden größer, konnten jedoch auch kleiner werden.

Für ihre Grundversorgung benötigte z. B. die Millionenstadt Rom der frühen Kaiserzeit eine *annona* genannte jährliche Getreidelieferung von ca. 40 Mill. modii Getreide (mehr als 250 000 t/a).<sup>56</sup> Große Flotten von Getreideschiffen verschifften dieses Getreide aus den Kornkammern des römischen Reiches, den Provinzen Afrika, Ägypten, Sizilien und Sardinien, nach Puteoli in Kampanien. Die der kaiserlichen *cura* unterliegenden Versorgungslieferungen mussten verbindlich und pünktlich erfolgen. Der Abtransport der Steuermassengüter aus den Provinzen als *annonae* war ein wichtiges logistisches Kettenglied römischer Herrschaft. Die Geschichte der *navicularii*<sup>57</sup> und ihrer Korporationen<sup>58</sup>, die diesen im Kern hoheitlichen Transport bedienten, gestaltete sich einerseits zu einer Geschichte der Privilegierung privater Transportschiffahrt. Im weiteren historischen Ver-

<sup>56</sup> Geoffrey RICKMAN, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford 1980, S. 263. Garnsey schätzt 30 Mill. modii (200 000 t) (Peter GARNSEY, *Grain for Rome*, in: Peter GARNSEY / Keith HOPKINS / C. R. WHITTAKER (Hrsg.), *Trade in the Ancient Economy*, London 1983, S. 118–130), hier S. 263, während Casson 60 Mill. modii (400 000 t) für möglich hält (Lionel CASSON, *The Role of the State in Rome's Grain Trade*, in: J. D. D'ARMS / E. C. KOPFF (Hrsg.), *The Seaborne Commerce of Ancient Rome*, (Memoirs of the American Academy on Rome, Vol. XXXVI), Rome 1980, S. 21).

<sup>57</sup> Die *navicularii* waren die Finanziere hinter den seemännischen und logistischen Aktivitäten der *annonae*. Hierfür kamen nur die vermögenden, höheren gesellschaftlichen Kreise in Frage, die neben ihren sonstigen landwirtschaftlichen Aktivitäten und *negotia* aus verschiedenen Gründen auch Schiffe bauen ließen, also *domini navis* waren. Man wird sie vor allem unter den *equites romanorum* und den reichen *curiales* großer Hafenstädte zu suchen haben. Zu diesen *navicularii* zu gehören bedeutete also, eine große Anzahl von Schiffen mit seemännischem Personal aufzubieten: Flotten, von deren Aktivitäten ganze Gewerke des Schiffsbaus, der Hafen- und Lagerwirtschaft und des innerstädtischen Handwerks abhingen. Zu den *navicularii*: Boudewijn SIRKS, *Food for Rome. The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*, Amsterdam 1991, S. 45–61, 126–127, 217–220; zu den Kosten des römischen Transportschiffsbaus siehe Peter HERZ, *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung*, Stuttgart 1988, S. 63–64.

<sup>58</sup> Neben den *collegia* der *navicularii* und der *domini navis* wurden seit den Zeiten Trajans, also um 100 n. Chr., *corpora naviculariorum* eingerichtet, deren Mitglieder auf den Seetransport der *annonae urbis* spezialisiert, und für ihn kontraktiert waren. Hierzu: SIRKS, *Food for Rome* (wie Anm. 57), S. 81–107; 126–145, 168–180, 220–237, 288–297.

lauf erlebte dieser Seetransport dann eine immer stärkere Regulierung und Kontrolle durch die Kaiser, die allen privaten Entscheidungsspielraum einschränkten, wodurch die *annona*-Transporte quasi zu staatlichen Transportunternehmungen wurden.

Als das römische Reich im Westen zusammenbrach und als große Kornprovinzen verloren gingen, als die *urbs* nur noch ein Schatten ihrer selbst war und das Getreide nun nach Ostrom ging, als das alte Handelsnetz im Westen zerriss, ging es auch mit der Schifffahrt abwärts bis hin zu Küstenschifffahrt mit kleinen Schiffen. Die Ladekapazität der Schiffe wurde kleiner.<sup>59</sup> „Les gros navires disparurent pratiquement des mers.“<sup>60</sup> Unger konstatiert für das 8. Jahrhundert „the decline in interregional contact“. Die Zahl der Schiffbauer sank. Die Produktivität im Schifffahrtsektor nahm ab. „The industry was less important numerically, economically and socially.“ Es fand eine „conversion to smaller vessels“ statt.<sup>61</sup>

Eine ganz andere Entwicklung beobachten wir in Venedig und Genua im Zusammenhang mit den Kreuzzügen. Während im Norden Europas Schiffe um die 100 Last Tragfähigkeit und größer selten waren, befand man sich im Mittelmeer auf einem ganz anderen Niveau. Für seinen, den 6., Kreuzzug Mitte des 13. Jahrhunderts orderte Ludwig IX., auch der Heilige genannt, Schiffe in Genua und Venedig. Unger beschreibt:

„The most impressive thing about the ships was their size. One of the vessels built at Genoa had four ships's boats, one of them equipped with 52 oars. The largest ship carried 100 horses, crusaders and their attendants. Vessels of that size could carry up to 1,000 pilgrims on a regular voyage. A capacity of 600 tons with a crew of up to 100 men seems to have been the upper limit of midthirteenth-century Italian round ships.“<sup>62</sup>

Bei diesen „Blicken über den Tellerrand“ drängen sich zwei Aspekte auf: zum einen die Beobachtung, dass unsere Hanseschifffahrt eher von regionaler Bedeutung war und sich am Rande Europas abspielte; zum anderen die Erkenntnis, dass historisch Schiffe, Schiffbau und Schifffahrt nicht so ausschließlich im Schlepptau des Handels und der Kaufleute stattfand, wie es die wirtschaftshistorischen Betrachtungen der Hanseforschung vermitteln. Die römische *annona* etwa war im Wesentlichen staatlicher Abtransport kolonialer Beute, die für die Versorgung Roms – u. a. für eine para-

<sup>59</sup> Dietrich CLAUDE, Der Handel im westlichen Mittelmeer während des Frühmittelalters (Untersuchungen zu Handel und Verkehr in der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Teil II), Göttingen 1985, S. 69.

<sup>60</sup> Jean ROUGÉ, Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain, Paris 1966, S. 79.

<sup>61</sup> Richard W. UNGER, The Ship in the Medieval Economy 600–1600, London/Montreal 1980, S. 65.

<sup>62</sup> UNGER, Ship in the Medieval Economy (wie Anm. 61), S. 123–125.

sitäre Wohlfahrtspflege (*frumentum publicum*) – und die Versorgung der Legionen verwandt wurde.<sup>63</sup> Der Aufschwung des norditalienischen Schiffbaus war zeitweise zu einem großen Teil Kreuzzug-getrieben.

Etwas Ähnliches, wenn auch in wesentlich bescheidenerem Ausmaß, hat sich im baltischen Ostseeraum zur gleichen Zeit abgespielt. Nicht umsonst wurden auch hier die Menschen über Kreuzzugspropaganda motiviert. Auch hier konnten Kreuzfahrer und deren Ausrüstungen vorerst nur per Schiff ins ausgelobte Land kommen. Und auch hier benötigte man die tragfähigsten Schiffe, die der Schiffbau der Zeit hergab und die man allgemein „Koggen“ nannte. Natürlich passte sich der Schiffbau, und zwar nicht nur der hansische, langfristig und durchgängig den Notwendigkeiten der sich entwickelnden Märkte für Massengüter an. Dazu mussten die Städte aber erst einmal vorhanden sein. In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts wurde die Nachfrage nach mehr und großen Schiffen eher politisch-religiös und militärisch angestoßen.

### Über die Schiffsgrößenbestimmung

Es wurde bisher noch nichts Konkretes über die Tragfähigkeit dieser Schiffe in jener Zeit ausgesagt. In welchem Größenbereich muss man die städtischen *orlog*-Koggen ansiedeln, wenn, wie wir hörten, in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts 40 Last ein mittleres *vrede*-Schiff ausmachen?<sup>64</sup>

Bei dem Begriff der Schiffsgröße muss zwischen dem Volumen des Rumpfes, also einem Raummaß, und dem Gewicht, das dieser Rumpf als Ladung aufnehmen kann, unterschieden werden.<sup>65</sup> Wenn von „Tragfähigkeit“ gesprochen wird, kann im Prinzip beides gemeint sein: Nimmt man eine leichte Ladung, die den ganzen Laderaum im Schiff ausfüllt, und erreicht damit nicht die mögliche Wasserlinie, so ist dennoch die Tragfähigkeit des Schiffes für dieses Gut erschöpft. Transportiert ein Schiff jedoch ein sehr schweres Gut, wie z. B. Eisen, so wird es seine zulässige

---

<sup>63</sup> RICKMAN, Corn Supply (wie Anm. 56), S. 262. A. H. M. JONES, The Later Roman Empire 284–602. A Social Economic and Administrative Survey, 3 Bde. Oxford 1964, Vol. II, S. 828.

<sup>64</sup> Siehe S. 26f.

<sup>65</sup> Die Ausführungen stützen sich hier auf die Darstellung der Sachverhalte bei VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 1), S. 553–560 („Exkurs B. Über die Maßstäbe der Schiffsvermessung (Lasten und Tonnen“), Harald WITTHÖFT, Umriss einer historischen Metrologie zum Nutzen der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Forschung. Maß und Gewicht in Stadt und Land Lüneburg, im Hanseraum und im Kurfürstentum / Königreich Hannover vom 13. bis zum 19. Jahrhundert, 2 Bde., Göttingen 1979, und Thomas WOLF, Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse, vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen, Köln 1986.

Wasserlinie schon erreichen, bevor der ganze Laderaumgehalt des Schiffes genutzt worden ist. Die Frage der Tragfähigkeit ist also nicht von dem Ladungsgut zu trennen. Für eine Normierung bzw. für ein einheitliches Verständnis von Tragfähigkeit wäre also ein Referenzgut ideal, das den Laderaum voll ausfüllt und zugleich das Schiff bis zu der zulässigen Wasserlinie eintaucht,<sup>66</sup> das also sowohl gewichts- als auch volumenmäßig passt.

Wenn man in hansischen Zeiten überhaupt genauere, über *major* und *minor* hinausgehende Angaben zu Schiffsgrößen machte, wurden sie in nicht weiter spezifizierten „Last“ angegeben, wie z. B. in einer frühen lübeckischen Zollrolle aus den 20er bis 30er Jahren des 12. Jahrhunderts.<sup>67</sup> Die entscheidende Frage ist, welche gemeinsame Vorstellung oder Referenz sich hinter dieser Last bei Schiffsgrößenangaben verbarg. Im Warenhandel war die Last immer an das jeweilige Produkt und meist an dessen Verpackungseinheit gebunden, also etwa die Heringslast, bestehend aus 12 Heringstonnen,<sup>68</sup> die Kornlast, als Schüttgut gemessen in Scheffel Getreide,<sup>69</sup> oder die Salzlast, bestehend aus 3 Wispeln Salz, gleich 12 kleine oder 10 große Salztonnen.<sup>70</sup> Aber man muss – nicht verwunderlich für das Mittelalter – mit Wolf feststellen: „Die einheitliche Last hat es wohl kaum gegeben.“<sup>71</sup> Ihre Bemessung dürfte vermutlich bei den Schiffsbenennungen noch am einheitlichsten gewesen sein.

Für eine allgemeinere Übereinkunft über die „Last“ bei Schiffsgrößenangaben eignete sich ein Transportgut, das erstens allgemein bekannt war und worunter man sich überall etwas vorstellen konnte und das zweitens von seinem spezifischen Gewicht her den Laderaum gut ausfüllte. Es gibt einen wichtigen Quellennachweis, in welchem die Schiffsgröße konkret in Last Hering ausgedrückt wurde.<sup>72</sup> Die Last von in Tonnen verpacktem Hering wog ca. 1898 kg. Zugleich konnte man sich unter den 12 Tonnen

<sup>66</sup> Vogel führt an: „In Westeuropa Wein in hölzernen Tonnen, in der Ostsee Korn, insbesondere Roggen, gemessen nach Lasten (als Schüttladung oder in Säcken)“ (VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 1), S. 555).

<sup>67</sup> Die Datierung dieser Quelle wurde detailliert von Bernhard Am Ende bearbeitet: Bernhard AM ENDE, Studien zur Verfassungsgeschichte Lübecks im 12. und 13. Jahrhundert, Lübeck 1975, S. 65–70. Er datiert die älteste Handschrift der Urkunde auf zwischen Herbst 1226 und 15. Februar 1234 (ebd., S. 70). Der entsprechende Quellenauszug findet sich in Anm. 81, S. 17.

<sup>68</sup> WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 67, 192.

<sup>69</sup> WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 53–56.

<sup>70</sup> WITTHÖFT, Historische Metrologie (wie Anm. 65), S. 274/275, 298/299.

<sup>71</sup> WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 61.

<sup>72</sup> Hansetag zu Lüneburg 1412 mit einer Größenbeschränkung für den Bau von Schiffen, angegeben als 100 Last Hering; Wortlaut der Quelle siehe unten Anm. 89 auf S. 16. Wolf gibt als spezifisches Gewicht des Herings  $1,16 \text{ g/cm}^3$  an (WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 63).

als Verpackungseinheit volumenmäßig etwas vorstellen. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass man sich im 14. und 15. Jahrhundert bei einer Schiffsgrößenangabe von beispielsweise 60 Last ein Schiff zu denken hat, das 720 Tonnen Hering laden konnte.<sup>73</sup> Man geht also für eine Überschlagsrechnung und zur Vorstellung bei Schiffsgrößenangaben in „Last“ allgemein nicht fehl, wenn man von ca. 1900–2000 kg pro Last ausgeht, d. h. pro Last knapp 2 t rechnet.

### Zollrollen und andere Bestimmungen

Neben den schwierigen Zusammenhängen bei Schiffsgrößenangaben sind Koggen aus zwei weiteren Gründen schwer zu bestimmen.

Zum Ersten geht es um die Schwierigkeit, dass die Quellen, welche entsprechende Angaben enthalten könnten, vor allem die Pfundzoll-Listen, nur sehr vage Rückschlüsse auf die Schiffsgrößen zulassen. Die meisten Quellen dieser Art enthalten nicht Schiffsgrößen, sondern entweder nur Werttaxierungen oder, wie im Falle der hamburgischen Pfundzollbücher von 1369 und 1399/1400, sogar nur Ladungswertangaben. Trotzdem kommen viele Bearbeiter dieser Quellengattung zu dem Ergebnis, dass die großen Schiffe eher eine Seltenheit waren.<sup>74</sup> Schon Lechner<sup>75</sup> stellte in den 30er Jahren die Schwierigkeit, über Größe und Tragfähigkeit der Schiffe konkrete Aussagen zu machen, anschaulich dar und kam zu dem Fazit: „Aus allem ergibt sich, daß im Jahre 1368 kleinere Schiffe überwiegen ... Aber abschließend kann wegen der erwähnten Schwierigkeiten nicht geurteilt werden.“<sup>76</sup> Schon 25 Jahre vor ihm hatte Nirnheim die geringe Zahl großer Schiffe bestätigt. Dabei konnte er seinerseits auf Stieda verweisen.<sup>77</sup> Stuart Jenks untersuchte mit dem Danziger Pfundzollbuch von 1409 und 1411 eine Quelle, die sogar beides, Größe und Schiffswert, nannte und er machte den Versuch, mit modernen statistischen Verfahren tiefer in die Materie einzudringen. Auch er stellte fest, dass „rund zwei

---

<sup>73</sup> Gewichte der Lasten verschiedener Güter: WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), Tabelle S. 192–193. Zu Schiffsgrößenangaben mit Hilfe von Handelsmaßen ebd., S. 28–29.

<sup>74</sup> Eine gute Übersicht über die Forschung entnimmt man WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 65), S. 1–7. Die Problematik von Schiffsgrößen und Schiffswert wurde zuletzt von Stuart Jenks diskutiert: Stuart JENKS, Das Danziger Pfundzollbuch von 1409 & 1411. Einleitung, in: HGBll. 124, 124 2006, S. 117–158, hier S. 143–156.

<sup>75</sup> Georg LECHNER (Hrsg.), Die hansischen Pfundzolllisten des Jahre 1368 (18. März 1368 bis 10. März 1369), Lübeck 1935, S. 70–72.

<sup>76</sup> LECHNER, Hansische Pfundzolllisten (wie Anm. 75), S. 72.

<sup>77</sup> Hans NIRRNHEIM (Bearb.), Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369, Hamburg 1910, S. XXX und Wilhelm STIEDA (Bearb.), Revaler Zollbücher und -quittungen des 14. Jahrhunderts, Halle a. S. 1887, S. LXXXVII (aber auch erneut Hans NIRRNHEIM (Bearb.), Das Hamburgische Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400, Hamburg 1930, S. XXXVI).

Drittel aller Schiffe i. J. 1409 kleiner als 24 Last“ waren<sup>78</sup> und nur ca. 10 % der Schiffe mehr als 60 Last trugen und dabei nur jedes 20ste Schiff 90–100 Last bewegen konnte.<sup>79</sup>

Zum Zweiten waren Schiffsgrößen deshalb schwer zu fassen, weil die Schiffe sich vom 12. bis 15. Jahrhundert veränderten, sprich, sie wurden größer. Zollrollen und Vorschriften bieten gute Anhaltspunkte für diese Entwicklung.

In der Frühzeit des 12. und 13. Jahrhunderts spielte die 12 Last-Grenze eine Rolle. Die bereits angesprochene Lübecker Zollrolle<sup>80</sup> bestimmt, dass für Schiffe von 12 und mehr Last eine Last zollfrei, bei Schiffen zwischen 5 und 12 Last eine halbe Last frei sei und Schiffe von 5 Last alles zu verzollen hätten.<sup>81</sup> Diese Zollrolle versprach gleichzeitig Zollfreiheit als Anreiz für alle diejenigen Kaufleute, die man nach Lübeck ziehen wollte. Die Liste umfasste u. a. praktisch alle Ostseeanrainer, alle über die Ostsee Handel treibenden Kaufleute: Russen, Normannen, Schweden, Öländer, Gutnen, Liven und *omnes gentes orientales* sowie die Leute des Mecklenburgers und von dessen Söhnen.<sup>82</sup> Daraus ist zu schließen, dass allgemein im Handelsverkehr auf der Ostsee Schiffe ab 12 Last schon zu der Kategorie der großen Schiffe gehörten. Eine andere Quelle aus dieser Zeit unterscheidet die Kategorien unter 12 Last, 12 bis 18 Last und über 18 Last. Damit lag sie um ca. 6 Last höher als die Lübecker Zollrolle.<sup>83</sup> Eine Auswertung des Umlandfahrerprivilegs des Dänenkönigs Abel von 1251 durch Carsten Jahnke zeigt, dass man in diesem Zusammenhang von Koggen ausgehen muss, die mindestens 10–12 Last Hering tragen konnten.<sup>84</sup>

Eine weitere Größenangabe liegt aus dem Jahr 1358 aus Seeland vor. Es ging um die Einrichtung von Feuertonnen vor der Maasmündung und

<sup>78</sup> JENKS, Danziger Pfundzollbuch (wie Anm. 74), S. 146.

<sup>79</sup> JENKS, Danziger Pfundzollbuch (wie Anm. 74), Tab. II, S. 147.

<sup>80</sup> Anm. 67. Diese Zollrolle wurde sowohl im HUB als auch im UBStL ediert. Das HUB gibt als mögliches Jahr 1227 an (HUB 1, Nr. 223 (S. 69)) und das UBStL „zwischen 1220 und 1226“ (UBStL 1, Nr. 32 (S. 37)). Die neuere wissenschaftliche Datierung bei Bernhard Am Ende (Nachweis Anm. 67).

<sup>81</sup> *Si homo possessor est nauis XII last, uel amplius bajulantis, liberam habet unam last, ne pro ea theloneum solvat. Si minus, quam duodecim last bajulabit, pro dimidia last liber erit. Si quinque last bajvlat, liber non erit, quin theloneum solvat.* (UBStL 1, Nr. XXXII (S. 38)).

<sup>82</sup> *Si quis lubeke est civis, liber est a theloneo per totum ducatum preter erteneburg et mulne. Nullus civis de zwerin theloneat lubeke; sic nec rutenus nec nortmannus nec suecius nec oningus nec guto nec livo, sic neque omnes gentes orientales, nec aliquis homo domini burwini et filiorum suorum de redditibus suis, quos ad civitatem adduci facit.* (UBStL 1, Nr. XXXII (S. 38)).

<sup>83</sup> Wizeslaw I von Rügen teilte 1224 Schiffe in folgende Zollgruppen ein: *de navi minus quam duodecim last sustinenti, de navi a duodecim vsque ad decem et octo last sufferenti und de navi decem et octo et supra decem et octo last baivlanti.* (UBStL 1, Nr. 27 (S. 32)).

<sup>84</sup> JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 179, und Carsten JAHNKE, Die Malmöer Schonenzollisten des Jahre 1375, in: HGBll. 115, 1997, S. 1–107, hier S. 7.

eines Tonnengeldes dafür. *Elc scip het si cogghe, eever of hulc, die met coepmansgoede geladen es ende van der zee coemt ende die Maze versoect ende dat so groet es, dat voeren mach tsestich last harinx daerboven, soll 21 Grote zahlen. Ende elc scip, dat beneden tsestich lasten voeren mach, war manieren van scepen dat si, das von See kam usw. zahlte 14 Grote.*<sup>85</sup> Also grob ein Jahrhundert nach der 12 Last-Grenze wird hier mit einer 60 Last-Vorgabe zwischen groß und klein unterschieden. Schiffe der Kategorie „groß“ können dabei unterschiedlich aussehen und heißen. Zumindest die Koggen sind auch wieder dabei.

Es finden sich auch nach den Kriegen gegen Waldemar IV. Atterdag Größenangaben von Koggen. In einer Klageschrift des Rates der Stadt Riga von 1406 geht es um eine Kogge, deren Schiffer Marquard van Essen von Engländern ermordet und mit dem Schiff untergegangen war. Es handelte sich um ein *navis vulgariter cogghe dicte, et fuit predicta navis portagii 95 lastarum.*<sup>86</sup> 1402, so klagte der Bremer Rat schriftlich 1406, *admirallus domini regis Anglie invasit patronum cujusdam navis, ... captivavit ... navimque suam proprie kogghe, que portare valuit 115 lastas, ...*<sup>87</sup> Wir sehen also, dass um 1400 schon die 100 Last-Grenze erreicht und überschritten wurde. Das ist im Übrigen an den Küsten und in den Häfen von Nord- und Ostsee in der damaligen Zeit schon eine so kritische Barriere bezüglich Tiefgang und Befahrbarkeit der Wasserwege, dass 1412 der Hansetag zu Lüneburg im § 41 diesbezüglich gezielte Vorschriften festlegte:

*Vortmer uppe ladinge unde buwinge der Schepe is vorramet, dat men nen schip groter buwen schal, wen van hundert last heringes, unde dat de nicht deperghan schullen, wan se geladen sin, dan 6 Lubesche elen deep, unde islik schip schal ghetekent sin vor unde achter by ghesworen wrakers, dar dat uppe der lastade steit, er dan id int water kumpt, (myt) der stat tekene, dar dat gebuwet is.*<sup>88</sup>

Unter genauer städtischer Aufsicht auf den Lastadien gebaut, sollten die Schiffe nicht größer als 100 Last werden. Der Tiefgang sollte voll beladen nicht mehr als 6 lübische Ellen betragen. Wenn man davon ausgeht, dass eine Elle – zumindest war das im Großen und Ganzen in späteren

<sup>85</sup> HUB 3, Nr. 414 (S. 189): „Jedes Schiff, sei es Kogge, Ever oder Holk, das mit Kaufmannsgut beladen ist und von See her kommt und in die Maas einläuft und das so groß ist, dass es 60 Heringslast an Bord befördern kann“ ... „und jedes Schiff, das weniger als 60 Last fährt, was für eine Art von Schiff das sei, ...“.

<sup>86</sup> Karl KUNZE (Bearb.), *Hanseakten aus England. 1275 bis 1412*, Halle a. S. 1891, Nr. 326 (S. 241).

<sup>87</sup> KUNZE, *Hanseakten aus England* (wie Anm. 86), Nr. 334 (S. 274).

<sup>88</sup> HR I.6, Nr. 68, § 41 (S. 63).

Jahrhunderten so – um die 0,58 m maß,<sup>89</sup> kommt man auf einen kritischen Tiefgang von immerhin ca. 3,5 m.<sup>90</sup>

Im Verlaufe des 13. und 14. Jahrhunderts hat sich also die Bestimmung der größten zeitgenössischen Schiffe deutlich nach oben verschoben: von mehr als 12–18 Last auf nicht größer als 100 Last, wobei die Hanse diese Obergrenze nicht hätte festzulegen brauchen, wenn es nicht häufiger Probleme in Fahrrinnen und Häfen mit zu großen Schiffen gegeben hätte. Auch die untere Grenze, ab der ein Wasserfahrzeug als kleines Schiff galt, hatte sich massiv ins 15. Jh. hinein nach oben verschoben. 1417 beschäftigte sich ein Hansetag mit den Fragen des Winterfahrverbotes vor Kathedra Petri (22. Februar), den Ausnahmen für Herings- und Bierschiffer und der Binnenlandfahrt im Winter, zu der es im § 34 des Rezesses heißt: *jodoch mach men segelen bynnen landes myt cleynen schepen, up dat hogeste van 24 last.*<sup>91</sup> Als klein galten nun also Schiffe bis 24 Last. Ein 24 Last-Schiff wäre fast 200 Jahre früher nach den Bestimmungen der Zollrolle Lübecks<sup>92</sup> als ein sehr großes Schiff taxiert worden.

### III. Wem gehörten die Koggen?

#### Private und kommunale Koggenfahrt

Kommen wir noch einmal auf die städtischen Kriegsvorbereitungen in den 60er Jahren des 14. Jahrhunderts zurück und fragen, wie die Städte die Schiffe zusammen brachten, die man nicht auf die Schnelle bauen konnte. Koggen waren, wie wir sahen, dünn gesät. Ein Blick in entsprechende Quellen zeigt, dass Schiffe um die 100 Last als für die damalige Zeit imposante Einzelercheinungen aus einer bunten Vielfalt kleiner und mittlerer Wasserfahrzeuge herausragten. Die Stadt Hamburg beispielsweise kaufte in dieser Zeit von einem Johannes de Stadis zwei Koggen: 1361 eine für 160 lb<sup>93</sup> und ein Jahr später eine weitere Kogge für 200 lb<sup>94</sup> Unter den Kriegsausgaben gegen den Dänenkönig im Jahre 1362 wurde ein wei-

<sup>89</sup> WITTHÖFT, Historische Metrologie (wie Anm. 65), S. 422–428, 721–722.

<sup>90</sup> Die Bremerhavener Museumskogge hätte voll beladen einen Tiefgang von ca. 2,25 gehabt. Die Abmessungen des Schiffes finden sich zusammengefasst bei KRAUSE, Handelsschiffahrt (wie Anm. 8), S. 88. Zumindest bringen es ihre beiden Nachbauten, die „Ubena von Bremen“ und die Kieler „Hansekogge“ beladen jeweils auf 2,25 m Tiefgang. Im Vergleich zu den hansischen Bestimmungen von 1412 haben diese Schiffe eine mittlere Größe.

<sup>91</sup> HR I.6, Nr. 397, § 34 (S. 374).

<sup>92</sup> Anm. 82 S. 36.

<sup>93</sup> KR 1.76<sub>13/14</sub>: (1361) DEDIMUS AD GWERRAS CONTRA REGEM DACIE 160 lb Iohann de Stadis supra Liburnum, videlicet coggonem.

<sup>94</sup> KR 1.82<sub>32</sub>: (1362) EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD DIVERSA: ... 200 lb Iohanni de Stadis pro coggone.



terer Koggenkauf verbucht. Die Stadt kaufte die Kogge von Swederus de Bremen auf.<sup>95</sup> Swederus fuhr diese Kogge anschließend als Schiffer in Stadtdiensten. Der andere Schiffer auf der zweiten Hamburger Kriegskogge war Heynonus de Buren.

Man half sich offenbar auch untereinander bei der Kontingenterfüllung. 1362 wurde der Stadt Lübeck von Hamburg über Iohannes Steenbeke für 125 lb 6 s eine von den 3 oder 4 bekannt gewordenen Hamburger Stadtkoggen verkauft.<sup>96</sup> 1370, im Jahre des Stralsunder Friedens, wurde in Hamburg ein *coggo civitatis* für 136 lb wieder verkauft.<sup>97</sup> Die von Heynonus de Buren geführte Kriegskogge wurde nach 15 Jahren Einsatz 1377 für 60 lb verkauft,<sup>98</sup> genauso wie eine offenbar neuere, von Stephanus Wulberni befehligte Kogge für 185 lb 16 s.<sup>99</sup> Bei dieser Kogge könnte es sich um die Neuerwerbung einer Kogge drei Jahre vorher, also 1374, für 154 lb 17 s handeln.<sup>100</sup>

Soweit zu den in den Hamburger Kämmereirechnungen verzeichneten Koggen. Die Stadt selber scheint keine Koggenbauten in Auftrag gegeben zu haben. Benötigte Koggen wurden von privaten Besitzern abgekauft oder in Dienst genommen und bei Gelegenheit auch wieder abgestoßen. Es handelte sich durchweg um für Kriegszwecke benötigte Schiffe. In dieser Zeit des 13. und 14. Jahrhunderts unterschied man noch nicht zwischen Kriegs- und Handelsschiffen. Es gab nur Handelsschiffe, die man höchstens mit Bliden und treibendem Werk versah,<sup>101</sup> wenn man sie auf kriegerische Expeditionen schickte. Die großen Schiffe, die Koggen, Holke und später die großen Kraweele fuhren vorwiegend auf Fernhandelsfahrt auf den überregionalen Routen. Sie fuhren unter einem autoritativen Schipper auf private Rechnung, meist getragen von einer Art Eigergemeinschaft, den Partenreedern, und wurden von diesen und anderen Kaufleuten auf private Rechnung befrachtet.

<sup>95</sup> KR 1.82<sub>33/34</sub>: (1362) EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD DIVERSA: ... *Alberto Store 160 lb ex parte Swederi pro coggone suo*. Man übergab also einem Albertus Store für Swederus 160 lb.

<sup>96</sup> KR 1.79<sub>1/2</sub>: (1362) DE COGGONE CIVITATIS *vendito per Steenbeken in Lubeke 80 lb. Item 45 lb 6 s.*

<sup>97</sup> KR 1.102<sub>6-8</sub> (1370) RECEPTA ... *80 lb in sale ad coggonem civitatis. In debitis de coggone predicto 56 lb per Stephanum Wulbrandi.*

<sup>98</sup> KR 1.244<sub>35/36</sub> (1377) DE COGGONE CIVITATIS: ... *60 lb de coggone vendito, quem Heyne de Buren vexit et rexit.*

<sup>99</sup> KR 1.244<sub>36/37</sub> (1377) DE COGGONE CIVITATIS: ... *185 1/2 lb 6 s de coggone vendito quem Stephanus Wulberni vexit.*

<sup>100</sup> KR 1.2041-4: (1377) SECRETIS NUNCIIS: ... *Dedimus pro novo coggone empto a Heynone Brokkehovet 149 lb preter 4 s. Naclero 2 lb pro custodia dicti coggonis. 53 s carpentariis ad meliorandum coggonem. 28 s vor den anker to makende.*

<sup>101</sup> Anm. 48.

Die damalige städtische Ratsverwaltung vollzog sich sehr einfach. Die Schriftlichkeit war noch einem engeren Kreis von Kundigen vorbehalten. Es gab noch keine Behörden im modernen Sinn, sondern verantwortliche Ratsherren, die sich arbeitsteilig mit Hilfe weniger Bediensteter persönlich mit einem Kollegen in Doppelbesetzung um die vielfältigen Aufgaben in der Stadtkommune kümmerten. Man kannte weder eine Haushaltsplanung, noch Budgets für die verschiedenen Bereiche. Seekrieg konnte man nur sozusagen „projektbezogen“ organisieren, wie z. B. die Kriege gegen Dänemark oder *expeditiones* gegen Seeräuberei oder feindlich gesinnte, adlige Nachbarn. Für ein spezielles Vorhaben wurden Bürger aufgeboten, verpflichtete man Söldner, kaufte Schiffe und setzte Schiffer ein, die eigenverantwortlich die Schiffe ausrüsteten, einsatzbereit machten und dabei ihre Kosten mit den Kämmereiherrn abrechneten.<sup>102</sup> Bei dem nach heutigen Maßstäben also bescheidenen Stand einer Verwaltungsbürokratie waren die Städte noch nicht in der Lage, eine permanente Marine zu organisieren und zu unterhalten. In Hamburg gab es die ersten Anfänge in diese Richtung mit der Einführung des städtischen Tonnenschiffes für die Fahrwasserbetonung der Elbe erst in den 40er Jahren des 15. Jahrhunderts,<sup>103</sup> das später auch mitunter Begleitschutz für Kauffahrer gewährte<sup>104</sup> und die Elbe in Sachen Getreidestapel überwachen half.<sup>105</sup> Von einer Marine kann man erst mit dem Aufkommen des städtischen Konvoiwesens im 17. Jahrhundert sprechen, als spezielle, mit Kanonen bestückte, stadteigene Kriegsschiffe, die Konvoischiffe, den heimischen Handelsflotten Begleitschutz gewährten.<sup>106</sup>

Eine gängige Methode der städtischen Seekriegsaktivitäten lief über Auslieger und Kaperer, bei denen man nicht mehr trennen kann zwischen privater und städtischer Angelegenheit. Das galt selbst noch Ende des 15. Jahrhunderts.<sup>107</sup> Ohne hier weiter auf die vielen, in den Quellen vorhandenen, Hinweise auf private Handelskoggen einzugehen, kann man zu-

---

<sup>102</sup> Anschaulich nachzuvollziehen in den Hamburger Kämmereirechnungen für das Jahr 1362: EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 lautet die Überschrift für eine 6-seitige Auflistung entsprechender Ausgaben (KR 1.81–86).

<sup>103</sup> Kurt FERBER, Die Entwicklung des Hamburger Tonnen-, Baken- und Leuchtfeuerwesens, in: ZVHG 18, 1914, S. 1–103.

<sup>104</sup> 1494 bis nach Flandern: KR 4.295<sub>11–13</sub>; 1497 nach Helgoland: KR 4.368<sub>14–19</sub>.

<sup>105</sup> Unter anderem 1488: KR 4.176<sub>25 28</sub>.

<sup>106</sup> Ernst BAASCH, Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen, Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert, Hamburg 1896, passim; Rainer POSTEL, Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schiffahrtsverwaltung, in: Heinz STOOB (Hrsg.), See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, Köln/Wien 1986, S. 211–227, hier S. 225–226.

<sup>107</sup> Andreas KAMMLER, Up Eventur. Untersuchungen zur Kaperschiffahrt 1471–1512, vornehmlich nach Hamburger und Lübecker Quellen, St. Katharinen 2005, passim.

sammenfassen: Koggen wurden im privaten Auftrag finanziert, gebaut, ausgereedert und auf Handelsfahrt eingesetzt. Stadtkommunen mussten sich im Bedarfsfall aus diesem Pool bedienen, wobei die Grenze zwischen privat und kommunal mitunter nicht auszumachen ist.

### Gab es eine „Hansekogge“?

In dem Textband zur großen Hanseausstellung des Museums für Hamburgische Geschichte von 1989 zeichnet für den Abschnitt über die Kogge Uwe Schnall verantwortlich.<sup>108</sup> Er beginnt seinen Artikel mit den Sätzen: „Das Schiff mit dem die Hanse groß wurde, war die Kogge. Die außerordentliche Bedeutung dieses Typs für die ganze Epoche zeigt sich schon in der gängigen Bezeichnung „Hansekogge“ – von „Hanseholk“ o. ä. spricht heute niemand.“<sup>109</sup> Weil das Schiff heute Hansekogge genannt wird, war es das Schiff der Hanse. Weil es das Schiff der Hanse war, wird es heute Hansekogge genannt: eine klassischer Zirkelschluss. Diese seltsame Argumentation ist Ergebnis einseitiger Sichtweisen, ausgehend von der Hanseforschung. Die Kogge wurde in einer Weise dargestellt, man muss schon sagen eingespannt, dass ‚Kogge‘ und ‚Hansekogge‘ heute in Deutschland praktisch synonyme Begriffe sind. Die Bezeichnung ‚Hansekogge‘ suggeriert ein speziell der Hanse vorbehaltenes Schiff. Darin liegt ein doppeltes Missverständnis. Es werden handels- und machtpolitische, sowie privilegienrechtliche Verhältnisse (Hanse) zur Kennzeichnung eines technisch-handwerklichen Produktes verwendet (Schiff), das ganz anderen Entwicklungsgesetzen unterliegt. Außerdem stimmt diese Bezeichnung mit der Fakten- und Quellenlage für die entsprechenden Jahrhunderte nicht überein.

Was hatte die Kogge mit der Hanse zu tun und wie ist sie in die europäische Seefahrtsgeschichte einzuordnen? Im Fernhandelsverkehr Europas wurden ab dem 12. Jahrhundert im nördlichen und westlichen Teil und ab dem 14. Jahrhundert auch im südlichen, mittelmeeerischen Bereich in einem nicht mehr genau bestimmbar Anteil große Schiffe gebaut und eingesetzt, die überall ‚Kogge‘ genannt wurden, – in den verschiedenen Lesarten *cogha*, *coggo*, *cogga*, *coggo*, *coque*, *cocque*, *cocche*, *coca*, *concha* oder *conque*. Die Basis dieser Schiffe waren Städte. Sie benötigten für ihren eigenen Unterhalt und ihre Ladungen, die vor allem aus Massen-

---

<sup>108</sup> Uwe SCHNALL, Die Kogge, in: Jörgen BRACKER / Volker HENN / Rainer POSTEL (Hrsg.), Die Hanse – Lebenswirklichkeit und Mythos; Textband zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989, 3. Aufl. Lübeck 1999, S. 762–765, hier S. 762.

<sup>109</sup> SCHNALL, Die Kogge (wie Anm. 108), S. 567.

gütern bestanden, befestigte Häfen. Koggen und ihre Schiffer waren deshalb in den englischen, flandrischen, holländischen und niederdeutschen Seestädten sowie in den Fernhandelsstädten des Ostseeraums zu Hause. In den großen hansischen Quelleneditionen und den Urkundenbüchern der einzelnen Städte lassen sich diese Handelsschiffe in großer Zahl nachweisen, und zwar durchgehend vom Anfang des 13. bis weit in das 15. Jahrhundert hinein.

Oft zeigen die Quellen überraschende Zusammenhänge und Verwicklungen auf, wie etwa eine Quittung aus dem Jahre 1363, die zeigt, dass der Harderwijker Schiffer Gerhard de Telghete der Stadt Lübeck seine Kogge verkauft hatte, was sicher mit der Flottenrüstung gegen Waldemar zusammenhing.<sup>110</sup> Ein ganz anderes Beispiel sind die Aktivitäten des preußischen Schiffers Johan Westfal, „*maistre de la coque Saint Esprit de la dict lieu de Prusse*“, zwischen Portugal und Flandern in den Jahren um 1373–75.<sup>111</sup> Die meisten Quellennachweise erwähnen Frachtkoggen und Schiffer aus Hansestädten. Seltener werden Koggen anderer Städte und Gegenden genannt: 1375 ging es um eine Kogge *de Gotelond en Pruse* in Yarmouth.<sup>112</sup> 1378 wurde ein großes Schiff erwähnt, *vocata la cogg de Pruce*, das dem Londoner Kaufmann Johan Philipot, also einem Engländer, gehörte.<sup>113</sup> 1410 ging es in Bremen um eine schwedische Kogge, die von den Vitalienbrüdern aufgebracht und von den Bremern zurückerobert worden war.<sup>114</sup> In Brügge stritt man sich 1467 um die Kogge „Christoffels“, die einerseits von einem Baptist de Candiasco vererbt worden war, andererseits von dem Brügger Jan van Nieuwenhove beansprucht wurde.<sup>115</sup> Noch 1475 war *een cogge van Monykedamme* durch den *zeerover Crystoffell Smyt* genommen worden.<sup>116</sup>

Die überwiegende Zugehörigkeit der Koggen zu Hansestädten ist zu einem großen Teil ein Ergebnis der Hanseforschung selbst, die vorrangig hansische Quellen bearbeitet hat, in denen naturgemäß vor allem von hansestädtischen Schiffen die Rede ist. Das wird deutlich, wenn wir uns der Koggenfrage in nichthansischen Gegenden und Ländern zu nähern versuchen. Gillian Hutchinson stellt beispielsweise fest: „References to cogs are very numerous in fourteenth-century English documents, by far out-

<sup>110</sup> HUB 4, Nr. 89 (S. 45); auch in UBStL 3, Nr. 8. In diesem Zusammenhang siehe auch Anm. 96.

<sup>111</sup> HUB 4, Nr. 449 (S. 186–187), Nr. 482 (S. 199), Nr. 488 (S. 201–202), Nr. 490 (S. 202/203), Nr. 491 (S. 20).

<sup>112</sup> HUB 4, Nr. 537 (S. 219).

<sup>113</sup> HUB 4, Nr. 326, Anm.2 (S. 257).

<sup>114</sup> HUB 5, Nr. 968 (S. 505).

<sup>115</sup> HUB 9, Nr. 211 (S. 211).

<sup>116</sup> HUB 10, Nr. 458 (S. 291).

numbering hulks, galleys and carracks, which were already present in significant numbers.“<sup>117</sup>

Für Südeuropa arbeitet Rolf Eberenz heraus, das die Kogge „als erstes atlantisches Schiff im Mittelmeer eine technische Umwälzung großen Stils verursachte.“<sup>118</sup> Der Florentiner Chronist Giovanni Villani berichtete anschaulich:

*In questo medesimo tempo certi di Baiona in Guascogna con loro navi, le quali chiamano cocche, passarono per lo stretto di Sibia, e vennero in questo nostro mare corseggiando, e feciono danno assai; e d'allora innanzi i Genovesi e' Viniziani e' Catalani usaro di navigare con le cocche, e lasciarono il navigare delle navi grosse per più sicuro navigare, e che sono di meno spesa: e questo fu in queste nostre marine grande mutazione di navilio.<sup>119</sup>*

Die Kogge war also von Flandern über die Gascogne in das Mittelmeer gelangt und zum Vorbild für Genueser, venezianische und katalanische *coches* geworden,<sup>120</sup> nachdem dieses atlantische Schiff im Mittelmeer u. a. als *cocha tinclata*, als geklinkertes Fahrzeug, aufgefallen war.<sup>121</sup>

Es wurde bereits von den dänischen Koggen berichtet, auf denen dänische Heere Anfang des 13. Jahrhunderts die Ostsee Richtung Estland überquerten,<sup>122</sup> und wir sprachen von den Koggen, mit denen der Dänenkönig 1224 auf Kreuzzug zu ziehen versprach.<sup>123</sup> Unger weist auf Änderungen bei den Flottenaufgeboten in Skandinavien um 1300 hin. Man ging weg von den Drachenschiffen, „and in Denmark the requirement was changed from supply of longships to the supply of cogs.“<sup>124</sup> McGrail da-

<sup>117</sup> Gillian HUTCHINSON, *Medieval Ships and Shipping*, Leicester 1994, S. 15.

<sup>118</sup> Rolf EBERENZ, *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel. Eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600*, (Diss. Basel), Frankfurt/Main 1975, S. 112.

<sup>119</sup> Giovanni VILLANI, *Cronica di Giovanni Villani. A miglio lezione ridotta coll' ajutode' testi a penna. Con note filologiche di I. Moutier e con appendici storico-geografiche compilata da Frac. Gherardi Dragomanni*, Tomo II, [unveränd. Nachdr. d. Ausg.] Firenze, 1845, Frankfurt/M 1969 = 1845, Capitolo LXXVII, S. 101 (letzter Satz). Siehe auch EBERENZ, *Schiffe der Pyrenäenhalbinsel* (wie Anm. 119), S. 109–110, dessen Übersetzung (auf Basis einer Edition aus dem 18. Jahrhundert) im Wesentlichen übernommen wurde: „In eben dieser Zeit fuhren welche aus Bayonne in der Gascogne mit ihren Schiffen, die man Koggen nannte, durch die Straße von Gibraltar. Sie kamen in dieses unser Meer als Seeräuber und richteten großen Schaden an. Ab dieser Zeit pflegten die Genuesen, Venezianer und Katalanen, mit der Kogge zur See zu fahren und sie hörten auf, mit den großen Schiffen zu segeln, denn sie war seefester und die Kosten waren geringer. Und so gab es in dieser unserer Marine eine große Schiffsveränderung.“

<sup>120</sup> Hans-Jochen NICKEL, Was macht ein Schiff zur Kogge? in: *Das Logbuch* 35.2, 1999, S. 72–76, hier S. 72.

<sup>121</sup> EBERENZ, *Schiffe der Pyrenäenhalbinsel* (wie Anm. 118), S. 105.

<sup>122</sup> Anm. 33.

<sup>123</sup> Anm. 39.

<sup>124</sup> UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (wie Anm. 61), S. 140 und Anm. 24, S. 156/157.

tiert die Ablösung des Wikingerschiffs durch die Kogge bereits in das 12. Jahrhundert: „Im Norden“, schreibt er, „scheint das Wikingerschiff als wichtigstes Schiff im 12. Jahrhundert allmählich durch die größere und schwerfälligere Kogge ersetzt worden zu sein. Der Grund war hauptsächlich, daß die Kogge eine größere Ladung befördern konnte. Sie war keineswegs das seetüchtigere Schiff.“<sup>125</sup>

Auch in Irland waren Koggen beheimatet. „Irish ships from Dublin, Waterford, Drogheda and Limerick, arriving in foreign ports from the early fourteenth century, were recorded as ‚cog‘, ‚navis‘, ‚nef‘ or simply ship. There are records of cogs being built in Irland in the fourteenth century.“<sup>126</sup> Flämische Koggen fanden, wie wir gesehen haben, den Weg in das Mittelmeer. Mitte des 14. Jahrhunderts verschiffte Genua mit solchen Koggen das Massengut Alaun<sup>127</sup> nach Southampton. „Although the Genoese had been the originators of the galley trade to the Channel, the cocha type proved so successful for their bulk goods that it had completely taken over in this route by the 1340s.“<sup>128</sup> Die englischen Könige hielten noch im 13. Jahrhundert an „warships similar to early Scandinavian vessels“ fest, weil diese im englischen Kanal als manövrierfähigere Offensivwaffe, für Patrouillenfahrten und Angriffe auf die französische Küste geeigneter als die Koggen waren. Aber „English Kings came to rely more and more on rented cogs for their naval forces.“<sup>129</sup> Aus der Tatsache, dass der Hundertjährige Krieg sich auf dem Kontinent abspielte, folgte, dass „English fleets faced the formidable task of transporting and disembarking thousands of knights, squires, archers, soldiers, and support personnel for over a century.“<sup>130</sup> Wir haben ähnliche Anforderungen schon gut 100 Jahre früher im Baltikum beobachtet. Genau wie dort galt auch am Englischen Kanal: „The principal vessel utilized by the English was the cog.“ Diese Erkenntnis ist nicht neu. So führte William Laird Clowes schon 1897 aus: „But there is no doubt that, if not in the thirteenth century, at least later, the term ‚cog‘ was frequently applied even to the biggest and most powerful man-of-war.“<sup>131</sup> In der Zeit Edwards III (1327–1377) galt nach

<sup>125</sup> Sean MCGRAIL, *Schiffe, Bootsbauer, Seeleute*, in: James GRAHAM-CAMPBELL (Hrsg.), *Das Leben der Wikinger. Krieger, Händler und Entdecker*, Berlin / Hamburg 1980, S. 36–63, hier S. 63.

<sup>126</sup> HUTCHINSON, *Ships and Shipping* (wie Anm. 117), S. 57.

<sup>127</sup> Ein Kaliumaluminiumsulfat, das als Salz verschifft wurde und beim Gerben, Färben und Beizen benötigt wurde.

<sup>128</sup> HUTCHINSON, *Ships and Shipping* (wie Anm. 117), S. 85.

<sup>129</sup> UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (wie Anm. 61), S. 140.

<sup>130</sup> Timothy J. RUNYAN, *The Cog as Warship*, in: Robert GARDINER (Hrsg.), *Cogs, Caravels and Galleons*, London 1994, S. 47–58, hier S. 50.

<sup>131</sup> William Laird CLOWES, *The Royal Navy. A History From the Earliest Times to the Present*, Vol. 1, [Repr. der Ausg.] London 1897, New York 1966 = 1897, S. 111/112.

Clowes: „„cogs,“ or as we might say, first-rates of the time“,<sup>132</sup> also „Schlachtschiffe erster Ordnung“ ihrer Zeit. Das ist zwar eine unpassende Charakterisierung mittelalterlicher englischer Koggen, aber darum geht es an dieser Stelle nicht. Koggen dominierten nach Clowes ein englische Seekriegswesen im 14. Jahrhundert.

Wie kam die englische Krone zu diesen Schiffen? Wir haben den Mechanismus hansestädtischer Seekriegsrüstung gegen Dänemark beschrieben: Verteilung des Aufgebotes auf die einzelnen Städte durch Beschluss von Städtetagen und Ankauf oder Charter der Schiffe durch die Stadträte.<sup>133</sup> Unter den ganz anderen politischen und staatlichen Verhältnissen in England lief die Flottenaufstellung dennoch nach ähnlichem Muster ab. Der Hauptunterschied bestand darin, dass dort nicht Beschlüsse von Städterversammlungen, sondern Anforderungen der Krone umzusetzen waren. In Englands Seekriegswesen spielten die Cinque Ports (Hastings, Romney, Hythe, Dover und Sandwich, ergänzt durch Winchelsea und Rye) eine privilegierte Rolle. „These ‚head ports‘ ... obtained liberties and exemptions from various taxes and obligations in return for their provision of ships and men for royal service.“ „The arrangement between the crown and the ports was that the latter would provide fifty-seven ships for fifteen days service annually. A fleet of 1299–1300 included fifteen cogs.“<sup>134</sup> Während des Krieges mit Frankreich reichte dieses Vorgehen nicht aus und die Krone beschlagnahmte bzw. charterte die Schiffe, die königliche Agenten in den Häfen aussuchten, zwangsweise. Im konkreten Falle konnte man Folgendes beobachten. Auf der einen Seite wies Richard II. im Mai 1378 seine Zolleinnehmer in Great Yarmouth bzgl. der *mercatores de Hansa in Alemannia an, eosdem mercatores mercandisas suas predictas solvendo talia custumas, contributiones et deveria, qualia pro eisdem solvere consueverunt, ad portum predictum libere et absque impedimento aliquo adducere et de eodem educere permittatis, ...*<sup>135</sup> Auf der anderen Seite wurden zur gleichen Zeit dem Londoner Kaufmann Johann Philipot zwei große Schiffe, „La Cristofre de Danske“ und die Kogge „La cogg de Pruce“ von der Krone für eine Expedition des Herzogs von Lancaster beschlagnahmt.<sup>136</sup>

---

<sup>132</sup> CLOWES, *The Royal Navy*, vol.1 (wie Anm. 131), S. 111/112.

<sup>133</sup> Siehe Abschn. S. 25–27 („Städtische Koggen gegen Waldemar“).

<sup>134</sup> Beide Zitate: RUNYAN, *Cog as Warship* (wie Anm. 130), S. 51

<sup>135</sup> HUB 4, Nr. 626 (S. 257): „... jenen Kaufleuten mögt ihr erlauben, ihre vorgenannten Waren in den genannten Hafen frei und ohne irgendeine Behinderung einzuführen und aus ihm wieder auszuführen, sofern sie Zölle, Auflagen und Abgaben so, wie sie es gewohnt sind, gezahlt haben ...“.

<sup>136</sup> HUB 4, Nr. 626, Anm. 2 (S. 257). Siehe auch oben Anm. 113.

Auch in England waren also die *orlog*-Schiffe von Bürgern der Städte gestellte und rekrutierte Handelsschiffe. In den englischen Flotten waren Koggen ein fester Bestandteil. Da diese Koggen der englischen Handels- und Transportschiffahrt entstammten, wird damit belegt, dass Koggen auch in englischen Städten zu Hause waren. Robin Ward stellt 2009 zusammenfassen fest:

„Early work on town seals and more recent work using customs accounts, court records and archaeological remains, has shown that many, perhaps most, of the overseas trading ships of the fourteenth century were ‚cogs‘. Those were the workhorses of the northern seas.“<sup>137</sup>

Das galt auch für Holland und auch noch für das 15. Jahrhundert. 1475 beispielsweise wurde eine holländische Baiensalzflotte bei Claisdunen an der Westspitze der Bretagne von den Franzosen vernichtet; *„dar legen manck 24 schone nyge koggen mit vorkastell, etc.“*<sup>138</sup>

Wir können nicht genau bestimmen, wie diese Schiffe, die alle ‚Kogge‘ genannt wurden, im Einzelnen aussahen, was sie gemeinsam hatten und worin sie sich, abhängig von der Zeit und der Region ihres Auftretens, unterschieden. Wir können sagen, dass sie in der von der Schiffsarchäologie herausgearbeiteten westeuropäisch-friesischen Schiffbautradition standen, dass sie einem permanenten Wandel unterlagen, was Größe und technische Veränderungen angeht und sich mit anderen Schiffbautraditionen überschneiden.<sup>139</sup>

Der Begriff ‚Hansekogge‘, stimmt nicht mit der historischen Wirklichkeit in Europa überein. Die ‚Hansekogge‘ ist eine deutsche Erfindung. Mit dieser Kennzeichnung vereinnahmt die deutsche Forschung und Öffentlichkeit die Koggenschiffe auf eine, besonders für England

<sup>137</sup> Robin WARD, *The World of the Medieval Shipmaster: Law, Business and the Sea c.1350-c.1450*, Woodbridge 2009, S. 4.

<sup>138</sup> HUB 10, Nr. 402, Anm. 3 (S. 248).

<sup>139</sup> Ole Crumlin-Pedersen unterschied 1991 zwischen ‚Scandinavian and Westslavic Shipbuilding traditions‘ und ‚cog-building traditions‘ (Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Ship Types and Sizes AD 800–1400*, in: Ole CRUMLIN-PEDERSEN (Hrsg.), *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200*, Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology, Roskilde, 13th–15th March, 1989, Roskilde 1991, S. 69–82). Detlev Ellmers und Uwe Schnall differenzierten 1997 die Traditionen (a) der angloskandinavischen Kielboote, (b) der kontinentalen und (c) der mittelmeerischen Schiffe (Detlev ELLMERS/Uwe SCHNALL, *Schiffbau und Schiffstypen im mittelalterlichen Europa*, in: Uta LINDGREN (Hrsg.), *Europäische Technik im Mittelalter: 800 bis 1200. Tradition und Innovation*, Ein Handbuch, 2. Aufl. Berlin 1997, S. 353–370). Aktuell hat Thomas Förster die Schiffbautraditionen übersichtlich und komprimiert zusammengefasst, wobei er vor allem die Überschneidungen der Entwicklungslinien klarstellt, die entsprechende hybride Bauformen generierten: FÖRSTER, *Schiffe der Hanse* (wie Anm. 7), S. 31–40 und Thomas FÖRSTER, *Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel, Bremerhaven 2009*, S. 258–260.



und Dänemark, für Flandern und die Niederlande sicher unangenehme Weise. Die Schiffe, welche die Kaufmannschaften in den europäischen Seestädten ausreederten, entstanden nach den Vorgaben des Marktes, der zu transportierenden Güter, des Geschäftsumfanges, also sozusagen den jeweiligen gesellschaftlichen Anforderungen an die Transportschiffahrt. Das hatte wenig mit der politischen Konjunktur, mit Privilegien hier und dort, mit der dauerhaften oder zeitweiligen Zugehörigkeit einer Stadt zu bestimmten Privilegienpaketen oder der jeweiligen Stadtherrschaft zu tun. Schiffe, Schiffstypen und Schiffbautraditionen lassen sich kaum von solchen Zusammenschlüssen und Zweckbündnissen wie der Hanse herleiten.

#### IV. Liburnen

Die Quellen enthalten immer wieder Angaben zu Liburnen. Durch die Forschung geistern sie allerdings als eine Art „Fliegender Holländer“: sie tauchen kurz auf und verschwinden schnell wieder, – zu Unrecht. Man kann der Koggenfrage nämlich ohne die Liburnenschiffe nicht gerecht werden.

##### Liburnen in den Hamburger Kämmereirechnungen

In den Hamburger Kämmereirechnungen finden sich für die Jahre 1350 bis 1500 immerhin 10 Einträge, die sich auf Liburnen beziehen.<sup>140</sup> Die Liburnenerwähnungen konzentrieren sich in den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts, wobei es zweimal sogar Rubrikenüberschriften für Liburnen gibt. Im Jahre 1386 findet sich die Rubrik PRO LIBURNO UNO, unter der es um 9 lb 19 s 4 d *ad reparandum liburnum* ging.<sup>141</sup> 1387 (unter „*ad usus* [!]

<sup>140</sup> REPARATUREN, MATERIALIEN: (1) 1386: KR 1.439<sub>27-29</sub> (PRO LIBURNO UNO: ... 9 1/2 lb 9 s 4 d *ad reparandum liburnum* ...); (2) 1387: KR 1.466<sub>5</sub> (AD USUS LIBURNI: ... 22 s *vor enen basten strenk.*); (3) 1387: KR 1.466<sub>6-8</sub> (AD USUS LIBURNI: ... 26 lb *pro 2 kabelen et aliis instrumentis lineis* ...); (4) 1387: KR 1.466<sub>9</sub> (AD USUS LIBURNI: ... 16 s *Makoni Lynow fabro.*). KAUF und VERKAUF: (5) 1361: KR 1.761<sub>3/14</sub> (DEDIMUS AD GWERRAS CONTRA REGEM DACIE 160 lb *Iohanni de Stadis supra Liburnum, videlicet coggonem.*); (6) 1386: KR 1.439<sub>23-27</sub> (PRO LIBURNO UNO *quem emimus pro 216 lb* ...); (7) 1387: KR 1.442<sub>15-17</sub> (DE NAVIBUS ET PALLUDE: ... 224 lb *de liburno civitatis vendito Nicolao de Wedele* ...); (8) 1402: KR 2.4<sub>8-9</sub> (AD DIVERSA: ... 32 1/2 lb 5 s 2 d *ad expensas liburni Wulberti Overdikes et holk Vitalium et alias expensas.*); (9) 1445: KR 2.77<sub>5-7</sub> (AD EXPEDICIONEM VERSUS EMEDEN: ... *Persolvimus 120 lb grossorum Flandrensiu Hinrico Boltzen civi Lubicensi ... pro liburnis Britannorum, summa 697 1/2 lb Lubicensia,* ...); (10) 1446 KR 2.77<sub>19-21</sub> (RECEPTA: ... *Recepta de liburnis Britannorum per dominum Helmericum de Rentellen consulem in Flandria ventis 194 lb grossorum Flandrensis monete* ...).

<sup>141</sup> Anm. 140, Nr. 1.

*liburni*“) wurden Verrechnungen zu Tauwerk, Leinwand und Schmiedearbeiten einer Liburne aufgeführt.<sup>142</sup>

Die Geschichte der Stadtliburne von 1386 in Hamburg gleicht derjenigen der Kriegskoggen, die die Städte jeweils bei Bedarf von privat erstanden, um sie später nach entsprechendem Einsatz wieder zu verkaufen. Dieser Liburnenfall ist sogar genauer dokumentiert, da es sich um den Aufkauf eines in Partenbesitz befindlichen Schiffes handelte, wobei jedem Partenbesitzer sein Anteil getrennt abgekauft werden musste.<sup>143</sup> Gleich nach dem Erwerb, noch 1386, brachte man diese Stadtliburne „auf Vordermann“. 1387 wurde *ad usum liburni* an der Ausrüstung gearbeitet. Noch im gleichen Jahr wurde dieser *liburnus civitatis* jedoch an Nicolaus de Wedele verkauft.<sup>144</sup> Unter dem Strich ergab sich für die Stadtkasse ein Verlustgeschäft. Die Ausgaben für die Liburne in den Jahren 1386 und 1387 beliefen sich auf 272 lb 17 s 4 d. Der Verkaufserlös war ein Betrag über 224 lb. Das ergibt ein Minus von beträchtlichen 48 lb 17 s 4 d! Wir kennen nicht die Umstände, die die Kämmereiherrn bewogen, die Liburne von ihren Partenbesitzern aufzukaufen. Bei einem Schiff dieser Preisklasse sind dringende, kriegerische Beweggründe zu unterstellen, die eventuell zu einem überhöhten Kaufpreis führten. 1387 hatte Nicolaus de Wedele als Käufer der Liburne sicherlich ein gutes Geschäft gemacht.

Was erfahren wir also aus den Kämmereirechnungen über Liburnen? Im 14. Jahrhundert bewegten sie sich in Hamburg im oberen Preisbereich der Koggen. Eine Aufstellung von Koggen- und Liburnenpreisen belegt das (s. Tab. 2).<sup>145</sup> Die Stadtliburne befand sich vorher im Partenbesitz, d. h. sie war ein großes Transport- und Handelsschiff. Der *liburnus Britannorum* der vierziger Jahre des 15. Jahrhunderts weist ebenfalls auf ein großes Seeschiff hin.

<sup>142</sup> Anm. 140, Nr. 2, 3 und 4.

<sup>143</sup> Das Folgende ist die genauere Aufschlüsselung von Anm. 140, Nr. 6. Der Eintrag lautet aufgeschlüsselt: (KR 1.439<sub>23-27</sub>) PRO LIBURNO UNO quem emimus pro 216 lb dedimus Iohanni de Rode 108 lb videlicet pro dimidietate; 27 lb. pro [altera; KR 8.83<sub>9</sub>] octava parte [eiusdem liburni; KR 8.83<sub>9</sub>] per Fredericum Oldenborghe; 27 lb [pro octa parte liburni; KR 8.83<sub>11</sub>] per Albertum Stacii; 27 lb per Gherekinum Hughen; 14 lb Cristinano Butte; 13 lb predicto Cristiano. Also: Johannes de Rode : 1/2 Part; Fredericus Oldenborgh: 1/8 Part; Albertus Stacius : 1/8 Part; Gherekinus Hughen: 1/8 Part; Cristianus Butte: 1/8 Part; summa summarum: 1/1 Schiff.

<sup>144</sup> Anm. 140, Nr. 7.

<sup>145</sup> Bezug: Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, Bd. 1: 1350–1400, hrsg. v. Karl KOPPMANN, Hamburg 1869.

Jahr	Vorgang	Kogge	Liburne	Nachweis
1358	Wert	196 lb		KR 1.62 <sub>11/12</sub>
1362	Vekauf	125 lb		KR 1.79 <sub>1/2</sub>
1362	Kauf	200 lb		KR 1.82 <sub>32</sub>
1363	Kauf	160 lb		KR 1.82 <sub>33/34</sub>
1370	Verkauf	136 lb		KR 1.102 <sub>6-8</sub>
1374	Kauf	155 lb		KR 1.204 <sub>1--4</sub>
1377	Verkauf	65 lb		KR 1.244 <sub>35/36</sub>
1377	Verkauf	155 lb		KR 1.244 <sub>36//37</sub>
1386	Kauf		216 lb	KR 1.439 <sub>23-27</sub>
1387	Verkauf		224 lb	KR 1.442 <sub>15/17</sub>

Tab. 2: Koggen- und Liburnenpreise nach den Hamburgischen Kämmerrechnungen

### Liburnen – große Fernhandels- und orlog-Schiffe

Es lassen sich nicht nur in den Hamburger Kämmerrechnungen Liburnenschiffe aufspüren. 1278 bekräftigten Witzlaw III. von Rügen und die Stadt Stralsund geltende Bestimmungen der Stadt über Schiffsgelder und das Be- und Entladen von Liburnen im Hafen, was durch Leichterprahme zu erfolgen hatte.<sup>146</sup> Diese Liburnen segelten nach Flandern und England.<sup>147</sup> Die Schifffahrtsregelungen galten zweifellos nicht für einen bestimmten Schiffstyp, sondern allgemein für die in Stralsund verkehrenden, größten Schiffe des Fernhandels zu jener Zeit. Anzumerken bleibt, dass es sich hier um „von altersher gültige“ Regelungen handelte. Da Stralsund erst 1234 von Witzlaw I. das Stadtrecht erhalten hatte, galten solche Regelungen für Liburnen wohl schon von Anbeginn der Stadt. Weil die Flandern- und Englandfahrt von Stralsund aus nur um Skagen herum möglich war, gab es also die Umlandfahrt mit großen Liburnen schon während des ganzen 13. Jahrhunderts. Aus dem Quellenbeleg geht allerdings nicht hervor, wer diese in Stralsund verkehrenden Umlandfahrt-Liburnen betrieb: Waren das Stralsunder Schiffer? Engländer? Flämische oder friesische *do-*

<sup>146</sup> HUB 1, Nr. 810 (S. 280<sub>14-16</sub>): ... *preterea mercator locabit bona sua in nave, que pram vocatur, et dominus liburne sumet cum servis suis ea cum pramone et deducet ad liburnam*

<sup>147</sup> HUB 1, Nr. 810 (S. 280<sub>22</sub>): *Postquam autem liburna prosperis auris venit ad portum Flandrie vel Anglie ...*

*mini liburne* oder dänisch-nordische Schiffer mit großen skandinavischen Schiffen? Wir wissen es nicht genau. Jedenfalls galten in Stralsund als Liburnen offenbar alle Fernhandelsschiffe ab einer bestimmten Größe.

Mehrfach wurden auch Liburnen in kriegerischen Zusammenhängen genannt. Schon 1312 setzte Rostock Liburnen *in gwerra* ein. Zwei Rostocker sollen heimlich mit den Feinden paktiert haben, *ut liburnas ac nauas ciuitatis traderent, ut ad manus hostium deuenirent*. Auch ein städtischer Söldner und seine Leute hatten „*nostras liburnas*“ verraten.<sup>148</sup> Als 1344 König Magnus mit den wendischen Städten zwecks Piratenbekämpfung zusammenging, wurde vereinbart, wie Magnus schreiben ließ, ... *quod nos sex libornos magnos, ad classicam expeditionem aptos, cum hominibus nostris armis et expensis sufficienter expeditis ... habemus*.<sup>149</sup> Im Folgejahr 1345 gab es einen unerfreulichen Zwischenfall. Obwohl die *ciuitates pro defensione maris et mercatoris liburnas expediuissent cum stipendiariis et armatis*,<sup>150</sup> liefen Liburnen aus Lübeck und Rostock in den *portus Gholuitze* ein<sup>151</sup> und fielen dort über dänische Kaufleute her, trotz deren Begleitung durch eine Wismarer Liburne. Es handelte sich also um große Kriegsliburnen. Um ebensolche Schiffe ging es auch schon 1341, als die Städte auf Bitten des Grafen von Holstein und Stormarn dessen Neffen, dem dänischen König Waldemar, gegen die Seeräuber und zur Belagerung von Kalingborch<sup>152</sup> *liburnas suas armatis expeditas transmiserunt*.<sup>153</sup> Eine weitere Verstimmung, dieses Mal zwischen Rostock und Lübeck, gab es im nächsten Jahr, als die städtische Flotte der Kriegsliburnen von Rostockern Schonenhering einkassierte, der aber schon vor dem Handelsboykott gegen Schonen – *ante tempus mandati prohibitum in terra Schanie* – gesalzen gewesen sein soll.<sup>154</sup>

<sup>148</sup> MUB 5, Nr. 3559 (S. 666).

<sup>149</sup> MUB 9, Nr. 6423 (S. 563): „... dass wir sechs große, für eine Flottenunternehmung geeignete, Liburnen bekommen, die ausreichend mit unseren Männern, mit Waffen und Vorräten versehen worden sind“.

<sup>150</sup> MUB 9, Nr. 6564 (S. 692): denn obwohl „die Städte zur Verteidigung des Meeres und der Kaufleute Liburnen mit Söldnern und Waffen ausgesandt hatten ...“

<sup>151</sup> MUB 9, Nr. 6564 (S. 692): ... *liburne dictorum dominorum Lubicensium et Rostokcensium in portum Gholuitze peruenerunt* .... Der Hafen Golwitz war eine zwischen der Insel Poel und dem mecklenburgischen Festland nahe Wismar gelegene Bucht, die bereits im 14. Jahrhundert als Klipphafen gegen die Stapelzwänge der großen Seestädte benutzt wurde (KRAUSE, Handelschiffahrt (wie Anm. 8), S. 49). Inwieweit dieser Aspekt bei dem Vorfall des Jahres 1345 eine Rolle spielte, bleibt dahingestellt.

<sup>152</sup> Kalundborg, auf Seeland am Großen Belt gelegen.

<sup>153</sup> MUB 9, Nr. 6142 (S. 331).

<sup>154</sup> MUB 9, Nr. 6258 (S. 434). Die Rede ist von *capitanei liburnarum ciuitatum*.

## Liburnen in privatem Besitz

Es finden sich aber nicht nur Belege für städtische Liburnen, sondern auch für solche in privatem Einsatz. 1280 verpfändete ein gewisser Ebrecht Rintflesch aus Wismar seine Liburne an den Stralsunder Thidericus Scherf.<sup>155</sup> 1312, so erfahren wir aus einer Schadensanzeige, raubten Schweden eine Liburne im Osten auf der Newa aus.<sup>156</sup> Aus einem Brief des Hochmeisters an den Rat von Rostock erfährt man, dass der schwedische König preußische Bürger wegen Ausraubung und Versenkung einer Liburne angeklagt hatte; *ob spoliacionis et excussionis causam cuiusdam liburne, preteritis fere tribus annis in Norsunt facte*, wie es in der Quelle heißt.<sup>157</sup> 1350 ging es in einem Schreiben Elbings an Lübeck um Liburnen Stralsunder Bürger.<sup>158</sup> Selbst aus dem 15. Jahrhundert findet sich ein Schriftstück, in dem es um eine Liburne geht. In den Auseinandersetzungen Danzigs mit England war 1436 von dem Schiff des *navismagistri Conradi Stals*, einer Liburne, die Rede. Der Bericht, in dem es um diese Liburne ging, wurde von Schiffsleuten erzählt und vor dem Danziger Rat bezeugt, d. h. es waren gewissermaßen Fachleute, die hier von „Liburne“ sprachen und keinesfalls „Landratten“, die nichts von Schiffen und Schiffstypen verstanden.<sup>159</sup>

Der Begriff *liburna* bei Isidor von Sevilla

Was konnten wir also über Liburnen in Erfahrung bringen? In Hamburg kostete eine Liburne so viel wie die teuerste Kogge.<sup>160</sup> Es waren große, seegehende, auch Massengut transportierende Handelsschiffe, die im seekriegerischen Einsatz Seesöldner und Waffen mitführten. Sie fuhren im privaten Einsatz auf großer Fahrt und bekamen es dabei zuweilen mit Auslegern und Seeräubern zu tun. Eine Beschreibung von als Liburnen

<sup>155</sup> *Ebrecht Rintflesch de Wismaria statuit liburnam suam ,Thid[erico] Scherf pro 29 marcis denariorum*; (MUB 10, Nr. 7204 (S. 495)).

<sup>156</sup> *Sweni spoliaverunt unam liburnam in Nu, in qua cives Lubecenses perdiderunt quinque millia marcarum Nogardensis argenti, ...* (HUB 2, Nr. 219 (S. 89): „Schweden haben auf der Newa eine Liburne ausgeraubt, in der sich 5000 Mark Nowgoroder Geld von Lübecker Bürgern befanden“).

<sup>157</sup> MUB 8, Nr. 5668 (S. 598): „... wegen Ausraubung und Entführung einer Liburne, die vor drei Jahren im Öresund versenkt worden ist“.

<sup>158</sup> ... *quod pociores cives in Stralsundis cuidam cive de Riga ipsorum liburnas presumpserint ...* (HUB 3, Nr. 179<sub>25/26</sub> (S. 87): „... dass einige Bürger Stralsunds einem Rigaer Bürger ihre Liburnen anboten“).

<sup>159</sup> ... *et sic ejusdem navis naute cum eodem liburno ad Anglicos appropinquare affectarunt ... und ... sic cum eodem liburno in portum vulgariter dictum navigaverunt ...* (HUB 7.1, Nr. 180 (S. 88)).

<sup>160</sup> Anm. 145.

bezeichneten Schiffen im Sinne eines bestimmten Schiffstyps findet sich in den spätmittelalterlichen Quellen nicht.

Der lateinische Ausdruck „*Liburna*“ deutet auf antike Wurzeln hin. In der Tat gab es in der Augusteischen Zeit leichte, schnelle Biremen, – zweirangige Kriegsgaleeren mit dem Namen *Liburna*. Lionel Casson erklärt, bei der *Liburna* handelte es sich

„um ein leichtes, schnelles und sehr manövrierfähiges Schiff, das besonders gut zur Verfolgung von Piraten oder zur Übermittlung von Eilbotschaften geeignet war. Dieser Bootstyp war zuerst unter den Völkern an der jugoslawischen Küste aufgekommen, die vom Seeraub lebten, und die Römer fanden ihn so geeignet, dass sie die *Liburna* als einen Standardtypus in ihre Flotte aufnahmen. ... Die *Liburnen* verfügten über zwei Ruderdecks, und möglicherweise sind sie aus dem zweideckigen *lembi* hervorgegangen, das in früheren Epochen an der gleichen Küste im Gebrauch war.“<sup>161</sup>

„Später scheint „*Liburna*“ zuzeiten für „Kriegsschiff“ schlechthin gestanden zu haben.“<sup>162</sup> In der Entscheidungsschlacht von Actium (31 v. Chr.) zwischen Octavian und Agrippa auf der einen und Antonius und Cleopatra auf der anderen Seite gaben die *Liburnen* den Ausschlag.

Diese klassische Art von *Liburna* hat in der Mittelalterforschung zu Verwirrung geführt, denn ein leichtes, schnelles Kriegsschiff passt so gar nicht zu den *Liburnen*, wie sie in den spätmittelalterlichen Quellen Erwähnung finden.<sup>163</sup> Es gab auch *Liburnen* anderer Art, wie Casson nachweist: „The *liburna* and *lusoria*, the former known elsewhere only as a naval craft, from the third a. d. on turned up on the Nile as ordinary cargo boats.“<sup>164</sup> *Liburnenfrachtschiffe* tauchten noch in Papyri des 5. und 6. Jahrhunderts n. Chr. auf.<sup>165</sup> Es scheint eine nordafrikanische Tradition von Handels*liburnen* gegeben zu haben, die ihrerseits durch Isidor der Nachwelt bekannt blieb. Der berühmte Gelehrte, Bischof und jüngere Kirchenvater Isidor von Sevilla wirkte an der Wende vom Altertum zum Mittelalter in den ersten Jahrzehnten des 7. Jahrhunderts mit großem Einfluss auf spätere Zeiten. Wenn er von „*Liburna*“ sprach, meinte er Handels*liburnen*, die von Nordafrika her stammten und nicht die Kriegsschiffe der Römer aus der Zeit der Bürgerkriege und frühen Kaiserzeit. In seinen *Etymologiae* ist ein Buch XIX *De navibus, aedificiis et vestibibus* enthalten, in welchem es heißt:

<sup>161</sup> Lionel CASSON, *Die Seefahrer der Antike*, München 1979, S. 339.

<sup>162</sup> Olaf HÖCKMANN, *Antike Seefahrt*, München 1985, S. 113.

<sup>163</sup> Weski hat wohl diese antike *Liburna* vor Augen wenn er *cogko sive liburna* mit „cog or fast sailing ship“ übersetzt (Timm WESKI, *The Ijsselmeer type: some thoughts on Hanseatic cogs*, in: *IJNA* 28, 1999, S. 360–379, hier S. 362).

<sup>164</sup> Lionel CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971, S. 340.

<sup>165</sup> CASSON, *Ships and Seamanship* (wie Anm. 164), S. 340, Anm. 62.

*Liburnae dictae a Libyis; naves enim sunt negotiatorum. De qualibus Horatius (Epod. I,I): Ibis Liburnis inter alta navium.*<sup>166</sup>

Der erste Teil des Isidor-Zitats ist eindeutig: „Liburnen heißen nach den Libyern. Die Schiffe gehören nämlich Kaufleuten.“ Isidors Horaz-Zitat (Epoden I,I) jedoch ist nicht ohne weiteres verständlich. Es handelt sich um die erste Zeile eines Gedichtes, die für sich genommen keinen Sinn ergibt.<sup>167</sup> Die Horaz-Zeile wird als Aposiopese verständlich, d. h. die gebildete zeitgenössische und spätere mittelalterliche Leserschaft Isidors kannte die Epode des Horaz und konnte sie für sich ergänzen.<sup>168</sup> Der Horaz-Text lautet ausführlicher:

*Ibis Liburnis inter alta navium, amice, propugnacula, paratus omne Caesaris periculum subire, Maecenas, tuo:*

Unter allen von mir verglichenen Übersetzungen scheint mir die englische von David West am gelungensten:

„You’ll sail, dear friend Maecenas, on your light Liburnians, among the galleons tall as fortresses, ready to take the load of danger Caesar bears on your own shoulders.“<sup>169</sup>

Horaz stellt Liburnen den großen Kriegsschiffen gegenüber, wobei, bedenkt man die Zeit zum Ende der römischen Republik, er wahrscheinlich – wie es West in seiner Übersetzung andeutet – die leichten Kriegsliburnen vor Augen hatte. Isidor kann es bei Horatius nur um den Begriff der Liburne gegangen sein, denn es gab keine Kriegsliburnen für die zutraf: *naves enim sunt negotiatorum*. Ich sehe in dem Isidor-Text einen Beleg dafür, dass Liburnen (a) keine Kriegsschiffe waren und (b) unter der Obhut von Kriegsschiffen segelten. Nach Isidor von Sevilla sind also Liburnen seegängige Schiffe für den Fernhandel.<sup>170</sup> Diese Erklärung deckt sich

<sup>166</sup> ISIDORUS, *Isidori Hispalensis episcopi etymologiarum sive originum, libri XX*, (hrsg. von Wallis Martin LINDSAY), Oxford 1911, Lib. XIX.I,12.

<sup>167</sup> ... wie ein misslungener Übersetzungsversuch durch Lenelotte Möller zeigt. Sie übersetzte 2008 das Horaz-Zitat im Isidor-Text so: „Du wirst auf Liburnen zwischen den Höhen der Schiffe gehen“ (ISIDOR, *Die Enzyklopädie des Isidor von Sevilla*, (übers. u. mit Anm. versehen v. Lenelotte MÖLLER), Wiesbaden 2008, Buch XIX.I,12 (S. 642)), was keinerlei Sinn macht.

<sup>168</sup> Ich danke an dieser Stelle Frau Dr. Ingeborg Braisch, Hamburg, für ihre freundlichen Hinweise und Erklärungen in dieser Sache.

<sup>169</sup> HORACE, *The complete Odes and Epodes*, (translated with an introduction by David WEST), reissued, Oxford 2008, S. 30

<sup>170</sup> Der erste, der wissenschaftlich die Liburnen behandelte, war Jal (A. JAL, *Archéologie Navale*, 2 Bde., Paris 1840, hier Bd. 2, S. 470–473), der allerdings die Dinge verwirrte. Er beschrieb die Liburnen, indem er den Aethicus Ister wiedergab: „Les liburnes, navires des commerçants, bien fait rapides comme les dromons, sont très-nécessaires dans les grosses mers et dans les gros temps. On en trouve encore quelques-unes dans la Libye, où elles furent

mit dem Einsatz und der Größe von Schiffen, die in den von uns behandelten Quellen Liburnen genannt werden, d. h. die lateinische Benennung für große Handelsschiffe in der ausgehenden Antike hat sich bis in das Spätmittelalter hinein gehalten. Die Liburnen-Definition Isidors passt aber genau so gut für die „Koggen“ genannten Transportschiffe.

Auch bei dieser Zuordnung gibt es eine Ausnahme, die benannt werden soll. Heinrich von Lettland berichtet, dass 1215 die Bewohner der Insel Ösel die Düna blockierten, um Riga anzugreifen: *Et venerunt Osilienses cum exercitu magno navali in Dunemunde, ducentes secum pyratikas et liburnas, et impleverunt eas lapidibus et demiserunt in profundum maris in introitu fluminis et ...*<sup>171</sup> Eine ähnliche Aktion wurde auch direkt in der Hafeneinfahrt Rigas u. a. mit alten Liburnen durchgeführt: *Et quidam ex eis structuram lignorum et liburnas veteres adducentes miserunt in profundum et lapidibus impleverunt et aditum portus nobis obstruxerunt.*<sup>172</sup> Heinrich von Lettland berichtet ansonsten nur von den baltischen *pyratikas*.<sup>173</sup> Wir wissen nicht, woher die Öseler Liburnen hatten. Entweder waren das von den Deutschen eroberte Schiffe oder Heinrich von Lettland

---

inventées.“ (ebd., S. 470) also Handelsschiffe, auf Schnelligkeit gebaut, schnell wie die Dromonen (byzantinische, geruderte Kriegsschiffe mit Rammsporn, Biremen), Herkunft: Libyen. In der Kosmographie des Aethicus findet man direkt: *Liburnae negotiatorum naves aptae, veloces enim veluti dromones, inter undas maris vel procellas admodum necessariae. Nonnullae enim in Libia inveniuntur, ubi repertae fuerunt.* (Otto PRINZ (Hrsg.), Die Kosmographie des Aethicus, München: Monumenta Germaniae Historica 1993, S. 145). Kaufmannsschiff, Kriegsschiff, schnell und doch äußerst seefest: diese Attribute passen nicht zusammen. Jal bringt dann Isidor in das Gespräch und stellt die Frage, wer bei wem abgeschrieben habe. Er legt sich darauf fest, dass Isidor die Kosmographie des Aethicus benutzte (JAL. Archéologie Navale (wie oben), S. 471). Das genau ist aber falsch, wie die moderne Forschung herausgearbeitet hat (PRINZ, Aethicus (wie oben), Einleitung, S. 1–28). Einen Griechen Aethicus als Autor der Kosmographie hat es nie gegeben. Der Autor, in fränkischer Zeit, ist umstritten. Es ist jedoch erwiesen: „Die am meisten benutzte Vorlage des Autors sind die *Etymologiae* Isidors von Sevilla.“ (Ebd., S. 23). Isidor lieferte den ursprünglichen und autoritativen Text, weswegen er in dieser Arbeit auch als ‚Kronzeuge‘ angeführt werden kann.

<sup>171</sup> HvL XIX,2 (S. 182<sub>7-9</sub>): „Und die Öseler kamen mit einem großen Schiffsheer nach Dünamünde. Sie führten *pyratikas* und Liburnen mit sich, füllten diese mit Steinen und versenkten sie auf den Grund des Meeres in der Mündung des Flusses.“

<sup>172</sup> HvL XIX,5 (S. 1901<sub>7-19</sub>).

<sup>173</sup> Das waren ostseetaugliche Schiffe offenbar nordisch-skandinavischen Typs, mit denen die baltischen Stämme in großen Flotten auftauchten, die Düna hinauf ruderten, aber auch nach Gotland segelten. Sie hatten einen Mast mit einem Segel und gewöhnlich 30 Mann an Bord: HvL VII,2 (S. 26); XIV,5 (S. 112); XIV,1 (S. 108). Zu den *pyratikas* siehe auch HEINSIUS, Das Schiff der Frühzeit (wie Anm. 1), S. 203/204. Heinrichs parteiische Bezeichnung für diese, für ihn feindlichen Schiffe als *pyratika* (lat. = Seeräuberei) wurde von Albert Bauer als Übersetzer des *Chronicon Livoniae* und der Forschung unreflektiert übernommen und mit „Raubschiffe“ übersetzt. Wenn es in dieser Arbeit bei dem Originalausdruck *pyratika* bleibt, geschieht das u. a. aus Unkenntnis heraus, wie die östlichen *pyratika*-Fahrer selbst ihre Schiffe bezeichneten.



sprach von anderen Schiffen der Balten, die groß gewesen sein mussten, da sie sich zum Blockieren von Wasserwegen eigneten.

## V. Koggen gleich Liburnen

Auch wenn Koggen zu dem Hansesymbol schlechthin stilisiert worden sind und Liburnen von der Forschung mehr als „stiefmütterlich“ behandelt wurden,<sup>174</sup> gibt es doch einige unmissverständliche Nachweise dafür, dass sowohl der Ausdruck „Liburne“ als auch der Ausdruck „Kogge“ die gleichen *vrede*-Schiffe und die gleichen großen Handelsschiffe meinen und dass je nach Zeit, Gegend und Gewohnheit mal diese, mal jene Schiffsbezeichnung verwendet wurde.

1. Die Kriegsrüstung der Städte und ihrer Verbündeten gegen Dänemark, sowohl gemäß der Kölner Konföderation von 1367, als auch gemäß der Bestimmungen zum ersten Krieg 1362, drehte sich immer um mit Bewaffneten bemannte Koggen.<sup>175</sup> Auf dem Städtetag zu Lübeck im Juni 1363 – die politische Lage steuerte bereits auf einen zweiten Krieg zu – erklärten die Livländer, *illi de Lyvonia*, dass ihr Land es nicht schaffe, die vorgesehenen 6 Schiffe und 600 Bewaffneten zu stellen. Man könne nur 200 Mark reinen Silbers beisteuern, *vel militari cum ducentis viris armatis et 3 navibus sive Liburnis*.<sup>176</sup> Kriegskoggen, wie sie im Vorjahr beschlossen worden waren,<sup>177</sup> wurden nun Liburnen genannt. 1384 ging es – um den Faden weiter zu spinnen – auf dem Hansetag von Stralsund im April u. a. darum, dass man noch Kriegsschiffe im Einsatz benötigte. Lübeck und Stralsund erklärten sich dazu bereit, *uthmaken de vredeschepe een jewelk*

<sup>174</sup> Bernhard Hagedorn erwähnt 1914 in seinem Standardwerk über die Schiffstypenentwicklung Liburnen überhaupt nicht (HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (wie Anm. 1)). Walther Vogel tut den Ausdruck „als gelehrte Spielerei der städtischen Schreiber“ ab (VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 1), S. 491, Anm. 4. Vgl. auch unten Anm. 188 und Anm. 199). Detlev Ellmers bringt en passant Kiel und Holk, nicht aber die Kogge mit der Liburne in Verbindung (ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt (wie Anm. 3), S. 52 u. 60). In ihrer Übersicht über die europäischen Schiffsentwicklungslinien behandeln Ellmers und Schnall Liburnen nicht (ELLMERS / SCHNALL, Schiffsbau und Schiffstypen (wie Anm. 139)). Siegfried Fliedner beschäftigte sich 1969 ausführlich mit den Schiffstypen Kogge und Hulk. Er bringt zwar ein sehr frühes Beispiel dafür, dass *hulk* auch mit *liburna* verbunden wurde (Siegfried FLIEDNER, „Kogge“ und „Hulk“. Ein Beitrag zur Schiffstypengeschichte, in: Die Bremer Hanse-Kogge. Fund – Konservierung – Forschung, Bremen 1969, S. 39–121, hier S. 55). Mit den Nachweisen einer Verbindung von Kogge und Liburne befasst auch er sich nicht.

<sup>175</sup> Siehe Anm. 36.

<sup>176</sup> HR I.1, Nr. 296, § 18 (S. 236/237): Rezess des Städtetags zu Lübeck Juni 1363, linke Spalte: Handschrift zu Ledraborg. Die nebenstehende rechte Spalte (Handschrift von Rostock) lautet: ... *vel militari cum ducentis armatis et 3 liburnis*.

<sup>177</sup> Anm. 36.

*eyn grot schyp unde twe snycken myt veftich ghewapent.*<sup>178</sup> Die von den Städten ausgerüsteten Schiffe konnte man Kogge oder Liburne nennen und beide waren *eyn grot schyp*.

2. Schon in einer Quelle von 1281 wurden Koggen und Liburnen in Verbindung gebracht. Herzog Bogislaw IV. von Pommern untersagte die Ausfuhr von Getreide über Peene und Swine auf Kähnen<sup>179</sup>. Gegen entsprechende Abgaben ließ er jedoch Ausfuhren auf großen „Liburnenschiffen“, auf *majoribus navibus liburnis id est coggonibus sive quae boten vocantur* zu.<sup>180</sup> Diese großen, Getreide verschiffenden „Liburnen“ waren also entweder „Koggen“ oder „Boote“, was zeigt, wie vage die Namenszuordnung war. Wir wissen somit nicht verlässlich, wie man dort an der Ostsee Ende des 13. Jahrhunderts Liburnen, Koggen und Boote unterschied.

3. Ein weiterer, auch in anderem Zusammenhang äußerst interessanter Nachweis liegt aus dem Jahre 1328 vor. *Magister Gherhardus de Lochem, syndcus, actor et procurator consulum et communis ciuitatis Lubicensis*, der Lübecker Ratsnotar also, intervenierte gegen Bauvorhaben des Bischofs von Ratzeburg auf einem Gebiet, das der Stadt unterstand.<sup>181</sup> Er untersagte ihm die Benutzung des Lübecker Stadtsiegels, in dessen Zentrum sich bekanntlich ein Schiff befindet. Zur Beschreibung des Lübecker Siegels führte Magister Gerhard aus:

*... in cuius medio quidam cogko siue liburna erat sculptus cum malo recto et duobus viris, quorum vnus in manu tenebat funem et alter remum, in cuius sigilli circumferencia continebatur: Sigillum burgencium de Lubeke.*<sup>182</sup>

Dieses Schreiben wurde von Woltmannus de Bremen beglaubigt, der *publicus auctoritate imperiali notarius*, d. h. kaiserlicher Notar, war.

Wie man tendenziös die Kogge „zum beherrschenden Großschiffstyp der Hanse“ auf Kosten der Quellengenauigkeit und vor allem auf Kosten des Liburnenbegriffs hochstilisierte, macht beispielhaft die Behandlung dieses Zitats durch Heino Wiechell 1978 deutlich. Wiechell führt aus: „Zu seinen

<sup>178</sup> HR I.2, Nr. 276, §7 (S. 335).

<sup>179</sup> HUB 1, Nr. 884 (S. 303): ... *minores naves, quae kane vocantur*.

<sup>180</sup> HUB 1, Nr. 884 (S. 303). Nicht zu klären war, welche Art Boote hier angesprochen wurde.

<sup>181</sup> UBStL 2<sub>1</sub>, Nr. 490 (S. 436): ... *castrum seu fortalitium edificet ad duo miliaria ab vtraque parte Trauene mesuranda* ...

<sup>182</sup> MUB 7, Nr. 4895 (S. 519); auch UBStL 2<sub>1</sub>, Nr. 489 (S. 433): „... in dessen Mitte eine Kogge oder Liburne geschnitten worden war mit einem stehenden Mast und zwei Männern, von denen der eine ein Seil in der Hand hielt und der andere das Ruder. Die Umschrift dieses Siegels lautete: Siegel der Bürger von Lübeck.“ [Unterstreichungen: RP].

[Woltmannus de Bremen; RP] Lebzeiten aber war die Kogge zum beherrschenden Großschiffstyp der Hanse geworden. „Ein hansisches Handelsschiff“, so dürfte die allgemein gehaltene Übersetzung der Woltmannschen Bezeichnung „quidam cogko sive liburna“ sinngemäß lauten<sup>183</sup> Die Übersetzung ist nicht „allgemein gehalten“, sie ist sinnverzerrend und somit falsch. Die kritische Besprechung des Beitrags von Wiechell erfolgte 1979 durch Detlev Ellmers, der aber diesen Fehler nicht kritisierte, sondern die Liburne genauso drastisch „unter den Teppich kehrte“: „... daß das Schiff auf dem jüngsten Lübecker Siegel 1328 ausdrücklich in zwei Schriftstücken als Kogge bezeichnet worden ist.“<sup>184</sup> Es ist aber als Kogge oder Liburne bezeichnet worden! Ellmers betont schon fast suggestiv: „Es ist also gar kein Zweifel möglich, die Lübecker Siegel zeigen eine Kogge ...“<sup>185</sup> Genauso wenig Zweifel ist aber gemäß Quellenaussage möglich, dass die Lübecker Siegel eine Liburne zeigen. Man kann sich hier nicht eines aussuchen und das andere unter den Tisch fallen lassen. 23 Jahre später nimmt Ellmers ausführlicher zu der Quelle Stellung, indem er ausführt:

„Allerdings scheint der Bremer Notarius Woltmann auf den ersten Blick selber nicht genau zu wissen, welcher Schiffstyp auf dem Lübecker Siegel dargestellt ist, wenn er 1328 in lateinischer Sprache schreibt, dass in *cuius medio quidam cogho sive liburna erat sculptus cum malo erecto et duobus viris*. Scheinbar weiß er also nicht, ob das Schiff eine Kogge oder eine Liburna ist“.<sup>186</sup> Es werde „hier lediglich das Problem sichtbar,“ so Ellmers weiter, „das lateinisch schreibende Autoren mit Fachausdrücken aus der Volkssprache hatten. ... In unserem Fall ist also die präzise zutreffende Schiffstypenbezeichnung durch eine lateinische erläutert und mittels der Konjunktion *sive* angehängt worden. Weil der betreffende Typ im Mittelmeer, nicht aber in Lübeck vorkam, ist diese Typenbezeichnung jedoch nicht zutreffend.“<sup>187</sup>

Der Schiffstyp und Begriff Liburne kann, wie wir gesehen haben, genauer eruiert werden. Bemerkenswert ist leider, dass Ellmers hier, wie schon Walther Vogel 88 Jahre vor ihm,<sup>188</sup> die gelehrten Verfasser einer histori-

<sup>183</sup> Heino WIECHELL, Das Schiff auf den Lübecker Siegeln des 13. Jahrhunderts – eine frühe Kogge? in: ZVLGA 58, 1978, S. 111–115, hier S. 113.

<sup>184</sup> Detlev ELLMERS, Besprechung von Heino Wiechell, Das Schiff auf den Lübecker Siegeln des 13. Jahrhunderts – eine frühe Kogge? (ZVLGA 58, 1978, 111–116 mit Tafel XVI), in: HGBll. 97, 1979, S. 140–141, hier S. 140.

<sup>185</sup> ELLMERS, Besprechung von Heino Wiechell (wie Anm. 184), S. 141.

<sup>186</sup> Aber vielleicht wussten Woltmann und Gerhard – anders als Detlev Ellmers –, dass man in ihrer Zeit nichts falsch machte, wenn man so ein Schiff sowohl als Kogge oder auch als Liburne bezeichnete!

<sup>187</sup> Detlev ELLMERS, Mittelalterliche Koggensiegel – ein Diskussionsbeitrag, in: Konrad ELMSHÄUSER (Hrsg.), Häfen – Schiffe – Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters, Bremerhaven/Bremen 2002, S. 160–164, hier S. 162.

<sup>188</sup> Anm. 199.

schen Quelle für inkompetent und unwissend erklärt. Ein genauso einfaches wie zweifelhaftes Vorgehen, um sich eine Quelle für die eigene Theorie zu Kogge, Lübeck und Hanse<sup>189</sup> passend zu machen.

Zurück zu dem Fall des Bischofs von Ratzeburg. In einem zweiten Schreiben wendete man sich an den päpstlichen Stuhl. Gegen die Bauaktivitäten des Ratzeburger Bischofs berief sich der Lübecker Stadtsyndikus für den Rat und die Stadt auf das *ius speciale concessum per Romanorum regum* und auf die *diuorum imperatorum privilegia*. Diese Appellation der Reichsstadt Lübeck wurde ebenfalls von dem kaiserlichen Notar Woltmann beglaubigt.<sup>190</sup> Die Antwort des päpstlichen Palastes in Avignon wurde von *Reynerus de Hertene Coloniensis diocesis, publicus imperiali auctoritate notarius* beglaubigt. In diesem Schreiben wird das Siegel Lübecks wie folgt beschrieben:

*... in quo sculpta erat quedam nauis, et in ipsa naue sculpte erant due ymagines duorum hominum sedentium in dicta naue, scilicet vnus in prora capite discoperti, extendentis manum dexteram ad modum indicantis et cum alia manu tenetis cordam, et alterius sedentis in puppe et in manibus gubernaculum nauis tenentis et vestiti caputio, et in medio dicte nauis sculptus erat quidam malus cum tribus ante et alijs tribus retro uirgulis descendantibus de altitudine dicti mali usque in nauem predictam ad similitudinem cordarum in malis poni consuetarum, et in parte anteriori et posteriori dicte nauis apparebant duarum animalium capita, in circumferentia uero ipsius sigilli tales littere apparebant: Sigillum burgensium de Lubeke, ...*<sup>191</sup>

In dieser Angelegenheit wurde das Schiff im Stadtsiegel Lübecks „vor Ort“ in Norddeutschland also als Kogge, wahlweise als Liburne angesprochen; in Avignon verwendete man schlicht *navis*.

4. Auch von 1361 liegt ein Beleg vor, und zwar aus Hamburg. Von Seiten der Städte wurde der erste Waldemarische Krieg vorbereitet. Wir finden folgenden Eintrag in den Kämmereirechnungen: DEDIMUS AD GWERRAS

<sup>189</sup> Siehe S. 88f.

<sup>190</sup> MUB 7, Nr. 4896 (S. 521–522); auch UBStL 2, Nr. 490 (S. 436–437).

<sup>191</sup> UBStL 2, Nr. 497 (S. 446/447): Ein großes rundes Siegel, „... in welches ein Schiff geschnitten war, und in dem Schiff selbst waren zwei Darstellungen zweier Männer gearbeitet worden, die in besagtem Schiff saßen, und zwar saß der eine im Bug mit unbedecktem Haupt, der die rechte Hand ausstreckte wie jemand, der etwas zeigen will, und der mit der anderen Hand ein Seil umfasste. Der andere hingegen saß im Heck und hielt mit den Händen das Steuerruder des Schiffes und trug eine Kapuze. Und in der Mitte des genannten Schiffes war ein Mast geschnitten mit drei Stangen vorn und drei hinten, die von der Spitze besagten Mastes bis hinunter in besagtes Schiff führten und die aussahen wie die üblichen Seile, die man an den Masten zu befestigen pflegt, und im vorderen und hinteren Teil des besagten Schiffes erschienen zwei Tierköpfe. In der Umschrift eben dieses Siegels aber erschienen folgende Buchstaben: Sigillum burgensium de Lubeke ...“ [Unterstreichungen: RP]. Mein spezieller Dank gilt auch an dieser Stelle Frau Dr. Ingeborg Braisch, Hamburg, für ihre kompetente Überarbeitung meiner Übersetzung dieses Quellentextes.

CONTRA REGEM DACIE 160 lb Iohanni de Stadis supra Liburnum, videlicet coggonem.<sup>192</sup> Hier werden also ausdrücklich „Liburne“ und „Kogge“ gleichgesetzt.

5. Das Handelsschiff von Lubbert Overdik war 1401<sup>193</sup>, befrachtet mit Bier des Kampeners Kersten van Wylsen, von den Vitaliern aufgebracht worden. Die Hamburger hatten das Schiff auf der Jade zurückerobert und auch einen Vitalier-Holk genommen.<sup>194</sup> Bei den Vitaliern handelte es sich um Gödeke Michels und seine Leute, die von den Hamburgern auf See besiegt worden waren, wobei man auch Lubbert Overdik befreite. Die Vitalier waren offenbar schon vorher mit Overdikes Biertransporter in die Jade gefahren. Dabei hatten sie *den mesten del des bers* über Bord gehen lassen, um Tiefgang einzusparen, *uppe dat ze den kogghen de vorder in dat land bryngghen mochten*. Die Seeräuber wurden dennoch in der Jade gestellt. Dieses als „Kogge“ bezeichnete Schiff Overdiks wird in den Hamburger Kämmereirechnungen *liburnus* genannt: AD DIVERSA: ... 32 1/2 lb 5 s 2 d ad expensas liburni Wulberti Overdikes et holk Vitalium et alias expensas.<sup>195</sup>

6. Eine klare Aussage findet sich in Klageartikeln, die der Stralsunder Rat 1405 an den englischen König Heinrich IV. richtete. Im Art. 2 geht es um ein großes Schiff von 95 Last, das sich im Partenbesitz von vier namentlich aufgeführten Stralsunder Bürgern befand und in Kolberg mit Asche befrachtet worden war. Gefolgsleute des Königs hätten *Thymoni de Bremen luburnum dictum kogghonem* 1383 nach Pfingsten erobert, übernommen und fortgebracht.<sup>196</sup> Eine Li[u]burne, die man Kogge nannte, – das ist deutlich.

7. Und schließlich ist noch ein, in diesem Zusammenhang wichtiges, Schreiben von 1417 greifbar. Der Hochmeister verwandte sich beim englischen König für den Danziger Bürger Hinrich Junge, der sich beklagte,

<sup>192</sup> KR 1.76<sub>13/14</sub>. Siehe auch Anm. 93.

<sup>193</sup> Das Jahr geht hervor aus HR I.5, Nr. 44 (S. 30).

<sup>194</sup> Dies geht aus einem Brief Hamburgs an Kampen aus dem Jahr 1402 hervor, der eine Antwort auf Klagen des Kersten van Wylsen war: HR I.5, Nr. 54 (S. 32); auch, wenn auch nicht im Wortlaut in HUB 5, Nr. 526 (S. 267).

<sup>195</sup> KR 2.4<sub>8-9</sub>.

<sup>196</sup> KUNZE, Hanseakten aus England (wie Anm. 87), Nr. 345, §2 (S. 290): *Item anno Domini eodem [1383] post pentecosten dicti domini regis Anglie ligei et subditi ceperunt, sumpserunt et abstulerunt Thymoni de Bremen luburnum dictum kogghonem onustatum de Colebergh cum cineribus, pertinentem dicto Thymoni de Bremen, domino Arnaldo Poleman prescripto, Godekyno de Bremen, Johanni Sutheyn, nostris civibus; et fuit de 95 lastis* [Unterstreichungen: RP].

dass ihm im Hafen von Falmouth Waren entwendet worden waren. In diesem Zusammenhang wird von dem Schiff als *quendam liburnum vulgariter koggen* unter einem *schipper Lamprecht Ditrichssoene de Campen* gesprochen.<sup>197</sup> Im Rest des Briefes wird die Liburne resp. Kogge außerdem noch viermal *navis* genannt<sup>198</sup> Ein und dasselbe Wasserfahrzeug wird in diesem Nachweis also gleichzeitig als Liburne, Kogge und Schiff bezeichnet.

Wir haben also sieben Belege, verteilt über einen Zeitraum von über 135 Jahren, die zeigen, dass man im allgemeinen Verständnis der Zeit keinen erkennbaren Unterschied zwischen Kogge und Liburne zu machen schien. Beide bezeichneten die größten, seegehenden Lastschiffe der Zeit wie sie in dem gesamten nordöstlich-nordwestlichen Handelsraum bis hinunter zur französischen Baie verkehrten. Sie bezeichneten beide ebenfalls das gleiche, große *orlog*-Schiff, welches das Rückgrat der städtischen Seemacht bildete. Auch wenn bereits Walther Vogel in diese Richtung argumentierte, ist seine Stellungnahme dennoch nicht unkritisiert zu akzeptieren. Vogel führte aus: „Der öfter gebrauchte Ausdruck „Liburne“ ist völlig gleichbedeutend mit „Kogge“ und darf nicht als ein wirklicher seemännischer Fachausdruck, sondern nur als gelehrte Spielerei der städtischen Schreiber betrachtet werden.“<sup>199</sup> Die Fülle der Nachweise für die Verwendung des Begriffs „Liburne“ beweist, dass sich Vogel die Sache an dieser Stelle zu einfach macht, wenn er „Liburne“ als „gelehrte Spielerei“ abtut, – zumal die Forschung seiner Zeit schon viel weiter gewesen ist. 25 Jahre vor ihm hatte Wilhelm Stieda bemerkenswerte Ausführungen zu den Liburnen gemacht.<sup>200</sup>

Es erhebt sich somit die Frage, wie sich eine angeblich „eindeutig definierbare Schiffbautradition der Kogge“<sup>201</sup> mit der Tatsache verträgt, dass im Bewusstsein des Spätmittelalters ein „eindeutig definierbarer“ Schiffstyp Kogge nicht existierte.

<sup>197</sup> HUB 6, Nr. 133 (S. 59).

<sup>198</sup> HUB 6, Nr. 133 (S. 59): *eadem navi* (Z. 7); *dictam navem* (Z. 12); *dicte navis* (Z. 16); *eadem navis* (Z. 16).

<sup>199</sup> VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 1), S. 491, Anm. 4. Vgl. oben Anm. 174 und Anm. 188.

<sup>200</sup> STIEDA, Revaler Zollbücher (wie Anm. 77), S. LXXIXf. Ich habe in der gesamten Forschungsliteratur seither nichts Entsprechendes wiedergefunden. Seine Ausführungen über die Liburne sind dreimal so lang wie der Abschnitt über die Kogge.

<sup>201</sup> Detlev ELLMERS in seinem Überblick über die wissenschaftliche Diskussion um die Kogge in der Hansischen Rundschau in den HGBll. 119 (2001), S. 237.

## VI. Methodische Probleme der Forschung

## Keine definierten Schiffstypen im Mittelalter

Ausgangspunkt jedes Schiffbaus und seiner Planung war und ist immer der spätere Einsatzzweck des Wasserfahrzeuges. Entsprechend gab es große und kleine, leichte oder behäbige, See- oder Binnenschiffe, Arbeitsschiffe oder Transporter für bestimmte Güter oder Menschengruppen. Die Schiffbauer erfüllten diese Anforderungen in ihrer lokalen und regionalen Schiffbautradition, die sich entsprechend der geographischen und rohstofftechnischen Möglichkeiten und der Entwicklung der gesellschaftlichen Anforderungen herausgebildet hatte. Gerade die Schiffbauer und Werftbetriebe machten Bekanntschaft mit den Schiffen anderer Gegenden, sei es, dass sie als Schiffszimmerleute an Bord herum kamen, sei es, dass sie an ihrem Ort Reparaturen und Wartungen fremder Schiffe vornahmen. Hinzu kommt, dass Schiffe jeder Art in der Fremde käuflich erworben werden konnten und mit dem Schiffer ihren Heimathafen wechselten. In diesem Lichte betrachtet ist es nicht verwunderlich, dass sich technische Neuerungen und Schiffstypen vermischten und dass in unterschiedlichen Sprachen und Traditionen wechselnde Bezeichnungen für die gleiche Sache, bzw. gleiche Bezeichnungen für unterschiedliche Schiffe anzutreffen sind.

Das Mittelalter definierte keine Schiffstypen im Sinne des modernen Schiffbaus. Man war noch nicht in der Lage, Schiffbau natur- und ingenieurwissenschaftlich mit Berechnungen und Bauplänen zu betreiben. Alle Entscheidungen lagen im Belieben des jeweiligen Schiffbaumeisters und seines, auf praktischer Erfahrung beruhenden Wissens.

„Bis weit in das 17. Jh. hinein scheint der Schiffbau fast ohne Ausnahme handwerklich-empirisch gewesen zu sein. Man baute nach in der Praxis bewährten Mustern, nach Erfahrungsregeln, die von Generation zu Generation, vom Meister auf die Lehrlinge überliefert wurden. Die technische Entwicklung im Schiffbau tastete sich nur zögernd vorwärts. ... Von einem wissenschaftlich-theoretisch begründeten, auf physikalisch-mathematischen Kenntnissen ruhenden Schiffbau war man in den Hansestädten noch weit entfernt.“<sup>202</sup>

Selbst der Schiffbaumeister konnte nicht exakt vorhersagen, wie das Schiff letztlich gelingen, wie es segeln würde oder wie viel Last es genau würde tragen können. Die Kriterien für mittelalterliche Schiffsunterscheidungen und -einteilungen, für Bezeichnungen wie Kogge, Liburne oder

---

<sup>202</sup> Karl-Friedrich OLECHNOWITZ, Zum Schiffbau Lübecks im 16. und 17. Jahrhundert, in: Gerhard Heitz/Manfred UNGER (Hrsg.), Hansische Studien. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag, Berlin 1961, S. 311–321, hier S. 320.

Holk waren grob, unpräzise, undefiniert und pragmatisch, aber selbstverständlich ausreichend für die Belange und Möglichkeiten der Menschen des 13. bis 15. Jahrhunderts. Der moderne, naturwissenschaftlich und methodisch geschulte Mensch mit seinen entsprechenden Selbstverständlichkeiten darf diese mittelalterliche Realität nicht aus den Augen verlieren.

### Archäologische Schiffsbestimmung und das Mittelalter

Diese Gefahr besteht besonders für die Schiffsarchäologie, deren Herangehen an die Artefakte natur- und ingenieurwissenschaftlich zu sein hat und von Systemdenken geprägt ist. Die Schiffsarchäologie ist immer als erstes bestrebt, ihre Funde in einem bestimmten System zu positionieren. Die Bezeichnung der Schiffsfunde nimmt sie gewöhnlich aus ihrer eigenen wissenschaftlichen Systematik, die aber nicht notwendig der historischen, gesellschaftlichen Realität entsprechen muss.<sup>203</sup>

Gefährlich wird es, wenn die Zuordnungen und Ansichten der geschichtlichen Zeit mit den Zuordnungen und Festlegungen der Schiffsarchäologie vermischt werden. Das ist im Falle der Koggen allerdings geschehen. Die Schiffsarchäologie konnte einen bestimmten Typ eines großen Transportschiffes im Bereich der westlichen und nördlichen Hemisphäre Europas festmachen, der bestimmte Merkmale aufwies: Klinkerbepplankung, einmastig, gerade Steven, platter, kraweelbepplanker Mittelteil des Bodens, hochbordig, aus der Bordwand ragende Querbalken, umgeschlagene Eisennägel, Kalfaterung mit Moos und Sinteln.<sup>204</sup> Der bedeutendste dieser Funde war das 1962 in der Weser in Bremen-Vege-sack entdeckte Schiff. Die archäologischen Funde ließen es zu, von einem Schiffstyp einer bestimmten Schiffbautradition zu sprechen.<sup>205</sup> Den

<sup>203</sup> Ein solches Auseinanderklaffen liegt vor, wenn beispielsweise Epochen der Gesellschaftsentwicklung als Stein-, Bronze- oder Eisenzeit bezeichnet werden. Die jeweils verarbeiteten Materialien sagen nur sehr wenig über die gesellschaftlichen Verhältnisse der Menschen aus und sind für diese mit Sicherheit kein entscheidendes Beurteilungskriterium. Das gilt genauso für eine Periodisierung von Schifffahrt. Nicht die Gesellschaft wird charakterisiert durch Schiffstypen, nicht die Hanse wurde geprägt durch die Kogge, sondern Schiffstypen werden durch den Stand der gesellschaftlichen Entwicklung und die Notwendigkeiten von Handel und Gewerbe hervorgebracht. Zu dieser Frage empfehlenswert: Klavs RANDSBORG, *Seafaring and Society – in South Scandinavian and Europe Perspective*, in: Ole CRUMLIN-PEDERSEN (Hrsg.), *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200*, Roskilde 1991, S. 11–22.

<sup>204</sup> Timm WESKI, *Fiktion oder Realität? Anmerkungen zum archäologischen Nachweis spätmittelalterlicher Schiffsbezeichnungen*, in: *Skyllis* 2 (Heft 2), 1999, S. 96–106, hier S. 96.

<sup>205</sup> Siehe auch Anm. 139. Förster arbeitet heraus, wie sich die verschiedenen Schiffbautraditionen gegenseitig beeinflussten und hybride Lösungen entwickelt wurden und wie schließlich die Kraweelbauweise zur Notwendigkeit wurde: FÖRSTER, *Schiffe der Hanse* (wie Anm. 7), S. 40–54 und S. 71/72 und FÖRSTER, *Große Handelsschiffe* (wie Anm. 139), S. 258–260.



schriftlichen Quellen der Zeit waren solche detaillierten Merkmale nicht zu entnehmen. Es ist keineswegs zu unterstellen, dass dieser schiffsarchäologisch belegte Typ alle die Wasserfahrzeuge erfasst, die in den Quellen als Kogge oder eben auch als Liburne firmieren.

Wie hätte man diesen Typ, diese Tradition benennen sollen? Detlev Ellmers gab 1984 das wissenschaftlich korrekte Vorgehen vor, als er ausführte:

„But we are archaeologists and have to use terms that fit archaeological items. And as long as we do not know the archaeological equivalent to a term from written sources, we should not use the latter for excavated material but try to find one which is appropriate to what has been excavated. Of course our eventual aim must be the identification of terms from written sources with archaeological ship and boat finds. In some cases we have already been successful with this attempt. By means of the Bremen cog we are able to use the medieval term ‚cog‘ for a special group of ship finds of the Middle Ages.“<sup>206</sup>

Die Bezeichnung mittelalterlicher Schiffstypen „must be based solely on archaeological evidence“, wie Weski betont.<sup>207</sup>

#### Die Bremer Kogge: a self-fulfilling prophesy?

Im Falle des Bremer Fundes wurde von diesem, wie Weski sich ausdrückt, „time-honoured custom“ abgewichen. Deshalb schlägt er die Bezeichnung Ijsselmeer-Typ vor. Es ist für die Schiffsarchäologie bezeichnend, dass nun nicht etwa über die grundsätzliche Kritik von Weski am methodischen Vorgehen reflektiert wurde, sondern dass man die in diesem Zusammenhang zweitrangige Frage diskutierte, welchem frühesten Fundort die Ehre der Namensgebung zufallen würde.<sup>208</sup> Anders als Ellmers behauptet, ist es nicht gesagt, dass „the term from written sources“, also „the term ‚cog‘“ mit dem archäologischen Schiffsfund deckungsgleich ist. Mit Hilfe von Heinsius, der die Kriterien für einen Typus „Kogge“ vor allem durch die

<sup>206</sup> Detlev ELLMERS, Punt, barge or pram – is there one tradition or several? in: Sean MCGRAIL (Hrsg.), *Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography*, London 1984, S. 153–172, hier S. 153/154.

<sup>207</sup> WESKI, *The Ijsselmeer type* (wie Anm. 163), S. 367.

<sup>208</sup> Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Die Bremer Kogge – ein Schlüssel zur Geschichte des Schiffbaus im Mittelalter*, in: Gabriele HOFFMANN/Uwe SCHALL (Hrsg.), *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie*, Hamburg 2003, S. 256–271, hier S. 266; Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *To be or not to be a cog: the Bremen Cog in perspective*, in: *IJNA* 29, 2000, S. 230–245, hier S. 239. Timm Weski musste schließlich 2006 resignierend konstatieren: „Dem Terminus Ijsselmeer-Typ wurde von zwei ausgewiesenen Kennern spätmittelalterlicher Schiffe stark widersprochen, wobei allerdings nur einzelne Teile der Argumente angegriffen wurden.“ (WESKI, *Wirklich eine Kogge?* (Anm. 5), S. 96). Er spielt dabei auf Crumlin-Pedersen und Ellmers an.

Analyse von Siegelschiffen gewonnen hatte, wurde im Vorwege festgelegt: Das Bremer Schiff ist eine Kogge.

Man wird den Verdacht nicht los, dass wir es mit einem Fall von *self-fulfilling prophecy* zu tun haben. Das Vorwort des hervorragend aufgemachten, von Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall 2003 herausgegebenen Buches über den Bremer Fund beginnt mit der Feststellung: „Niemand wußte, wie eine Kogge genau aussieht, als im Oktober 1962 ein seltsames Wrack aus der Weser auftauchte“.<sup>209</sup> Siegfried Fliedner ergänzte in seinem Beitrag in diesem Buch: „... vielmehr mußte das Bild vor allem deshalb unklar, unvollständig und widerspruchsvoll bleiben, weil noch kein originales Schiff gefunden worden war, das sich als Kogge identifizieren ließ.“<sup>210</sup> Dann beschreibt er die Situation vor Ort:

„Gleich die nächstfolgende Gezeitenwelle hatte das Wrack dann noch weiter freigeschwemmt, so daß wir schon am nächsten Tag unseren Eindruck vom Vortage bestätigt fanden. Weitere auffallende Übereinstimmungen mit den Koggensiegeln waren zu bemerken.“<sup>211</sup>

Das ist schon eine bemerkenswerte Sache. Man weiß nicht, wie eine Kogge genau aussieht; Fliedner bemerkt aber Übereinstimmungen mit den Koggensiegeln, obwohl die Quellen nur drei Siegel mit der Bezeichnung „Kogge“ versehen hatten, die aber alle unterschiedliche Schiffe darstellen.<sup>212</sup> Und zu einem Foto des kaum von der Weser freigegebenen Wracks erfährt man in der Bildunterschrift: „Bei der nächsten Ebbe wurde Siegfried Fliedner ganz sicher: Es war wirklich eine Kogge.“<sup>213</sup>

Das methodische Problem, welches man ignorierte, bestand also darin, dass ein schiffsarchäologisch präzise beschreibbares Schiff, wie es in Bremen ausgegraben worden ist und das der westeuropäisch-friesischen Schiffbautradition entsprach, „Kogge“ genannt worden ist,

1. obwohl „Kogge“ nach den schriftlichen Quellen nur sehr allgemein als *navis magna* eingeordnet werden kann,
2. obwohl Koggen mit Liburnen gleichzusetzen sind und
3. obwohl über Siegelschiffe, die dem Bremer Fund sehr ähneln, nur in

<sup>209</sup> HOFFMANN/SCHNALL, Die Kogge (wie Anm. 4), S. 8.

<sup>210</sup> Siegfried FLIEDNER, Ein Jahrhundertfund in der Weser, in: Gabriele HOFFMANN/Uwe SCHNALL (Hrsg.), Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie, Hamburg 2003, S. 44–51, hier S. 44.

<sup>211</sup> FLIEDNER, Jahrhundertfund (wie Anm. 210), S. 47.

<sup>212</sup> Es handelt sich um die Siegel von La Rochelle, Lübeck und Stralsund. Nach Beschäftigung mit den drei Siegeln ergibt sich für Weski „ein Begriff «Kogge», der durch drei völlig unterschiedliche Siegelbilder geprägt ist.“ (Timm WESKI, Anmerkungen zur spätmittelalterlichen Schifffahrt auf Nord- und Ostsee, in: Konrad ELMSHÄUSER (Hrsg.), Häfen – Schiffe – Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters, Bremerhaven/Bremen 2002, S. 143–159, hier S. 146).

<sup>213</sup> FLIEDNER, Jahrhundertfund (wie Anm. 210), S. 46.

einem einzigen Fall (Stralsund) eine direkte Verbindung zum Begriff der Kogge gegeben ist.

Es wurde genau der Fehler gemacht, vor dem Sean McGrail 1984 nachdrücklich gewarnt hat:

„Where possible, this archaeological data may then be related to an historical context. This possibility must not, however, be allowed to dominate research. The temptation to equate an archaeological entity (a boat find) with an historically documented one (e. g. the cog) is strong but such a relationship must be demonstrated and not assumed.“<sup>214</sup>

Timm Weski gebührt das Verdienst, auf die angesprochenen Diskrepanzen und Widersprüche immer wieder hingewiesen zu haben. Bereits 1999 opponierte er gegen einen modernistischen Umgang mit dem Begriff ‚Kogge‘: „The common assumption that medieval men used the same criteria as modern men to define a ship as a cog has led to misunderstandings.“<sup>215</sup> Er hebt hervor:

„The term cog was not only used in Northern Europe, but in Mediterranean countries as well. Furthermore it is mentioned in poetry written in German dialects spoken far inland .... In English documents ships with names such as St Mary Cog or The Cog John were classified as badze, barge or balinger.<sup>216</sup> Particularly after 1400 cog and hulk or kreyer and ewer were intermixed.<sup>217</sup> This shows that the term cog had not that particular meaning we usually assume.“<sup>218</sup>

Weski präziserte und untermauerte 2002 seine Bedenken. Er relativiert auch das Stralsunder Siegelbild und fasst zusammen, es ergebe „sich ein Begriff ‚Kogge‘, der durch drei völlig unterschiedliche Siegelbilder geprägt ist.“<sup>219</sup>

Ab diesem Moment, als durch die Schiffsarchäologie die genaue Koggendefinition vorgegeben worden war, stand die Historie auf dem Kopf, denn nun wurde die historische Zeit in das schiffsarchäologische Konzept gepresst. Nicht das Spätmittelalter bezeichnete seine Schiffe nach eigener Zeit, Gusto und Bedarf, sondern an Hand von schiffsarchäologischen Kriterienvorgaben musste sich die Zeit quasi rechtfertigen, warum sie dieses oder jenes Wasserfahrzeug „Kogge“ nannte.

<sup>214</sup> Sean MCGRAIL, *Maritime Archaeology – Present and Future*, in: Sean MCGRAIL (Hrsg.), *Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography*, London 1984, S. 11–40, hier S. 13.

<sup>215</sup> WESKI, *The Ijsselmeer type* (wie Anm. 163), S. 366.

<sup>216</sup> [Anm. bei Weski: A. LUNS, *Kogge – Heerkogge. Twee uitlingen van een bouwtraditie*, in: R. REINDERS (Hrsg.), *Raakvlakken tussen scheepsarcheologie, maritime geschiedenis en schepsbouwkunde*, Lelystad 1987, S. 45–48, hier S. 46].

<sup>217</sup> [Anm. bei Weski: WOLF, *Tragfähigkeiten* (wie Anm. 65), S. 21].

<sup>218</sup> WESKI, *The Ijsselmeer type* (wie Anm. 163), S. 366.

<sup>219</sup> WESKI, *Anmerkungen* (wie Anm. 212), S. 146. Detlev Ellmers antwortete quasi gleichzeitig in derselben Veröffentlichung mit einem Beitrag: ELLMERS, *Koggensiegel* (wie Anm. 187), S. 160–164.

2002 greift Ellmers wieder das Thema der „Koggensiegel“ mit dem Versuch auf, das Lübecker Siegelschiff erneut als Kogge nachzuweisen.<sup>220</sup> Auch in diesem Beitrag wird von realistisch wiedergegebenen Schiffen ausgegangen und die Siegelschiffsdarstellung quasi als eine Bauzeichnung benutzt. Ellmers seinerseits hat im Gegenzug zur Kritik vor „oberflächlicher Betrachtung von Bildquellen“ gewarnt.<sup>221</sup> Die bildliche Darstellung wurde – so stellt sich das mir dar – von ihm solange „interpretiert“ und „überausgedeutet“, bis die Lübecker Siegelschiffe (*cogko siue liburna*) zum Bremer schiffsarchäologischen „Kogge-Archetyp“ passten. Es sei auf Christiane Villain-Gandossi verwiesen.<sup>222</sup> Es trifft auch auf mittelalterliche Siegelschiffe zu, was diese Autorin klarstellt: „Very rarely was the artist primarily concerned to depict a ship in precise technical detail, and his aims usually lay elsewhere.“<sup>223</sup> Siegelbilder betreffend, führt sie aus:

„There was an element of stylisation on seals, but fewer liberties were taken on the whole, particularly on the seals of towns and sea ports. Artists generally contented themselves with highlighting the main events and the aspects of seafaring which they considered to be the most interesting. At all events, the representational skills were always characterised by great accuracy.“<sup>224</sup>

Diese Genauigkeit war natürlich von den künstlerischen Möglichkeiten der Zeit, dem Zweck und Ziel der Darstellung und den persönlichen Ansichten des Künstlers bestimmt.

### Der Zweck von Siegelschiffen

Wozu gab es Siegel? Angebracht an einem Schriftstück bestand ihr Zweck darin, das Dokument zu beglaubigen und seine Echtheit zu bezeugen. „Das Siegel ist also ein Erkennungs- und Beglaubigungszeichen“ und als solches „eine Erscheinung des Rechtslebens“.<sup>225</sup> Dazu bedurfte es einer einmaligen, unverwechselbaren, typischen Formgebung und Ausgestaltung. Man darf dabei keineswegs realistische, wirklichkeitsgetreue Abbildungen erwarten. Porträtsiegel beabsichtigen kein echtes, individuelles Porträt. Städte identifizieren sich mit „Kombinationen von Tor, Turm,

<sup>220</sup> ELLMERS, Koggensiegel (wie Anm. 187), S. 160–164.

<sup>221</sup> Besprechung von WESKI, Fiktion oder Realität? (wie Anm. 204) und WESKI, The Ijsselmeer type (wie Anm. 163) durch Detlev ELLMERS, Hansische Rundschau, HGBll. 119 (2001), S. 234–235.

<sup>222</sup> Christiane VILLAIN-GANDOSSI, Illustrations of Ships: Iconography and Interpretation, in: Robert GARDINER (Hrsg.), Cogs, Caravels and Galleons. London 1994, S. 169–174.

<sup>223</sup> VILLAIN-GANDOSSI, Illustrations of Ships (wie Anm. 222), S. 169.

<sup>224</sup> VILLAIN-GANDOSSI, Illustrations of Ships (wie Anm. 222), S. 174.

<sup>225</sup> Ahasver VON BRANDT, Werkzeug des Historikers, Eine Einführung in die Historischen Hilfswissenschaften, 12. Aufl. Stuttgart 2003, S. 133.

Mauer u. ä.“, die nicht realistische Stadtlandschaft zeigen können und sollen.<sup>226</sup> Seestädten mit Bildern von großen Seeschiffen als ihrem Wahrzeichen geht es vorrangig um Unverwechselbarkeit ihrer Siegel und nicht um eine Schiffstypenschau. Ewe meint hingegen: „Wir haben gute Gründe anzunehmen, daß die mittelalterlichen Siegeltypare“ das Bestreben ausdrücken, „die Schiffe möglichst so abzubilden, wie sie sich den Zeitgenossen darboten.“<sup>227</sup> Diese „guten Gründe“ werden aber nur subjektiv vermutet. In Gegensatz zu Vogel<sup>228</sup> meint Ewe, dass man auf den Siegeln immer die modernsten und größten Schiffe darstellte. Für die Städte Amsterdam<sup>229</sup>, Southampton<sup>230</sup> und Stubbekøbing<sup>231</sup> stimmt das augenscheinlich nicht. Auch für Lübeck kann das nicht stimmen. Man wird kaum behaupten wollen, die Lübecker fuhren 1280 mit Schiffen wie auf dem Siegel dargestellt (Seitenruder, Tierköpfe, geschnitzten obersten Plankengang, abgerundete Steven) zur See<sup>232</sup>, während man in Stralsund einen sachlichen, großen Schiffstyp mit geraden Steven und Heckruder hatte.<sup>233</sup> Wer die Siegelschiffe aus ihrem Siegelzusammenhang reißt und sie als realistische, quasi bauplanmäßige Abbildungen bearbeitet, liegt methodisch falsch.

Ellmers argumentiert in seinem Diskussionsbeitrag von 2002 wie folgt: (1.) Das Bremer Schiff gleicht im Profil dem Stralsunder Siegelschiff. (2.) Das Stralsunder Schiff wird in einer Quelle Kogge genannt. (3.) Also kann auch das Bremer Schiff Kogge genannt werden. Soweit ist das völlig nachvollziehbar. Man kann das Bremer Schiff so allgemein, wie die Quellen große Schiffe ‚Koggen‘ oder ‚Liburnen‘ nannten und die so aussahen wie das Stralsunder oder das Lübecker Schiff oder das von La Rochelle, selbstverständlich ‚Kogge‘ nennen. Aber Ellmers schlussfolgert anders: (4.) Also sind dann „an dem 1380 untergegangenen Bremer Schiff ... die Details der Koggenkonstruktion gelesen und an einer Reihe anderer mittelalterlicher, Schiffswracks in gleicher Kombination wiedergefunden worden, so dass man diese dann auch als Koggen angesprochen hat.“<sup>234</sup> Und wenn ein Schiff „das Pech hatte“, nicht diese Details zu zeigen und

<sup>226</sup> V. BRANDT, *Werkzeug des Historikers* (wie Anm. 225), S. 147. Es gibt sogar eine Kombination von Bauwerk und Schiff. Auf den Siegeln von St. Bartholomäus/London sind Kirchen wie Fracht in Schiffe geladen (Herbert Ewe, *Schiffe auf Siegeln*, Berlin 1972, Nr. 226 und 227, S. 214–215).

<sup>227</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), S. 10.

<sup>228</sup> VOGEL, *Seeschifffahrt* (wie Anm. 2), S. 466.

<sup>229</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. 1–6, S. 102–104.

<sup>230</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. Nr. 179 und 180, S. 191.

<sup>231</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. 196–199, S. 199–201.

<sup>232</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. 148.

<sup>233</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 226), Nr. 191–194, S. 197–198.

<sup>234</sup> ELLMERS, *Koggensiegel* (wie Anm. 187), S. 160.

im Mittelalter trotzdem ‚Kogge‘ genannt worden ist, wie zum Beispiel das Siegelschiff von La Rochelle? Dann wird der Quellenverfasser und damit das Spätmittelalter von Ellmers zurechtgewiesen, dass der Rumpf aber „kein einziges Konstruktionsmerkmal aufweist, das für die oben behandelten Koggen typisch ist.“<sup>235</sup> Aber wir erinnern uns, man hat willkürlich die Merkmale des Bremer Wracks zu typischen Koggenmerkmalen schlechthin erklärt. Das, oder besser gesagt, die vier überlieferten Siegelschiffe von Stralsund<sup>236</sup> berechtigen nicht zu einer schiffsarchäologischen Typenfestlegung.

2009 beschreibt Förster zutreffend, was methodisch falsch gemacht worden ist:

„Das Dilemma besteht darin, dass für die Typisierung von Wrackfunden mit ihren technischen Details historisch überlieferte Schiffstypenbezeichnungen genutzt werden, die teilweise mit anderen Merkmalen in den Schriftquellen enthalten sind. Aufgrund der historisch überlieferten Merkmale ist davon auszugehen, dass der mittelalterliche Kaufmann, Schiffbauer oder Seemann sein Schiff nicht nach Nagelverbindungen, Art der Kalfaterung, Beschaffenheit der Unterwasserschiffes usw. klassifizierte, sondern sich dabei auf die Größe und das stark vereinfachte Aussehen beschränkte.“<sup>237</sup>

Nachdem seit fast zwei Jahrzehnten die Diskussion um genau diese Fragen kontrovers geführt worden ist und er selbst kurz vor diesem Zitat „eine scharfe Auseinandersetzung mit dem Koggenbegriff“ zwischen Crumlin-Pedersen und Weski anspricht,<sup>238</sup> ist es kontraproduktiv, den falschen Umgang mit Schiffstypenbezeichnungen als „Dilemma“ hinzustellen, als sei man irgendwie in eine missliche Lage geraten und als hätten sich die Beteiligten nicht auf der Basis ihrer Sichtweise und Grundhaltung reflektiert für ihr methodische Vorgehen entschieden. Es sei noch einmal betont:

Es geht nicht darum, ob um 1380 der Bremer Schiffsfund von den Zeitgenossen ‚Kogge‘ genannt worden ist. Das ist sogar sehr wahrscheinlich. Die Methodenkritik setzt an der Tatsache an, dass dieser höchst zufällige Schiffsfund zum Maß aller Koggen in Europa erhoben worden ist, weil das „ins Konzept passte“.

### Forschung und politische Interessen

Dass hinter dieser Art von Namensgebung für ein Schiffswrack eine Linie steckte, kann man einem Gutachten Ahasver von Brandts zum Bremer

<sup>235</sup> ELLMERS, Koggensiegel (wie Anm. 187), S. 163.

<sup>236</sup> EWE, Schiffe auf Siegeln (wie Anm. 226), Nr. 26–28 und Nr. 191–194, S. 197–198.

<sup>237</sup> FÖRSTER, Große Handelsschiffe (wie Anm. 139), S. 267.

<sup>238</sup> FÖRSTER, Große Handelsschiffe (wie Anm. 139), S. 266.

Fund aus dem Jahre 1968 entnehmen. Der Bremer Fund wurde ausschließlich als Kogge angesprochen und endlich hatte man einen scheinbar handfesten Beweis „for the most important technical instrument for the economic social and political rise of the Hanse and the individual large Hanse towns.“<sup>239</sup> Es wurde Zeit, dass man eine große Kogge fand, denn es kamen aus Schweden bereits kritische Stimmen, „that the famous kogge had in reality not nearly the size and importance which is claimed for it by German discoverers.“<sup>240</sup> Solche Zweifel an der Kogge bargen aber eine Gefahr für „the scientific acceptance of the dominance of Hanse trade and sea traffic in general“,<sup>241</sup> womit klar wurde, worum sich von Brandt Sorgen machte. Er sah die Arbeit an der „Bremer Kogge“ mit nationaler Einfärbung im Rahmen internationaler Wissenschaftskonkurrenz: „Such pioneer work, strongly recognized internationally, is very appropriate for putting Germany again in the front rank of this field, which up to now has been occupied almost entirely by foreign scientific research.“<sup>242</sup>

Man darf dabei nicht vergessen, dass es in diesen 60er Jahren des letzten Jahrhunderts um den Aufbau eines nationalen Schifffahrtsmuseums in der Bundesrepublik Deutschland gegangen ist.<sup>243</sup> Es spielten in diesem Kontext zwei bedenkliche Gesichtspunkte eine wichtige Rolle. Zum einen sah man sich in der Tradition des ehemaligen, wilhelminischen „Instituts für Meereskunde“, das, von Kaiser Wilhelm II. 1906 eröffnet, seemilitaristischen Zielsetzungen unterlag.<sup>244</sup> Zum anderen herrschte das von der Geschichtswissenschaft wesentlich mitverantwortende Bild der ‚maritimen Handelsgrößmacht Hanse‘ in der Öffentlichkeit vor, als deren Aushängeschild die große Hansekogge galt. Man musste wohl die Fahne in den Wind hängen, um die Gelder für das Museum genehmigt zu bekommen. Das bedeutete, einen Koggenfund von nationaler Bedeutung (gemäß der von Brandt’schen Ausrichtung) zu präsentieren, der als zentrales und würdiges Exponat eines nationalen Schifffahrtsmuseums propagiert werden konnte. Weskis Vermutung ist wohl leider zutreffend, dass man damals das Bremer Wrack „... vermutlich nicht geborgen hätte, wenn es nicht als Kogge bezeichnet worden wäre, ...“<sup>245</sup>

<sup>239</sup> Ahasver VON BRANDT, *The Bremer Kogge: An Appraisal concerning the Scientific Significance of the Discovery of the Bremer Kogge and Requirements for its Evaluation*, in: *The Mariner’s Mirror* 54, 1968, S. 19–21, hier S. 19.

<sup>240</sup> v. Brandt, *The Bremer Kogge* (wie Anm. 239), S. 20.

<sup>241</sup> v. Brandt, *The Bremer Kogge* (wie Anm. 239), S. 20.

<sup>242</sup> v. Brandt, *The Bremer Kogge* (wie Anm. 239), S. 21.

<sup>243</sup> Am 5. September 1975 öffnete das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven seine Tore, nachdem dort bereits seit 1971 die Forschungsarbeit lief.

<sup>244</sup> Siehe hierzu Paul HEINSIUS, *Ein Museum für Deutsche See- und Schifffahrtsgeschichte*, in: *Marine-Rundschau* 61 (Heft 5), 1964, S. 245–258, hier S. 247f.

<sup>245</sup> WESKI, *Wirklich eine Kogge?* (wie Anm. 5), S. 93.

## VII. Völkische Hansesicht und Umdeutung nach dem Weltkrieg

Es ist schon erstaunlich, mit welcher Vehemenz die Koggenfrage in den letzten Jahrzehnten von der Forschung diskutiert worden ist. Es ging dabei nach meiner Einschätzung im Kern nicht um die Klärung dieser oder jener fachlichen Frage. Wir haben es mit tiefgreifenden ideologischen Problemen zu tun. Die Diskussion um die Kogge ist gewissermaßen ein Kristallisationspunkt einer übergeordneten Grundsatzfrage nach der Ausrichtung und der Basis der Hanseforschung, wie bereits im Abschnitt über die „Hansekogge“ angeklungen ist.<sup>246</sup> Deshalb muss die Koggenfrage in einen größeren geschichtswissenschaftlichen Kontext eingeordnet werden.

### Nationalsozialistische Ausschlachtung der Hanse

Die Problematik reicht zurück in die Volkstumsforschung der 20er Jahre des letzten Jahrhunderts und die völkisch ausgerichtete Geschichtswissenschaft der NS-Zeit. Der Direktor des Hamburger Staatsarchivs und Professor Heinrich Reincke missbrauchte seinerzeit deutlich und ungeniert die Hansegeschichte für die Verbreitung nationalsozialistischen Gedankengutes. Seine Behandlung der Hansegeschichte ist gespickt mit Begriffen wie „Reichs- und Volkstreue“, „hansisches Wesen“ und „Kampf um den neuen Lebensraum im Osten“. Diese „große deutsche Ostkolonisation“ sei „die gewaltigste geschichtliche Leistung der Deutschen im Mittelalter“ gewesen, vollbracht von einer Allianz von Fernkaufleuten, deutschen Fürsten, deutschen Rittern und deutschen Bauern.<sup>247</sup> Die Neugründung Lübecks 1158 sei „gemeinsame Tat treibenden Bürgertums und lenkenden Fürstentums“ gewesen<sup>248</sup> und der Deutsche Orden habe später daran erinnert,

„daß rüstige Jünglinge aus den ersten Sippen Lübecks gemeinsam mit den Brüdern vom deutschen Hause als Vollstrecker göttlichen Willens Leib und Gut darangesetzt haben, daß die neue Pflanzung in Livland und Estland durch Mühen, Unkosten und Blut der Kaufleute zuerst durchgeführt und daß dieser Boden „durch das Blut Eurer Väter, Brüder, Söhne und Freunde wie ein erlesener Garten vielfältig benetzt worden ist“.“<sup>249</sup>

<sup>246</sup> Siehe Abschn. „Gab es eine „Hansekogge“?“, S. 41 ff., besonders S. 41 und S. 46f.

<sup>247</sup> Heinrich REINCKE, Hanse, in: Heinrich HUNKE (Hrsg.), Hanse. Downing Street und Deutschlands Lebensraum, 2. Aufl. Berlin 1942, S. 13–33, hier S. 17/18.

<sup>248</sup> REINCKE, Hanse (wie Anm. 247), S. 18.

<sup>249</sup> REINCKE, Hanse (wie Anm. 247), S. 19. Reincke bringt keinen Nachweis für dieses gesperrt und in Anführungszeichen gesetzte Zitat. Ich denke, dass er ein Schreiben von 1261 im Blick hatte, in dem *frater Georgius, vicemagister fratrum domus sancte Marie theutonorum in Lyuonia* Lübeck um Unterstützung bat (UBStL 1, Nr. 256 (S. 236)). Georg berichtete von Rückschlägen, von *adversitates, angustiae, pressuræ, instabilitates rerum* und großen Verlusten der Brüder und der übrigen Christen, *degentes in partibus lyunie*. Die



Der mittelalterlich-ständischen Klassengesellschaft wird eine Blut und Boden- Volksgemeinschaft untergeschoben, die absolut nichts mit spätmittelalterlicher Wirklichkeit, aber alles mit nationalsozialistisch-rassistischer, deutscher Ostaggression zu tun hatte.

In der Deutung der nationalsozialistischen Ausrichtung sei man „in den Nordostraum eingebrochen“, von Reincke 1940 dargestellt als eine Art „Blitzkrieg“, in dem die Kogge die meererobernde Waffe war: „Vor der Technik, Wirtschaftskraft und Macht der Deutschen brach in Kürze der ganze Bau der bisherigen skandinavisch-wendischen Handelsvormacht wie ein Kartenhaus zusammen. Wie der deutsche Pflug das Ostland, so hat das deutsche Schiff (die „Kogge“) die Ostsee erobert.“<sup>250</sup> Dieses Bild wurde im selben Sinne auch von Fritz Rörig benutzt:

„Wie sich auf dem Lande der Pflug des deutschen Bauern dem slawischen Pfluge überlegen erwies, so waren auch die von den Deutschen in die Ostsee überführten Schiffstypen aus der Nordsee mit ihrem größeren Laderaum und ihrer größeren Segelfestigkeit dem skandinavischen Schiff gegenüber für eine

---

Kuren seien vom Glauben abgefallen und verehrten wieder ihre eitlen Götzen (*ydola uana colant*). Man brauchte Entsatz und versprach Unterstützern (i. e. *militēs, honesti burgēnsi, famuli, servi*), die nur ein Pferd zu stellen hatten, und einfachen Bauern die Belehnung mit erheblichen Landflächen, wobei die ersten sechs Jahre abgabefrei und danach nur der Zehnte zu zahlen sein sollte. *Preterea significamus vobis*, schrieb der Ordensvizemeister, *quod nos ... proponimus nobis theutonicos allicere* (Lübeck sollte die Interessierten herbeischaffen), *quos uolumus infeodare in locis uacantibus, in quibus Curones apostate sunt occisi et alii profugi recesserunt, ...* Die Bedingung war also, dass dieses Land erst von ihren einheimischen Besitzern mit Tod und Vertreibung zu säubern war. Das war sozusagen der eigentliche „Deal“, um den es ging. Um die Lübecker zu überzeugen, wurde an alte Allianz erinnert: Ruft euch ins Gedächtnis zurück, war der rhetorische Ausruf Georgs, *quod fides catholica memoratis in partibus per labores vestros sepius est multipliciter auctmentata, et vestrorum patrum, fratrum, filiorum et amicorum multis sanguinibus, ut electus ortulus, multociens irrigata* („... dass der katholische Glauben hier gar oft durch eure Mühen verbreitet und auf viele Weise vermehrt und durch viel Blut eurer Väter, Brüder, Söhne und Freunde vielfach begossen worden ist, gleichsam einem geweihten Garten.“). – Der Historiker und Archivar Heinrich Reincke hat seinerzeit diese Quelle nur als Staffage benutzt, um – sich selbst berauschend – völkische Blut-und-Boden-Ideologie an den Mann zu bringen. Noch 1944 hat auch Rörig dasselbe Zitat, allerdings mit Jahreszahl und einem Hinweis auf den Vizemeister des Deutschen Ordens, im selben Sinne benutzt: Fritz RÖRIG, Die Hanse im europäischen Raum, in: Der Reichsführer-SS, SS-Hauptamt (Hrsg.), Germanische Gemeinsamkeit. Vorträge gehalten an der SS-Junkerschule Tölz, Posen 1944, S. 94–117, hier S. 106. Rörig argumentierte etwas weniger pathetisch, dafür aber kaltblütiger und gezielter. Mit der Konstruktion „jene hansische Großraumwirtschaft mit der ihr eigenen festen Ordnung“ (ebd., S. 114) verlieh er 1944 dem NS-Kriegsziel einer europäischen Großraumwirtschaft unter deutscher Führung historische Legitimation.

<sup>250</sup> REINCKE, Hanse (wie Anm. 247), S. 18. Wenn auch alles an dieser Darstellung historisch falsch ist, so passte sie auffällig zu der damals gerade abgelaufenen Phase des Hitlerschen Angriffskrieges. Für eine genauere Beschäftigung mit Heinrich Reincke gehört die entsprechende Abhandlung von Joist Grolle gewissermaßen zur „Pflichtlektüre“: Joist GROLLE, Hamburg und seine Historiker, Hamburg 1997, darin: „Von der Verfügbarkeit des Historikers Heinrich Reincke in der NS-Zeit“, S. 123–149.

geregelte Handelsfahrt geeigneter. Das gilt namentlich für den großen Schiffstyp, den Koggen.“<sup>251</sup>

Zu den wissenschaftlichen Propagandisten des „Völkischen“ und einer Blut-und-Boden-Ideologie gehörte also auch Fritz Rörig. Er sah in der Hanse „eine Wirtschaftsgemeinschaft“, „die zurückgeht auf das gemeinsame Band des Blutes, mehr noch, die selbst erst durch das Planen und Ausführen blutsverwandter Menschen entstanden ist,“ dass im „Bund der Städte von der deutschen Hanse jenes innerste Gemeinschaftsgefühl, wie es nur die Bande des Blutes ergeben,“ wirksam war.<sup>252</sup> Das politisch-ideologische Konstrukt Rörig'scher Provenienz unterfüttert erkennbar nationalsozialistische Wirtschaftspläne einer europäischen Großraumwirtschaft unter deutscher Führung, durch eine, von Blutsbanden getragene, und damit rassereine, dem Mittelalter entnommenen Großbürgerhanse.<sup>253</sup>

Eckhard Müller-Mertens versucht, die Prinzipienfestigkeit seines akademischen Lehrers herauszustellen, wenn er schreibt:

„Rörig jedoch, dies möchte ich nachdrücklich zur Geltung bringen, vollzog im Dritten Reich keine entsprechende konzeptionelle Wende. Er stellte das Volkstum nicht erst seit Mitte der dreißiger Jahre heraus bzw. trat nicht erst von da an mit einer völkisch-nationalen Intention hervor.“<sup>254</sup>

Das taten auch die Nationalsozialisten nicht. Bei allen Unterschieden zwischen einem vor allem die akademische Elite und den bürgerlichen Weimarer Staat verachtenden Hitler und national-konservativen Universitätskreisen, die sich in den 20er Jahren – wie Rörig<sup>255</sup> – mit den herrschenden

<sup>251</sup> Fritz RÖRIG, Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum, in: Paul KAEGBEIN (Hrsg.), Fritz Rörig, Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, 2. Aufl. Wien/Köln/Graz 1971, S. 542–603, hier S. 549.

<sup>252</sup> Fritz RÖRIG, Die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung (Vortrag vom internationalen Historikertag in Oslo vom August 1928), in: HZ 139, 1929, S. 242–251, hier S. 246.

<sup>253</sup> Zu den hansischen Ursprüngen im 12. Jahrhundert führt Rörig aus: „In Westfalen und Niedersachsen reihen sich die Städte wie Soest und Dortmund, Münster und Braunschweig, Hildesheim und Bremen würdig an [an Köln; RP] Die führende und alles in Bewegung setzende Schicht dieser Städte [sic!] war der wagende Kaufmann, auch auf politischem Gebiet.“ (RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249), S. 95).

<sup>254</sup> Eckhard MÜLLER-MERTENS, Die Hanse in europäischer Sicht. Zu den konzeptionellen Neuansätzen der Nachkriegszeit und zu Rörigs Konzept, in: Eckhard MÜLLER-MERTENS/Heidlore BÖCKER (Hrsg.), Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie, Hanseische Studien XIV, Trier 2003, S. 19–43, hier S. 26.

<sup>255</sup> Zwei Universitätsreden Rörigs von 1928 und 1929 zeigen seinen politischen Standort in deutsch-nationaler Reichstreue („Unter allen Umständen das Reich!“ das ist doch das Gemeinsame aller ernstzunehmenden politischen Strebungen nach 1918“ (Fritz RÖRIG, Bürger-tum und Staat in der älteren deutschen Geschichte. Rede zur Reichsgründungsfeier, gehalten an der Christian-Albrechts-Universität am 18. Januar 1928, Kiel 1928, S. 6)) mit Bekenntnis zur Verfassung von Weimar, unter der es möglich war, „uns innerhalb von 10 Jahren in einem Maße zu erholen, wie wir es damals nicht erhoffen durften.“ (Fritz RÖRIG, Vom Werden

Verfassungsverhältnissen, vorerst<sup>256</sup> abgefunden zu haben schienen, muss jedoch eines klargestellt werden: Ideologisch stand man sich auf dem rechten Spektrum bezüglich Volkstumsgeschichte und der völkischen Wissenschaft immer sehr nahe. Die „völkisch-nationale Intention“, die Volks- und Kulturbodenforschung waren untrennbar mit den deutschen Gebietsverlusten gemäß des Versailler Vertrages und den sich daraus ergebenden Revisionismusbestrebungen verbunden und gewann durch diese Quelle Antrieb und weitere Verbreitung.<sup>257</sup>

Die völkische Ideologie war keine Erfindung Hitlers, seiner Bewegung, von deutsch-nationalen Nachkriegskreisen bzw. von jungen Nachkriegsforschern. Unabhängig von der Hitler'schen programmatischen Ausarbeitung der nationalsozialistischen Variante in „Mein Kampf“ in den Jahren 1924/25 existierten solche Vorstellungen wie „Recht des Stärkeren“, „Germanisierung“, „Kampf um Lebensraum“, „Rassenreinheit“, „deutscher Drang nach Osten“ oder „Volksgemeinschaft“ gepaart mit Antisemitismus und Antislawismus auch schon vorher im Kaiserreich. Volkstumsideologie und -politik waren schon im Vorkriegsdeutschland vor allem im Alldeutschen Verband (1891 bis 1939) zu finden.<sup>258</sup> Angesichts völkischer Seelenverwandtschaft ist es daher nicht verwunderlich, dass Volkstumshistoriker nach 1933 sehr schnell den Machthabern im „Dritten Reich“ direkt zur Verfügung standen.

Es will mir nicht einleuchten, dass Müller-Mertens diese Dinge im Zusammenhang mit Rörigs wissenschaftlicher Ausrichtung nicht hinterfragt. Seine Zusammenfassungen datieren von 2003.<sup>259</sup> Die Dissertation von

---

Deutscher Staatlichkeit. Rede zur zehnjährigen Verfassungsfeier, gehalten an der Christian-Albrechts-Universität am 24. Juli 1929, Kiel 1929. S. 24).

<sup>256</sup> Karen Schönwälder kennzeichnet die Jahre vor 1933 so: „Nur wenige Universitätshistoriker hatten sich vor 1933 für Hitler und die NSDAP eingesetzt ... Mehrheitlich setzten die Historiker wohl noch 1932 ihre Hoffnungen auf Hindenburg. Auch seine Wiederwahl als Reichspräsident im Sommer 1932 sollte die Abkehr von Demokratie und Parlamentarismus unterstreichen und ein Zeichen setzen für die Wiederherstellung der verlorenen deutschen Machtposition in Europa“ (Karen SCHÖNWÄLDER, „Lehrmeisterin der Völker und der Jugend“. Historiker als politische Kommentatoren, 1933 bis 1945, in: Peter SCHÖTLER (Hrsg.), *Geschichtsschreibung als Legitimationswissenschaft 1918–1945*, Frankfurt/Main 1997, S. 128–165, hier S. 129).

<sup>257</sup> „Die völkische Bewegung war mit ihren Verästelungen in akademischen Vereinen, in Männerbünden, in Freikorps und in der Jugendbewegung, aber auch in deutschnationalen Kreisen im Zuge der Abwehrkämpfe gegen die Versailler Nachkriegsordnung als eine die Parteien übergreifende Bewegung historisch wirksam.“ (Ingo HAAR/Michael FAHLBUSCH (Hrsg.), *Handbuch der völkischen Wissenschaften. Personen – Institutionen – Forschungsprogramme – Stiftungen*, München 2008, S. 7/8 (Vorwort der Herausgeber)).

<sup>258</sup> Unverzichtbar für diese Fragen ist die Arbeit von Ingo HAAR, *Historiker im Nationalsozialismus. Deutsche Geschichtswissenschaft und der „Volkskampf“ im Osten*, 2. Aufl. Göttingen 2002.

<sup>259</sup> MÜLLER-MERTENS, *Europäische Sicht* (wie Anm. 254), passim.

Ingo Haar beispielsweise erschien 2002 schon in zweiter Auflage.<sup>260</sup> Entscheidende Weichen für „genauerer Hinschauen“ wurden auf dem 42. Frankfurter Historikertag 1998 gestellt und wichtige Beiträge veröffentlicht.<sup>261</sup> Schon vor 2003 erschienen eine Reihe von Veröffentlichungen, welche die NS-Geschichtsschreibung hinterfragten.<sup>262</sup> Müller-Mertens ist einer tieferen, kritischen Auseinandersetzung mit Rörig ausgewichen.

### Rörigs „Fundamentalsatz“ vom Ganzen ohne Teile

Es will mir ebenfalls nicht einleuchten, dass ein Mann wie er, der Jahrzehnte lang u. a. marxistische Philosophie vertrat, die Rörig'sche philosophisch-idealistische Verklärung „wertfrei“ referiert, wonach bei der Hanse „es der Geist ist, der sich den Körper schafft“<sup>263</sup> bzw. „das Ganze früher da war als die Teile“.<sup>264</sup>

Dieser angebliche „Fundamentalsatz“ Rörigs<sup>265</sup> unterstellte eine „schöpferischen Idee“.<sup>266</sup> Die frühen Ostseestädter, jene „geistigen Träger dieses Planens und Wirkens“, hätten den Ostseeraum planmäßig bearbeitet.<sup>267</sup> Die Hanse stellt sich bei Rörig gewissermaßen als Materialisierung einer Hegelschen Idee „an sich“ dar. Träger und Werkzeug dieser Idee war für Rörig offenbar eine besondere Sorte von „Übermenschen“, die den entscheidenden Unterschied zu den übrigen historischen Akteuren ausmachte im Hinblick auf „Gesinnung“, „geistige Haltung“,<sup>268</sup> „starke seelische und geistige Kräfte: echter wagender Unternehmergeist“,<sup>269</sup> „starke Individuen“<sup>270</sup> mit „schaffendem Geist in übersprudelnder Kraftentfaltung“<sup>271</sup>.

<sup>260</sup> HAAR, Historiker (wie Anm. 258).

<sup>261</sup> Winfried SCHULZE/Otto Gerhard OEXLE (Hrsg.), Deutsche Historiker im Nationalsozialismus, 2. Aufl. Frankfurt/Main 2000.

<sup>262</sup> Z. B. Peter SCHÖTTLER (Hrsg.), Geschichtsschreibung als Legitimationswissenschaft 1918–1945, Frankfurt/Main 1997; Doris KAUFMANN (Hrsg.), Geschichte der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft im Nationalsozialismus. Bestandsaufnahme und Perspektiven der Forschung, Göttingen 2000; Jan PISKORSKI/Jörg HACKMANN/Rudolf JAWORSKI (Hrsg.), Deutsche Ostforschung und polnische Westforschung im Spannungsfeld von Wissenschaft und Politik: Disziplinen im Vergleich. Osnabrück 2002, oder Rüdiger VOM BRUCH/Brigitte KADERAS (Hrsg.), Wissenschaften und Wissenschaftspolitik. Bestandsaufnahmen zu Formationen, Brüchen und Kontinuitäten im Deutschland des 20. Jahrhunderts, Stuttgart 2002.

<sup>263</sup> RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 251.

<sup>264</sup> RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 243 und 246.

<sup>265</sup> Wie der Rörig'sche Slogan von Müller-Mertens gekennzeichnet wird: MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 25.

<sup>266</sup> RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 243.

<sup>267</sup> RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 244/245.

<sup>268</sup> RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 243.

<sup>269</sup> RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 246.

<sup>270</sup> RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 248.

<sup>271</sup> RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (wie Anm. 252), S. 250.

Rörigs Diktum unterstellte einen strategischen Plan (das „Ganze“). Diese Strategie beinhaltete ein wirtschaftspolitisches Programm: „wirtschaftliche Beherrschung der Ostsee durch den deutschen Kaufmann“.<sup>272</sup> Die Basis war „blutsmäßige Verbundenheit der führenden Schichten“, „eine völkische Gemeinsamkeit auch der unteren Schichten“<sup>273</sup> und die Gotländische Genossenschaft als dem, das Programm quasi holographisch beinhaltenden, Nukleus der Hanse, als „die grundsätzlich tiefste umfassende Einheit aller hansischen Geschichte gleich am Anfang.“<sup>274</sup> „Eine Wirtschaftsgemeinschaft, geschaffen durch das Planen und Handeln blutsverwandter Menschen: das ist die Gemeinschaft der Deutschen vom gotländischen Ufer ...“<sup>275</sup> Aus diesem deutlich ideologisch fabulierten „Ursprungsganzen“ wurde laut Rörig dann die wirtschaftliche, hansische Einheit Nordeuropas geschaffen: „im Westen das hochentwickelte Industriegebiet, im Osten das Kolonialland des damaligen Europa, das nordwestliche Russland mit seinem Überschuss an Rohstoffen.“<sup>276</sup> Eine Seite weiter, nachdem er also europäisches Kolonialland im Osten ausgemacht hat, lobt Rörig Lübeck dafür, „daß für das weite Ostseebecken bis nach Reval hinaus die Gefahr eines dänischen Imperialismus beseitigt wurde.“<sup>277</sup>

Die hier deutlich werdende Gesinnung war aggressiv und gefährlich und missbrauchte die Hanse. Das wurde von Ernst Hering wie folgt auf den Punkt gebracht: „Die welterobernde Macht und kulturelle Kraft deutscher Seefahrer und deutschen Bauern- und Wikingertums erfüllt im Raum der Nord- und Ostsee seine europäische Sendung.“<sup>278</sup> Das war nicht nur eine pathetische Deklamation, sondern ein wohlüberlegter Baustein nationalsozialistischer Zielsetzung. „Wir [die Nationalsozialisten; RP] setzen dort an, wo man vor sechs Jahrhunderten endete. Wir stoppen den ewigen Germanenzug nach dem Süden und Westen Europas und weisen den Blick nach dem Land im Osten“, schrieb Hitler 1925<sup>279</sup> und meinte damit also das 14. Jahrhundert, meinte die „Kolonisation der Ostmark“,<sup>280</sup> die jedoch für ihn nur historische Durchgangsstation war.

---

<sup>272</sup> Fritz RÖRIG, Die europäische Stadt und die Kultur des Bürgertums im Mittelalter, (hrsg. von Luise Rörig), 2. Aufl. Göttingen 1955, S. 19/20.

<sup>273</sup> RÖRIG, Die europäische Stadt (wie Anm. 272), S. 20.

<sup>274</sup> RÖRIG, Entstehung der Hanse (wie Anm. 251), S. 586.

<sup>275</sup> RÖRIG, Die europäische Stadt (wie Anm. 272), S. 20.

<sup>276</sup> RÖRIG, Die europäische Stadt (wie Anm. 272), S. 20.

<sup>277</sup> RÖRIG, Die europäische Stadt (wie Anm. 272), S. 22.

<sup>278</sup> Ernst HERING, Die deutsche Hanse, Leipzig 1940, S. 8/9.

<sup>279</sup> Adolf HITLER, Mein Kampf (2 Bde. in einem Bd.), 17. Aufl. München 1933, S. 742.

<sup>280</sup> HITLER, Mein Kampf (wie Anm. 279), S. 733.

„Wollte man in Europa Grund und Boden, dann konnte dies im großen und ganzen nur auf Kosten Russlands geschehen, dann mußte sich das neue Reich wieder auf der Straße der einstigen Ordensritter im Marsch setzen, um mit dem deutschen Schwert dem deutschen Pflug die Scholle, der Nation aber das tägliche Brot zu geben.“<sup>281</sup>

Das Rörig'sche „Ganze“ bekommt in diesem Zusammenhang eine andere, über das Mittelalter weit hinausweisende Dimension. Geschichtlich sahen die völkischen Lebensraumeroberer in der deutschen spätmittelalterlichen Ostexpansion, in der „Kolonisierung“ des Baltikums nur einen Zwischenschritt. Sie wurde als die historische Vorstufe zu einem viel weiter gehenden „Germanenzug nach Osten“ angesehen. In der Gegenwart vollende sich die Geschichte mit kriegerischer Eroberung des russischen Grund und Bodens. Die blut- und rassereine deutsche Kaufmannschaft mit ihrer Hanse war schon im Spätmittelalter das Werkzeug der entsprechenden historischen Vorsehung gewesen. Die „schöpferische Idee vom Ganzen, das vor den Teilen war“, wurde ein passendes, spätmittelalterliches Puzzleteil in einem größeren, sehr gefährlichen nationalsozialistischen „Ganzen“.<sup>282</sup>

<sup>281</sup> HITLER, Mein Kampf (wie Anm. 279), S. 154.

<sup>282</sup> Auch Rolf Hammel-Kiesow kritisiert den Rörig'schen „Fundamentalsatz“. Er weist darauf hin, dass Rörig den Weg zu einem besseren Verständnis der Bedeutung der regionalen Verbände innerhalb der Hanse versperrte: „Das bedeutungsschwere Diktum Fritz Rörigs vom Ganzen, das eher da gewesen sei als die Teile, hat die hansische Geschichtsforschung auf diesem Gebiet über Jahrzehnte in einer Position verharren lassen, die die Regionen mehr als hansische Teilräume sah denn als partikulare, eigenständige Verbände, deren regionale oder einzelstädtische Interessen älter und den spezifisch hansischen eigentlich durchweg übergeordnet waren.“ (Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Hanse, 4. Aufl. München 2008, S. 15). Er kritisiert weiterhin den Historiker Rörig, „der zugunsten des Führerprinzips einen gewaltigen methodischen Rückschritt von bereits erreichten strukturgeschichtlichen Ansätzen vollzogen hatte.“ (ebd., S. 19). Das ist alles zweifellos richtig, betrifft aber angesichts der aufgezeigten ideologisch-gesellschaftlichen Implikationen und der Stoßrichtung Rörig'scher Hansesicht zunächst Nebenaspekte. Erst auf der Basis eines ideologiekritischen Befundes über die Lehren Rörigs ist es möglich, von ihm in Szene gesetzte Verfassungsfragen und wissenschaftsmethodische Probleme in ihrer Relevanz zu erfassen und angemessen auf Rörig zu reagieren. Ein Hinweis auf das Führerprinzip reicht an dieser Stelle nicht aus. Der Ausdruck „bedeutungsschweres Diktum“ ist missverständlich, weil er an eine große, inhaltliche Tiefe denken lässt. Das aber wäre für den Rörig'schen Spruch zu viel der Ehre und ist von Rolf Hammel-Kiesow auch so nicht intendiert. – Auch Birgit Noodt kommentiert das Diktum Rörigs (Birgit NOODT, Fritz Rörig (1882–1952): Lübeck, Hanse und Volksgeschichte, in: ZVLGA 87, 2007, S. 155–180, hier S. 173), wobei sie allerdings nicht mit diesem in Beziehung stehende Aspekte problematisiert, sondern meiner Meinung nach sachlich falsch reagiert. Sie sieht in dem von Rörig als „schöpferische Idee“ beschönigten Dogma „das Ganze war früher da als die Teile“ einen „ganzheitlichen Ansatz“ für seine „organische Wirtschaftsauffassung“. Ein ganzheitlicher Ansatz wäre eine Sicht, die berücksichtigt, dass aus dem Zusammenspiel einzelner Teile ein Ganzes eigener Qualität hervorgeht und dieses Ganze wiederum jedem Teil seine übergeordnete Bedeutung zuweist. Um so etwas geht es aber bei Rörig nicht. Bei ihm geht es um ein Ganzes ohne Teile, um die reine Idee, um spirituelle Setzung – also um Glauben. Den Bezug, den Birgit Noodt zu einem Wissenschaftsansatz der Psychologie („das

Im Übrigen macht der Rörig'sche Ansatz vom ideellen, geplanten Ganzen und den späteren Teilen auch aus mediävistischer Sicht keinen Sinn. Historisch konnte es ein solches „Ganzes“ im 12. oder 13. Jahrhundert in den in sich zerrissenen und sich untereinander befehdenden, von irgendwelchen nationalen Ideen oder Zusammenhängen noch weit entfernten mitteldeutsch- bzw. mittelniederdeutschsprachigen Landen nicht geben.

Im August 1928 fand in Oslo der 6. Internationale Historikerkongress statt, auf dem 950 Teilnehmer aus 38 Ländern noch offen miteinander tagen konnten.<sup>283</sup> Die bedeutendsten Historiker der Zeit, ein Henri Pirenne, Alfons Dopsch, Marc Bloch, Lucien Febvre oder Oskar Halecki, diskutierten kollegial und doch kontrovers die geschichtswissenschaftlichen Grundfragen. Rörig mutete der internationalen Forscherwelt auf dem Kongress seinen Vortrag über „die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung“ zu.<sup>284</sup> Der Osloer Vortrag Fritz Rörigs war nach meiner Einschätzung ein Tiefpunkt deutscher Hanseforschung in Zeiten, als man noch offen sprechen konnte. Er gab aus freien Stücken seine chauvinistische Hanseideologie zum Besten und machte den niederdeutschen Kaufmann über seinen „Fundamentalsatz“ zu einem völkischen Übermenschen mit ostwärtigen Herrschaftsansprüchen<sup>285</sup>

### Rörigs Engagement im NS-Staat

Im „Dritten Reich“ war Rörig nicht nur Hochschullehrer, sondern Wissenschaftsmanager eines gleichgeschalteten, kontrollierten und zensierten Wissenschaftsbetriebs. 1936 wurde er in den Vorstand der Nord- und Ostdeutschen Forschungsgemeinschaft als verantwortlicher Sektionsleiter Ostsee berufen.<sup>286</sup> Rörig war als einer der sogenannten Gebietsführer für

---

Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile“) herstellt, geht am Thema „Rörig“ vorbei. Inwieweit außerdem Rörigs Auffassung von völkischer Großraumwirtschaft auf Blut- und Boden-Basis „organisch“ gewesen sei, entzieht sich meinem Verständnis.

<sup>283</sup> Karl-Dietrich ERDMANN, *Die Ökumene der Historiker. Geschichte der Internationalen Historikerkongresse und des Comité International des Sciences Historiques*, Göttingen 1987, S. 163–189.

<sup>284</sup> RÖRIG, *Die geistigen Grundlagen* (wie Anm. 252). Siehe Analyse S. 74f.

<sup>285</sup> Siehe S. 74.

<sup>286</sup> Die Nordostdeutsche Forschungsgemeinschaft wurde Ende 1933 im Zusammenhang der Neuordnung Ostforschung durch den damals führenden, politisch agierenden Historiker Albert Brackmann auf den Weg gebracht. „Brackmann betonte die neue Ausrichtung der Forschung im Sinne der Ostpolitik Adolf Hitlers.“ (Thomas SCHÖBEL, *Albert Brackmann und die Publikationsstelle Berlin-Dahlem*, in: Jessica HOFFMANN et al. (Hrsg.), *Dahlemer Erinnerungsorte*, Berlin 2007, S. 229–243, hier S. 232). Das von der NOFG bearbeitete Territorium weitete sich auf den gesamten Ostseeraum aus und in diesem Zuge erfolgte 1936 die Namenangleichung in Nord- und Ostdeutsche Forschungsgemeinschaft (ebd., S. 233). „Die in der Forschungsgemeinschaft inkorporierten Mitglieder sollten nach außen hin den An-

die Kontrolle des wissenschaftlichen Betriebs in seiner Region zuständig.<sup>287</sup> Über die innere Verfassung dieser Einrichtung lässt sich festhalten: „Praxis, Paradigmenbildung und Personalführung entsprachen in Form, Ausführung und Programm der NS-Herrschaftspraxis. Deshalb ist die NOFG unmittelbar mit der Gewaltgeschichte des Nationalsozialismus verbunden.“<sup>288</sup> Gleiches gilt für Rörigs Tätigkeit als Mitherausgeber der Zeitschrift „Jomsburg“, die 1937, also in der Phase der engeren Kriegsvorbereitungen gegen Polen, erschien und zu deren Ausrichtung festgestellt wird: „So wurden etwaige Expansionspläne mit einer kulturellen Überlegenheit des deutschen Volkes gerechtfertigt ... Deutsche Ordnung stand gegen polnische Destruktion, germanischer Fleiß gegen slawische Lethargie, mitteleuropäische Kultur gegen östliche Barbaren.“<sup>289</sup> „Die Aggressivität gegenüber Polen führte schnell zum Verbot der Zeitschrift in Polen. Dort war sie ein Symbol deutschen Expansionsdrangs.“<sup>290</sup>

---

schein erwecken, als agierten sie völlig unabhängig voneinander. Auf diese Weise sollte vor allem dem Ausland eine freie Wissenschaftslandschaft vorgetäuscht werden. Tatsächlich herrschte nach innen ein autoritäres Regime. Alle Historiker wurden penibel kontrolliert: sie hatte selbst Sorge zu tragen, daß keine Forschungsergebnisse veröffentlicht würden, die dem Tenor der NS-Ostpolitik widersprachen.“ (Ingo HAAR, Nord- und Ostdeutsche Forschungsgemeinschaft, in: Ingo HAAR und Michael FAHLBUSCH (Hrsg.), Handbuch der völkischen Wissenschaften. Personen – Institutionen – Forschungsprogramme – Stiftungen, München 2008, S. 432–443, hier S. 437). Die Forschungen unter dem Dach der NOFG hatten als Primärziele, „sowohl die Dominanz der deutschen Kultur in den Versailler Abtrennungsgeländen in Ostmitteleuropa darzulegen als auch politikfähige Datengrundlagen von Minderheitenverhältnissen in Ostmitteleuropa zu erstellen.“ (ebd., S. 432). Die Forschungsgemeinschaft insgesamt überwachte rund 200 Gelehrte mit rund 400 Projekten (HAAR, Historiker (wie Anm. 258), S. 368). Ernst zu nehmen ist auch ein Hinweis Ingo Haars über Vorgänge Ende 1934: „Auf Initiative von Brackmann integrierte die Forschungsgemeinschaft weitere Bündnispartner. Sowohl der „Hansische Geschichtsverein“, der untrennbar mit dem Namen Dietrich Schäfer verbunden war, als auch die „Leipziger Schule“, die Karl Lamprecht begründet hatte, wurden geräuschlos in den Forschungsverbund der völkischen Wissenschaft eingebunden.“ (ebd., S. 265 und Anm. 47). Haar bezieht sich als Nachweis auf ein Schreiben (Preußisches Geheimes Staatsarchiv in Berlin-Dahlem, Nachlass Brackmann) des Vorstandes des Hansischen Geschichtsvereins an das Reichsministerium des Inneren vom 15.12.1934. Helmut Stubbe da Luz beschäftigt sich genauer mit den Interna des Hansischen Geschichtsvereins und dessen personellen Überschneidungen mit dem NS-Staat: Helmut STUBBE DA LUZ, „Die Arbeit in der gewohnten Form fortgesetzt“? Der Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, die Bremer Historische Gesellschaft und der Hansische Geschichtsverein in der NS-Zeit, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte 141/142, 2005/2006, S. 289–345, hier S. 330–341 („III. Der Hansische Geschichtsverein (HGV)“).

<sup>287</sup> HAAR, Historiker (wie Anm. 258), S. 302 und Anm. 169.

<sup>288</sup> HAAR, NOFG (wie Anm. 286), S. 433.

<sup>289</sup> Jörg WÖLLHAF, Jomsburg – Völker und Staaten im Osten und Norden Europas, in: Ingo HAAR und Michael FAHLBUSCH (Hrsg.), Handbuch der völkischen Wissenschaften. Personen – Institutionen – Forschungsprogramme – Stiftungen, München 2008, S. 307–312, hier S. 310.

<sup>290</sup> WÖLLHAF, Jomsburg (wie Anm. 289), S. 309.



Schließlich soll noch Rörigs Engagement<sup>291</sup> als Schulungsexperte an der SS-Junkerschule Tölz hervorgehoben werden.<sup>292</sup> Um die weltanschauliche Erziehung der „germanischen Junker“, der SS-Führungsanwärter, zu gewährleisten, erachtete es die oberste SS-Führung als notwendig, namhafte Wissenschaftler zu Vorträgen in der SS-Kaderschmiede in Tölz einzusetzen, da die eigenen Lehrer für „WS“ (Schuljargon für Weltanschauung) nicht versiert genug waren. Die Vortragsreihe stand unter den Leitgedanken „germanische Gemeinsamkeit“, „gemeinsame Aufgaben im Osten“ und „geistige Einheit des Germanentums“.<sup>293</sup> Diesen Indoktrinierungszielen diente Rörig mit seinem Part über die Hanse.<sup>294</sup> Neben seinem erneuten mystischen Gerede vom „Ganzen ohne Teile“<sup>295</sup> rückte er verstärkt das NS-Kriegsziel in den Mittelpunkt, das angegeben wurde als „ein starkes, geeintes Europa unter Führung des Reiches“.<sup>296</sup> Rörig spannte den großen historischen Bogen:

„Seit der Einbruch des Westens 1940 überwunden wurde, oder, wie im Falle Holland und Flandern, der germanische Westen sich wieder einfügt in eine von der Mitte Europas getragene Ordnung hat sich um die Lande um Schelde, Maas und Niederrhein ihre europäische Festlandsbasis wieder zu ihrer Ausdehnung in hansischer Zeit erweitert: bis nach Riga, Reval, Dorpat, Prag und Krakau. Der Sund aber, das Schicksalsgewässer der Hanse und die Verbindung der europäischen Mitte mit dem Norden, steht zum erstenmal seit Jahrhunderten wieder unter deutscher Kontrolle. So kehren auch hier die Dinge wieder in ihre natürliche Schwergewichtslage zurück.“<sup>297</sup>

<sup>291</sup> Im Zusammenhang dieses Artikels muss von der Betrachtung weiterer Ämter Fritz Rörigs abgesehen werden. Er gehörte auch dem Wissenschaftlichen Beirat der Gesellschaft für europäische Wirtschaftsplanung und Großraumwirtschaft e. V. an. Die GeWG wurde 1939 durch den Leiter der Abteilung Außenhandel im Außenpolitischen Amt der NSDAP Werner Daitz ins Leben gerufen (STUBBE DA LUZ, VLGA, HGB und HGV in der NS-Zeit (wie Anm. 286), S. 306, 338). Rörig war ferner in „der „Abteilung Hansische Geschichte“ im vor allem gegen England gerichteten Reichsinstitut für Seegeltungsforschung unter der Leitung des Überseehistorikers Egmont Zechlin“ aktiv (ebd., S. 338).

<sup>292</sup> Zu dieser Schule: Richard SCHULZE-KOSSENS, Militärischer Führernachwuchs der Waffen-SS. Die Junkerschulen, Osnabrück 1982. Dieses Buch bietet viele Einblicke und Informationen. Vor allem aber ist es Studienobjekt, in welchem Geist und auf welche Weise entsprechende Kreise auch nach Jahrzehnten noch versuchen, die Totenkopf-Kämpfer des NS-Regimes als kritisch-soldatische (ebd., S. 81–87) und abendländische Kulturmenschen (ebd. S. 23) zu verklären. Der Verfasser des Buches von 1982 war der letzte kommandierende Schulleiter dieser Institution und ist 1982 noch stolz darauf, dass er die, noch Ende März 1945 aus seinen „Junker“-Schülern aufgestellte Endkampfdivision nicht, wie es Hitler wollte, unter dem Namen Division „Junker-Schule“, sondern als Division „Nibelungen“ in den Untergang führte (ebd., S. 158).

<sup>293</sup> Der Reichsführer-SS, SS-Hauptamt (Hrsg.), Germanische Gemeinsamkeit. Vorträge gehalten an der SS-Junkerschule Tölz, Posen 1944, Vorwort, S. 5–6.

<sup>294</sup> RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249), S. 94–117.

<sup>295</sup> RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249), S. 104.

<sup>296</sup> Reichsführer-SS (Hrsg.), Germanische Gemeinsamkeit (wie Anm. 293), S. 6 (Vorwort).

<sup>297</sup> RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249), S. 116/117.

Von der Maas bis an die Memel und noch weiter, deutsch wie zu Hansezeiten; Hitlerdeutschland als Vollstrecker eines hansischen Vermächtnisses, – das war die Essenz der SS-Schulung des Hanseforschers Fritz Rörig.

Direkt nachdem die Wehrmacht Polen überfallen hatte, geschah Folgendes: „Am 11. Oktober 1939 verschickte die Publikationsstelle im Geheimen Preußischen Staatsarchiv in Berlin-Dahlem eine Denkschrift zur „Eindeutschung Posens und Westpreußens“. Darin empfahlen die Historiker Herrmann Aubin und Albert Brackmann, Theodor Schieder, Werner Trillmich und Ludwig Petry sowie der Volkskundler Walter Kuhn die sofortige „Umsiedlung von zunächst 2,9 Millionen Polen und Juden, die bis dahin in den ehemaligen preußischen Gebieten in Westpolen gelebt hatten.“ Es wurde vorgeschlagen, „eine „geschlossen siedelnde, alle Schichten umfassende deutsche Bevölkerung mit einer gesunden sozialen Ordnung“ anzusetzen. Diese deutschen Siedler sollten sich „kraft eigener Initiative auf den kleinen und kleinsten Fronten des völkischen Kampfes mit dem Polentum“ bewähren. ... Die Regionen rund um Danzig und Bromberg, Kattowitz und Posen wurden als alter deutscher „Volksboden“ betrachtet, den es zu restaurieren galt. Dieser „Lebensraum“ sollte durch eine staatlich gelenkte Siedlungs- und Bevölkerungspolitik neu erschlossen werden.“<sup>298</sup> Es ist offensichtlich, dass die Hansetheorie in ihrer völkischen Rörig-Ausarbeitung den geistigen Boden für solche politisch-praktischen Expertenvorschläge bereiten half. Rörig gehörte zu genau diesen „Denkschriftkreisen“ der NOFG. Auch wenn er wohl nicht zur ersten Garde der NS-Historikeraktivisten zu zählen ist, so zeigt sich in den bisher angesprochenen Zusammenhängen für mich deutlich eine Mittäterschaft Fritz Rörigs an den nationalsozialistischen Verbrechen.<sup>299</sup>

<sup>298</sup> HAAR, Historiker (wie Anm. 258), S. 11; Quellennachweise bei Haar in Fußnoten. Mehr zu dieser Denkschrift in: Götz ALY, Theodor Schieder, Werner Conze oder Die Vorstufe der physischen Vernichtung, in: Winfried SCHULZE/Otto Gerhard OEXLE (Hrsg.), Deutsche Historiker im Nationalsozialismus, 2. Aufl. Frankfurt/Main 2000, S. 163–182.

<sup>299</sup> Wilhelm Koppe, der in den 60er Jahren seinerseits mein akademischer Lehrer war, bescheinigte 1953 Rörig „einen glühend demokratischen Geist stark sozialkritischer Richtung“, und „daß allein heiße Vaterlandsliebe ihn sich bei der Einschätzung der politischen Kräfte seiner Zeit bisweilen hat täuschen lassen.“ „... in die Geschichte aber hat er Gegenwart niemals hineinprojiziert.“ (Wilhelm KOPPE, Fritz Rörig und sein Werk, in: Ahasver VON BRANDT/Wilhelm KOPPE (Hrsg.), Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Rörig, Lübeck 1953, S. 9–24, hier S. 17). Derjenige also, der „niemals Gegenwart in die Geschichte hineinprojiziert hat“, schrieb z. B. 1942: „Das Feuer des Krieges wird diese Wucherungen hinwegbrennen. Auch hier kehren die Dinge [die deutsch-nordischen Kulturbeziehungen; RP] in ihre ursprüngliche, natürliche Lage zurück.“ (Fritz RÖRIG, Deutsch-nordische Wirtschafts- und Kulturbeziehungen im Wandel europäischer Geschichte, in: Gesellschaft für europäische Wirtschaftsplanung und Großraumwirtschaft e. V. (Hrsg.), Nationale Wirtschaftsordnung und Großraumwirtschaft, Dresden 1942, S. 199–212, hier S. 212). Diese Wucherungen seien laut Rörig „westliche Doktrinen“ (ebd.),

Wie klingt, in diesem Licht betrachtet, folgendes Zitat Rörigs von 1947, also drei Jahre, nachdem Himmler seinen Vortrag an der SS-Schule veröffentlicht hatte: „Allzu furchtbar hat sich der Mißbrauch, der vom Hitlerregime mit einer großen, einmaligen Leistung des deutschen Mittelalters, der Ostkolonisation, getrieben worden ist, gerächt.“<sup>300</sup> Als hätte er nie etwas mit dem „Hitlerregime“ und der Instrumentalisierung der Hanse zu tun gehabt.<sup>301</sup> Für die heutige Hanseforschung ist es wesentlich, endlich diese ererbten programmatischen Kontinuitäten, diese tiefsitzenden Traditionslinien zu überwinden, um voranzukommen.

### Umdeutung statt Neubewertung

Die Hanseforschung hat sich in den Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg von solchem haarsträubenden Chauvinismus in kritischer Aufarbeitung nur bedingt befreit. Die Forschergeneration um Ahasver von Brandt (\* 1909; † 1977) hatte das Schicksal, sowohl im „Dritten Reich“ als auch in der aufstrebenden Bundesrepublik Deutschland zu wirken, was ihr eine große historische Verantwortung aufbürdete, der sie nur mangelhaft genügte. Auszunehmen ist von dieser Kritik lediglich Heinrich Sproemberg, zumindest was sein persönliches Schicksal angeht.<sup>302</sup>

---

„westliches Schrifttum der Aufklärungszeit“, „eine extrem individualistische, von zersetzender Kritik an den Gemeinschaftsformen erfüllte nordische Literatur des 19. Jahrhunderts“ (ebd., S. 208) und solche Wucherungen seien Heinrich Heine und „der Jude Georg Brandes“ (ebd.). Koppe schrieb bestenfalls aus falsch verstandener Pietät, wahrscheinlich aber aus alter Kumpanei, bei der eine Weste die andere weiß wusch. Schon im November 1933 hatte sich Koppe gegenüber Rörig schwärmerisch als aktiver Nationalsozialist in die Brust geworfen (Archiv der Hansestadt Lübeck, Nachlass Fritz Rörig, II. C. 70 (Wilhelm Koppe 7.11.1933), Nachweis bei NOODT, Rörig (wie Anm. 282), S. 178 und Anm. 100).

<sup>300</sup> Fritz RÖRIG, Stand und Aufgaben der Hansischen Geschichtsforschung, in: HGbll. 69, 1950, S. 1–13, hier S. 11; Vortrag von 1947 (Hinweis zum Jahr: MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 23).

<sup>301</sup> Dieses Vorgehen Rörigs wird auch durch folgende Information beleuchtet. Im Rahmen eines Interviewprojektes gab die Historikerin und emeritierte Professorin Helga Grebing (Jg. 1930) zu ihren ersten Studiensemestern ab Wintersemester 1947/48 Folgendes zu Protokoll: „Die ersten drei Semester blieb ich an der Humboldt-Universität. Immerhin lehrten dort Fritz Hartung, der einen großen Ruf hatte, und auch der Mediävist Fritz Rörig, der sich zu Anfang jeder Vorlesung dafür entschuldigte, daß er mal Nazi gewesen war.“ (Rüdiger HOHLS/Torsten JARAUSCH (Hrsg.), Versäumte Fragen. Deutsche Historiker im Schatten des Nationalsozialismus, München 2000. Interview Helga GREBING, S. 144–162, hier S. 148/149). Es kann und soll hier nicht weiter bewertet werden, was ein solches, eher unangenehmes, öffentliches *mea culpa* wert war, das nicht mit einer selbstkritischen, inhaltlichen Infragestellung des eigenen Wirkens verbunden wurde. Die existenziellen Zwänge und psychischen Dispositionen der beteiligten Historiker haben unterschiedlichste Überlebens- und Wendestrategien hervorgebracht.

<sup>302</sup> MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 31–35. Heinrich Sproemberg hatte sich gewissermaßen immer den „Geist von Oslo“ (siehe S. 55) bewahrt. Er bemühte

Nachdem Müller-Mertens in seinem Grundsatzreferat drei Neuansätze der Hanseforschung in der Nachkriegszeit dargestellt hat (von Brandt, Sproemberg und Schildhauer), stellt er fest, sie gründeten sich „allesamt auf die ökonomisch-soziale Substanz der Lehren von Fritz Rörig. Als Leitfigur der Hanseforschung von der Mitte der zwanziger Jahre bis zu seinem Tode 1952 wirkte Rörig fundamental weiter.“<sup>303</sup> Ich möchte das zeitlich ausweiten, denn Rörig wirkt bis heute weiter. Die geschichtswissenschaftliche Demarkationslinie zwischen einem umfassenden, integrativen Geschichtsbild des Spätmittelalters und einem völkisch verzerrten und dann ökonomisch-unternehmerisch umgedeuteten Hansebild liegt in der Überwindung dessen, was Eckhard Müller-Mertens Rörigs „ökonomisch-soziales Massiv“ nennt.

„In das Zentrum seines Geschichtsbildes rückte Rörig den Fernhändler, der Großkaufmann und Unternehmer war, wie die großen Fernhandelsströme. Er setzte eine mittelalterliche Weltwirtschaft ins Bild, deren Seele und Träger Fernhändler waren, Städte, deren Lebensnerv der Fernhandel bildete, für deren Gründung und Entwicklung die Fernhändler und kaufmännische Unternehmerkonsortien standen.“<sup>304</sup>

In den Nachkriegsjahrzehnten fand also eine Umdeutung der Hansegeschichte statt, die den Kern traditionsgeschwängelter, nationaler Hanseinschätzung nicht preisgab, sondern weiterhin an der technischen und kulturellen Überlegenheit der Deutschen festhielt. Dieses konnte gelingen, weil Rörig die Kogge dem Pflug zur Seite gestellt hatte. Er und die NS-Hanseforschung ergänzten damit die bäuerisch-romantische Blut-und-Boden-Anschauungen des deutschen Chauvinismus um ein überlegenes, blutreines, deutsch-kaufmännisches Hansebürgertum. So wurde es ihm und seinen Schülern möglich, die völkische und rassistische Sicht auf die mittelalterliche, adlig-klerikale Welt abzustreifen und überlegenes Deutschtum in Form eines allen überlegenen, unternehmerischen, hansischen Großkaufmanns in die neue Nachkriegszeit als „ökonomisch-soziales Massiv“ mitzunehmen.<sup>305</sup>

---

sich, die Hanse aus möglichst vielen Perspektiven zu betrachten und sie dabei als Teil europäischer Geschichte zu erfassen. Sproembergs Haltung war frei von Nationalismus. Er hat beachtenswerte Impulse für heutige Bemühungen um eine europäische Sichtweise der Hanse gegeben: Heinrich SPROEMBERG, Die Hanse in europäischer Sicht, in: *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles* 50, 1961, S. 221–224.

<sup>303</sup> MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 42.

<sup>304</sup> MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 25.

<sup>305</sup> Rörig setzt schon 1947 genau an dieser Stelle an: „Auch das haben wir in den vergangenen anderthalb Jahrzehnten erlebt, als die Hansen Wikinger oder Bauern, nur nicht Bürger niederdeutscher Städte sein sollten. Unser Hansischer Geschichtsverein darf sich mit Genugtuung daran erinnern, daß aus seinen Reihen heraus auch in dieser verhängnisvollen Zeit das wahre Wesen der Hanse herausgestellt und solcher Irrwahn eingedämmt oder auch überwun-

In der Nachfolge Rörigs stehen für diese Richtung zwei gewichtige Arbeiten. Zum einen der Grundsatzartikel Ahasver von Brandts von 1963 über „die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation“<sup>306</sup> und die Abhandlung von Detlev Ellmers über die Entstehung der Hanse aus dem Jahre 1985.<sup>307</sup>

Das „Blut-und-Boden-Völkische“, war verschwunden, – und mit ihm auch die feudalstaatlichen Mächte des Mittelalters unter Einschluss der aggressiv-expansionistischen Kirchenorganisation. Bei von Brandt gibt es in besagtem Artikel das Mittelalter nicht mehr. Die völlige Ausklammerung von Feudalismus, hierarchischer Adelherrschaft, agrarischem Europa und eines in der Masse sozial noch niederrangigen, rauen, sich vorstastenden Kaufmannsstandes ergab das verzerrte Bild einer ausgeprägten Überschätzung des noch in Fahrtenhansen selbst reisenden Kaufmanns. Das Wesen der sogenannten Ostkolonisation, dieser angebliche „Vorgang der Eingliederung des Ostseeraumes in das frühhansische Wirtschaftssystem“<sup>308</sup> wurde „multikausal“ verschleiert. Es gab nun gegenüber dem „Lebensraumgetöse“ moderater klingende Gründe der Ostkolonisation, deren euphemistische Formulierungen aber die aggressiven Eroberungen zu verschleiern geeignet waren: kirchlich-religiöse („den Heiden die christliche Heilsbotschaft zu bringen“), bevölkerungsgeschichtlich-soziale („der Drang, neues Siedlungsgebiet für eine unaufhaltsam wachsende Bevölkerung zu gewinnen“ und „der Trieb, der zunehmenden Verschlechterung sozialer und rechtlicher Verhältnisse in Westeuropa und Altdeutschland zu entgehen“) und wirtschaftliche („der Wunsch, unmittelbar, statt durch die Vermittlung skandinavischer und slawischer Völker, an die reichen Rohstoffgebiete des Nordens und Ostens heranzukommen“).<sup>309</sup>

Von der Reincke-Rörig'schen „Pflug-Kogge-Argumentation“<sup>310</sup> fiel der Pflug weg. Er wurde durch kaufmännische Überlegenheit ersetzt. Die feudalstaatlichen Eroberungen im baltischen und slawischen Osten, diese angeblich „gewaltigste geschichtliche Leistung der Deutschen im Mittelal-

---

den worden ist.“ (RÖRIG, Stand und Aufgaben (wie Anm. 300), S. 1). Wir haben oben bei der Behandlung des „Diktums“ gesehen, welches „wahre „Wesen“ er herausgestellt hatte, wie er selber gerade einmal vier Jahre vorher Propagandist des „Irrwahns“ an der SS-Schule gewesen ist und dass er als Gebietsführer in der NOFG diese „verhängnisvolle Zeit“ absicherte und mit vorantrieb.

<sup>306</sup> Ahasver VON BRANDT, Die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation – Entstehung, Daseinsformen, Aufgaben, in: Leo BRANDT (Hrsg.), Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West, Köln / Oplanden 1963, S. 9–37.

<sup>307</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2).

<sup>308</sup> V. BRANDT, Wirtschaftsorganisation (wie Anm. 306), S. 22.

<sup>309</sup> V. BRANDT, Wirtschaftsorganisation (wie Anm. 306), S. 13 [Sperrungen durch RP].

<sup>310</sup> Siehe oben Anm. 251.

ter“<sup>311</sup> wurde in eine vor allem friedliche, mit überlegener Technik, überlegener Organisation und überlegener Leistungsfähigkeit durchgeführte „Einverleibung in das Abendland“ umgedeutet. Von Brandt schreibt:

„Die historische Größe des Vorganges – von einer solchen wird man sprechen dürfen – muß doch wohl darin gesehen werden, daß hier bürgerlich-kaufmännische Initiative wesentlich daran mitgewirkt hat, das ganze nord-östliche Viertel Europas fest und dauerhaft an das damalige „Abendland“ anzuknüpfen, in seinen Sozial, Glaubens- und Wirtschaftsformen. Das geschah auf einer sehr nüchternen und sehr tragfähigen Grundlage: auf der des Handels und der Produktionsförderung. Dabei ist zweierlei maßgebend: Einerseits die überlegene Technik – wir erinnern an die Schiffe und an die städtischen Siedlungs- und Bauformen – und die überlegene kaufmännische Organisation und Leistungsfähigkeit des kontinentalen Bürgers.“<sup>312</sup>

Der Zeitzeuge Heinrich von Lettland vermittelt, meist ungewollt, in seiner in diesem Zusammenhang unverzichtbaren Chronik<sup>313</sup> ein ganz anderes,

<sup>311</sup> Siehe S. 70.

<sup>312</sup> V. BRANDT, Wirtschaftsorganisation (wie Anm. 306), S. 19.

<sup>313</sup> Paul Heinsius war der letzte, der 1956 die Chronik Heinrichs von Lettland verarbeitete. Seither ist die Quelle – ich meine zu Unrecht – aus dem Blick der Schiffs- und Hanseforschung geraten (mit der Ausnahme des Artikels von Kristin Ilves (siehe Anm. 34, S. 6)). Als ein Beispiel mag ein Beitrag von Hoffmann dienen (Erich HOFFMANN, Die Anfänge des deutschen Handels im Ostseeraum, in: Norbert ANGERMANN (Hrsg.), Die Hanse und der deutsche Osten, Lüneburg 1990, S. 5–22; hier S. 16, Anm. 74), der als einzige Textstelle bei Heinrich jene erwähnenswert findet, an der er von den frühen friedlichen Handelskontakten an der Düna berichtet (Quellentext siehe oben Anm. 14). Dass gerade die Behandlung dieser Quelle wie ein Spiegel der Zeiten wirkt, zeigt sich auch darin, wie sie von Paul Johansen 1941 in einem Artikel über die Hanse in Livland bearbeitet wurde: Paul JOHANSEN, Die Bedeutung der Hanse für Livland, in: HGBll. 65/66, 1940/1941, S. 1–55. Es kann an dieser Stelle nur exemplarisch gezeigt werden, wie Johansen mit der Quelle zur Überhöhung des Kaufmanns im Rörig'schen Sinne umging. Die durchgehende Tendenz ist, den Kaufmann als die regelnde Kraft und das historisch bestimmende Element hinzustellen: (a) „Schon beim Bericht über Meinhard, den Apostel der Liven,“ schreibt Johansen, „bleibt es offen, ob eigene Initiative oder Berufung durch deutsche Kaufleute den Priester nach Livland kommen ließ.“ (ebd., S. 5) Sein Nachweis in der Fußnote: „*Meynardus ... cum comitatu mercatorum Lyvoniam venit.*“ (ebd., Anm. 3. Das ausführlichere Quellenzitat siehe oben Anm. 14). Was Johansen mit „...“ weglässt lautet: ... *simpliciter pro Christo et predicandi tantum causa* .... Es liegt nicht der kleinste Hinweis auf irgendeine „Berufung durch deutsche Kaufleute“ vor. (b) In der Quelle ist von freundschaftlichen Beziehungen zwischen deutschen Kaufleuten und den Liven die Rede. Diese Liven aber waren dem russischen Herrscher von Polozk tributpflichtig, also von ihm unterworfen worden (siehe hierzu die Bemerkung Heinrichs HvL XVI,2 (S. 150/152); Text: S. 59 und Anm. 317). Was den Polozker Russen dazu bewog, Meinhard mit Geschenken zu bedenken und ihn bei den Liven missionieren zu lassen (*Accepta itaque licencia perfatus sacerdos a rege Woldemaro de Ploceke, cui Lyvones adhuc pagani tributa solvebant, simul et ab eo muneribus receptis, audacter divinum opus aggreditur, Lyvonibus predicando et ecclesiam in villa Ykescola construendo.* (HvL I,3 (S. 4<sub>6,9</sub>); „Nachdem also der genannte Priester vom Fürsten Vladimir von Polozk, dem die bis dahin noch heidnischen Liven Tribut zahlten, die Erlaubnis und von ihm zugleich Geschenke erhalten hatte, ging er mutig an sein göttliches Werk, indem er den Liven predigte und in dem Dorf Üxküll eine Kirche baute.“)), kann verschiedene Gründe gehabt haben, u. a. den, die

mittelalterlich-brutaleres Historienbild der Vorgänge dieser Ostkolonisation. Unter dem Missionskreuz, unter dem Deckmantel der Glaubensverbreitung wurden die baltischen und finn-ugrischen Stämme und Völker in wechselhaftem Kampf von westlichen Feudalmächten unterworfen und einverleibt: militärisch, organisatorisch und ideologisch. Auch wenn in Livland und Estland die Hauptstreitmacht vom norddeutschen Klerus und Adel gestellt wurde, so mischte sich der Dänenkönig zusammen mit dem Erzbischof von Lund 1206 und dann wieder 1219 kriegerisch ein, um sich eigene Eroberungen in Estland zu sichern.<sup>314</sup> Eine der wichtigsten Aufgaben des Bischofs von Riga war die jährliche Rückreise nach Deutschland, um dort „Pilger“ für einen in der Regel einjährigen Eroberungs- und Sicherungseinsatz zu rekrutieren. In der Zeit von 1198 bis 1226, für die Heinrich von Lettland durchgehend berichtet, hebt er in 18 Jahren namentlich 12 hohe Kleriker und 26 hohe weltliche Adlige hervor. Diese „pilgerten“ zusammen mit *multis peregrinis und clericis et fratribus* nach Osten, und *alii nobiles quam plures, milites et clerici cum omni populo, qui se omnes periculis maris committentes in Lyvones devenerunt*.<sup>315</sup> Sie

---

Liven ruhig zu halten. Spätere Ausführungen Heinrichs zeigen, wie schnell und taktisch sich die Verhältnisse zwischen Russen, Liven und Deutschen ändern konnten (1203: HvL VII,4 (S. 28<sub>24-32</sub>); 1206: HvL X,1 (S. 44<sub>27ff</sub>); 1206: HvL 10,12–13 (S. 5/59)). Laut Johansen waren es „sicherlich“ die Kaufleute, die Meinhard Erlaubnis zum Missionieren vom Fürsten von Polotzk vermittelten (ebd., S. 6) und unterstellt damit nicht erwiesene Kaufmannskontakte nach dem weißrussischen Polotzk. (c) „In der Stunde höchster Not“, schreibt Johansen weiter, „versprechen sie ihm [die Kaufleute dem Meinhard; RP], ein Kreuzfahrerheer zusammenzubringen.“ (JOHANSEN, Hanse und Livland (wie oben), S. 6). Die Quelle erzählt nichts über ein Kreuzfahrerheer zusammenbringende Kaufleute. Es heißt: ... *et mercatorum consilio simulque futuri exercitus fiducia accepta cum Lyvonibus revertitur. Promiserant enim aliqui de Theutonicis et quidam de Danis et de Normannis et de singulis populis exercitum se, si opus foret, adducturos*. (HvL I,3 (S. 46–9) „... und weil die Kaufleute ihm dazu geraten haben und er zugleich begründete Hoffnung auf die bevorstehende Ankunft eines Heeres hat, kehrt er mit den Liven zurück. Es hatten nämlich einige der Deutschen und welche von den Dänen und den Norwegern und den einzelnen Völkern versprochen, ein Heer heranzuführen, wenn das Werk in Gefahr wäre.“) Aus *aliqui de Theutonicis et quidam de Danis et de Normannis et de singulis populis* machte Johansen 1941 Kaufleute. Für den Fall, dass Heinrichs Schilderungen nicht in die gewünschte Richtung auslegbar waren, zog Johansen die Glaubwürdigkeit des Chronisten prophylaktisch in Zweifel, weil der „Lettenpriester Heinrich“ eh nur „dem großen Bischof Albert ein unvergängliches Denkmal setzen wollte“ und für ihn „die Kaufleute nichts anderes als getreue Gefolgsleute des Bischofs, die stets nur seinen Befehlen gehorchen“, waren (JOHANSEN, Hanse und Livland (wie oben), S. 5). Auf diese Weise kann man wohl jede Chronik des Mittelalters aushebeln. – Die Beispiele illustrieren, wie genau man hinschauen muss. Von Propaganda à la Reincke (siehe S. 70f.) bis zu kleineren Verdrehungen, die in der Menge wirken, war alles auf eine Größenverzerrung der frühen Kaufleute hin angelegt.

<sup>314</sup> HvL X,13 und XXIII,2.

<sup>315</sup> HvL XIII,1 (S. 96<sub>16-18</sub>); 1209: ... und „so viele andere edle Männer, Ritter und Geistliche mit allem Volk, die sich trauten, den Gefahren der See zu begegnen, sind nach Livland gekommen.“

alle standen unter der Führung des rigischen Bischofs Albert. Es wird bei der Lektüre der Chronik Heinrichs von Lettland für die Jahre 1200 bis 1226 schnell mehr als deutlich, dass ohne diesen jährlichen Entsatz im Osten Kirche und deutscher Adel innerhalb kürzester Zeit im Baltikum von den einheimischen Stämmen und Völkerschaften aufgerieben und vertrieben worden wären.

Unter Führung der Kirche und des christlichen Adels ging man dabei besonders aggressiv, ja fanatisch zu Werke, wie man aus einem Vergleich Heinrichs von Lettland mit dem Vorgehen der orthodoxen Russen herauslesen kann: „Es ist nämlich die Gewohnheit der russischen Herrscher, dass sie, wenn sie ein heidnisches Volk besiegt haben, es nicht dem christlichen Glauben unterwerfen, sondern es zur Entrichtung von Tribut und Geld unterjochen.“<sup>316</sup> Die Glaubenskrieger der römischen Kirche vollzogen beides, materielle und religiöse Unterwerfung.

### VIII. Keine *coniuratio* auf Lübecker Schiffssiegeln

Detlev Ellmers arbeitete auf der von Brandt'schen Plattform, präziserte und korrigierte sie aber in einigen wesentlichen Fragen. Er widersprach der von der Forschung bis dahin behaupteten Originalität der Gotländischen Genossenschaft als „Urzelle der Hanse“ und als „Grundmuster han-sischer Selbstverwaltung“,<sup>317</sup> also inhaltlich dem Rörig'schen Diktum. Entgegen der chauvinistischen „Pflug-Kogge-Argumentation“ stellte er heraus: „Aber die seit der Gründung Lübecks von dort absegelnden Koggen waren in der Ostsee weder neu noch revolutionär noch den skandinavischen Schiffen überlegen.“<sup>318</sup> Ausgrabungen hätten gezeigt, „daß skandinavische Schiffe den Koggen zur Hansezeit an Größe, Seetüchtigkeit und Segeleigenschaften keineswegs nachstanden, eher war zur fraglichen Zeit um 1160 das Gegenteil der Fall.“<sup>319</sup> Er befand sich in Übereinstimmung mit der skandinavischen Schiffsarchäologie.<sup>320</sup> Diese Einschätzung wurde später von Englert konkretisiert, der zu dem Ergebnis gelangt: „This examination of the evidence for large cargo vessels in Danish waters AD 1000–1250 indicates that large cargo vessels were built and operated professionally in Denmark in the 11th and 12th centuries, most likely owned

<sup>316</sup> HvL XVI,2 (S. 150/152); 1212: *Est enim consuetudo regum Rhuthenorum, ut quamcumque gentem expugnauerint, non fidei christiane subicere, sed ad solvendum sibi tributum et pecuniam subiugare.*

<sup>317</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 6–8.

<sup>318</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 8.

<sup>319</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 8/9.

<sup>320</sup> CRUMLIN-PEDERSEN, Ship Types and Sizes (wie Anm. 139), S. 74–80.



by potent members of the Danish society.“<sup>321</sup> Auch angelsächsische Kielschiffe behaupteten sich im Handel neben der Kogge bis ins 14. Jahrhundert.<sup>322</sup> Um die Entstehung hansischer Handelshegemonie in der Ostsee konkreter zu fassen, stellte Ellmers folgende Frage: „Weshalb traten plötzlich nach der Gründung Lübecks die reinen „Landratten“ aus dem westfälischen Binnenland in großer Zahl und in entscheidenden Positionen dort auf, wohin sie nur zu Schiff gelangen konnten?“<sup>323</sup>

### Westfalen im Osten

Im ersten Angang bieten sich nur zwei mögliche Antworten an, gegeben von Detlev Ellmers selber und von Carsten Jahnke. Jahnke sieht dieses plötzliche Auftauchen der Binnenländer nicht, sondern geht von einer schrittweisen Integration der deutschen binnenländisch-lübischen Kaufleute in das bestehende Handelssystem der Ostsee aus; sprich, die das frühe Handelsnetzwerk bildenden Slawen, Balten, Russen, Gutnen, Schweden, etc. nahmen die deutschen Kaufleute zuerst auf ihren Schiffen mit. Jahnke führt aus:

„In der Anfangszeit des lübischen Handels bestand für sie [die frühen lübischen Kaufleute; RP] kaum eine Möglichkeit, ihre Handelswaren mit eigenen Schiffen aus dem Lübecker Hafen herauszubringen, ganz allein aus der Tatsache heraus, dass die binnenländischen Kaufleute diese nicht besaßen. Der frühe Handel war damit nur durch Integration in das bestehende System möglich. Diese Lage sollte sich erst am Ende des 12. Jahrhunderts durch einen verstärkten Schiffbau in Lübeck ändern“.<sup>324</sup>

### Die in den Westen und auf spezielle herzogliche Einladung nach Lübeck

<sup>321</sup> Anton ENGLERT, *Large cargo vessels in Danish waters, AD 1000–1250*, Diss. Kiel, 2001, S. 145.

<sup>322</sup> ELLMERS/SCHNALL, *Schiffsbau und Schiffstypen* (wie Anm. 139), S. 357. Umso seltsamer mutet es an, wenn Ellmers/Schnall zugleich ganz andere, eigentlich von ihnen überwundene Töne anschlagen: „Deshalb wurde noch vor 1200 bei allen künftigen Koggen konsequent das Heckruder eingeführt. Dieses war der erste wichtige Schritt zur Herausbildung des allen anderen Ländern überlegenen abendländischen Schiffes des Spätmittelalters [sic].“ (ebd., S. 359). Diesen seltsamen Satz muss man genauer lesen. „Abendländisch“ umfasst die gesamte westliche, christliche Welt. Die Kogge war also das spätmittelalterliche Schiff der gesamten westlichen Hemisphäre. Aber mehr noch, es war (den Schiffen von) „allen anderen Ländern überlegen“. Welchen Ländern? Und welches war dann das eine Land, das den anderen überlegen war? Man ahnt es schon! In ähnlicher Weise hatte schon Heinsius – ganz auf der Linie Rörigs – in den 50er Jahren die Koggen überbewertet, als er schrieb: „Die Schiffe der hansischen Frühzeit waren eine der wesentlichen Voraussetzungen des hansischen Aufstiegs und der späteren hansischen Überlegenheit zur See. Sie waren eines der wichtigsten Mittel, mit dem die Hansen im Laufe des 13. Jahrhunderts ihre überragende Stellung errangen.“ (HEINSIUS, *Das Schiff der Frühzeit* (wie Anm. 1), S. 246.

<sup>323</sup> ELLMERS, *Entstehung der Hanse* (wie Anm. 2), S. 11.

<sup>324</sup> JAHNKE, *Handelsstrukturen* (wie Anm. 6), S. 163.

Handel treibenden skandinavisch-schwedischen, gutnischen, slawischen und russischen Kaufleute und Schiffer<sup>325</sup> nahmen sie also – so Jahnke – auf ihren Schiffen mit. Dabei stellt sich allerdings die Frage: Warum sollten sie? Das *mare Balticum* war ihr Meer. Sie konnten nach Schleswig und dann auch nach Lübeck fahren und auf diesen Handelsplätzen gute Geschäfte mit dem Westen machen. Sie hatten keine Veranlassung, von sich aus Westfalen und Sachsen in ihre östliche Domäne mitzunehmen.

Eine zweite Möglichkeit besteht darin, dass deutsche, speziell lübische Schiffer und Kaufleute die Binnenländer mit auf Ostseehandelsfahrt nahmen, wie es Detlev Ellmers vertritt. Die Kogge und die Rolle Lübecks waren die zwei Kernpunkte, die Ellmers weiter ausführte und präzierte. Zu der Überzeichnung der Rolle der frühstädtischen, deutschen Ostseekaufleute gehört auch die Überbewertung der Stadt Lübeck als überragendes Zentrum einer friedlichen, kommerziellen Osterweiterung. Carsten Jahnke bringt 2008 den Mut auf, gegen dieses „allgemein akzeptierte und wirkungsmächtige Bild“ und den Konsens „aller großen Hanseforscher der letzten einhundert Jahre“ zu Felde zu ziehen; ein Bild und ein Konsens nach welchem Lübeck „dabei als Schlüssel zur „Hanseatisierung“ des Ostseeraumes gesehen“ wird.<sup>326</sup> Und weiter:

„Besonders kritisch wird der Konsens spätestens dann, wenn in den Grundannahmen implizit – und heute natürlich ungewollt – Vorstellungen von germanischer Überlegenheit mitschwingen. So stieß nach diesem Bild, überspitzt und sehr polemisch formuliert, 1158 der westfälisch-deutsche Kaufmann mit dem Koggen unter dem Arm von Lübeck aus sofort das Tor zum Ost-Westhandel auf, um mit seinem überlegenen Know-how die Konkurrenz von hinten aufzurollen und sofort die Herrschaft im Ostseeraum zu übernehmen.“<sup>327</sup>

Die beiden Standbeine der Nachkriegsforschung, die Kogge und die Stadt Lübeck, finden bei Ellmers ihre Symbiose in den Lübecker Stadtsiegeln. An Hand dieser Siegel macht Ellmers sowohl die Schiffsfrage als auch die Rolle Lübecks fest. Die Kogge war bereits tief im allgemeinen Bewusstsein als das Hanseschiff verankert. Da passte es überhaupt nicht, wenn die Siegelschiffe Lübecks so erkennbar anders aussehen als etwa die Kogge auf dem Stralsunder Siegel und dass man auch gut einen nordischen Schiffstyp in ihnen erkennen kann. Ellmers' Theorie zur Hanseentstehung beruht darauf, dass man in Haithabu und dann in Schleswig „über drei bis vier Jahrhunderte unverdrossen in guter friesischer Tradition Koggen baute“.<sup>328</sup> „Diese Kogge“, führt Ellmers weiter aus, „tauchte also nach Aus-

<sup>325</sup> Auch Anm. 82 und S. 36.

<sup>326</sup> JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 145.

<sup>327</sup> JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 146.

<sup>328</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 18.

weis der Lübecker Siegel auch im frühen Lübeck auf<sup>329</sup>. Das Leitmotiv im Hintergrund war immer noch die deutsche Eroberung der Ostsee, die nach von Brandt kommerziell und friedfertig, aber immer noch im Wirtschaftskampf und in Frontstellung zu den Skandinaviern und Slawen, Balten und Russen mit Hilfe der unschlagbaren Koggen erfolgt war. So erklärt sich die große Mühe, die Ellmers darauf verwendet, die Lübecker Siegelschiffe in das schiffsarchäologische Koggenkorsett zu pressen.<sup>330</sup>

Crumlin-Pedersen, unbelastet von der deutschen Theorievergangenheit, stellt 2003 kurz und bündig fest: „Obwohl die Stadt [Lübeck; RP] der Eckstein der hanseatischen Organisation in der Ostsee war, kann dieses Schiff kaum unter die Koggen gezählt werden – trotz mehrerer Versuche, das zu tun. Die charakteristischen Details, die auf diesem Schiff sichtbar sind, die gekurvten Steven und die Drachenköpfe, waren typisch für skandinavische Schiffe und stehen in klarem Gegensatz zu den Wiedergaben von Koggen.“<sup>331</sup>

Carsten Jahnke steigt 2008 auf diese „skandinavische Sichtweise“ ein. Während Ellmers bestimmte schiffbauliche Aspekte hervorhob, um eine Lübecker Siegelkogge nachzuweisen, kommt Jahnke vor allem an Hand der Schiffsform, von Verzierungen am oberen Plankengang und der Drachenköpfe an Bug und Heck zu dem Schluss, auf den Siegeln sei „ein Lastfahrzeug, welches in Skandinavien und dem Nord- und Westseeraum gebräuchlich war,“<sup>332</sup> abgebildet. Er will die Probleme u. a. „mit der Betonung des skandinavischen Schiffselementes“<sup>333</sup> angehen und sieht einen nordischen stýrimaðr an Bord des Lübecker Siegelschiffes.<sup>334</sup> Diese skandinavische Vereinnahmung des Siegels geht im Prinzip nicht anders vor als Ellmers. Man streitet sich darüber, welcher Schiffstyp wohl dargestellt wird. Ellmers übergeht die Liburnen und besteht auf einer Kogge im strengen, schiffsarchäologischen Sinne. Jahnke verwirft zu Recht diesen „Koggentypus“ für besagte Siegel, besteht aber auf einem Schiff der

<sup>329</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 19. Es handelt sich um drei Stadtsiegel Lübecks, die von Ewe auf um 1200 (ältester Beleg: 1226), um 1250 (ältester Beleg: 1256) und 1280 (ältester Beleg: 1281) datiert werden: EWE, Schiffe auf Siegeln (wie Anm. 226), S. 38, 40, Nr. 91,92,93 S. 147/148. Georg Fink datiert die Siegel nur jahresscharf: Das älteste Siegel von 1226, das zweite von 1256 und das dritte Schiffssiegel von 1280: Georg FINK, Die Lübecker Stadtsiegel, in: ZVLGA 35, 1955, S. 14–33, hier S. 15,17 und 18. In seinem Artikel von 2008 zu den Lübecker Schiffssiegeln verwendet Jahnke Siegelzeichnungen aus dem Archiv der Hansestadt Lübeck, C. J. MILDE: Siegelzeichnungen 1/1–1/3 (JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), Abb. 1, S. 16; Abb. 2, S. 17; Abb. 3, S. 18; Fotonachweis S. 24).

<sup>330</sup> Siehe auch oben Kogge-Liburne-Beispiel Nr. 3, S. 32 und Anm. 182.

<sup>331</sup> CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge (wie Anm. 208), S. 260.

<sup>332</sup> JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 20.

<sup>333</sup> JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 21.

<sup>334</sup> JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 21/22.

skandinavischen Tradition. Nun ist das seinerseits nicht quellenkonform, denn das erwähnte Schreiben des Lübecker Ratsnotars Magister Gerhard spricht nun einmal von *cogko sive liburna*,<sup>335</sup> – zwar 100 Jahre nach dem ersten Schiffsiegel, aber doch noch zeitnah – und nach Heinrich von Lettland führen vor allem Koggen in wichtiger Mission von Lübeck aus nach Osten.<sup>336</sup> Wahrscheinlich – und so erklärt sich das konkurrierende Interpretationsdurcheinander – sollte gar kein spezieller Schiffstyp, sondern nur ein großes Seeschiff dargestellt werden – ein *navis magna*, das man eben zu jener Zeit Kogge oder Liburne nannte und das unterschiedlich aussehen konnte.

### Nur einer schwört

Kommen wir nun zu diesen Siegeln. Sie zeigen zwei Personen: Eine stehend im Vorderteil des Schiffes, die sich nach achtern wendet und eine andere im Heck am Steuerruder, die in den ersten beiden Siegeln steht und im dritten Siegel sitzt. Entscheidend wird nun, was sich an Bord der drei Siegelschiffe zwischen ihnen abspielt, bzw. wer sie überhaupt sind. *Unisono* ging die gesamte Forschung für die beiden älteren Siegel (um 1200 und um 1250) von einer Schwurszene aus, wonach an Bord eine *coniuratio*, eine Verschwörung, eine Schwurgemeinschaft gebildet wird. Luise von Winterfeld erklärte als erste 1929: „Diese beiden, ... erheben die Schwurfinger der rechten Hand zum Himmel und deuten damit m. E. auf einen Schwurverband, eine *pax* oder *coniuratio*, hin.“<sup>337</sup> Ellmers stimmt dem zu. „Diese Beobachtungen lassen sich ohne weiteres nachprüfen und für die beiden ersten Siegel voll akzeptieren.“<sup>338</sup> Ich meinerseits kann das nach meinen Beobachtungen nicht akzeptieren und folge dabei Jahnke, der 2008 in dem ausgestreckten Zeigefinger des Schiffers eine *ecce*-Position, aber keine Schwurgeste erkannt hat.<sup>339</sup>

Wie müsste eine Schwurgeste aussehen? Die rechtsrituelle Geste vollführte der Schwörende, indem er den rechten Arm zum Himmel reckte oder einen Gegenstand berührte. Dabei waren meist der Daumen, auf jeden Fall aber der Zeige- und Mittelfinger ausgestreckt und Ring- und kleiner Finger abwärts eingebogen. Bei Jacob und Wilhelm Grimm findet sich folgender Eintrag: „SCHWURFINGER, m, die drei finger der rechten

<sup>335</sup> Siehe den Quellentext oben Kogge-Liburne-Beispiel Nr. 3 auf S. 56 und Anm. 182.

<sup>336</sup> Siehe Abschn. „Transport von Kreuzfahrern ins Baltikum“ S. 3ff.

<sup>337</sup> Luise VON WINTERFELD, Versuch über die Entstehung des Marktes und den Ursprung der Ratsverfassung in Lübeck, in: ZVLGA 25, 1929, S. 365–488, hier S. 434.

<sup>338</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 21.

<sup>339</sup> JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 17.

hand, die man beim eide aufwärts streckt (daum, zeige- und mittelfinger), oder auflegt z. b. auf die bibel.“<sup>340</sup> Ausführlicher gestaltet sich H. Drüppels Eintrag im Lexikon des Mittelalters zum Stichwort „Schwurhand“:

„Bezeichnung nur für die rechte Hand, mit welcher der Schwörende die Eidgebärde (Eid) vollzieht, indem er mit waagrecht ausgestrecktem Zeige- und Mittelfinger ein Heiligtum, den Schwertknauf oder das Evangelium berührt oder aber die Rechte »zum Himmel aufreckt« ... Meist wird mit (mindestens) zwei bis drei Fingern geschworen, seltener mit der ganzen Hand. In der jüngeren Fingersymbolik steht der Daumen der S. für das kurze Erdendasein, der Zeigefinger für die längere Zeit bis zum Jüngsten Gericht, der Mittelfinger für die Ewigkeit; Ringfinger und kleiner Finger weisen abwärts eingebogen zur Hölle. Gelegentl. werden die drei Schwurfinger auch auf den angerufenen dreieinigen Gott bezogen.“<sup>341</sup>

Abbildung 1 zeigt die drei Lübecker Siegelschiffe und in der Vergrößerung die rechten Hände der Personen im Schiff. Einigkeit herrscht in der Forschung über die Person am Steuerruder im Heck. Die Gugel-Kapuze weist sie als Seemann aus, ihre Tätigkeit als Steuermann. Vermutlich ist sie der Schiffer der Siegelliburne. Auf keinem der drei Siegel vollführt dieser Schiffer eine Schwurgeste! Auf den beiden älteren Siegeln zeigt er mit dem Zeigefinger in die Richtung der anderen Person, so als weise er sie auf etwas hin oder gebe ihr eine Anweisung. Auf dem dritten Siegel ist der Schiffer mit beiden Händen mit dem Ruder beschäftigt und die Person im Bug schaut ihn an und ist *unius in propria capite discoperti, extendentis manum dexteram ad modum indicantis et cum alia manu tenentis cordam*, wie es die päpstliche Kanzlei beschrieb.<sup>342</sup> *Ad modum indicantis* heißt nicht schwören und man kann davon ausgehen, dass Geistliche sich in Sachen ‚Schwur‘ auskannten. Eine Schwurgeste, und damit einen Schwur gibt es nur auf den ersten beiden Siegeln von der Person im Vorschiff zu sehen.<sup>343</sup>

Die gesamte bisherige Forschung – mit bedingter Ausnahme Carsten Jahnkes – ist also an dieser Stelle einem Irrtum aufgesessen. Jochen Goetze sprach 1981 von „der bis heute gültigen Interpretation einer Schwur-

<sup>340</sup> Der digitale Grimm, Deutsches Wörterbuch von Jacob und Wilhelm GRIMM, (hrsg. vom Kompetenzzentrum für elektronische Erschließungs- und Publikationsverfahren in den Geisteswiss. an der Univ. Trier), bearb. von Hans-Werner BARTZ, Elektronische Ausg. d. Erstbearb., 1. Aufl. Aufl. Frankfurt/Main 2004, Stichwort: Schwurfinger.

<sup>341</sup> LexMA, Lexikon des Mittelalters, Hrsg. u. Berat. Norbert ANGERMANN u. a., 9 Bde + Reg.Bd, München 1980–1999, hier: LexMA Bd. 7: H. DRÜPPEL, Artikel „Schwurhand“. Sp. 1651.

<sup>342</sup> Siehe Anm. 191 auf S. 58.

<sup>343</sup> Die Fingerhaltung 1250 ist dabei nicht ganz eindeutig. Es dürfte aber wohl eine Schwurgeste gemeint gewesen sein, zumal der nach oben gerichtete Blick gen Himmel auch auf einen Schwur hinweist.

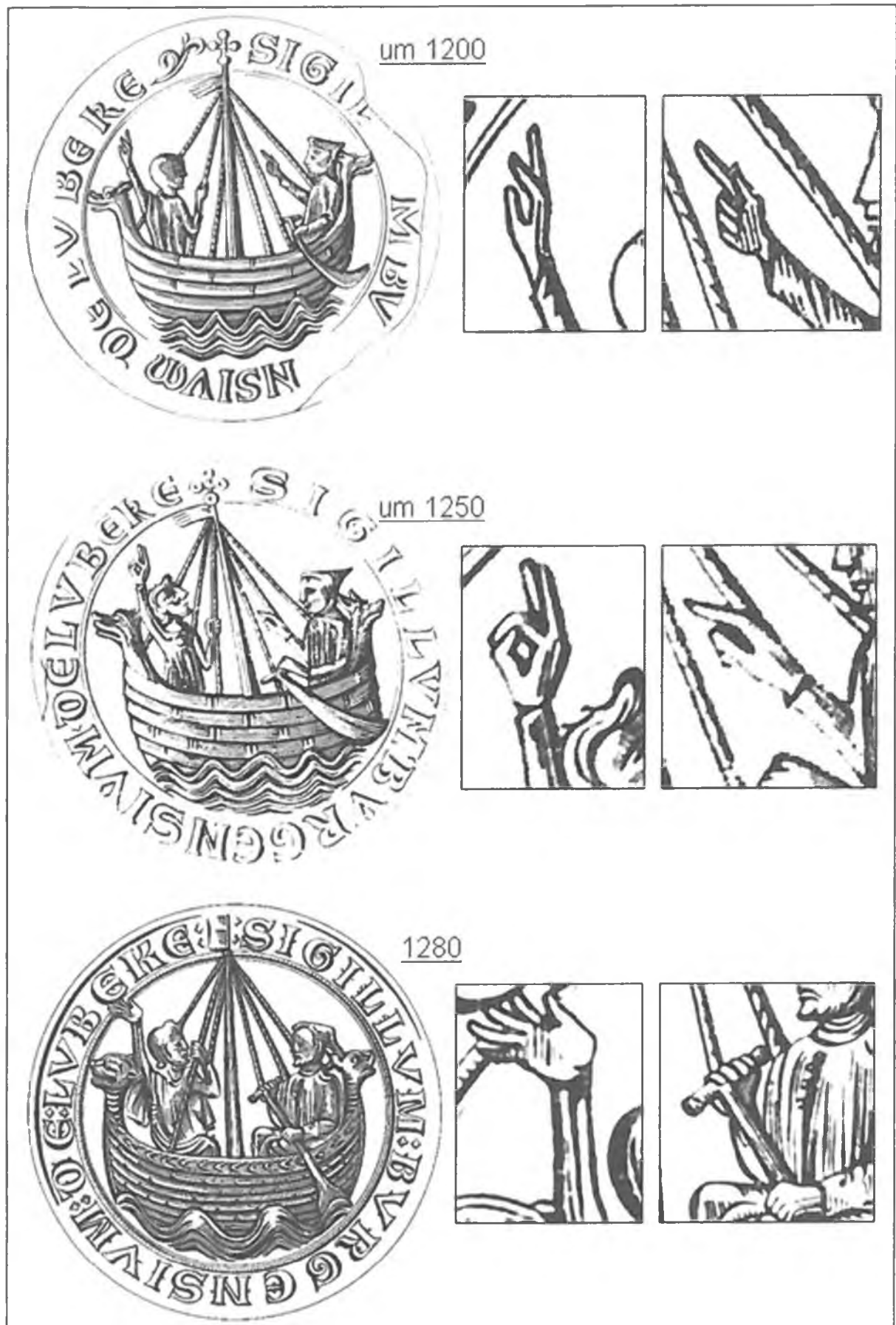


Abb. 1: Die Schiffssiegel Lübecks und die „Schwurhände“ (nach Ewe, Schiffe auf Siegeln (wie Anm. 226), Nr. 91 und 92, S. 147; Nr. 93, S. 148).

gemeinschaft zwischen den Personen im Schiff“.<sup>344</sup> Detlev Ellmers setzte 1986 mit seiner Autorität den entscheidenden, vorläufigen Schlusspunkt.

Es muss dennoch festgestellt werden: An Bord dieser Siegelschiffe wird keine *coniuratio*, keine Schwurgemeinschaft gebildet. Es liegt hier kein Hinweis auf die Gotländische Genossenschaft vor.<sup>345</sup> Es wird auch nicht über drei Siegel in einer Bilderfolge durch die Darstellung eines Kaufmanns als mitfahrender Befrachter und des Schiffers „das sich im 12. und 13. Jahrhundert veränderte rechtliche Verhältnis von Kaufmann und Schiffer“ sichtbar.<sup>346</sup> Ohne Verschwörung an Bord ist auch alles das obsolet, was Ellmers mit viel Pathos in die Lübecker Siegel hinein interpretiert: Die westfälischen landgestützten Kaufleute und die seegestützten, aus Schleswig zugezogenen Lübecker Kaufleute „schwören sich gegenseitig einen Eid und bilden damit die Gemeinschaft, genauer: die Hanse der von nun an „über Sand und See“ fahrenden Kaufleute. Es gibt wenige Bilddokumente, die den Beginn einer neuen Epoche der Wirtschaftsgeschichte mit gleicher Konzentration auf das Wesentliche darstellen wie das erste und zweite Siegel Lübecks: Der Betrachter der Siegel wird noch einmal Zeuge der Gründung der Hanse.“<sup>347</sup>

### Was drücken die Siegel aus?

Wie aber könnte eine plausiblere Erklärung aussehen? Schauen wir uns an, wie Carsten Jahnke die Szene ohne einen schwörenden Schiffer angeht. Er sieht eine Vertragsschließung über die Aufnahme einer Person an Bord zwecks deren Beförderung und schreibt:

„M. E. lässt sich nun die auf den Lübecker Siegeln dargestellte Szene völlig problemlos und konsistent mit eben jenem Vertragsabschluss zusammenbringen. Der *stýrimaðr* gestattet dem um die Mitreise Ansuchenden durch seine Handbewegung die Aufnahme in die Bordgemeinschaft, was der Mitreisende durch den gestreckten rechten Arm quittiert resp. beeidet. Es handelt sich hierbei um eine Alltagsszene aus dem Handelsleben einer nordeuropäischen Handelsstadt des beginne den 13. Jahrhunderts.“<sup>348</sup>

<sup>344</sup> Jochen GOETZE, Zur Bedeutung der lübeckischen Schiffssiegel, in: ZVLGA 61, 1981, S. 229–237, hier S. 229.

<sup>345</sup> Philipp DOLLINGER, Die Hanse, 5. Aufl. Stuttgart 1998, S. 42.

<sup>346</sup> GOETZE, Lübeckische Schiffssiegel (wie Anm. 344), S. 235.

<sup>347</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 27. Hier passt nahtlos ein Zitat von Luise VON WINTERFELD, die ebenfalls den Hauch der Geschichte verspürte: „Daß dieses einzigartige Siegel eine tiefe Bedeutung haben muß, spürt man sofort.“ (WINTERFELD, Markt in Lübeck (wie Anm. 337), S. 434).

<sup>348</sup> JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 22.

Für Jahnke repräsentieren die Siegel „die Handelssituation der Travestadt zu Anbeginn des 13. Jahrhunderts, sie sind aber kein Ausdruck für irgendeine hansisch-deutsche Selbstrepräsentation.“<sup>349</sup> In der 4. Auflage seines Hansebuches von 2008 vertritt Hammel-Kiesow dieselbe Ansicht, wenn er schreibt: „Vermutlich erinnert das große Lübecker Stadtsiegel, das eben keine Kogge, sondern ein Schiff skandinavischer Bauart zeigt, an die Zeit der gemeinsamen Handelsfahrt (R. Hammel-Kiesow; C. Jahnke).“<sup>350</sup>

Jahnkes Erklärungsversuch wird dem Sinn und der Bedeutung von Siegeln nicht gerecht und ist wenig überzeugend. Das Siegel in der Geschichte des europäischen Mittelalters entwickelte sich gewissermaßen gesellschaftlich *top down*, d. h. es begann ca. im 6. Jahrhundert mit den Königsiegeln und wurde von den karolingischen Königen und Kaisern weiter gepflegt als „a mark of sovereign authority.“<sup>351</sup> Nach den Königen waren es Bischöfe, die als erste eigene Siegel benutzten. Im Laufe des 10. Jahrhunderts tauchten die ersten Siegel in der Hocharistokratie auf. „It was only in the second half of the eleventh century that magnates undertook to seal systematically.“<sup>352</sup> Der Gebrauch von Siegeln verbreitete sich weiter unter der mittleren und niederen Aristokratie, sodass nach 1180 auch die einfachen Ritter Siegel besaßen. Gemäß der gesellschaftlichen Hierarchie erreichte die Siegelpraxis auch die alten und neuen Städte. „The seal reflects graphically the status of its owner.“ „Indeed, medieval society may be said to have differentiated itself, expressing and defining the degrees of its hierarchy, through the medium of its seals.“<sup>353</sup> Ein eigenes Siegel und die Siegeldarstellung waren in irgend einer Weise immer mit der Darstellung der eigenen gesellschaftlichen Bedeutung und Stellung verbunden. Aus diesem Grunde ist es äußerst unwahrscheinlich, dass die Stadt Heinrichs des Löwen an der Trave, obendrein zu einer Zeit, als sie durch den Staufer Friedrich II. die Reichsunmittelbarkeit verliehen bekam (1226), auf ihrem Siegeleine Alltagsszene aus dem städtischen Handelsleben abbildete. Wen sollte das beeindrucken und war ein alltäglicher Vorgang es wert, propagiert zu werden? Auch wenn Jahnke die Lübecker Siegelzene „völlig problemlos und konsistent“<sup>354</sup> mit dem städtischen

<sup>349</sup> JAHNKE, Interpretation (wie Anm. 6), S. 23.

<sup>350</sup> HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 282), S. 30.

<sup>351</sup> Brigitte BEDOS-REZAK, Stichwort: „Seals and Sigillography, Western European“, in: Joseph R. STRAYER (Hrsg.), Dictionary of the Middle Ages, Vol. 11, New York 1988, S. 123–131, hier S. 125. Die weiteren Ausführungen über Siegel beruhen auf diesem Literaturnachweis.

<sup>352</sup> BEDOS-REZAK, „Seals and Sigillography“ (wie Anm. 351), S. 125.

<sup>353</sup> Beide Zitate BEDOS-REZAK, „Seals and Sigillography“ (wie Anm. 351), S. 129.

<sup>354</sup> Siehe Zitat Anm. 348.



Alltagsleben verbinden zu können meint, kann ich seiner Neuauslegung der Siegel nicht folgen.<sup>355</sup>

Gemäß der propagandistischen und juristischen Bedeutung eines Siegels sollte man besser dem Ansatz von Detlev Ellmers folgen, der ausführte:

“Offenbar wollte Lübeck mit seinem Siegel etwas für Lübeck Typisches zum Ausdruck bringen, das so für keine deutsche Ostseestadt zutrifft und dementsprechend auch bei deren Siegelgestaltungen nicht wiederholt werden konnte oder von diesen Städten soweit respektiert wurde, daß sie von ihrem ikonographischen Vorbild abweichend etwas anderes darstellten.“<sup>356</sup>

Nur, was war dieses Einmalige und Ausschließliche? Im Westen der Ostsee war Lübeck Anfang des 13. Jahrhunderts bis dato die einzige Hafenstadt, sieht man einmal von dem dänischen Schleswig ab. Lübeck existierte als neue Stadt schon 60 Jahre, als die Siedlung Rostock 1218 Stadtrecht bekam. 1229 folgte Wismar, 1234 Stralsund und 1250 Greifswald. Zur Zeit Heinrichs von Lettland, zur Zeit der Eroberung Livlands und Estlands, zur Zeit der vom rigischen Bischof in den Osten gepredigten, jährlichen, bedeutenden „Pilger“-ströme vor allem aus dem niederdeutschen Raum, – zu dieser Zeit also gab es nur einen möglichen Einschiffungshafen, der die Logistik und Seetransportmöglichkeiten für größere Menschengruppen bereitstellen konnte, nur einen Etappen- und Sammelort für „Kreuzfahrer“ nach dem Osten: Lübeck. Dem Papst selbst war die Bedeutung Lübecks, des Hafens und der ungestörten Abläufe für die Ostpenetration seiner Kirche sehr klar. 1233 stellte Gregor IX. deshalb den Lübecker Hafen und die von ihm aus nach Livland segelnden Seefahrer, „Pilger“-Kämpfer und Landbesetzer ausdrücklich unter seinen apostolischen Schutz:

*Ipsorum igitur supplicationibus benignum impertinentes assensum, predictos peregrinos et nautas, qui eos in nauigiis suis ducunt, quamdiu fuerint in seruitio iehsu christi cum omnibus bonis suis, que impresentiarum iuste ac rationabiliter possident, ac portum eundem sub beati petri et nostra protectione suscepimus et presentis scripti patrocinio communimus.*<sup>357</sup>

<sup>355</sup> In der neuesten Hanse-Monographie von Rolf Hammel-Kiesow und Matthias Puhle wird diese, nach meinem Dafürhalten zu enge, Jahnke'sche Sichtweise der Lübecker Schiffssiegel voll inhaltlich übernommen: Rolf HAMMEL-KIESOW/Matthias PUHLE/Siegfried WITTENBURG, Die Hanse, Darmstadt 2009, S. 23/24.

<sup>356</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 22.

<sup>357</sup> UBStL 1, Nr. 55 (S. 64): „Also haben wir wohlwollend deren [der Pilger; RP] inständige Bitten erhört und stellen die Pilger und die Seefahrer, die jene in ihren Schiffen mit all ihre Habe mitnehmen und das, was sie gegenwärtig zu Recht und vernünftigerweise in Besitz nehmen werden, unter des heiligen Petrus und unseren Schutz, solange sie der Sache Jesu Christi dienen. Dasselbe gilt auch für besagten Hafen [*Lubicensiem portum*]. Und wir bekräftigen das mit dem vorliegenden Schutzschreiben.“

Bereits acht Jahre vorher hatte es einen ähnlichen Schutzbrief vom Papst Honorius III. gegeben.<sup>358</sup>

Das Unverwechselbare an Lübeck um die Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert waren diese Dienste im Zeichen der feudalherrlich-klerikalen Ostexpansion. Das wurde nach meiner Einschätzung auf den Siegeln dargestellt. Die Person im Bug stellt keinen Kaufmann, sondern einen Pilger dar, wofür auch die Barhäuptigkeit und das schlichte Faltengewand sprechen könnten. Dieser Pilger könnte sehr gut auf den beiden ersten Siegeln vor Gott sein Vorhaben beschwören, sozusagen das Gelübde einer gottgefälligen Reise ablegen. Der Schiffer gibt ihm mit seinen Gesten Verhaltensanweisungen, die sich auf die Seefahrt beziehen dürften. Darüber, warum auf dem 1280er Siegel die Person im Bug nicht mehr schwört, könnte man fabulieren, dass nun Siedler und Städter mit profaneren Absichten in die nun existierenden und gesicherten Städte und befriedete Gegenden reisten, – aber das ist bereits zu spekulativ,<sup>359</sup> denn nach wie vor war das dargestellte Schiff nicht auf dem neuesten Stand der Zeit. Außerdem wäre zu bedenken, dass die Eroberung des Ostens unter herrschaftlich-klerikaler Führung um 1280 noch längst nicht abgeschlossen war und friedlich wurde. Der Kampf um Preußen und Litauen sollte erst noch richtig im 14. Jahrhundert entbrennen.<sup>360</sup>

### Lübeck, Kaiser und Reich

Die Lübecker in ihrer mit Stadtrecht bewidmeten frühstädtische Kauf-

<sup>358</sup> UBStL 1, Nr. 36 (S. 48).

<sup>359</sup> Ellmers bemerkt, als er den Forschungsstand wiedergibt: „Es fällt auf, daß alle drei bisher zitierten Autoren [Philippe Dollinger, Luise von Winterfeld und Ahasver von Brandt] ihre jeweils in einen anderen Zusammenhang gerückte Deutung der Schwurszene mit einem relativierenden „wohl“ oder „mag“ einleiten.“ (ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm. 2), S. 12). Ich möchte mich den Dreien anschließen. Die vorgebliche Interpretationssicherheit von Ellmers hält, wie wir sehen, einer genaueren Nachprüfung ebenfalls nicht stand und wäre besser auch in Konjunktive gekleidet worden.

<sup>360</sup> Hierzu in der Übersicht Jürgen SARNOWSKY, Der Deutsche Orden, München 2007, S. 31–42 und ausführlich Werner PARAVICINI, Die Preußenreisen des europäischen Adels, 2 Teile, Sigmaringen 1989–1995. Bei den Fahrten des europäischen Adels scheint Lübeck keine große Rolle mehr gespielt zu haben. Zum einen war die Preußenfahrt Winterreise. In dieser Jahreszeit war es wegen Winterstürmen und Eisgang zu gefährlich, die Ostsee zu befahren. „Die Winterreise war zumeist ein Ritt über Land“. (PARAVICINI, Preußenreisen (1) (wie oben), S. 194). Die ca. 150 Jahre früher von Heinrich von Lettland bezeugten Anfahrten von niederdeutschen „Pilgern“ über Lübeck fanden in anderen Jahreszeiten statt. Auch die westeuropäischen Preußenfahrer, „die im Einzugsbereich des Atlantik, der Nord- und Ostsee lebten, also Portugiesen, Schotten, Engländer, Westfranzosen, Flamen, Niederländer,“ (ebd., S. 192) wählten später oft den Seeweg um Skagen herum, wobei sie den Sund und Schonen spätestens zur Heringsfangzeit (September/Oktober) passierten und Danzig anliefen (ebd., S. 196).

mannssiedlung waren noch ganz Kinder des Mittelalters. Sie waren stolz auf diese exponierte Rolle, die sie im Konzert der Großen und Landesherren des Reiches und der Kirche bei der Durchführung und Logistik der kirchlich-niederdeutschen Ostaggression im Baltikum spielten. Sie waren stolz auf die Rolle als unersetzlicher Verschiffungshafen für die in den Osten ziehenden Kreuzfahrer und deren Gefolge. Deshalb machten sie dieses Thema zum Motiv ihrer frühen Stadtsiegel.

Die Einschätzung, dass auf den Schiffssiegeln nicht kaufmannsinterne Dinge, sondern sozusagen die „große Politik“ von Kirche und Reich zum Ausdruck kam, wird auch durch folgenden Zusammenhang gestützt. Das dritte Schiffssiegel war bereits das vierte Stadtsiegel. Zugleich mit dem zweiten großen Schiffssiegel von 1256 erscheint dort auf dessen Rückseite das erste Sekretsiegel der Stadt. Dieses Siegel zeigt den Kaiser mit gerafftem Gewand sitzend mit Krone, Lilienzepter und Reichsapfel. „Der kaiserliche Stadtherr erscheint hier erstmalig als Symbol der Reichsfreiheit der Stadt.“<sup>361</sup> Das Stadtsiegel von 1280 war im Übrigen das letzte Lübecker Siegel, auf dem ein Schiff dargestellt wurde. Ein zweites Sekretsiegel von 1352 und ein Pfundzollsiegel von 1368 bildeten ebenfalls den Kaiser ab, den wir dann noch zweimal auf einem dritten Sekretsiegel von Anfang des 17. Jahrhunderts und einem vierten aus der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts finden.<sup>362</sup> Als Siegelmotiv wurde Ende des 16. Jahrhunderts auch das in der Mitte horizontal geteilte lübische Wappenschild benutzt, wobei zweimal der Doppeladler im Schild selbst enthalten ist.<sup>363</sup> Das zentrale Motiv der lübischen Siegel wurde jedoch der doppelköpfige Reichsadler. Erstmals taucht ein solches Signetsiegel 1436 auf. Bis in das 16. Jahrhundert hinein waren sowohl das dritte Schiffssiegel als auch das Sekretsiegel (Kaiser) und das Signetsiegel (Doppeladler) in Gebrauch.<sup>364</sup> Ab dem Ende des 17. Jahrhunderts wurde bei neuen Siegeln nur noch der Reichsdoppeladler verwendet.

Es wird deutlich, dass es der Lübecker Ratsführung um die Betonung der Reichsunmittelbarkeit, um die privilegierte Stellung der Stadt im hierarchischen Gefüge des Reiches ging. Selbst z. B. in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, als Lübeck unangefochten das „Haupt der Hanse“ war, betonten die Lübecker vor allem die Reichsunmittelbarkeit ihrer Stadt, aus der sich offenbar ein Großteil ihres städtischen Selbstbewusstseins speiste.

---

<sup>361</sup> FINK, Lübecker Stadtsiegel (wie Anm. 329), S. 18 und Siegelabbildung Nr. 3.

<sup>362</sup> FINK, Lübecker Stadtsiegel (wie Anm. 329), S. 26–27 und Siegelabbildungen Nr. 18 und 20.

<sup>363</sup> FINK, Lübecker Stadtsiegel (wie Anm. 329), S. 24–25, 28 und Siegelabbildungen Nr. 10–13 und 23.

<sup>364</sup> FINK, Lübecker Stadtsiegel (wie Anm. 329), S. 20–21 und Signetsiegelabbildung Nr. 7.

Die Meinung, wonach der lübische Rat eine wie auch immer geartete „Gründung der Hanse“ auf den frühen Schiffssiegeln darstellte, missachtet Selbstverständnis und Bewusstseinslage der spätmittelalterlichen Städter an der Trave, – genauso wie die vermutete Darstellung einer kaufmännischen Alltagsszene.

Greifen wir noch einmal Detlev Ellmers' Frage auf, wie die seefahrt-sunkundigen Westfalen zu den Ostseeplätzen gelangten. Sie sind sicher genauso gesegelt, wie alle die niederdeutschen „Pilger“ und Kreuzfahrer auch: Von Lübeck nach Gotland und teilweise weiter nach Riga<sup>365</sup> auf den Schiffen, die diese Transportfahrten durchführten. Das waren Kaufmannsschiffe, wie jene *naves mercatorum*, von denen wir für 1195 hören, dass sie sich mit dem Bischof und *cum fratribus* an Bord auf Heimfahrt begeben wollten.<sup>366</sup> Für 1211 heißt es: ... *mercatores ... iter suum in Gothlandiam differebant, mercationes suas et negocia negligentes, et usque ad adventum peregrinorum cum omnibus navibus suis remanserunt.*<sup>367</sup> Es ist nicht auszuschließen, dass die Kirche auch eigene Schiffe unterhielt.<sup>368</sup> Der rigische Bischof fuhr jährlich mit einem kirchlichen Kontingent zurück nach Deutschland und kehrte mit einem neuen Aufgebot zurück. Dabei scheint er immer Schiffe parat gehabt zu haben, genauso wie Adlige eigene Schiffe besessen haben mögen. Die Ritter Arnold von Meyendorf und Bernhard von Seehausen waren schon das zweite Jahr im Lande und, in *Theuthoniam redire volentes preparatis ad iter necessariis navim suam ante nativitatem beate virginis Marie exponerunt ...*<sup>369</sup> Für 1210 wusste Heinrich zu berichten: *Tunc comes de Sladen, Marquardus miles cum aliis peregrinis, qui in pascha remanserant, in Theuthoniam redire desiderantes, cum duobus coggonibus suis in Dunemunde descendunt ...*<sup>370</sup>

<sup>365</sup> So erfahren wir bei Heinrich von Lettland im Jahre 1208 in Zusammenhang mit Auseinandersetzungen der Letten mit den Esten: *Supervenientibus interim Mercatoribus et Theuthonicis aliquantibus de Gotlandia, ...* (HvL XII,6 (S. 90<sub>15-17</sub>): „Da inzwischen einige Kaufleute und Deutsche von Gotland herübergekommen waren, ...“).

<sup>366</sup> HvL I,11 (S. 8).

<sup>367</sup> HvL XIV,12 (S. 126f): „Die Kaufleute verschoben ihre Reise nach Gotland, stellten ihre Waren und Geschäfte zurück und warteten mit allen ihren Schiffen die Ankunft der Pilger ab.“. Siehe auch Anm. 27.

<sup>368</sup> Zumindest wissen wir von Schiffen der Ritter des Deutschen Ordens 20 bis 30 Jahre später. „Ships of the Teutonic Order are mentioned as early as 1233, when the Prussian Master Herrmann Balk and the brethren went by ship down the Vistula and founded the castle at Marienwerder (Kwidzyn).“ (Jürgen SARNOWSKY, *The Military Orders and Their Navies*, in: Judi UPTON-WARD (Hrsg.), *The Military Orders*, vol.4: *On Land and Sea*, Aldershot 2008, S. 41–56, hier S. 43.

<sup>369</sup> HvL VIII,2 (S. 32<sub>18-21</sub>). Arnold und Bernhard „wollten nach Deutschland zurückkehren. Sie bereiteten alles Notwendige für die Reise vor und machten ihr Schiff am Tag vor der Geburt der seligen Jungfrau Marie abfahrtsbereit.“.

<sup>370</sup> HvL XIV,5, (S. 110f): „Dann begaben sich der Graf von Schladen und der Ritter Mar-

## IX. Ideologische Verzerrungen und neue Schwenks

Die Fehlinterpretation der Lübecker Schiffssiegel durch die Forschung<sup>371</sup> ist an sich kaum zu begreifen. Wie ist es möglich, dass auf diesen Siegeln Dinge gesehen wurden, die einfach nicht vorhanden sind?

## Der Kaufmann im Gefolge der Mächtigen

Es ist auf die ideologischen Probleme verwiesen worden, die diesen Diskussionen zugrunde liegen.<sup>372</sup> Die Einseitigkeit bei von Brandt und Ellmers und der Forschung der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts besteht darin, den Kaufmann tendenziell außerhalb des realen mittelalterlichen Kräftespiels anzusiedeln, um ihn zum bestimmenden historischen Subjekt der damaligen Gesellschaft und Geschichte im Osten zu stilisieren. Ich sehe keine bürgerlich-kaufmännischen, wagenden „Unternehmerkonsortien“, die mit wirtschaftlicher und technischer Übermacht den Lauf der Dinge im Ostmeer bestimmten. Die bestimmenden Mächte des Mittelalters, die die Ressourcen der Gesellschaft beanspruchten, die die Waffen führten und die Seelen der Menschen lenkten, ohne und gegen die zu dieser Zeit nichts entschieden werden konnte, waren auch für einen in seinen Anfängen agierenden Kaufmannsstand übergeordnet. An der Wiege niederdeutscher Handelshegemonie im Osten standen die gewaltsame Eroberung von Land, die feudale Unterwerfung und die religiöse Entwaffnung der einheimischen Bevölkerung, die heftigen Widerstand leistete. Es erscheint mir zu kurz gegriffen, wenn die von Heinrich von Lettland anschaulich beschriebene Eroberung Livlands nur als „Missionierung Livlands“ und die Gründung Rigas u. a. als „Unterstützung der christlichen Mission“ gesehen wird, es sei denn, man definiert „Mission“ als flankierende Methode bei Eroberungen.<sup>373</sup> Der Priester Heinrich berichtet, wie es zunging,

---

quard mit anderen Pilgern, die zu Ostern dageblieben waren und nun nach Deutschland zurückkehren wollten, mit ihren zwei Koggen flussabwärts nach Dünemünde ...“

<sup>371</sup> Carsten Jahnkes Neuinterpretation, die an einer faktisch korrekten Darstellung der Siegelzenen ansetzt, ist hierbei nicht gemeint.

<sup>372</sup> Siehe S. 70. Es wird nun deutlich, dass „Ideologie“ nicht eine rein theoretischphilosophische Angelegenheit für sich ist, die man so oder so sehen kann, um sich dann wieder den praktischen, „wertfreien“ Fragen der Forschung zuzuwenden. Das erarbeitete Geschichtsbild wird sich verzerren, ja regelrecht falsch werden, wenn man wesentliche Gesichtspunkte, bewusst oder unbewusst, das sei dahingestellt, ausklammert.

<sup>373</sup> HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 282), S. 3. In der aktuellsten Hansemonographie von Rolf Hammel-Kiesow und Matthias Puhle wird die Thematik von Hammel-Kiesow wesentlich differenzierter ausgeführt und auf eine große Allianz der Gewaltanwendung hingewiesen: „Fürsten und Adel, Kirche und Kaufleute gingen, bei aller Konkurrenz in einzelnen Regionen, gemeinsam gegen die Ungläubigen vor.“ (HAMMEL-KIESOW/PUHLE/WITTEN-

als man 1211 die heidnischen Esten in einer Schlacht besiegt hatte: *Peregrini et omnes, qui bello interfuerunt, Rigam redeuntes et pyratikas paganorum secum ducentes fere trescentas preter minores naves equos et spolia omnia equaliter inter se diviserunt, ecclesiis partes donantes ...*<sup>374</sup>

Die Kaufleute waren wehrhaft und standen an der Seite der Pilgerkämpfer: *Et ibant cum eo [episcopo; RP] mercatores in navibus suis, et induerunt se omnes armis suis, precaventis insidias Letonum ex omni parte Dune.*<sup>375</sup>

Dass es bei der Missionierung ganz weltlich um feudalen Besitz ging, wurde 1207 deutlich: *Rogatu itaque episcopi fratres milicie dividentes Lyvoniā in tres partes ipsi tamquam patri primam concedunt electionem.*<sup>376</sup>

Nur vor diesem Hintergrund konnten sich Handelsniederlassungen festsetzen und neue deutsch-rechtliche Städte halten. Nur so gelang es, den Handel in die Hand zu bekommen und die einheimischen Händler und Kaufleute auf den großen Routen von der See zu verdrängen. Aggression und Gewalt der Herrschenden deckten – nicht das erste Mal in der Geschichte – dem Kaufmann und dem Handel den Rücken. Davon nicht berührt ist der lange Prozess, in dem sich das kommerzielle Bürgertum in den Städten im Laufe des Spätmittelalters von den übergeordneten Mächten emanzipieren konnte und über das Geld und über wirtschaftlichen Einfluss schließlich eine andere Stellung im gesellschaftlichen Gefüge erlangte.

Wir konnten konstatieren, dass die weltlichen und geistlichen Herrscher bei ihren Kreuz-, Pilger- und Kriegszügen, bei allen transmarinen, nicht kommerziellen Aktivitäten auf städtische Schiffe, auf die Seetransportkapazitäten der Handelssphäre zurückgreifen mussten. Drückt sich darin nicht doch eine größere gesellschaftliche Bedeutung von Kaufmann und frühen Städten aus, als bisher in dieser Arbeit konzidiert wurde? Die mittelalterliche Feudalgesellschaft war an Ländereien, an Grund und Bo-

---

BURG, Die Hanse (wie Anm. 355), S. 30). Er stellt heraus, dass die Christianisierung für den deutschen Kaufmann den Vorteil der Rechtssicherheit und westlicher Rechtsnormung mit sich brachte angesichts heidnischer Verkehrsformen, die „in Bezug auf Rechte an Personen, Eigentum und Handelsabläufe sich stark von denen der westlichen Kaufleute unterschieden.“ (ebd.).

<sup>374</sup> HvL XV,3 (S. 9<sub>69-12</sub>): „Die Pilger und alle, die am Krieg teilgenommen hatten, kehrten nach Riga zurück. Sie führten fast dreihundert *pyratikae* der Heiden mit sich, die kleineren Schiffe nicht gerechnet und sie teilten die Pferde und die ganze Beute zu gleichen Teilen unter sich auf, wobei sie auch den Kirchen ihren Anteil gaben ...“

<sup>375</sup> HvL XVI,2 (S. 150<sub>25-27</sub>): „Und die Kaufleute fuhren mit dem Bischof in ihren Schiffen und sie hatten alle ihre Rüstungen angelegt, um sich gegen Hinterhalte der Letten auf beiden Seiten der Düna zu wappnen.“

<sup>376</sup> HvL XI,3 (S. 70<sub>20-22</sub>): „Und so teilten auf Ersuchen des Bischofs die Schwertbrüder Livland in drei Teile und gestanden ihm als Vater die erste Wahl zu.“

den und an denen interessiert, die ihn produktiv bebauten. Darum führte man auf Basis von Ritterheeren Landkrieg. Seefahrt und Seekriege lagen dieser Agrargesellschaft fern. Die Kampfaufgebote waren in der Regel Landtruppen, die keine Seefahrt kannten. Bau und Unterhalt einer Kriegsmarine waren für die mittelalterlichen Staatsgebilde nicht erstrebenswert. Es galt bei Bedarf lediglich, die See bei den kriegerischen Unternehmungen zu überbrücken: Die Nordsee bei der angelsächsischen Eroberung Englands, den Ärmelkanal bei der normannischen Eroberung Englands und im Hundertjährigen Krieg, das Mittelmeer bei den Einfällen in das „Heilige Land“ und die Ostsee bei den Eroberungen im Baltikum. Seekrieg kam erst dann und insoweit auf, als es auf dem Meer etwas zu gewinnen und zu verlieren gab, als Handelsschiffe Werte über die See transportierten, als Städte und Kaufmannschaften etwas zu verlieren, Piraten und Fehde führende Raubritter per Schiff etwas zu gewinnen hatten und als Städte sich gegenseitig bei Handel und Transport schädigen konnten. Von daher wurde Seefahrt die Domäne von Kaufmannschaften und Seestädten, derer sich dann folgerichtig die jeweiligen Stadt- und Landesherren bedienten. Städte, Kaufmannschaften und Schiffsbesitzer wurden von den Herrschern bezüglich benötigter Transportschiffe in jener Zeit noch instrumentalisiert. Das änderte sich nach meiner Einschätzung erst im 16. Jahrhundert mit dem anbrechenden Zeitalter weltweiter Eroberungen, notwendig werdender Konvoischiffahrt und dauerhafter Kriegsmarinen vor allem in Ländern West- und Südwesteuropas.

In neuester Zeit wurde die vor allem auf den Forschungen von von Brandt und Ellmers beruhende Hanse-, Lübeck- und Koggendeutung von Carsten Jahnke nachhaltig in Frage gestellt.<sup>377</sup> Seine Änderungsvorschläge bleiben jedoch innerhalb der bisherigen Logik, d. h. der Sichtweise der gesellschaftlichen Überbewertung des Kaufmanns vor allem im 13. Jahrhundert. Auch er unterschätzt meines Erachtens die Rolle von Gewalt, Krieg und Eroberungen durch die feudalen Mächte der Zeit als eine der Grundbedingungen hansischen Erfolgs. Jahnke sieht als entscheidendes Plus für den niederdeutschen Kaufmann im Osten das Handelskapital, „welches durch die bedeutenden Absatzmärkte und die Integration der Ministerialen in den deutschen Handel plötzlich bereitstand.“ Und weiter: „Dieser neue Kapitaleinschuss kann m. E. als einer der Hauptgründe für den Erfolg des deutschen Kaufmanns in den so genannten Neusiedelgebieten aufgefasst werden.“<sup>378</sup> Auf diesem wichtigen Diskussionsfeld der

---

<sup>377</sup> JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 145–185.

<sup>378</sup> JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 6), S. 185. Hammel-Kiesow drückt sich – auch 2008 – vorsichtiger aus, wenn er darlegt: „Die Anlage neuer städtischer Siedlungen kostete große Summen Geldes. Bis heute wissen wir nicht, woher das Geld für den Aufbau der meist

Finanzierung der frühen Städte im Ostseeraum ist noch nicht das letzte Wort gesprochen worden.

Zurück zur Kogge. In diese Zusammenhänge eingeordnet, ist es relativ unwichtig, mit welcher Sorte von Schiffen im Einzelnen die Kreuzfahrer und „Pilger“ von Lübeck aus um 1200 über Gotland nach Riga gebracht wurden. Wir können nur sicher sagen, dass man dazu die größten Transportschiffe benutzt haben dürfte, um die Menschenströme und ihren jeweiligen Tross zu bewältigen und dass diese Schiffe bei Heinrich von Lettland Koggen genannt werden. Die ganze Aufregung um die Lübecker Siegelschiffe ist überflüssig, wenn man nicht vor dem Hintergrund deutscher Überlegenheitsphantasien beweisen muss, dass die Deutschen natürlich auch an der technischen Front mit dem überlegenen Schiff „Hansekogge“<sup>379</sup> sich die entscheidenden Vorteile gegenüber der Konkurrenz verschaffen konnten.

### Forschung und Zeitgeist im geteilten Deutschland

Der größere gesellschaftliche Zusammenhang mit dieser Art Forschung liegt auf der Hand. Es machte nach dem 2. Weltkrieg in der Nachkriegsordnung Deutschlands Sinn, bzw. war eine dringende Notwendigkeit, die Friedfertigkeit von Deutschen zu betonen. In diese geistige Landschaft passte sich die oberflächlich umgedeutete Hanseerklärung ein. Zugleich war es in den Zeiten des Eisernen Vorhangs nicht angebracht herauszuarbeiten, dass die finnisch-ugrischen, baltischen und slawischen Stämme und Völkerschaften durch einen militanten, auf Eroberung, Herrschaft und Feudalbesitz ausgerichteten Kirchenapparat unter der Führung eines Bischofs und von Ordensrittern unter dem Deckmantel von Mission mit Krieg überzogen worden waren. Und zum Dritten – und das wiegt am schwersten – beharrte man nach wie vor auf allseitiger deutscher Überlegenheit in Technik, Organisation und Unternehmergeist. Der verlorene Krieg hatte die deutsche, großbürgerlich geführte Nation ideologisch angeschlagen und das großkapitalistische deutsche Unternehmertum auf Null zurückgeworfen. Man muss es so deutlich ansprechen: Die von der Hanseforschung vollzogenen Linienänderungen waren (wieder einmal) nur die opportunistische Anpassung an geänderte politisch-staatliche Verhältnisse. Sowohl im bundesrepublikanischen Westen als auch im DDR-Osten hatte es keinen wirklichen Bruch mit den Verzerrungen der Vergangenheit gegeben. Die einen hoben im von Brandt'schen Sinne auf den überlegenen,

---

als adlige Gründung gedachten Siedlungen kam.“ (HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 282), S. 42).

<sup>379</sup> Siehe Abschnitt „Gab es eine „Hansekogge“?“ S. 41 ff.



unternehmenden, deutschen Kaufmann ab, die anderen bejubelten im Schildhauer'schen Sinne die Hanse als nationale Errungenschaft.

Was bleibt unter dem ideologischen Strich? Während die nationalsozialistische Forschung, nahe an der Propaganda positioniert, die Aggression und Gewalt gegen die Stämme und Völker des Ostens germanisch-rassistisch rechtfertigte und verherrlichte, schlug das Pendel um und man blendete sie total zu Gunsten einer einseitigen Glorifizierung des wagenden, in allen Belangen überlegenen, hansischen Kaufmanns aus. Auch wenn heute im Zug europäischer Sichtweisen deutsche nationale Überheblichkeit zurückgeht, bleibt als ideologischer Kern immer noch eine Verabsolutierung der historischen Rolle des frühen bürgerlichen Kaufmanns bestehen. Das findet zum einen seinen Ausdruck in mangelnder Berücksichtigung der wirklichen Machtverhältnisse mittelalterlicher, feudalherrschaftlicher Staatsgebilde. Zum anderen führt das zu einer Unterschätzung, ja Missachtung der Rolle der Gewalt in der Hansegeschichte.

### Gibt es einen Paradigmenwechsel?

Rolf Hammel-Kiesow stellte 2002 fest, dass „die hansische Geschichtsforschung in den letzten Jahrzehnten einen grundlegenden Paradigmenwechsel vorgenommen hat“, indem die Forschung realistisch „die Hanse z. B. als bloße Interessengemeinschaft, als handelspolitisches Eventualbündnis für den Notfall bzw. als nur in ihren auswärtigen Privilegien existierenden Rechtsgemeinschaft“ charakterisiert.<sup>380</sup> Es habe eine Abkehr von der Hanse als einer von Lübeck geleiteten, hierarchisch organisierten, geschlossenen, politischen Organisation gegeben. Dieser positiven Entwicklung muss nicht per se ein paradigmatischer Wechsel zugrunde liegen. Ich verstehe unter dem paradigmatischen Rahmen das der Forschung zugrunde liegende Denk- und Erklärungssystem, den Standort, von dem aus man die vergangene Welt betrachtet und beurteilt, d. h. die Weltanschauung hinter der jeweiligen Forschung. Ohne diese Fragen grundsätzlich zu klären, ist es voreilig, von Paradigmenwechseln zu sprechen. Ich halte es für bedenklich, wenn im Zusammenhang mit dem 45. Kieler Historikertag 2004 zum Globalisierungsaspekt einer Hansebetrachtung ausgeführt wird:

---

<sup>380</sup> Rolf HAMMEL-KIESOW, Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung. Einführung zu den Hansischen Studien XIII, in: Rolf HAMMEL-KIESOW (Hrsg.), Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung, Hansische Studien XIII, Trier 2002, S. 1–30, hier S. 2.

„Liegt darin mehr als nur eine erneute historisch problematische Aktualisierung nach der deutschnationalen Überhöhung, die bis 1945 das Bild bestimmte und dem seitdem und bis heute beliebten Blick auf die Hanse durch eine europäische Brille?“<sup>381</sup>

Wurde jemals der Nachweis erbracht, dass es 1945 keine Umdeutung unter Beibehaltung alter nationalistischer Einstellungen gab, sondern einen wirklich neuen Blick? Wo wird aufgearbeitet, dass der „beliebte Blick auf die Hanse durch eine europäische Brille“, der schon vor 1945 existierte und den wir bei Fritz Rörig und den Nationalsozialisten gefunden haben,<sup>382</sup> sich grundlegend nach Kriegsende geändert hat und seine Zielsetzung auf deutsche wirtschaftliche und politische Dominanz in Europa wirklich begraben worden ist? Zumindest die Aufarbeitung der Koggenfrage hinterlässt daran erhebliche Zweifel. In dem obigen Zitat wird *en passant* eine ganze Etappe der Hanseforschung „freigesprochen“. So etwas kann keine Basis für die Feststellung eines Paradigmenwechsels sein. Paradigmenwechsel setzen eine bewusste und radikale Kritik des überfälligen Alten voraus. Ohne ein solches Vorgehen besteht die große Gefahr, eventuelle Linienschwenks und opportunistische Anpassungen mit paradigmatischer Umorientierung zu verwechseln.

Die vorsichtige, wenn auch mehr rhetorische Infragestellung eines hansischen Globalisierungsansatzes ist nur zu berechtigt, wenn in obigem abgesetzten Zitat Cordes, Grassmann und Hammel-Kiesow fragen: „Liegt darin mehr als nur eine erneute historisch problematische Aktualisierung ...?“ Genau das ist die Frage und ich befürchte, eine umfassendere, wissenschaftlich fundierte Analyse der eigenen Disziplin wird unbequeme Antworten erbringen. Dabei geht es nicht vorrangig um den fachimmanenten, abgehobenen Gelehrtenstreit über vergangene Epochen, sondern um die kompromisslose Kritik der politisch-gesellschaftlichen Bühne, auf der die vergangene Forschung ihre Stücke spielte und um kritische Distanz zu dem Theater, in dem wir heute aufführen.

Genau das aber sehe ich nicht. Ich beobachte vielmehr, dass nach dem Fall des eisernen Vorhanges und in einem politisch zusammenwachsenden

<sup>381</sup> Albrecht CORDES/Antjekathrin GRASSMANN/Rolf HAMMEL-KIESOW, 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, hier S. 3. Dieses Zitat wird im gleichen Wortlaut zwei Jahre später von Rolf Hammel-Kiesow noch einmal aufgegriffen: Rolf HAMMEL-KIESOW, Europäische Union, Globalisierung und Hanse. Überlegungen zur aktuellen Vereinnahmung eines historischen Phänomens, in: HGBll. 125, 2007, S. 1–44, hier S. 19/30.

<sup>382</sup> Siehe Rörigs SS-Schulungsvortrag unter dem bezeichnenden Titel „Die Hanse im europäischen Raum“ (RÖRIG, Europäischer Raum (wie Anm. 249); hierzu oben Abschn. VII S. 56ff).

Europa es nun opportun ist, gesamteuropäisch – was auch immer das bedeutet – zu denken und zu forschen. Das hat zwar den Vorteil, dass endlich engstirnigem Nationalismus der Nährboden entzogen wird; die Hanse wird jedoch nach meinem Eindruck wieder aus ihrem historischen Kontext gezogen und vor den Europakarren gespannt.

In dem bereits zitierten Artikel zum Historikertag 2004 heißt es zur Globalisierung, unter dessen Aspekt man heute gern die Hanse sieht:

„Eigentlich handelt es sich dabei um einen Aspekt der ökonomischen und soziologischen Gegenwartsdiagnose, welcher bei der Beschreibung einer post-nationalstaatlichen Welt eingesetzt wird. Doch seine Übertragung auf vergleichbare Prozesse der Vergrößerung und Verdichtung von Wirtschaftsräumen in der Vergangenheit liegt nicht ganz fern [Lit.-Hinweis]. Die Pointe wäre dann freilich, das wir es dort mit einer Globalisierung nicht an einem möglichen Ende, sondern am Beginn der nationalstaatlichen Epoche zu tun hätten. Wenn man unter Globalisierung nämlich 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.“<sup>383</sup>

Hier wird nach meiner Einschätzung konjunktivistisch konstruiert, aber nicht fassbar definiert.

Globalisierung ist die Veränderung national und regional getrennter Wirtschaftsräume hin zu einer integrierten kapitalistischen Weltwirtschaft durch weltweit agierende Großunternehmen und deren internationaler Verflechtung und ökonomisches Zusammenwachsen mit an globale Grenzen stoßenden Entwicklungen, jenseits derer es kein quantitatives Wachstum mehr geben kann.<sup>384</sup> Im Gefolge davon entwickeln sich Globalisierungen in allen anderen gesellschaftlichen Bereichen. Es ist selbstredend, dass so eine Entwicklung ganz allgemein gesprochen „Prozesse der Vergrößerung und Verdichtung“ beinhalten muss. Diese Aussage abstrahiert so stark, dass nichts mehr konkret erfassbar wird. Mit einem solchen „Prozess der Vergrößerung und Verdichtung“ kann ich nun nicht nur die Hanse, sondern fast die gesamte Weltgeschichte belegen: das chinesische Kaiserreich, Alexander den Großen, das römische Reich, sämtliche Kolonialreiche, aber auch sicher die Normannen, die Araber, usw. – alles war globalisierend.

Welchen Sinn ergibt eine, man entschuldige den deftigen Ausdruck, „Begriffsakrobatik“ wie „Intensivierung und Beschleunigung grenzüberschreitender Transaktionen bei deren gleichzeitiger räumlicher Ausdehnung“, wo doch „Globalisierung“ konkret und anschaulich definierbar und

<sup>383</sup> CORDES/GRASSMANN/HAMMEL-KIESOW, Historikertag 2004 (wie Anm. 381).

<sup>384</sup> Ohne diese Fragen hier weiter vertiefen zu können, sei als erste Annäherung auf die Berichte des Club of Rome verwiesen.

als solche allerdings kaum mit der Hanse kompatibel ist? Welchen Sinn also, wenn nicht den, dass man auch bei der Hanse von Globalisierung sprechen möchte?<sup>385</sup> Mein Verdacht scheint nicht unbegründet, dass es im Trend liegt, die Hanse zu einem bürgerlich-kommerziellen Europaunternehmen, einem wesentlichen Einigungsfaktor in Europa und zur Brückenbauerin zu „globalisieren“.

Jedes Handelssystem der Weltgeschichte hat – eine Tautologie – Brücken gebaut. Diese ökonomischen Brücken versuchte man meist, egoistisch abzusichern, d. h. gegen Konkurrenten abzuschotten. Es gehört quasi zum *credo* deutscher Hansesicht, dass die Hanse ein kulturbringendes, völkerverbindendes Positivum der Geschichte war. Kann es nicht durchaus möglich sein, dass sie, die „europäische Brückenbauerin“, oft auch „Brückenverhinderung“ betrieben hat, dass sie ganze Länder und Regionen an eigener, selbstbestimmter Entwicklung hinderte, dass sie existierende Handelsnetze zerstören half und von einem frühkolonialistischen System profitierte. Ist es nicht denkbar, dass die Hanse zwar Wirtschaftsregionen miteinander verband und ökonomische Entwicklungen ermöglichte, aber damit nicht zwangsläufig europäisch einigend wirkte? Man muss sich davor hüten, die spätmittelalterliche Hanse durch die heutige europäische Einigungsbrille zu betrachten. Eine solche Sichtweise würde nach meiner Einschätzung erneut das Mittelalter, seine Macht-, Klassen- und Produktionsverhältnisse und die Emanzipationsstränge des Bürgertums von seinen kleinen spätmittelalterlichen Anfängen und seinem Emporkommen in einer feudalstaatlichen Welt ausblenden. Anstatt sich kritischen Abstand und damit Unabhängigkeit zu erarbeiten, ist die Hanseforschung meines Erachtens wieder auf dem besten Wege, das herrschende System zu bedienen,<sup>386</sup> – heute sich darstellend in einem großeuropäischen

---

<sup>385</sup> HAMMEL-KIESOW, Europäische Union (wie Anm. 381), S. 1–5. Hammel-Kiesow bestimmt als Aufgabe der Geschichtswissenschaft, „das Interesse der Öffentlichkeit aufzugreifen und anhand ihres Fachwissens und ihrer spezifischen historischen Methode die Möglichkeiten und Grenzen dieser ‚Einvernahme‘ in gegenwärtige Bezüge aufzuzeigen.“ (ebd., S. 5). Das kann man sicher als eine Aufgabe der Geschichtswissenschaft in der Gesellschaft festschreiben. Man muss dabei die Aufgabe genau erfassen. Auf allgemeiner Ebene haben auch ein Schäfer und ein Rörig und ein von Brandt und ein Schildhauer „das Interesse ihrer jeweiligen Öffentlichkeit aufgegriffen.“ Auch ein Rörig hat schon für sich und seine Öffentlichkeit 1944 „die Hanse im europäischen Raum“ gesehen. Es ist also zwingend notwendig, zunächst kritisch zu reflektieren, wer „die Öffentlichkeit“ ist und woher sich deren Interessen an der Hanse heute ergeben.

<sup>386</sup> In diesem Zusammenhang sei folgende Anmerkung erlaubt. Eckhard Müller-Mertens beendet seine Übersicht über die Richtungen in der Nachkriegs-Hanseforschung sibiyllinisch mit: „In der Retrospektive möchte ich keiner dieser Konzeptionen eine höhere Plausibilität oder Verifizierbarkeit zumessen.“ (MÜLLER-MERTENS, Europäische Sicht (wie Anm. 254), S. 4). Dieses Statement ist einigermaßen verwunderlich, war doch Müller-Mertens einer der Taktgeber der DDR-Richtung, – zumal man ihm nachdrücklich zustimmen muss, wenn er

Block im globalisierten Wirtschaftskrieg um Rohstoffe, Ressourcen und Märkte. Nach meiner Einschätzung ergeben sich entscheidende Fragen an die Geschichte aus einem grundlegenden Widerspruch heutiger, sich zuspitzender Globalisierungsperspektive, nämlich dem Widerspruch zwischen den sichtbar gewordenen Grenzen des Wachstums und einer gleichzeitig herrschenden Wirtschaftsordnung, die existentiell auf Wachstum ausgelegt ist. Die Saat dieses Widerspruches ging als frühbürgerlich-städtische Welt im Boden des Spätmittelalters auf. Hier sehe ich den historisch verbindenden Entwicklungsstrang zwischen Hanse und heutiger Globalisierung.

Die Hanse, die Kogge und die Eroberungen im baltisch-slawischen Raum sind im öffentlichen, ja im gesellschaftlichen Bewusstsein legendenmäßig überhöht und stereotyp verzerrt. Wie in dieser Arbeit hoffentlich zumindest in Teilaspekten nachgewiesen werden konnte, hat an diesen Stereotypen<sup>387</sup> die hansische Geschichtsforschung maßgeblichen Anteil. Sie hat diese Stereotypen nicht selten unter Missachtung wissenschaftlicher Maßstäbe und eines mitunter erschreckenden Mangels an Distanz zum jeweiligen politisch-gesellschaftlichen System gestaltet. Eine neue Ausrichtung und gut begründete Zielsetzung heutiger Erforschung des spätmittelalterlichen, hansischen Raumes kann sich – ein Ergebnis dieser Abhandlung – nur aus der gründlichen Kritik vergangener Fehlentwicklungen und Traditionen ergeben. Die bisherigen Ansätze<sup>388</sup> sind ein An-

---

ausführt: „Wie sie [die Ansprache der Hanse; RP] jeweils ausfällt, entscheiden im Übrigen nicht die Quellen und wissenschaftlichen Sachverhalte. Den Ton geben die außerwissenschaftlich-lebensweltlichen Umstände und Bedingungen an.“ (ebd.). Ich unterstelle, er meint hier den jeweiligen Staat und dessen gesellschaftliches System mit der zugehörigen Ideologie, in welche die Wissenschaft eingebunden ist und denen der main stream bisher immer zugearbeitet hat. Er hält allerdings das, was er selbst als entscheidend für die Einschätzung der Hanse erklärt, in seinen 24-seitigen Ausführungen zu „konzeptionellen Neuansätzen“ völlig aus der Betrachtung heraus, um dann festzustellen: „Die Hanse ist offenbar und unausweichlich unterschiedlich anzusprechen.“ (ebd.). Solche „Erkenntnis“ bringt niemanden weiter.

<sup>387</sup> Es sei auf den sehr interessanten Ansatz der Stereotypenforschung, wie er von Hans Henning Hahn in 12 Thesen vorgestellt wird (Hans Henning HAHN, 12 Thesen zur historischen Stereotypenforschung, in: Hans Henning HAHN/Elena MANNOVÁ (Hrsg.), Nationale Wahrnehmungen und ihre Stereotypen, Beiträge zur Historischen Stereotypenforschung, Frankfurt am Main, u. a. 2007, S. 15–24) hingewiesen. Gerade auch ein entsprechender Aufsatz in dem gleichen Band von Rudolf Holbach (Rudolf HOLBACH, Stereotypen in der Hansesgeschichte, in: Hans Henning HAHN/Elena MANNOVÁ (Hrsg.), Nationale Wahrnehmungen und ihre Stereotypen (wie oben), S. 292–318) ist sehr aufschlussreich. Er zeigt auf, „daß Historiker nicht nur Stereotypen kreieren, sondern wie sehr sie selbst in ihren Sichtweisen von ihnen und den zeitgenössischen Diskursen beeinflusst werden.“ (ebd., S. 315). Meiner Meinung nach sollte zunächst hervorgehoben werden, was bisher oft unter den Teppich gekehrt wurde, wie nämlich die Hanseforschung aktiv und wohl durchgängig jeweils staats- und systemkonforme Stereotypen wissenschaftlich begründete und untermauerte.

<sup>388</sup> Ich denke dabei vor allem an die Aufsätze von Volker HENN, Wege und Irrwege der

fang, reichen aber angesichts der Tragweite und Verhärtungen, die Stereotypen mit sich bringen, bei Weitem nicht aus, – weder an Umfang noch an Tiefe.

## X. Zusammenfassung

Die Aufgabe dieser Abhandlung war die Hinterfragung und ggf. Neubewertung einer bereits mehrere Jahrzehnte andauernden Diskussion um die historische Bedeutung der Kogge.

1.

Es existiert ein enger Zusammenhang zwischen der historischen Einordnung dieses speziellen Schiffstyps und Strömungen der deutschen Hansegeschichtsforschung. Die Diskussion um die Kogge wird deshalb so anhaltend und kontrovers geführt, weil mit der Positionierung dieses Schiffes zugleich die Entstehung und Bewertung der Hanse insgesamt betroffen ist. Für die deutsche Hanseforschung spielte dieses Transportschiff eine zentrale Rolle bei der Entstehung und der Vorrangstellung des niederdeutschen Städteverbundes. Dieses hansische Schiff habe dem Kaufmann der Seestädte an Ost- und Nordsee den entscheidenden Vorteil gegenüber seinen Konkurrenten verschafft und wurde so quasi zu einem Geburtshelfer der Hanse erklärt.

2.

Die Neubewertung in dieser Untersuchung zeigt die Koggen in veränderten Zusammenhängen. Dieses Schiff war ein europaweit verbreiteter und beheimateter Schiffstyp. Die von deutscher Öffentlichkeit und deutscher Forschung reklamierte sogenannte „Hansekogge“ hat es nicht gegeben. Im Bewusstsein und der Handhabung des Spätmittelalters gab es keine präzise Typenfestlegung der Kogge von der Art, wie sie die Schiffsarchäologie aus ihrer eigenen wissenschaftlichen Systematik heraus abgeleitet hat.

3.

Die Entwicklung, d. h. Größe und Verbreitung der Koggen, folgte gesellschaftlichen Anforderungen und entsprechender Nachfrage, die zur Bereit-

---

Hanseforschung und Hanserezeption in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, in: Marlene NIKOLAY-PANTER/Wilhelm JANSSEN/Wolfgang HERBORN (Hrsg.), *Geschichtliche Landeskunde der Rheinlande. Regionale Befunde und raumübergreifende Perspektiven: Georg Droge zum Gedenken*, Köln/Weimar/Wien 1994, S. 388–414 und Holbach, Stereotypen (wie Anm. 387).

stellung dieser Sorte von Schiffen durch Stadtkommunen mit entsprechenden Schiffbaukapazitäten, Seehandelserfahrung und engagierter Fernhändlerschicht verfügten. Eingebettet in Machthierarchien der Zeit folgte die Nachfrage nach Koggen im Ostseebereich nicht nur – und in der frühen Zeit der Städteentstehung nicht einmal überwiegend – dem bis dahin noch kaum entwickelten Markt für Massentransportgüter. Koggen als größte Transportschiffe ihrer Zeit wurden in der Ostsee ab den 90er Jahren des 12. Jahrhunderts für den Transport von Kreuzfahrergruppen und von kämpfenden und pilgernden Siedlerkontingenten in das Baltikum nachgefragt. Lübeck stand als einziger deutscher Verschiffungshafen der Ostseeregion und als Etappenort Kirche und Adel zur Seite, die als treibende Kräfte einer feudal motivierten und in missionierender Kreuzzugsmanier umgesetzten Ostaggression anzusehen sind. Die lübische Kaufmannschaft zog aus ihren Diensten politischen Gewinn und ökonomisches Kapital.

4.

Von dieser Sachlage ausgehend ergibt sich eine neue Interpretation der, eine Schiffsszene zeigenden, ersten Lübecker Stadtsiegel. Der Mitfahrer an Bord ist nach meiner Auslegung ein Pilger, der von einem lübischen Schiffer gen Osten gebracht wird. Die Schiffsszene hält die Bedeutung Lübecks für Kirche und Reich bei der Eroberung des Baltikums hoch. Entscheidend ist die Tatsache, dass Lübecker Schiffer auf ihren Schiffen Kreuzfahrer und Siedler nach Osten beförderten. Wie auch immer diese Schiffe dabei beschaffen und von welchem Typ sie waren, ist nebensächlich. Die gesamte bisherige Forschung – mit Ausnahme Carsten Jahnkes – sah nur Kaufleute an Bord, die sich miteinander verschworen (*coniuratio*), was sichtbar und faktisch falsch ist, da der steuernde Schiffer auf keinem der Siegel an einem Schwur beteiligt ist. Es war offenbar der Wunsch der Vater des Gedankens, – genauso bei den Versuchen vor allem von Detlev Ellmers, das Siegelschiff zur Kogge zu erklären, was sich angesichts von Drachenköpfen und Rumpfform als schwierig erwies.

5.

Die Gedankenlosigkeit und Hartnäckigkeit, mit der an den teilweise deutlich konstruierten Interpretationen bis heute festgehalten wird, hat vor allem weltanschauliche Hintergründe. Die wesentlich von Ahasver von Brandt beeinflusste bundesrepublikanische Hanseforschung der 50er bis 80er Jahre hatte die Gewaltfrage aus dem Geschehen im Ostseebereich und das mittelalterliche Macht- und Gesellschaftsgefüge aus der Betrachtung verbannt. Aus den gewaltsamen Eroberungen im Baltikum wurde eine großartige, europäische Kultur spendende Ostkolonisation. Durch die

Betonung eines überlegenen, unternehmenden, tatkräftigen hansischen Kaufmanns überhöhte man das frühstädtische, fernhändlerische Bürgertum zum entscheidenden Handlungsträger spätmittelalterlicher historischer Entwicklung. Nicht Gebietseroberungen, angesiedeltes Hinterland und Stadtgründungen mit Brückenkopfcharakter haben den entscheidenden Vorteil deutscher Kaufleute gegenüber ihren Konkurrenten in der Region ausmacht, sondern angeblich die „Hansekogge“. So startete nach der immer noch maßgeblichen Hansetheorie von Detlev Ellmers der niederdeutsche, speziell westfälische Kaufmann seinen Siegeszug in der Ostsee in Allianz mit koggenfahrenden, von Schleswig nach Lübeck verholenden deutschen Kaufleuten. Städtegründendes, deutsches, kaufmännisches Unternehmertum errang mit Hilfe der Kogge die Vorherrschaft über die Ostsee und die entscheidende Ost-West-Handelsachse. Lübeck als Schnittstelle zwischen land- und seegestütztem Kaufmann, die Kogge und kommerzieller Verdrängungswettbewerb seien die Standbeine der Entstehung und Konsolidierung der Hanse gewesen. Solche Vorstellungen ließen die Interpretation der Lübecker Siegel scheitern und führten letztendlich zu einer Stilisierung des Koggenschiffs zu etwas, was es nicht war.

6.

Der Koggenteil dieser Theorie wurde durch die Schiffsarchäologie, speziell die Forschungen am Deutschen Schiffahrtsmuseum an Hand des Bremer Koggenfundes abgesichert. Dabei wurde der restaurierte Bremer Fund zum Koggenprototyp gemacht, an dem alle anderen Funde und schriftlichen Quellen abzugleichen sind. Das methodisch anzuzweifelnde Vorgehen der Vermischung moderner exakter Systematik der Schiffbestimmung mit geschichtswissenschaftlicher Übertragbarkeit und entsprechendem Aussagewert wurde wiederholt von Timm Weski kritisiert. Der Quellenlage und dem mittelalterlichen Umgang mit Schiffstypen wurden schiffsarchäologische Erkenntnis und Systematik aufoktroziert. Aus der Schiffsarchäologie in ihrer Eigenschaft als historische Hilfswissenschaft wurde tendenziell die generalisierende Zentralsziplin. Eine Kogge war – typisch für das Mittelalter – kein exakt definierter Schiffstyp und durchzieht die Quellen relativ unbestimmt als *navis magna* oder *navis maior*. Die ebenfalls gültige Liburnenbezeichnung für genau das gleiche Schiff wurde entweder nicht wahrgenommen oder bagatellisiert.

7.

Die zu beobachtende Penetranz und mitunter sogar wissenschaftlich nicht akzeptable Art deutscher Koggendarstellung haben ihre Ursache in einer nationalistisch unterfütterten Geschichtsforschung aus rein bürgerlich-



kaufmännischer Perspektive, in welcher der überlegene, spätmittelalterliche, niederdeutsch-hansische Fernkaufmann mit den im wesentlichen friedlichen ökonomischen Mitteln der Marktmacht die gesellschaftliche Szene beherrschte. Dieses deutlich auf das Nachkriegsdeutschland zugeschnittene Hanse- und Koggenbild wird allerdings seinerseits nur als Umdeutung und Zurechtstufung einer davor liegenden, chauvinistischen Sinnggebung der Hanse verständlich. Eingebettet in das Ganze einer völkischen Blut-und-Boden-Ideologie, finden sich die ideologischen Wurzeln dieser Vorstellungen im deutsch-konservativen Milieu der Weimarer Republik und in der sich politisch und gesellschaftlich durchsetzenden NS-Ideologie.

8.

Die „kämpfende Geschichtswissenschaft“ des „Dritten Reiches“ verherrlichte und mystifizierte deutsches, angeblich Lebensraum eroberndes, gewaltsames Vorgehen im Osten in ideologischer Vorbereitung und Rechtfertigung des Vernichtungskrieges gegen die Völker des Ostens. An der Macht des Faktischen eines verlorenen Weltkrieges und des Zusammenbruchs des NS-Staates scheiterten auch die deutschen Herrenmenschenphantasien und völkischen Blut-und-Boden-Theorien. In der jungen Bundesrepublik wurde die Rolle der Gewalt als objektiv existierende historische Größe aus der Hansebetrachtung verbannt, was es den Beteiligten ermöglichte, eigene völkische Entgleisungen unauffällig zu den Akten zu legen. Diese Umstände rechtfertigen es für einen Historiker jedoch nicht, die Rolle der Gewalt im geschichtlichen Verlauf nicht mehr wahrzunehmen. Was nicht aufgearbeitet, d. h. in seinen historischen und ideologischen Zusammenhängen analysiert und kritisiert wird, hält sich in der Weltanschauung von Menschen und in den Theorien von Wissenschaftlern. Ich sehe darin die Ursache, dass in der veränderten Nachkriegswelt im Bewusstsein einer zunächst frustrierten und verunsicherten, über ihre völkische Vergangenheit Stillschweigen wahrende und sich gegenseitig demokratische Gesinnung attestierende Historikerzunft ein nationalistischer Grundzug erhalten blieb. Die Folge waren Umdeutungen und Weglassungen in der Hansetheorie und eine moderatere und subtilere Verpackung deutscher Überheblichkeit.

9.

Erst in den beiden letzten Jahrzehnten schafften gewissermaßen die Enkel und Urenkelgenerationen von Wissenschaftlern, diese Kontinuitäten institutionell, personell und immer besser auch inhaltlich aufzudecken. Die Hanseforschung ist diesem erfreulichen Trend zumindest in einigen An-

sätzen gefolgt und heute arbeiten dankenswerter Weise die Kollegen aus den östlichen Ländern mit uns zusammen. Was die inhaltlichen Aufarbeitungen angeht, zeigt sich am Beispiel der Koggen, wie tief nationalistische Traditionen sitzen und wie groß auch heute noch die Scheu zu sein scheint, gründlichst mit diesen Traditionen zu brechen.

10.

Ein solcher Neuanfang ist heute als europäische Ausrichtung des Denkens und der Forschung im Gespräch. Der dazu notwendige Paradigmenwechsel ist allerdings eine gigantische Aufgabe. Er impliziert die Ausmerzung des in der überholten Tradition des Nationalstaates wurzelnden, die europäischen Völker heute spaltenden Nationalismus und beinhaltet die europaweite Offenlegung aller „Leichen im Keller“ möglichst durch die jeweiligen Hausbewohner selbst. Letztendlich sind sogar Zweifel angebracht, ob es ein europäisches Paradigma ohne neue Feindbilder geben kann und ob nicht längst das Zeitalter globaler Herangehensweisen und Bewertungsmaßstäbe angebrochen ist.

## KOGGEN KONTROVERS\*

von Detlev Ellmers

Kritische Diskussionen und Infragesellungen bisheriger Ergebnisse aufgrund neuer stichhaltiger Argumente sind sehr zu begrüßen, weil sie Fortschritte in der Forschung erzielen. Die Stichhaltigkeit der kritischen Argumente ist allerdings auch zu hinterfragen. Für das Mittelalter ist die Diskussion besonders spannend, weil dessen Realität nicht nur in Schriftquellen, sondern auch in Bildern und als Sachen überliefert ist. Für eine ausgewogene Darstellung mittelalterlicher Verhältnisse müssen deshalb die Aussagen aller drei Quellenarten zusammengeführt werden, obwohl die Methoden zu ihrer sachgerechten Auswertung von den drei ganz unterschiedlichen Fachbereichen der Historiker, Kunstgeschichtler und Archäologen erarbeitet wurden.

Für die Kogge führte die schwierige Verständigung zwischen diesen unterschiedlichen Herangehensweisen zu einer Reihe von Verunsicherungen. In seiner Koggendiskussion sucht der Historiker Reinhard Paulsen nach einem Ausweg aus den Verunsicherungen und erwähnt zwar die archäologisch erarbeiteten Konstruktionsmerkmale, glaubt aber, dass sie für das, was er unter Kogge versteht, nicht zutreffen (S. 62–68). Umgekehrt galten dem Archäologen Ole Crumlin-Pedersen „die gekurvten Steven und die Drachenköpfe“ am Schiff auf dem Lübecker Siegel (Abb. 9, S. 126) als „typisch für skandinavische Schiffe ... in klarem Gegensatz zu den Wiedergaben von Koggen“ (S. 89). Auch die Historiker Carsten Jahnke (S. 89) und Rolf Hammel-Kiesow (S. 94) ordneten dieses Schiff der skandinavischen Schiffbautradition zu. Mit Recht beanstandet Paulsen, dass diese These „nicht quellenkonform“ sei, weil ein Lübecker Ratsnotar dieses Schiff zeitnah ausdrücklich *cogko sive liburna* nennt (S. 90).

Aufgrund der von ihm geprüften Quellen kam zuerst Timm Weski in mehreren Publikationen zu dem Schluss, dass als Kogge nicht ein bestimmter Schiffstyp, sondern ein Schiff mit großer Tragfähigkeit bezeich-

---

\* In diesem Beitrag werden wörtliche Zitate aus mittelalterlichen Schriftquellen kursiv wiedergegeben und die Zitate aus wissenschaftlichen Arbeiten in „“ gesetzt; auf Paulsens Artikel wird mit der jeweiligen Seitenzahl in ( ) verwiesen.

net wurde.<sup>1</sup> Für Jahnke ist diese Alternative „noch zu klären“, wenn für ihn auch vieles auf Weskis These hindeutet.<sup>2</sup> Auch diese These widerlegt Paulsen mit dem entscheidenden Hinweis, dass die Quellen neben den großen auch *cleene cogghen* nennen (S. 30), denn wenn es neben großen auch kleine Koggen gab, konnte die Größe nicht das maßgebliche Kennzeichen von Koggen sein. Zum gleichen Ergebnis führt auch eine von ihm ausgewertete Dordrechter Urkunde von 1272, die so eindeutig *coggones et magne naves* unterscheidet (S. 29), dass *coggo* nicht die Sammelbezeichnung für große Schiffe gewesen sein kann. Schließlich zitiert er (S. 65, Anm. 216) den Aufsatz von A. Luns über die nur in Holland nachweisbaren Heerkoggen, die noch im 14. Jahrhundert gerudert wurden und deshalb eine viel niedrigere Bordwand hatten und schlanker sein mussten als die großen Handelskoggen, aber trotz ihrer geringen Tragfähigkeit in den Quellen Koggen genannt wurden. Leider zieht Paulsen aus diesen Quellenbelegen nicht die Konsequenz, dass etwas anderes als die Größe dafür ausschlaggebend gewesen sein muss, ein Schiff Kogge zu nennen.

Aber zu Recht moniert er im Anschluss an Weski (S. 62), dass die Archäologen für Verwirrung sorgten, weil sie den Bremer Schiffsfund von 1962 sofort als Kogge in die wissenschaftliche Diskussion eingebrachten, ohne ihn zunächst nach archäologischer Methodik als „Typ Bremen“<sup>3</sup> zu analysieren und gegen Schiffsfunde anderer Schiffbautraditionen abzugrenzen. Dadurch ist nicht deutlich geworden, dass die Identifizierung des „Typs Bremen“ als Kogge ein zweiter Forschungsschritt war, bei dem nicht mehr rein archäologische Methoden anzuwenden waren, sondern zwischen schriftlicher, bildlicher und archäologischer Überlieferung verglichen werden musste, was wiederum nur in mehreren Forschungsschrit-

---

<sup>1</sup> Timm WESKI, The IJsselmeer type: Some thoughts on Hanseatic Cogs, in: IJNA 28, 1999, S. 360–379. – DERS., Fiktion oder Realität? Anmerkungen zum archäologischen Nachweis spätmittelalterlicher Schiffsbezeichnungen, in: Skyllis 2, 2000, S. 96–106. – DERS., Anmerkungen zur spätmittelalterlichen Schifffahrt auf Nord- und Ostsee, in: Konrad Elmshäuser (Hg.), Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters, Bremerhaven, Hamburg 2002, S. 143–159. – DERS., Remarks on the Identification of Medieval Ship Types in Northern Europe, in: Boats, Ships and Shipyards. Proceedings of the Ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Oxford 2003, S. 281–288. – DERS., Wurde wirklich eine Kogge gefunden? In: Antike Welt 37, 2006, S. 91–96.

<sup>2</sup> Carsten JAHNKE, Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert, in: HGBll. 126, 2008, S. 145–185, hier S. 184.

<sup>3</sup> Vgl. Detlev ELLMERS, Schifffahrt und Schiffbau, in: HGBll. 125, 2007, S. 251–270, hier S. 256: Nicht als IJsselmeer-Typ, wie Weski vorschlägt, denn der in einem zweiten Schritt erfolgte entscheidende Vergleich mit zeitgenössischen Koggedarstellungen war wegen der vollständig erhaltenen Seitenansicht über keinen anderen Schiffsfund möglich als den von Bremen. Die vorher gefundenen Wracks gleicher Bauweise von Kalmar V, Kolding und dem IJsselmeer konnten erst nachträglich im Vergleich mit dem Bremer Fund als Koggen identifiziert werden.

ten möglich war. Zur besseren Verständigung zwischen den unterschiedlichen Fächern ist künftig (auch von mir) jeder einzelne Forschungsschritt für sich genau darzustellen, bevor daraus die Summe gezogen wird.

Die Berechtigung, den Bremer Schiffsfund als Kogge zu bezeichnen, bestreitet Paulsen mit der „Tatsache“ genannten These, „dass im Bewusstsein des Spätmittelalters ein eindeutig definierbarer Schiffstyp Kogge nicht existierte“ (S. 60). Dafür stützt er sich auf drei Argumente. Erstens stellt er fest, „dass man im allgemeinen Verständnis der Zeit keinen erkennbaren Unterschied zwischen Kogge und Liburne zu machen schien“ (S. 60). Diese Beobachtung ist genau richtig, es gab nicht nur keinen Unterschied zwischen Kogge und Liburne, vielmehr waren beide in hansischen Schriftquellen identisch. Das Wort *liburna* kommt im Hansebereich ausschließlich in lateinischen Texten vor, die alle mit dem Dilemma fertig werden mussten, dass das Latein weder für hansische Schiffe noch für viele andere Dinge des mittelalterlichen Alltags passende Bezeichnungen hat. Wenn lat. Begriffe mittelalterliche Objekte nicht genau genug kennzeichneten, wurden sie durch volkssprachige Zusätze erklärt. Z. B. wurden in Lübeck genauer spezifiziert: 1383 lat. *cinctorium* (= Gürtel) als *unum cinctorium dictum duzing* oder 1398 lat. *stipes* (= Stangen) als *stipites wlgariter hoppen staken*.<sup>4</sup> Zur Nennung einheimischer Schiffe verfuhr man nicht anders. So wurde in Lübeck der Prahm 1364 mit lat. *portorium* (eigentlich = Hafenzoll) bezeichnet: *2 portoria dicta praam*, und 1365 mit lat. *navis* (= Schiff): *pro navem suam praam dictam*.<sup>5</sup> Jedes Mal ist mit dem lateinischen Wort genau dasselbe gemeint wie mit dem volkssprachigen.

Das trifft genauso auch auf die Kogge zu, für die lateinisch schreibende Autoren sogar zwischen drei Möglichkeiten wählen konnten. Entweder beschränkten sie sich auf den Oberbegriff *navis*, den sie öfter durch Zusätze wie *mercatorum* (S. 23) oder *magna* (S. 29) näher zu bestimmen suchten, was aber unscharf blieb. Oder sie benutzten die einheimische, mittelniederdeutsche Bezeichnung *cogghe*, häufig mit lateinischer Endung und gelegentlich einem auf die Volkssprache verweisenden Zusatz wie: *in vulgo cocgo vocatur, vulgariter cogghe dicte, proprie kogge* (S. 30 u. 37) oder einfach *quidam coggo sive navis magna de Gripeswolde* (S. 30). Als dritte Möglichkeit wählten sie eine lateinische Bezeichnung, auch wenn diese mit dem betr. einheimischen Schiffstyp eigentlich nichts zu tun hatte, sondern einem antiken Kriegsschiff galt. Hierbei sind hansische Texte erstaunlich einheitlich, denn sie setzten für die Kogge ausschließlich die

<sup>4</sup> Ulrich SIMON, Das Lübecker Niederstadtbuch 1363–1399, Köln, Weimar, Wien 2006, 519,5 und 1001,2.

<sup>5</sup> Ebd. 42, 2.

Bezeichnung *liburna*, häufiger die maskuline Form *liburnus* (die es im klassischen Latein gar nicht gibt) ein und berücksichtigen damit sogar noch das Genus der volkssprachigen Bezeichnung, die am häufigsten maskulin verwendet wird, aber in femininer Form auch nicht selten ist.<sup>6</sup> Zwar steht *liburnus* in den meisten Texten ohne erläuternden Zusatz, aber Paulsen konnte trotzdem herausarbeiten, dass damit ein genauso großes, in Privatbesitz befindliches Fernhandelsschiff gemeint war wie die Kogge und gelegentlich ebenso wie diese von den Seehafenstädten zu Kriegseinsätzen herangezogen wurde (S. 49–50). Es ist schließlich sein großes Verdienst, sieben Texte zusammengetragen zu haben (S. 55–60), aus denen *expressis verbis* hervorgeht, dass mit lat. *liburnus* nichts anderes gemeint war als die Kogge: Entweder entspricht darin dem lat. Text mit *liburnus* ein volkssprachiger Text mit *cogghe*, oder ein Zusatz erklärt, dass lat. *liburnus* für das volkssprachige *coggo* steht, wie z. B. *liburnum dictum kogghonem* oder *liburnum, videlicet coggonem* (= Liburnus, nämlich Kogge).

Paulsen ist in die Falle getappt, dass er *liburnus* bzw. *liburna* fälschlich für einen real existierenden Schiffstyp im Hansebereich hielt. Dabei hätten ihn schon die von ihm selbst zitierten nicht hansischen Texte stutzig machen müssen, die *liburna* nicht für die Kogge, sondern für immer verschiedene andere Schiffe der Nord- und Ostsee einsetzten, so im 10. Jahrhundert eine Regensburger Glosse für *ceol* und eine angelsächsische für *hulc* (S. 55, Anm. 174) und 1215 Heinrich von Lettland für Kriegsschiffe der Einwohner der Insel Ösel (S. 54). Schließlich liefert Paulsen selbst die Begründung für den aufgezeigten Sprachgebrauch, wenn er mit Recht betont (S. 61), dass Wasserfahrzeuge für bestimmte Einsatzzwecke in Auftrag gegeben wurden, und fortfährt: „Die Schiffbauer erfüllten diese Anforderungen in ihrer lokalen oder regionalen Schiffbautradition, die sich entsprechend der geographischen und rohstofftechnischen Möglichkeiten und der Entwicklung der gesellschaftlichen Anforderungen herausgebildet hatten. ... Man baute nach in der Praxis bewährten Mustern, nach Erfahrungsregeln, die von Generation zu Generation, vom Meister auf den Lehrlingen überliefert wurden.“ Weder die Schiffszimmerleute noch die bestellenden Schiffer waren des Lateinischen mächtig und die Hansekaufleute waren es bis zur Einführung der schriftlichen Geschäftsführung im Laufe des 13. Jahrhunderts auch nicht. Allein deshalb konnte im Hansebereich überhaupt kein Schiff mit lateinischer Bezeichnung entstehen. Entsprechend wird dort in volkssprachigen Texten *liburnus* oder *liburna*

---

<sup>6</sup> Dies beobachtete schon Walther VOGEL, *Geschichte der deutschen Seefahrt*, Bd. 1 Berlin 1915, S. 491.

niemals erwähnt, sondern als größtes Schiff bis gegen 1400 ausschließlich der *coggen* oder weniger häufig die *cogge*.

In einer zweite Argumentationsreihe dafür, dass unter Kogge kein eindeutig definierbarer Schiffstyp verstanden wurde, greift Paulsen (S. 65) Weskis Beobachtungen auf, dass Schriftquellen gelegentlich für ein Schiff zwei verschiedene Schiffstypenbezeichnungen verwenden.<sup>7</sup> Statt daraus ein Pauschalurteil abzuleiten, sollte man aber zunächst genauer hinschauen. Die wenigen Texte im Hansebereich, die sich nicht sicher sind, ob ein Schiff als Kogge oder Holk zu bezeichnen ist,<sup>8</sup> gehören der Zeit um 1400 an,<sup>9</sup> als die Kogge an die Grenze ihrer Vergrößerbarkeit gekommen war und die Schiffzimmerer in den hansischen Seehäfen zusätzlich zu den Koggen den größeren Holk<sup>10</sup> zu bauen begannen. Typisch für diese Übergangsphase ist ein Eintrag von 1397 im Lübecker Niederstadtbuch, in dem zunächst *liburno* als gängige Bezeichnung für Koggen geschrieben wurde. Der Schreiber trug auch schon den Namen des *nauleri Koten* ein, als ihn offensichtlich der anwesende Partenreeder auf den Fehler hinwies, so dass der Schreiber *liburno* durchstrich und statt dessen *holke* eintrug.<sup>11</sup> Vor und nach dieser kurzen Phase der Unsicherheit unterschieden hansische Texte sehr genau zwischen Kogge und Holk. Wenn dagegen in zwei Warnungen des Lübecker Rates vor denselben Seeräubern einmal von *eneme kregere van LXX lesten, darto ... noch twe grote schepe* geschrieben wird, das andere Mal aber von *eneme euere von LXX lesten, darto ... noch II kreyere*,<sup>12</sup> liegt ein klassischer Fall von Vertauschung vor, nicht aber ein Beleg dafür, dass man im Mittelalter nicht zwischen Schiffstypen unterscheiden konnte. Wenn schließlich in englischen Dokumenten Schiffe mit Namen wie *ST Mary Cog* oder *The Jon Cog* als *badse*, *barge* oder *balinger* klassifiziert werden (S. 65), ist zunächst diese Namensgebung zu hinterfragen. Abgesehen von der Phase um 1400 gib es jedenfalls in hansischen Texten keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Kogge nicht eindeutig von anderen Schiffen unterschieden wurde.

Als drittes Argument für die nicht eindeutige Definierbarkeit der Kogge als Schiffstyp führt Paulsen Weskis Beobachtung an, dass die drei Stadtsiegel von La Rochelle, Lübeck und Stralsund, die nach zeitgenössischer Überlieferung jeweils eine Kogge zeigen, „alle unterschiedliche Schiffe

<sup>7</sup> WESKI, Anmerkungen (wie Anm. 1), S. 148.

<sup>8</sup> Ebd.

<sup>9</sup> Schon VOGEL, Geschichte (wie Anm. 6) S. 492, Anm. 5, bringt die drei Belege von 1387, 1401 und 1417.

<sup>10</sup> Schon VOGEL zeigt ebd., S. 495, dass der Holk um 1400 die Kogge aus der hansischen Schifffahrt zu verdrängen begann, weil er größer gebaut werden konnte als die Kogge.

<sup>11</sup> SIMON, Niederstadtbuch (wie Anm. 4), 984, 2 mit Anm. b.

<sup>12</sup> WESKI, Anmerkungen (wie Anm. 1), S. 148.

darstellen“. Weski schloss daraus auf einen „Begriff ‚Kogge‘, der durch drei völlig unterschiedliche Siegelbilder geprägt ist“ (S. 65 mit Anm. 219) und deshalb nicht für einen einzigen Schiffstyp in Anspruch genommen werden dürfe. Diese Siegel bilden zwischen schriftlicher und archäologischer Überlieferung zur Kogge aber die einzige Brücke, die nicht tragfähig wäre, wenn Weskis Schlussfolgerung stimmt. Deshalb ist auch hier statt einer vorschnellen Schlussfolgerung zunächst die Quellenlage sorgfältig zu prüfen. Das Siegel von La Rochelle von 1200 wurde 1232 in Genua beschrieben als *in alio vero sigillo erat imago cuiusdam ligni ad similitudinem Cochae cum arbore et vello quadrato expansa*.<sup>13</sup> Im Mittelmeer waren die bei Kreuzzügen dorthin gesegelten Koggen von dortigen Schiffbauern in deren Schiffbautraditionen nachgebaut worden<sup>14</sup> und vor allem durch das eine rechteckige Rahsegel von den mediterranen Schiffen mit ihren dreieckigen Lateinersegeln zu unterscheiden. In den nördlichen Meeren dagegen trugen alle Schiffe der Zeit rechteckige Rahsegel, so dass sie nur durch Form und Bauweise des Rumpfes voneinander zu unterscheiden waren. Dieses Unterscheidungskriterium konnte aber ein Mittelmeeranwohner wegen der anderen Bauweise der Mittelmeer-Koggen gar nicht kennen. Weski hat richtig die Übereinstimmung des Rumpfes auf dem Siegel von La Rochelle mit dem des Keel auf englischen Stadtsiegeln aufgezeigt.<sup>15</sup> Das Siegel von La Rochelle macht also abgesehen von dem Segel überhaupt keine weiteren Aussagen zum Aussehen von Koggen in Nord- und Ostsee und scheidet deshalb als Beleg für das Aussehen von Koggen aus.<sup>16</sup>

Dagegen wurden die Schiffe auf den Siegeln von Lübeck und Stralsund von Menschen aus dem Rat der betreffenden Seehäfen selbst als Koggen bezeichnet. In einem Rechtsstreit um die Benutzung des Lübecker Siegels von 1281 (Abb. 9, S. 126) beschreibt es der Lübecker Ratsnotar Magister Gherhardus de Lochem 1328 u. a.: „... *in cuius medio quidam cogko siue liburna erat sculptus cum malo erecto et duobus viris, quorum unus in manu tenebat funem et alter remum*“ (S. 56). Um so eindeutig wie möglich zu sein, belässt er es nicht bei der volkssprachigen Bezeichnung *cogko*, sondern fügt die in den lateinischen Texten der Juristen übliche Bezeichnung *liburna* noch hinzu. Wir hatten ja oben schon gesehen, dass ein und derselbe Schiffstyp lateinisch *liburna* und volkssprachig *cogko* genannt wurde, und können deshalb sicher sein, dass der Lübecker Rat das Schiffs-

<sup>13</sup> Paul HEINSIUS, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*. Weimar 1956, S. 48f.

<sup>14</sup> Vgl. Detlev ELLMERS, *Schiffahrt und Schiffbau*, in: HGBll. 119, 2001, S. 238f.

<sup>15</sup> WESKI, *Anmerkungen* (wie Anm. 1), S. 146.

<sup>16</sup> So schon Detlev ELLMERS, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, Neumünster 1972, S. 59.





Abb. 1:  
Stralsunder Siegel von 1329,  
Spätform der Kogge mit  
Wohnraum unter dem  
Achterkastell. 1483 als  
Kogge bezeichnet.  
Nach Ewe mit Korrekturen.

bild auf dem von ihm benutzten Siegel als die Darstellung einer Kogge ansah. Die gleiche Sicherheit gilt auch für das Stralsunder Siegel von 1329 (Abb. 1), von dem es sogar in einer vom Rat 1483 ausgefertigten Urkunde mit ausdrücklichem Bezug auf das daran hängende Siegel heißt: „... vnser Stad Sigel ghenomed den kogghen wytylyken laten henghen yn dussen vnser breff“. In späteren Stralsunder Urkunden kommt die Bezeichnung Koggensiegel noch öfter vor, stets mit Bezug auf das Siegel von 1329, das noch bis ins 19. Jahrhundert hinein benutzt wurde. In gleicher Weise schrieb der Danziger Ratssekretär Reinhold Curicke vor 1645: *Das Gross Siegel ist eine grosse alte Holcke*,<sup>17</sup> und meinte damit das große Danziger Siegel von 1400, das zu seiner Zeit abgesehen von dem kleineren *sigillum certificationum* von 1582 ebenfalls immer noch für alle wichtigen Urkunden benutzt wurde. Damit stehen der Forschung auf den Siegeln von Lübeck und Stralsund zwei Bildquellen zur Verfügung, die zuverlässige Auskunft über das Aussehen von Koggen geben, während es das Danziger Siegel ermöglicht, die Kogge gegen den von ihr in Schriftquellen unterschiedenen Holk genauer abzugrenzen.

Ohne hier näher auf den Holk einzugehen, ist als wichtigste Schlussfolgerung festzustellen, dass die Zeitgenossen in den Seehäfen in der Lage waren, allein anhand des auf den genannten Siegelbildern Sichtbaren

<sup>17</sup> Siegfried FLIEDNER, Die Bremer Kogge. Hefte des Focke-Museums Nr. 19, Bremen o. J. (1969), S. 23–27.



Abb. 2:  
Stralsunder Siegel  
von 1278, Kogge ohne  
Kastelle. Nach Ewe.

Kogge und Holk sicher zu erkennen und von einander zu unterscheiden. Dafür musste das Siegelbild nicht „quasi wie eine Bauzeichnung“ aussehen, wie Paulsen unterstellt (S. 66). Im Gegenteil musste der Siegel-schneider die Darstellung wie beim Piktogramm vereinfachen und auf die typischen Merkmale konzentrieren, um rasches Wiedererkennen zu ermöglichen. Das in so stilisierter Form über Wasser in Seitenansicht sichtbare Schiff entsprach dem Bild, das sich die Menschen von dem im Hafen liegenden Schiff machten. Da die Einmasttakelage bei Kogge und Holk gleich ist, konnte der Unterschied zwischen beiden nur an Form und/oder Bauweise des Rumpfes abgelesen werden. Damit haben auch wir die Chance, an diesen Siegeln ausfindig zu machen, woran die Zeitgenossen Kogge und Holk erkannten.

Zwar unterscheiden sich die Rümpfe der auf dem Lübecker und dem Stralsunder Siegel als Koggen bezeichneten Schiffe so erheblich, dass auf den ersten Blick Paulsens These unterstützt scheint, dass nämlich „im Bewusstsein des Spätmittelalters ein eindeutig definierbarer Typ Kogge nicht existierte“ (S. 60). Aber auch hier ist wieder statt eines voreiligen Urteils zunächst genauer nachzufragen, wieso die beiden verschiedenen Schiffsbilder als Koggen bezeichnet wurden. Das Stralsunder Siegel von 1329 (Abb. 1) hatte drei Vorläufer, die alle ein genauso aussehendes, in Klinkertechnik gebautes, hochbordiges Schiff mit geringem Sprung<sup>18</sup> und

<sup>18</sup> Als Sprung bezeichnet man das Ansteigen des obersten Plankengangs vorn und achtern.



Abb. 3:  
Stralsunder Siegel von 1265,  
Kogge mit dünner Leiste vor  
dem Steven anstelle des  
Balkenstevens auf Abb. 1 und 2.  
Nach Ewe mit Korrekturen.

steilen, nur wenig nach außen geneigten Steven zeigen. Die Takelage ist unterschiedlich dargestellt, weil das Siegel von 1329 das fahrende Schiff unter Segel zeigt, die Siegel von 1301 und 1278 (Abb. 2) dagegen das im Hafen liegende Schiff mit abgenommenem Segel. Auf dem Siegel von 1265 (Abb. 3) wurde der Mast ganz weggelassen zu Gunsten des Stadtwappens. Obwohl man so gelegentlich auch bei Siegeln anderer Städte verfuhr<sup>19</sup>, fand das in Stralsund wenig Zustimmung, so dass es schon nach 13 Jahren durch ein neues Siegel mit einem Mast hinter dem Wappenzeichen ersetzt wurde (Abb. 2). Anders zu beurteilen ist das Fehlen der Kastele bei allen drei älteren Siegel (Abb. 2). Bei dem ältesten Siegel von 1265 fehlt außerdem der die jüngeren Schiffsbilder kennzeichnende hoch aufragende vordere Balkensteven, an dessen Stelle nur eine schmale Leiste zu erkennen ist (Abb. 3).<sup>20</sup> Offensichtlich zeigen nicht nur das jüngste, sondern alle vier Siegel je eine Kogge, an der nur im Laufe der Zeit zwei bauliche Veränderungen dargestellt wurden, nämlich seit 1278 der große vordere Balkensteven anstelle der dünnen Leiste und seit 1329 die Kastele. Demnach war die Kogge kein in allen Details unverrückbar festgelegter Schiffstyp, vielmehr ist an ihr bei sonst übereinstimmenden Merkmalen im Laufe der Zeit ein gewisses Maß an baulichen Veränderungen zu beobachten.

<sup>19</sup> Herbert EWE, *Schiffe auf Siegeln*, Bielefeld Berlin 1972, S. 116 (Damme, 3. Siegel), 206 (Veere, 2. Siegel), 199 (Stralsund, Siegel der Schifferbruderschaft mit Maria statt Mast).

<sup>20</sup> Ebd., S. 197f. Die Umzeichnung des ältesten Siegels ist nicht exakt genug; die schmale Leiste sieht man nur auf dem Foto S. 26.



Abb. 4:  
Dammer Siegel von 1309,  
Kogge mit der frühen Form  
der Kastelle. Nach Ewe.

Stralsund stand mit seinen vier Koggesiegeln nicht allein. Gleich geformte Schiffe stellten von 1242 bis 1369 ebenfalls andere hansische Seehäfen auf ihren Siegeln dar, nämlich Elbing, Danzig, Wismar, Kiel, Harderwijk, Staveren und Vlaardingen. 1309 übernahm auch Damme, Brügges Vorhafen, auf sein zweites Siegel ein gleich geformtes Schiff.<sup>21</sup> Damit liegen insgesamt 16 gut datierte Schiffsbilder vor, auf denen dieselben baulichen Veränderungen in gleicher Reihenfolge wie auf den vier Stralsunder Koggesiegeln sichtbar sind, so dass sie alle als Darstellungen von Koggen zu werten sind. Einige von ihnen differenzieren die baulichen Veränderungen noch genauer. So zeigt das Dammer Siegel von 1309, dass die Kastellaufbauten zunächst als hochgestellte Kampfplattformen auf die Koggen kamen (Abb. 4); erst zwei Jahrzehnte später sieht man auf dem Stralsunder Siegel, dass der Platz darunter zu einem geschlossenen Wohnraum ausgebaut wurde (Abb. 1). Auf den Siegeln von Damme (Abb. 4) und Harderwijk sind die aus der Außenhaut herausragenden Köpfe von Querbalken sichtbar und auf dem Elbinger Siegel von 1367 deren stromlinienförmige Verkleidung. Die älteste Darstellung auf dem Elbinger Siegel von 1242 zeigt sogar noch einen älteren Bauzustand (Abb. 5): Es fehlt vorn nicht nur der große Balkenstevan, sondern auch die dünne Leiste; die Planken

<sup>21</sup> Ebd. alle angeführten Siegel unter dem jeweiligen Stadtnamen. Die Siegelbilder von Stubbekøping und Ipswich, die von manchen Autoren als Koggen in Erwägung gezogen wurden, weichen von den 16 genannten Schiffsbildern so weit ab, dass sie nicht als sichere Koggebilder gelten können.



Abb. 5:  
Elbinger Siegel von  
1242, Kogge, deren  
Planken den Vorsteven  
überlappen. Nach Ewe.



Abb. 6:  
Wismarer Siegel von 1354.  
Kogge mit leicht gebogenem  
Vorsteven. Nach Ewe.



Abb. 7:  
Siegel von Künre um 1400 mit kleiner  
Kogge. Nach Ewe.



Abb. 8:  
Schiffsbild des Lübecker Siegels  
von 1256, Kogge mit Seitenruder  
und gebogenem Vorsteven, den die  
Planken überlappen wie auf  
Abb. 5. Nach Wiechell.

ragen über einen inneren Steven hinweg, vor dem sie von beiden Seiten zu einer senkrechten Naht zusammentreffen. Das war eine konstruktive Schwachstelle, durch die beim Segeln leicht Wasser eindringen konnte, so dass man ab Mitte des 13. Jahrhunderts zunächst mit einer dünnen Leiste, um 1300 dann mit dem vor den Innensteven gesetzten großen Balkensteven Abhilfe schuf. Die Siegel von Stralsund (1329) und Elbing (1367) zeigen sogar noch die Köpfe der Bolzen, mit denen der äußere an dem inneren Steven befestigt wurde (Abb. 1). Auf dem Wismarer Siegel von 1354 sieht man, dass der Vorsteven auch leicht gebogen sein und abgerundet statt kantig in den Kiel übergehen konnte (Abb. 6). Diese Bugform war kein Einzelfall, ist sie doch auch auf einer Rostocker Altartafel von 1420/30 und einer französischen Buchmalerei des 15. Jahrhunderts an sonst gleichartigen Schiffen dargestellt.<sup>22</sup> Selbst die in den Schriftquellen

<sup>22</sup> Gabriele HOFFMANN, Uwe SCHNALL (Hg.), Die Kogge. Sternstunde der deutschen

genannten *cleenen cogghen* sind auf den Siegeln der niederländischen Städte Kuinre von ca. 1400 (Abb. 7) und Genemuiden (15. Jh.) deutlich als solche gekennzeichnet, so dass wir sicher sein können, dass auf den anderen Siegeln die großen, hochbordigen Koggen dargestellt sind.

An diese Reihe lassen sich die Schiffsbilder der drei Lübecker Siegel nahtlos anschließen. Sie alle zeigen den hochbordigen, geklinkerten Rumpf mit geringem Sprung und steilen Steven. Am zweiten Siegel von 1256 (Abb. 8)<sup>23</sup> ist klar zu sehen, dass die Planken wie beim ältesten Elbinger Siegel über die inneren Steven hinausreichen. Beim dritten Siegel von 1281 (Abb. 9) ist dann vor die senkrechte Naht die dünne Leiste gesetzt, die auch das Stralsunder Koggensiegel von 1265 zeigt (Abb. 3). Dass die leicht gebogenen Steven eine Variante der Koggenbauweise bilden, wurde oben gezeigt. Bleiben noch die Tierköpfe auf den Steven und das seitlich geführte Steuerruder, die beide dazu verleiten, diese Schiffe mit der skandinavischen Schiffbautradition in Verbindung zu bringen. Tatsächlich aber sind Tierköpfe auf einheimischen Schiffen in England<sup>24</sup>, Flandern<sup>25</sup> und Polen<sup>26</sup> vor ca. 1200 mehrfach belegt, sind dort aber danach trotz der viel größeren Zahl an Schiffsdarstellungen nicht mehr nachweisbar. D. h. die Lübecker Siegel halten an einem Schiffsschmuck fest, der zur Zeit ihrer Entstehung bereits nicht mehr üblich war. Dasselbe gilt von dem Seitenruder, das sich erheblich von den skandinavischen Seitenrudern unterscheidet. Es wird nämlich nicht wie diese an Steuerbord geführt, sondern an Backbord und hat statt der skandinavischen Pinne nur einen T-förmigen Griff (Abb. 8 und 9). Mit diesem Rudertyp fahren heute noch die Kähne auf dem Steinhuder Meer, wo er Firrer heißt. Archäologisch ist er für das 7. Jahrhundert im Stadtgebiet von Wilhelmshaven und für das 11. Jahrhundert in Antwerpen belegt und wurde um 800 auf Nachprägungen von Dorestad-Münzen Karls des Großen sowie auf Quentovic-Münzen Ludwigs des Frommen (814–840) bildlich dargestellt. Auf

---

Schiffsarchäologie, Bremerhaven Hamburg 2003, S. 267 (Dreikönigsaltar der Rostocker Johanniskirche) und S. 175 (Legende von der Zerstörung Trojas). – Detlev ELLMERS, Die Schiffe auf dem Dreikönigsaltar der Johanniskirche in Rostock. in: Helge Bei der Wieden (Hg.), Beiträge zur mecklenburgischen Seefahrtsgeschichte, Köln; Wien 1981, S. 9–16.

<sup>23</sup> Nach Heino WIECHELL, Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit, Lübeck 1971, S. 16. die Umzeichnung des Schiffsbildes ist präziser als die von Ewe!

<sup>24</sup> Valerie FENWICK (Hg.), The Graveney Boat: a Tenth-Century Find from Kent, Greenwich 1978, S. 234. Abb. 2–3.

<sup>25</sup> Detlev ELLMERS, Wie realistisch ist das Goldene Schiff? In: Hans-Jürgen Vogtherr (Hg.), Das Goldene Schiff von Uelzen, Uelzen 1995, S. 27–41, hier S. 36f. mit Abb. 20–21.

<sup>26</sup> Otto LIENAU, Das Schiff auf der Bronzetür am Dom von Gnesen, in: ZfO 1, 1952, S. 516–524; Kazimierz SLASKI, Slawische Schiffe des westlichen Ostseeraumes, in: Offa 35, 1978, S. 116–127, hier S. 119 mit Abb. 1,1 auf S. 117.



Abb. 9:  
Lübecker Siegel von 1281,  
Kogge mit Seitenruder und  
dünnen Leisten vor den  
Steven wie auf Abb. 3. Das  
Schiffsbild wurde 1328 als  
Kogge bezeichnet. Nach  
Ewe.

kleineren Schiffen in Flandern wurde er sogar noch 1237 geführt, wie das Siegel von Nieuport zeigt.<sup>27</sup> Damit liegt die Herkunft dieses Rudertyps eindeutig fest, der demnach aus dem friesischen Seeraum mit dem auf Lübecks Siegeln dargestellten Schiff auch nach Lübeck kam.

Bildlich ist das für die großen Koggen auf den Siegeln erst seit 1242 durchgehend dargestellte Heckruder dagegen in Flandern bereits um 1180 nachgewiesen<sup>28</sup> und archäologisch an zwei Schiffsfunden vom Typ Bremen, nämlich in Bremen, An der Schlachte, um 1170<sup>29</sup> und im IJsselmeer Q 75 aus dem späten 12. Jahrhundert.<sup>30</sup> Diese das Steuern insbesondere der großen Koggen wesentlich erleichternde Neuerrungenschaft wurde in Lübeck sicher nicht später eingeführt, als diese Nachweise belegen. Wenn der Lübecker Rat trotzdem auf seinen Stadtsiegeln von 1226, 1256 und 1281 an den längst veralteten Tierköpfen und dem noch früher ausgemus-

<sup>27</sup> Detlev ELLMERS, Die Entstehung der Hanse, in: HGBll. 103, 1985, S. 3–40, hier S. 15–18. Auf der Quentovic-Münze ist der T-förmige Griff besonders deutlich zu erkennen: FENWICK, Graveney (wie Anm. 24), S. 250.

<sup>28</sup> ELLMERS, Das Goldene Schiff (wie Anm. 25).

<sup>29</sup> Das in Bremens Altstadt ausgegrabene Heckfragment einer Kogge mit erhaltener Ruderöse wird um 1170 datiert: Manfred RECH, Hinweise auf Alltag und Handwerk im mittelalterlichen Bremen, in: Bremer Archäologische Blätter N.F. 5, 1998/2000 (ersch. 2001), S. 29–62, hier S. 52.

<sup>30</sup> FENWICK, Graveney (wie Anm. 24), S. 205, Abb. 8.8 b-c. – Reinder REINDERS, cog finds from the ijsselmeerpolders, flevovericht nr. 248, Lelystad 1985, S. 15, Abb. 6 Q 75.



terten Seitenruder festhielt, musste er dafür einen handfesten Grund haben. Da hatte offensichtlich das Kölner Stadtsiegel als Vorbild gewirkt, auf dem schon 1149 dargestellt worden, welche Kräfte man dort bei der Stadtentstehung für ausschlaggebend hielt. Um genau das auch für Lübecks Gründung von 1143 oder 1159 aufzuzeigen, setzte der Rat das für Lübecks Handel entscheidend wichtige Schiff ins Siegel und verwies zugleich durch die inzwischen veralteten Tierköpfe und das noch ältere Seitenruder auf die Zeit der Stadtgründung.<sup>31</sup>

Als Quellen für das Aussehen von Koggen stehen also nicht nur die beiden als Koggen bezeichneten Siegelbilder von Stralsund und Lübeck zur Verfügung, sondern insgesamt 19 Siegelbilder die sich deshalb alle an die Koggendarstellung des Stralsunder Siegels von 1329 anschließen lassen, weil dieses die jüngste Ausbaustufe des Typs zeigt, so dass die älteren Stufen an den auf den betreffenden Siegeln noch nicht dargestellten „Zusätzen“ ablesbar sind. Die so mögliche genaue Bildanalyse lässt im Laufe von ca. 150 Jahren eine gut datierbare Abfolge von baulichen Veränderungen erkennen, die abgesehen von den (vielleicht zur Senkung der Baukosten<sup>32</sup>) weggelassenen Tierköpfen drei eindeutig beschreibbare Verbesserungen waren. Dabei vergegenwärtigen die Lübecker Siegel trotz ihrer Anfertigung im 13. Jahrhundert noch die älteste auf Siegeln dargestellte Phase mit dem Seitenruder vom Typ Firrer, das an realen Schiffen schon um 1170 durch das effektivere Heckruder ersetzt worden war. Dass ein Lübecker Ratsnotar auch diese sich von der Spätform auf dem Stralsunder Siegel von 1329 unterscheidende Frühform ausdrücklich als Kogge (*cogko sive liburna*) bezeichnete, ist eine willkommene Bestätigung für die Zuverlässigkeit der vorgelegten Bildanalyse, die allein aus der urkundlichen Überlieferung (einschließlich der zugehörigen Siegel) gewonnen wurde. Wer nur zwei statt der 19 für Form und Entwicklung der Kogge überlieferten Siegelbilder heranzieht, mag zu der irrigen Ansicht kommen, dass „ein eindeutig definierbarer Schiffstyp Kogge nicht existierte“ (S. 60). Die Auswertung der gesamten Bildüberlieferung belegt jedenfalls genau das Gegenteil:

1. Die Kogge war ein auf insgesamt 19 Stadtsiegeln dargestellter Schiffstyp mit stets wiederkehrenden, genau beschreibbaren Konstruktionsmerkmalen, an denen ihn die Zeitgenossen sicher erkannten. Das auf

<sup>31</sup> Detlev ELLMERS, Hansische Selbstdarstellung im Siegelbild, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, Lübeck 2005, S. 413–425, hier S. 416–418. – Vgl. auch DERS., Entstehung (wie Anm. 27), S. 22–28.

<sup>32</sup> JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 2), S. 177, hat einleuchtend herausgearbeitet, dass Koggen für die Kaufleute keine aufwändig zu gestaltenden Prestigegegenstände waren, sondern möglichst kostengünstig zu erstellende Transportmittel.

den meisten dieser Siegel dargestellte Kreuz oben aus dem Mast weist die Kogge in Übereinstimmung mit der schriftlichen Überlieferung als friedliches Handelsschiff aus.<sup>33</sup>

2. Dieser Schiffstyp wurde zwischen ca. 1170 und 1329 baulich vervollkommenet durch Einführung des Heckruders, durch Verbesserung der Vorstevenkonstruktion in zwei Schritten und durch Übernahme von Kastellaufbauten ebenfalls in zwei Schritten. Für alle drei Verbesserungen brauchte man Form und Bauweise des Rumpfes nicht zu ändern, denn das Heckruder konnte man achtern ansetzen, die Verstärkungen des Vorstevens vorne vorbauen und die Kastelle oben draufsetzen, so dass der Schiffstyp stets als Kogge erkennbar blieb.
3. Erstmals hat Lübeck 1224 eine Kogge als Siegelbild verwendet, und zwar mit einer bewussten Rückblendung auf die Zeit der Stadtgründung. Nur die zur Hanse gehörenden Seehäfen sowie Brügges Vorhafen Damme folgten von 1242 bis 1367 in ihren Stadtsiegeln diesem Vorbild, allerdings ohne Bezug zu ihrer jeweiligen Gründung und ohne die Darstellung der Eidesleistung, sondern mit Koggebildern des jeweils neusten Bauzustandes. Erst als die Kogge in diesen Seehäfen um 1400 durch den größeren Holk verdrängt war, setzten auch Städte außerhalb der Hanse, wie z. B. Helsingør (1456) oder Nyköping (1556), und Landgemeinden, wie z. B. Vlieland (1590) kleine Koggen ohne Kastelle und z. T. mit sehr niedriger Bordwand in ihre Siegel.<sup>34</sup>

Der Quellenwert dieser Siegelbilder darf nicht unterschätzt werden, denn sie sind die offizielle Selbstdarstellung des jeweiligen Stadtrates.<sup>35</sup> In den genannten hansischen Seehäfen und Damme präsentierte er sich bis 1367 ausschließlich mit der Kogge, dem bis dahin größten Handelsschiff seines Hafens, als Zeichen der städtischen Wirtschaftskraft. Später trat an die Stelle der aus den Regionen um den Ärmelkanal übernommene noch größere Holk (Danzig 1400, Elbing 1433).<sup>36</sup> Die Seehäfen der umliegenden Länder wählten jeweils den bei ihnen wichtigsten Schiffstyp als Siegelbild. Obwohl auch in ihnen Koggen nicht nur als Schiffe der Hanse anlegten, sondern wenigstens in einigen auch heimisch waren, wie Paulsen mit Recht aufzeigt (S. 41–47), spielten diese dort doch eine so viel geringere Rolle, dass sie vor 1400 als Siegelbild gar nicht und danach nur in wenigen Häfen und deutlich als kleinere Schiffe auftraten. Auf Paulsens Frage, was die Kogge mit der Hanse zu tun hatte, gaben die Stadträte der

<sup>33</sup> Hans HORSTMANN, *Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter*, Bremen 1971, S. 21–40.

<sup>34</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 19), S. 134, 167 u. 208.

<sup>35</sup> ELLMERS, *Hansische Selbstdarstellung* (wie Anm. 31).

<sup>36</sup> EWE, *Schiffe auf Siegeln* (wie Anm. 19), S. 128 u. 123.

hansischen Seehäfen bereits die Antwort: Nur dort war sie eine Zeitlang der wirtschaftlich wichtigste Schiffstyp, nicht mehr, aber auch nicht weniger. Wer heute in diesem Sinn von Hansekogge spricht, liegt jedenfalls nicht so falsch, wie Paulsen meint.

Nicht nur den Bild-, sondern auch den Schriftquellen sind entgegen Paulsens Meinung (S. 62f.) „detaillierte Merkmale ... zu entnehmen“, an denen man die Kogge als „Schiffstyp einer bestimmten Schiffbautradition“ erkennen kann. Im 13. und 14. Jahrhundert belieferte nämlich der Fernhandel holzarme Regionen so regelmäßigen mit spezifischen, standardisierten Koggebauteilen, dass dafür eigene Zolltarife festgelegt wurden, von denen einige sogar deren Maße überlieferten. Paulsen erwähnt selber die besonders großen *koeghemasten* in der Dordrechter Zollrolle von 1287, weil er damit seine These stützen konnte, dass jedes große Schiff als Kogge bezeichnet wurde (S. 29f.). Diejenigen Bauteile, an denen die Kogge als ein Schiffstyp von spezifischer Bauart zu erkennen ist, hat er dagegen nicht erwähnt, obwohl sie in der Hansischen Umschau angezeigt waren.<sup>37</sup> Das ist die für weiträumigen Handel in Hamburg (1301), Preußen (1386, 1420) und Holland (1389) überlieferte Warenbezeichnung *cocghenbrede* oder *koggenborte*, die ja nur dann sinnvoll war, wenn sich die Planken der Koggen von den Planken anderer zeitgleicher Schiffe deutlich unterschieden.<sup>38</sup>

Dass die Kogge ein spätmittelalterlicher Schiffstyp war, der sich „in seinen Hauptmerkmalen ... fast durch zwei Jahrhunderte hansischer Geschichte gleich“ blieb, hatte bereits 1956 Paul Heinsius mit der oben angewandten klassischen Methode der vergleichenden Analyse von Bilderserien anhand der Siegelbilder und weiterer Schiffsdarstellungen in Buch- und Wandmalerei herausgearbeitet. Er beobachtete an diesem Schiffstyp auch „viele Verbesserungen im Laufe der Zeit“,<sup>39</sup> ohne allerdings die bauliche Entwicklung so präzise wie oben zu beschreiben. Hätte Paulsen diese Bildanalyse nachgelesen, dann hätte er erkannt, dass damit eine hinreichend „genaue Koggedefinition vorgegeben“ war. Er hätte sich dann nicht zu der falschen Behauptung verstiegen, dass erst die Schiffsarchäologie diese Definition aufgestellt habe, worauf er dann seinen Vorwurf der „self-

---

<sup>37</sup> HGbll. 125, 2007, S. 257.

<sup>38</sup> Detlev EILMERS, Hansischer Handel mit Schiffbauholz, in: Hans-Peter Baum, Rainer Leng, Joachim Schneider (Hg.), *Wirtschaft – Gesellschaft – Mentalitäten im Mittelalter. Festschrift zum 75. Geburtstag von Rolf Sprandel*, Stuttgart 2006, S. 63–78, hier S. 68; Zu Preußen 1420: HR I. 7, Nr. 275, S. 151, Art. 3. Den Hinweis verdanke ich Herrn Hammel-Kiesow.

<sup>39</sup> HEINSIUS, *Das Schiff* (wie Anm. 13), S. 55–69. Er wusste noch nicht, dass auch das Stralsunder Siegelbild als Kogge beglaubigt ist, so dass seine Abgrenzung gegen andere Schiffstypen noch nicht so scharf war, wie sie heute möglich ist.

fullfilling prophecy“ stützt, die angeblich durch die Identifizierung des Bremer Schiffsfundes als Kogge herbeigeführt wurde (S. 63–66). Tatsächlich entdeckte Siegfried Fliedner 1962 genau umgekehrt, dass die von Heinsius erarbeiteten Hauptmerkmale des Schiffstyps Kogge auf den Bremer Schiffsfund zutrafen. Fliedner hatte das große Glück, dass dessen Steuerbordseite bis zum oberen Handlauf der Kasteldeckreling vollständig erhalten war, so dass der Vergleich aller baulichen Details mit den Siegelbildern überhaupt erst möglich wurde. Dieser Vergleich wäre trotz des einmalig guten Erhaltungszustands ohne die Vorarbeit von Heinsius gar nicht möglich gewesen. Erst beides zusammen führte zu dem Ergebnis, das dann jeden Zweifel ausschloss: der Bremer Schiffsfund war eine Kogge, wie sie in der Serie der Siegelbilder überliefert ist. Fliedner hat diese Identifikation noch zusätzlich durch den Nachweis abgesichert, dass auch das Stralsunder Siegelschiff von 1329 (Abb. 1) als Kogge bezeichnet wurde. So konnte er den dendrochronologisch auf 1380 datierten Bremer Schiffsfund folgerichtig als die auf diesem Siegel dargestellte Spätform der Kogge herausstellen und gegen die im Lübecker Koggesiegel (Abb. 9) dargestellte Frühform abgrenzen.<sup>40</sup> Für die in Stralsund nicht dargestellten,<sup>41</sup> aus der Außenhaut herausragenden Köpfe der Querbalken des Bremer Schiffsfundes fand er die Entsprechung in den Siegelbildern von Damme (Abb. 4), Elbing (1367) und Harderwijk.

Mit dieser Identifizierung des Bremer Schiffsfundes als Kogge hat Fliedner die Quellenlage für diesen Schiffstyp um eine neue Dimension erweitert, weil sich an ihm dann auch weitere, auf den Siegeln nicht dargestellte Details der betreffenden Schiffbautradition erkennen ließen, die es ermöglichten, sowohl ältere als auch neu entdeckte Schiffsfunde an Nord- und Ostsee ebendieser Tradition zuzuweisen. Diese sofort als Koggen zu bezeichnen, hat die Verständigung zwischen Archäologen und Historikern erschwert. Es wäre besser gewesen, die baulichen Details all dieser Funde zunächst nach archäologischen Gepflogenheiten als Kennzeichen des Typs Bremen zu definieren. Damit hätte man sich für jeden neuen Schiffsfund Rechenschaft geben müssen, dass eine Identifizierung als Kogge allein über die Übereinstimmung mit der Bauweise des namengebenden Schiffsfundes möglich ist. Diese Rechenschaft hat sich z. B. der Archäologe Thomas Förster nicht ausreichend gegeben und die Bodenfragmente von zwei 1369 und 1378 gebauten Schiffen einer ganz anderen Schiffbautradition als der des Typs Bremen nur wegen ihrer großen Trag-

---

<sup>40</sup> FLIEDNER, Bremer Kogge (wie Anm. 17), S. 23–27.

<sup>41</sup> Da die Siegelbilder vereinfachte Stilisierungen der Schiffsansichten sind, ist nicht ohne weiteres zu folgern, dass in Realität fehlte, was nicht dargestellt wurde. Auswerten kann der Historiker nur die positiven Nachweise.

fähigkeit ohne irgendeine andere Anknüpfung an die historische Überlieferung als „große Koggen einer speziellen baltischen oder sogar mecklenburgischen Bauform“ publiziert,<sup>42</sup> was methodisch einfach unzulässig ist. Paulsen meint trotzdem, Förster habe zutreffend beschrieben, was vor ihm methodisch falsch gemacht worden sei (S. 68), zeigt damit aber nur seine eigene unzureichende Einschätzung der Forschungssituation an.

Vom Typ Bremen waren 2003 zwischen dem IJsselmeer im Südwesten und Stockholm im Nordosten insgesamt 18 Schiffsfunde bekannt.<sup>43</sup> Hier ist nicht der dadurch erzielte Wissenszuwachs darzulegen, sondern nur aufzuzeigen, dass der Typ Bremen unabhängig von der Identifizierung des Bremer Schiffsfundes als Kogge eine ganze Reihe weiterer signifikanter Übereinstimmungen mit der schriftlichen und bildlichen Koggeüberlieferung aufweist:

1. Beim Typ Bremen entsprechen Fundorte und Baujahre zwischen 1150 und 1410 mit deutlichem Schwerpunkt im 14. Jahrhundert dem, was wir aus Schriftquellen über Koggen wissen, nur zeigen die frühesten Baudaten, dass der Typ Bremen älter ist als die ersten Erwähnungen von Koggen.
2. Zum Typ Bremen gehören große und kleine Schiffe, was mit Paulsens Beobachtungen an Schriftquellen zu Koggen (S. 30) ebenso übereinstimmt wie mit den Koggedarstellungen auf Siegeln.
3. Von den großen Schiffen des Typs Bremen mit Kiellängen über 15 m hatte das Kollerup-Schiff von ca. 1150 wegen schlanker Rumpfform und relativ niedriger Bordwand die geringste Tragfähigkeit<sup>44</sup> und das Skanör-Schiff von 1396 die größte. Insgesamt zeichnet sich die von Paulsen herausgearbeitete Größensteigerung der Koggen in diesem Zeitraum (S. 61) auch bei den Schiffsfunden des Typs Bremen ab.
4. Die Planken des Typs Bremen unterscheiden sich von den Planken anderer zeitgleicher Schiffsfunde in der Tat so sehr, dass sie mit der Warenbezeichnung *koggeborte* unverwechselbar zu kennzeichnen waren.
5. Soweit der Erhaltungszustand Aussagen zulässt, hatten die Wrackfunde des Typs Bremen aus dem 14. Jahrhundert den vor den Innensteven vorgesetzten zusätzlichen Balkensteven, wie ihn die zeitgleichen Siegelbilder zeigen. Dagegen hatten die Wrackfunde dieses Typs von Kol-

<sup>42</sup> Thomas FÖRSTER, Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel. Bremerhaven 2009, S. 256. Zur Kritik vgl. HGbl. 119, 2001, S. 139f. (Hiddensee, nach dem Fundplatz als Gellen-Wrack bezeichnet) und 122, 204, S. 219 (Poel).

<sup>43</sup> Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge – ein Schlüssel zur Geschichte des Schiffbaus im Mittelalter, in: G. Hoffmann u. U. Schnall, Die Kogge (wie Anm. 22), S. 256–271. Danach alle Angaben zu 1–7, sofern nicht besonders angemerkt.

<sup>44</sup> Per Kohrtz ANDERSEN, Kollerupkoggen, Thisted 1983.

lerup (um 1150) und dem IJsselmeer Q 75 (spätes 12 Jahrhundert)<sup>45</sup> an der Stelle noch nicht die vorgesetzte Leiste oder den Balken. Auch in diesem Detail stimmt also der Typ Bremen mit den an den Siegeln abgelesenen baulichen Veränderungen der Koggen in ihrer zeitlichen Folge genau überein.

6. An dem Wrack von Kollerup waren sogar der untere Teil des leicht gebogenen Vorstevens mit seinem abgerundeten Übergang zum Kiel und die diesen Steven überlappenden Planken ohne vorgesetzte Leiste oder Balkensteven erhalten. Dieser Schiffsfund des Typs Bremen war also genau so gebaut, wie das Schiff auf dem Lübecker Siegel von 1256 (Abb. 8), so dass auch diese bereits 1956 von Heinsius an den Siegelbildern erkannte Variante der Koggeform ihre genaue Entsprechung in einem Schiffsfund des Typs Bremen hat. Das Lübecker Siegelbild von 1281 (Abb. 9), das sich davon nur durch die darauf dargestellte dünne Leiste vor dem inneren Vorsteven unterscheidet (die um 1150 noch nicht üblich war), wurde, wie schon gesagt, zeitnahe ausdrücklich als Kogge bezeichnet. Diese Brücke zur schriftlichen Überlieferung weist das Schiff von Kollerup unabhängig von seiner Zugehörigkeit zum Typ Bremen erneut als Kogge aus. Gerade die Unterschiedlichkeit der beiden „Koggesiegel“ von Stralsund (Abb. 1) und Lübeck (Abb. 9) erweist sich also als Schlüssel zur Erkenntnis dessen, was die Zeitgenossen unter Kogge verstanden.
7. An den erhaltenen unteren Teilen der Achterstevenkonstruktion des Kollerup-Schiffes (um 1150) fehlt jede Spur einer Ruderöse,<sup>46</sup> wo sie an anderen Fragmenten des Typs Bremen von ca. 1170 und dem späten 12. Jahrhundert<sup>47</sup> erstmals nachgewiesen ist. Das Kollerup-Schiff muss also ein Seitenruder gehabt haben, wie es auf den Lübecker Siegeln als bildlicher Hinweis auf die Zeit der Stadtgründung dargestellt ist und damit den ältesten auf Siegeln dargestellten Bauzustand der Kogge zeigt.

Die hier vorgestellten vielfältigen Querverbindungen zwischen Schrift- und Bildquellen zur Kogge einerseits und den Schiffsfunden vom Typ Bremen andererseits bestätigen in ihrer zeitlichen Staffelung unabhängig von einander, dass nichts anderes als dieser Typ tatsächlich das Schiff ist, das die schriftliche Überlieferung Kogge nennt.

<sup>45</sup> FENWICK, Graveney (wie Anm. 24), S. 205.

<sup>46</sup> Die kleine Hacke ganz unten am Stevenknie zeigt kein Heckruder an, sondern diente einem nicht erhaltenen kleineren Holz als Stütze, das mit Eisennägeln an die Achterkante des Knies genagelt war, wie die darin erhaltenen Nagelreste zeigen; ANDERSEN, Kollerupkoggen (wie Anm. 44), S. 34.

<sup>47</sup> Siehe Anm. 29 und 30.

Nach Prüfung der Befunde am Typ Bremen und seinen erschließbaren, weit zurückreichenden Wurzeln stellte ich 1985 klipp und klar, aber mit weniger Getöse als Paulsen fest, dass die Kogge den skandinavischen Schiffen an Größe, Seetüchtigkeit und Segeleigenschaften keineswegs überlegen war, wie man bis dahin zumindest in Deutschland annahm. Paulsen hat meine diesbezügliche Aussage und die spätere Bestätigung durch die skandinavische Forschung zwar korrekt zitiert (S. 86), aber sich daran auf den folgenden Seiten offensichtlich nicht mehr erinnert. Als den Schiffen anderer Länder tatsächlich weit überlegen bezeichnete ich 1997 den mit Kanonen bestückten Dreimaster der westeuropäischen Entdeckungsfahrten, dessen mehr als 300 Jahre dauernde Herausbildung ich in fünf Einzelschritten darstellte. Als ersten Schritt dahin arbeitete ich die Einführung des Heckruders bei der Kogge heraus, was Paulsen so auslegt, als hätte ich damit die Kogge zu dem den Schiffen anderer Länder überlegenen Schiffstyp erklärt (S. 87, Anm. 322). Weiter unterstellt er mir, ich würde wegen Verwurzelung in einer überholten Eroberungsideologie die „unschlagbare Kogge“ propagieren (S. 89) und „vor dem Hintergrund deutscher Überlegenheitsphantasien“ anhand der Lübecker Siegelschiffe „auch an der technischen Front“ die Überlegenheit des Schiffs Hansekogge beweisen müssen (S. 102), um schließlich in der Zusammenfassung zu schreiben, dass „nach der immer noch maßgeblichen Hansetheorie von Detlev Ellmers ... angeblich die ‚Hansekogge‘ ... den entscheidenden Vorteil deutscher Kaufleute gegenüber ihren Konkurrenten in der Region“ ausgemacht hätte (S. 110). Deshalb sei hier noch einmal in aller Deutlichkeit betont, dass das nicht der von mir vertretene Forschungsstand ist!

Tatsächlich hatte ich in dem betreffenden Beitrag für den im Laufe des 13. Jahrhunderts immer deutlicher erkennbaren Erfolg jener Kooperation von Kaufleuten, die schließlich als Hanse in Erscheinung trat, gerade nicht den dafür benutzten Schiffstyp verantwortlich gemacht. Denn nicht Schiffe bestimmen den Handel, sondern der Handel bestimmt, welche Schiffe ihm nützlich sind. Er hat den Schiffbauern im 13. und 14. Jahrhundert immer größere Koggen abverlangt, wie Paulsen richtig herausgearbeitet hat (S. 65). Als vor 1400 keine Steigerung mehr möglich war, wurde die Kogge für ihn zweitrangig, er ließ sie einfach fallen und ersetzte sie durch den größeren Holk. Deshalb muss der Erfolg der Hanse eine ganz andere, marktwirtschaftliche Ursache gehabt haben, für die ich als Erster ein innovatives Handelskonzept aufgezeigt habe: „Die entscheidende Neuerung war ... das Einbeziehen des Binnenlandes in das Denken des seefahrenden Händlers als Resultat der mit der Gründung Lübecks zugleich vollzogenen Vereinigung der land- und seefahrenden Kauleute.“<sup>48</sup> Als einen von meh-

<sup>48</sup> ELLMERS, Entstehung der Hanse (wie Anm.27), S. 26f.

rerer Belegen dafür hatte ich die beiden ersten Lübecker Siegel angeführt, die zeigen, wie ein Schiffer und ein von ihm auf seiner Kogge mitgenommener Mann in nicht seemännischer Kleidung sich gegenseitig einen Eid schwören.

Zur Veranschaulichung ließ ich die Umzeichnung von Herbert Ewe abbilden. Paulsen hat hier einmal das gemacht, was ich bei der Nutzung von Bildern als Geschichtsquellen auch in diesem Beitrag mehrfach eingefordert habe; er hat genau hingesehen und richtig festgestellt, dass der Schiffer darauf die Finger gar nicht in Schwurhaltung erhebt, und meinte, damit meinen Ansatz falsifiziert zu haben (S. 90–93). Aber Paulsen und ich sind beide darauf hereingefallen, dass Ewes Umzeichnungen hier wie auch in vielen anderen Details nicht korrekt sind, man muss sie stets an genaueren Abbildungen überprüfen. Mir lag und liegt auch jetzt ein Abdruck des 2. Lübecker Siegels vor, auf dem eindeutig auch der Schiffer die Hand zum Schwur erhoben hat (vgl. Abb. 8). Fotos zeigen dasselbe auch für das erste Siegel. Damit ist Paulsens Interpretation des Mannes in nicht seemännischer Kleidung als Pilger (S. 96 und 109) die Grundlage entzogen. Dagegen lässt sich anhand neuer Forschungsergebnisse mein Ansatz von 1985 weiter präzisieren. Wir sehen die beiden Männer sich auf der im Hafen liegenden Kogge gleichberechtigt gegenüberstehen und noch vor Fahrtbeginn ihre Fahrgenossenschaft durch gegenseitige Eide konstituieren. Wie Ernst Pitz herausgearbeitet hat, war das in der fürs Mittelalter charakteristischen ritualisierten Form der Eidesleistung das unumstößliche Versprechen, eng zusammenzuarbeiten und einander jeden Beistand zu leisten. Er stellt fest, dass derartige „Versprechen der Einzelnen ... den Kern jener Genosseneide gebildet haben, auf denen das mittelalterliche Einungsrecht und die Einung freier Männer ... beruhen“.<sup>49</sup>

Paulsen betont mit Recht, dass auch die Entscheidung für diese Darstellung nicht im luftleeren Raum, sondern in einer konkreten wirtschafts- und machtpolitischen Konstellation getroffen wurde (S. 99), die er aber falsch einschätzt, weil das Siegel entgegen seiner Meinung nicht erst 1226 entstand, als Lübeck Reichsstadt wurde (S. 94), sondern schon 1223<sup>50</sup> zur Zeit der dänischen Königsherrschaft. Egal wie Lübeck damals zum König stand, umging der Rat mit dem Siegelbild jeden Hinweis auf den Stadtherrn. Statt dessen besann er sich mit Umsicht und Geschick auf seine

<sup>49</sup> Ernst PITZ, Bürgereinung und Städteeinung. Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse (QDhG 47), Köln u. a. 2001, S. 223.

<sup>50</sup> Wolfgang PRANGE, Beobachtungen an den älteren Lübecker Urkunden 1222–1230, in: O. Ahlers u. a. (Hg.), Lübeck 1226. Reichsfreiheit und frühe Stadt. Lübeck 1976, S. 87–96. Das älteste erhaltene Siegel hängt an einer Urkunde von 1224; an einer von 1223 ist es zwar nicht erhalten, kann aber nicht gut ein anderes gewesen sein.



eigenen Wurzeln: Er stellte mit dem Genosseneid den Kern seiner eigenen, auf Bürgereinung aufbauenden Verfassung heraus. Er setzte mit der Kogge den Schiffstyp ins Bild, mit dem die Lübecker Kaufleute, aus deren Reihen sich ja der Rat rekrutierte, ihren Fernhandel über die Ostsee betrieben. Er wies mit den Bildzeichen des technisch längst überholten Seitenruders und der unmodern gewordenen Tierköpfe darauf hin, dass dieser Schiffstyp schon seit der Gründung der Stadt zur Verfügung stand. Und er zeigte schließlich durch den deutlich als Nicht-Seemann gekennzeichneten Schwörenden im Vorschiff, worauf die Attraktivität der neu gegründeten Hafenstadt beruhte, dass dort nämlich von Anfang an die über Land fahrenden Kaufleute damit rechnen konnten, mit den seefahrenden Kaufleuten Fahrgenossenschaften zu bilden, um an die Märkte jenseits der Ostsee mitgenommen zu werden. Im Gegensatz zu den die jeweilige Stadtgründung thematisierenden Siegel im alten Reich<sup>51</sup>, führte das Lübecker Siegel die Stadtgründung also weder auf eine Kirchengründung *Dei gratia* noch auf eine Beauftragung durch einen Fürsten zurück, sondern auf eine rein bürgerlich-kaufmännische Initiative. Dass kein anderer Stadtrat sein hohes bürgerliches Selbstbewusstsein jemals wieder so stark im Siegel zum Ausdruck brachte, sei deshalb hervorgehoben, weil Paulsen an mehreren Stellen gegen die „Sichtweise der gesellschaftlichen Überbewertung des Kaufmanns vor allem im 13. Jahrhundert“ polemisiert (S. 101; 110f.), obwohl doch die Hanse eine Einung zum Zweck des Handels war.

Der Lübecker Rat, der in seinen beiden ersten Siegeln die kaufmännischen Grundlagen der Stadtgründung so mutig herausgestellt hatte, wandelte im Siegel von 1281 die gegenseitige Eidesleistung gleichberechtigter Männer in die Darstellung einer nicht mehr gleichrangigen Beziehung um (Abb. 9): Der Mann im Vorschiff gibt nämlich mit dem Gestus des Anordnens an, wohin die Reise gehen soll, was der Mann am Ruder ohne jede darauf reagierende Geste sozusagen stillschweigend akzeptiert.<sup>52</sup> Weshalb es zu dieser Änderung kam, geht aus der Entwicklung des Lübecker Seehandels eindeutig hervor. Die anfängliche Gleichberechtigung der durch die beiden unterschiedlich dargestellten Männer repräsentierten Kaufmannsgruppen wandelte sich im Laufe des 13. Jahrhunderts durch den schrittweisen Übergang zur schriftlichen Geschäftsführung des Kaufmanns.<sup>53</sup> Dadurch brauchten die Kaufleute, die kein Schiff besaßen, ihre Warentransporte nicht mehr selbst zu begleiten, sondern konnten von ihrer

---

<sup>51</sup> ELLMERS, *Hansische Selbstdarstellung* (wie Anm. 31), S. 414f.

<sup>52</sup> So schon Jochen GOETZE, *Zur Bedeutung der Lübeckischen Schiffssiegel*, in: ZVLGA 61, 1981, S. 229–237.

<sup>53</sup> Detlev ELLMERS, *Alltag auf Koggen nach Bildern, Funden und Texten*, in: G. Hoffmann u. U. Schnall, *Die Kogge* (wie Anm. 22), S. 262–293, hier S. 179.

Schreibkammer aus mit kurzen Handelsbriefen sogar an mehreren Orten gleichzeitig disponieren.<sup>54</sup> Dadurch erlangten sie rasch große Handelsvorteile gegenüber ihren schiffbesitzenden Kollegen, die ihren Handel gar nicht anders treiben konnten als mit ihrem eigenen Schiff, also stets selber ihre Waren begleiten mussten und nicht gleichzeitig an mehreren Orten Handel treiben konnten. Kurz, ihr Handel wurde zweitrangig; die ursprünglich den Handel über die Ostsee allein betreibenden schiffbesitzenden Kaufleute wurden von ihren durch Nutzung aller Möglichkeiten der schriftlichen Geschäftsführung besonders reich gewordenen Kollegen allmählich zu bloßen Transporteuren mit vergleichsweise bescheidenem Eigenhandelsanteil herabgedrückt, sie galten fortan als Schiffer. Um 1280 war dieser Prozess in Lübeck so weit gediehen, dass der von den reichen Kaufleuten beherrschte Rat sich veranlasst sah, diese neue Realität in einem neuen Siegel zum Ausdruck zu bringen. Mit dieser Anpassung an die neuen Gegebenheiten zeigt er aber zugleich, dass auf den älteren Siegeln mit dem nicht seemännisch gekleideten Mann im Vorschiff in der Tat der ursprünglich nur landfahrende Kaufmann gemeint war.

Um so dringlicher stellt sich die Frage, warum seefahrende Kaufleute auf ihren Schiffen von Lübeck aus binnenländische Kaufleute regelmäßig mitnahmen. Dazu nimmt Paulsen mehrmals Stellung (S. 87f.; 98), war doch solche Mitnahme im Seehandel des 12. Jahrhunderts alles andere als selbstverständlich. Die seefahrenden Kaufleute waren darauf angewiesen, mit ihren Schiffen Hafenplätze ansteuern, auf deren Ufermärkten möglichst viele Kunden auf Landwegen, gegebenenfalls auch auf Flüssen, zusammenströmten, um Waren von jenseits des Meeres zu erwerben. Typisch für diese Phase des Handels sind die Soester Schleswigfahrer<sup>55</sup>, die mit ihren Fuhrwerkskolonnen in Schleswig die erste Gelegenheit hatten, mit den Seefahrern aus allen Regionen der Ostsee zusammenzutreffen. Dass letztere, wie Jahnke als selbstverständlich annahm, einfach ihre Schleswiger Kunden dorthin mitnahmen, wo sie selber die Waren erwerben, die sie in Schleswig verkaufen wollten, stimmt mit der Überlieferung nicht überein, denn für die Soester Schleswigfahrer war Schleswig Endstation. Abgesehen davon ist Jahnkes Annahme aber auch nicht einsichtig. Warum sollten die Seefahrer auch nur einen solchen Kunden mitnehmen und damit in ihrer eigene Domäne zum Konkurrenten machen, so kritisiert Paulsen diesen Ansatz mit Recht (S. 87f.). Um so gespannter ist man auf

---

<sup>54</sup> Fritz RÖRIG, *Die europäische Stadt im Mittelalter*, Göttingen 1955, S. 25f. – Stuart JENKS, *Werkzeug des spätmittelalterlichen Kaufmanns: Hansen und Engländer im Wandel von memoria zur Akte*, in: *Jahrbuch für Fränkische Landesforschung* 52, 1992, S. 283–319, hier S. 283–291.

<sup>55</sup> JAHNKE, *Handelsstrukturen* (wie Anm. 2), S. 150.

seine eigene Erklärung dafür, weshalb die Handelsfahrten der Kaufleute aus dem Binnenland in Lübeck nicht so endeten wie die der Schleswighfahrer in Schleswig, sondern von dort nach Gotland und darüber hinaus weiterführten. Er beruft sich auf Heinrichs von Lettland Aussage zu 1211, dass Kaufleute in Lübeck ihre Reise nach Gotland verschoben, ihre Waren und Geschäfte zurückstellten und mit all ihren Schiffen die Ankunft der Pilger abwarteten. Dann schreibt Paulsen, dass „die seefahrtsunkundigen Westfalen zu den Ostseeplätzen gelangten, ... wie alle die niederdeutschen Pilger“ (S. 98), und tischt dem Leser damit genau das auf, was er zehn Seiten vorher mit Recht an Jahnke kritisiert hatte.

Wenn sich die um die Mitte des 12. Jahrhunderts von Lübeck absegelnden Seekaufleute im Gegensatz zu ihren von anderen Häfen abfahrenden Kollegen bereit fanden, regelmäßig Kaufleute aus dem Binnenland mitzunehmen, müssen sie sich davon statt Konkurrenz einen handfesten Vorteil versprochen haben. D. h., sie müssen erstens erkannt haben oder darauf hingewiesen worden sein, dass nicht nur sie den Landfahrern, sondern auch diese ihnen etwas zu bieten hatten, und das können nach Lage der Dinge nur deren genaue Kenntnis des binnenländischen Verbrauchermarktes sowie deren damit verknüpfte Handelsverbindungen gewesen sein. Zweitens mussten sie die Mitnahme von der Bedingung abhängig machen, dass diese Kenntnisse und Verbindungen der Landfahrer auch ihnen zugute kommen, und nicht in Konkurrenz gegen sie eingesetzt werden konnten. Herausgekommen ist dabei die von mir bereits 1985 beschriebene, in der damals üblichen Form der beeidigten Einung abgeschlossene Kooperation, die den gemeinsamen Handel fortan über Sand **und** See führte, wie die später überlieferte griffige Formel für dieses neue und, wie sich zeigen sollte, sehr erfolgreiche Handelskonzept lautete. Dass die im 13. Jahrhundert aufkommende schriftliche Geschäftsführung die seefahrenden Kaufleute schließlich doch den Kürzeren ziehen ließ und sie zu bloßen Schiffen degradierte, konnten sie Mitte der 12. Jahrhunderts nicht absehen. Die Lübecker Siegel bleiben also weiterhin Belege für die von mir 1985 aufgezeigte marktwirtschaftliche Innovation, obwohl Paulsen schreibt, dass Jahnke diese Siegelinterpretation „nachhaltig in Frage gestellt“ habe (S. 101).

Tatsächlich aber können Jahnke und ich viel von einander lernen. Jedenfalls hat mir Jahnke überzeugend dreierlei gezeigt<sup>56</sup>. Erstens kam besagte Innovation nicht erst im Lübeck Heinrichs des Löwen zum Tragen, sondern bereits seit 1143 im Lübeck des Schauenburger Grafen. Zweitens verursachte ihr Einsatz nicht einen plötzlichen Dammbruch, sondern „nur“

---

<sup>56</sup> Ebd. S. 145–185.

eine langsame, schrittweise Veränderung der älteren Handelsstrukturen. Drittens überquerten die Kaufleute aus Westfalen die Elbe nicht bei Hamburg, sondern bei Artlenburg, der einzigen Stelle im Herzogtum Sachsen, an der Kaiser Barbarossa Lübeck nicht vom Zoll befreite. Mit Jahnkes Einschätzung der Straßenverbindung Lübeck-Hamburg für den Ost-West-Handel stimmte ich schon 1985 überein. Jahnke dagegen hat m. E. in einigen Punkten die Schifffahrtssituation nicht zutreffend eingeschätzt. Seine Annahme zur Mitnahme von Konkurrenten auf Schiffen aller Ost-seeanrainer hatte bereits Paulsen kritisiert (S. 87f.). Die tatsächliche Aussage der Lübecker Siegel wurde oben erörtert.<sup>57</sup> Im übrigen interpretiere ich einige von Jahnke angeführte Quellenbelege anders als er. Der von ihm zitierte Artikel 15 des auf Soester Vorbild beruhenden Medebacher Stadtrechts von 1165 ist deshalb ein wichtiger Schlüsseltext, weil er die Situation gut zwanzig Jahre nach der Stadtrechtverleihung an Lübeck und vier Jahre nach Abschluss des Artlenburger Vertrages beleuchtet, der den von Lübeck absegelnden Kaufleuten den entscheidenden Zugang zu den bis Nowgorod reichenden Handelsverbindungen der Gotländer gewährte:

*Qui pecuniam suam dat alicui concivi suo, ut inde negocietur in Datia vel Rucia vel in alia regione ad utilitatem utriusque, assumere debet concives suos fideles, ut videant et sint testes huius rei.*<sup>58</sup>

Mit Jahnke stimme ich überein, dass mit *Datia* Schleswig gemeint ist, und dass die alte, schon vor Lübecks Gründung bestehende Route der Schleswigfahrer auch danach noch nichts von ihrer Attraktivität eingebüßt hatte. Da aber die kurzen Handelszielangaben in Rechtstexten nicht Zwischenstationen, sondern nur Endstationen nennen, kann die Fahrt nach *Rucia*, womit hier Nowgorod gemeint ist, nicht, wie Jahnke annimmt, über Schleswig gelaufen sein. Nach Nowgorod konnten also zwar jederzeit Kaufleute aus dem kleinen Medebach im Sauerland gelangen, aber nur, wenn sie sich in Lübeck auf einer Lübecker Kogge einschifften, um die nur dort gültigen Privilegien des Artlenburger Vertrages auch für sich zu nutzen und über Gotland bis Nowgorod vorzustößen, wo sie im gotländischen St. Olafshof Gastrecht genossen. Dass dafür zumindest bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts sozusagen intern zwischen dem Medebacher Kaufmann und dem Lübecker Ostseekaufmann auf seiner Kogge das Versprechen gegenseitigen Beistands in Form der beeideten Einung die unum-

<sup>57</sup> Im Gegensatz zu Carsten JAHNKE, Zur Interpretation der ersten Lübecker Schiffssiegel, in: ZVLGA 88, 2008 S. 9–24.

<sup>58</sup> Zitiert nach JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 2), S. 150: Wenn jemand sein Geld einem Mitbürger mitgibt, dass dieser in Dänemark oder Russland oder in einer anderen Region damit zu beiderseitigem Nutzen Handel treibt, so ist er verpflichtet, verlässliche Mitbürger herbeizuziehen, damit sie dieses sehen und dafür Zeugen sind.

gängliche Voraussetzung war, ist an den beiden ersten Lübecker Siegeln abzulesen. Schließlich geht aus dem zitierten Medebacher Artikel noch hervor, dass bereits 1165 das benötigte Handelskapital in der Form der *wedderlegginge* aufgebracht werden konnte, die Albrecht Cordes so eindrucksvoll beschrieben hat, dass hier der Verweis auf ihn genügen muss.<sup>59</sup> Genau nach diesem für Medebach erstmals erkennbaren Schema funktionierte hansischer Seehandel vom ersten Privilegienerwerb 1161 bis zum Ende der Hanse im 17. Jahrhundert!

Da es nur die Lübecker Koggenfahrer waren, die ihren binnenländischen Kollegen die oben beschriebene Mitfahrgelegenheit boten, war die Voraussetzung für eine umfangreiche Nutzung dieser Möglichkeit, dass die Lübecker selbst genügend solche Schiffe besaßen und nicht der Mangel an Schiffsraum herrschte, den Jahnke annimmt und mit Schiffen der übrigen Ostseeanrainer kompensieren lässt. Tatsächlich aber berichtet Hel mold von Bosau bereits 1151, also nur wenige Jahre nach der Zerstörung von 1147: *Forum quoque Lubicense crescebat in singulis dies, et augebantur naves institutorum eius.*<sup>60</sup> Da sich *eius* nicht auf auswärtige Marktbesucher sondern auf dessen Einwohner bezieht, liegt also ein gewichtiges Zeugnis dafür vor, dass schon im Schauenburgischen Lübeck in wachsender Zahl Kaufleute zuzogen, die eigene Schiffe besaßen. Auch Lübecks Schiffssiegel zeigen als entscheidenden Punkt für Lübecks Aufstieg schon während der Gründungsphase eigenen Schiffsbesitz an. Wie anziehend die durch eigene Lübecker Schiffe gebotenen Handelsmöglichkeiten über die Ostsee für Binnenländer waren, geht nicht nur aus dem angeführten Medebacher Text hervor, sondern auch aus Heinrichs des Löwen Vorwurf, dass das frühe Lübeck ihm Kaufleute aus Bardowick abgezogen habe. Die verfügbaren Quellen bieten also keinen Anlass, mit Jahnke für das frühe Lübeck Mangel an Schiffsraum anzunehmen und unter Verkennung der Aussagemöglichkeiten der wenigen archäologischen Funde, die sich bestimmten Schiffbautraditionen zuweisen lassen,<sup>61</sup> verstärkten eigenen Schiffbau erst am Ende des 12. Jahrhundert anzusetzen.

---

<sup>59</sup> Albrecht CORDES, *Wie verdiente der Kaufmann sein Geld? Hansische Handelsgesellschaften im Spätmittelalter*. Lübeck 2000; DERS., *Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum* (QDhG, N.F. 45), Köln u. a. 1998, S. 121–124.

<sup>60</sup> Zitiert nach JAHNKE, *Handelsstrukturen* (wie Anm. 2), S. 160: Auch der Lübecker Markt wuchs täglich und die Schiffe seiner Kaufleute wurden vermehrt.

<sup>61</sup> Detlev ELLMERS, *Bodenfunde und andere Zeugnisse zur frühen Schifffahrt der Hansestadt Lübeck*. Teil 2: Bauteile und Ausrüstungsgegenstände von Wasserfahrzeugen aus der Grabung Alfstraße 38 und An der Untertrave/Kaimauer, In: LSKA 18, 1992, S. 7–21, Abb. 1–3, Taf. 1–2. In der archäologischen Quellenkritik kommt hier der Fehler der zu kleinen Zahl zum tragen, der keine Schlüsse aus dem Nichtvorhandensein zulässt.

Als Fazit halte ich fest: Von der ersten Gründung Lübecks 1143 über den Artlenburger Vertrag von 1161 bis zur Gründung des St.-Peter-Hofs in Nowgorod 1191/92 erschlossen sich niederdeutsche Kaufleute mit einem innovativen Handelskonzept auf den von Lübeck absegelnden Koggen die Ostsee als Handelsraum. Die zeitweilige diplomatische Unterstützung durch Heinrich den Löwen hat dabei zwar das Fußfassen erleichtert, aber nicht den Handel erfolgreich gemacht. Wir wissen heute nicht zuletzt durch die große Rolle der Werbung, welche ein entscheidender Marktfaktor der Verbraucher ist, um den sich aber die Hanseforschung bisher wenig Gedanken gemacht hat. Die von Lübeck lossegelnden Kaufleute waren deshalb bis in die östlichsten Winkeln der Ostsee erfolgreich, weil sie über Lübeck einen nahezu unbegrenzt aufnahmefähigen Verbrauchermarkt beliefern konnten, der von dort mehr als 400 km ins Binnenland hineinreichte. Auch wenn Paulsen sich noch so sehr bemüht, die Sekundärnutzung der Koggen für Transporte von Kreuzfahrern, Siedlern usw. und für Kriegseinsätze oder Aktionen gegen Seeräuber herauszustellen, was ja nie bestritten wurde, so muss er doch die Primärnutzung für friedlichen Handel zugestehen.

## To eren unde to rechte

ERICH VON POMMERNS HANSEPOLITIK IN DEN JAHREN 1416–1423

von Markus Hedemann

Anlass und Ursache dieses Artikels ist meine Arbeit über das Ofener Urteil König Sigismunds vom 28. Juni 1424, mit dem er seinem Cousin Erich von Pommern das Herzogtum Schleswig (Sønderjylland) zusprach.<sup>1</sup> Zwei Fragen blieben in dieser Arbeit unbeantwortet: Warum blieb König Erich dem am Johannistag 1418 in Schleswig angesetzten Prozess fern – für den ihm die erwähnte Arbeit gute Gewinnchancen einräumt – und warum kam es trotz der krisenhaften Beziehungen zwischen den Hansen und König Erich unvermittelt am 6. Januar 1423 zu einem Abkommen, das in Kopenhagen am 15. Juni bestätigt wurde? Die Beantwortung dieser Fragen – oder zumindest der Versuch hierzu – muss notwendigerweise das gesamte diplomatische und juristische Spiel mit einbeziehen, das sich im gesamten Ostseegebiet von der Wiedereinsetzung des alten Lübecker Rates im Sommer 1416 bis zum 15. Juni 1423 abspielte. Möglicherweise lässt sich dadurch auch ein Ansatzpunkt zum Verständnis des im Jahre 1426 erfolgten Kriegsausbruchs zwischen Dänemark auf der einen und den Hansen und den Holsteinern auf der anderen Seite finden.

Vor diesem Hintergrund sollen im Folgenden die historischen Entwicklungen in den Dreiecksbeziehungen zwischen Erich von Pommern, den Holsteinern und den Hansestädten in all ihren Verästelungen dargestellt werden. Nur so ist es überhaupt möglich, ein einigermaßen gesichertes Bild der Winkelzüge der dänischen und der hansischen Politik zu gewinnen, auch wenn dieses die Gefahr in sich birgt, sich zur sehr in den Details dieser Politik zu verlieren.<sup>2</sup>

Die politische und diplomatische Entwicklung wird ausführlich von Kristian Erslev in seinem Buch *Erik af Pommern* (1901) und von Erich Daenell in dessen Arbeiten *Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig* und *Die Blütezeit der Deutschen Hanse* (1902 bzw. 1906) behandelt.

---

<sup>1</sup> Markus HEDEMANN, Ofendommen 28. juni 1424 – Politiske forudsætninger og juridisk strategi, *Historisk Tidsskrift* bd. 107, hefte 1, Kopenhagen 2007, S. 34–61.

<sup>2</sup> Um die vielen Ereignisse besser überblicken zu können, s. Anhang 1, S. 182.

Grundannahmen der Analysen Erslevs und Daenells sind relativ harmonische Beziehungen zwischen der dänischen Königsmacht und den Hansestädten, insbesondere mit Lübeck. Die vorliegende Arbeit schließt sich dieser Auffassung nicht an. Vielmehr kann von einem siebenjährigen Krisenzustand ausgegangen werden, in dem Erich von Pommern die Städte in eine unnatürliche Interessengemeinschaft zu zwingen versuchte, die sich gegen den Besitz des Herzogtums Schleswig durch die holsteinischen Grafen richtete.

### Die Lübecker Aufstand und seine Folgen

Der Lübecker Aufstand von 1408, der bis zur Wiedereinsetzung des alten Rates im Sommer 1416 andauerte, hatte nicht nur stadtinterne gesellschaftspolitische Gründe, sondern war auch von der Unzufriedenheit mit dem außenpolitischen Kurs des aristokratischen Rats gekennzeichnet,<sup>3</sup> der unter anderem der 1397 begründeten Kalmarer Union positiv gegenüberstand. 1395 waren die Lübecker an der Sicherung der nordischen Reiche gegen die letzten Reste der von den Mecklenburgern ausgehenden Gefahr beteiligt, und 1401 entstand der Entwurf eines Übereinkommens zwischen Königin Margrete und den Hansen. Auch wenn diese Übereinkunft nicht zustande kam, stützt der Entwurf den Eindruck freundschaftlicher diplomatischer Beziehungen zwischen den nordischen Reichen und den Hansestädten, die auch eine wesentliche Rolle in den schwierigen Beziehungen zum Deutschen Orden spielten, der sich zu guter Letzt gezwungen sah, die Insel Gotland am 15. Juni 1407 abzutreten.<sup>4</sup> In Zusammenhang hiermit dankte Königin Margrete dem Stralsunder Bürgermeister Wulf Wulflam auf das Herzlichste.<sup>5</sup> Die Gefühle der Stralsunder und der Bürger der übrigen Hansestädte dürften somit wahrscheinlich eher mit denen der Danziger Bevölkerung als mit denen der Ratsherren übereingestimmt haben, so wie es am 8. September 1399 bei den Verhandlungen von Nykøbing geäußert wurde: *Gi holdent mit den denen unde syn unser rechte vorreders.*<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Rhiman A. ROTZ, The Lubeck Uprising of 1408, in Proceedings of the American Philosophical Society, Vol. 121 No. 1, 1977, S. 11: „The collective implication was that the council had been spending its best efforts on business of the Hanseatic League to the neglect of local affairs.“

<sup>4</sup> Vgl. Diplomararium Danicum, <http://dd.dsl.dk/diplomer/07-075-1.html> und <http://dd.dsl.dk/diplomer/07-075-2.html>. Siehe auch Mikael Kristian HANSEN, Die Rolle des Deutschen Ordens im Ostseeraum, 1360–1370, in: HGBll. 126, 2008, S. 206, Anm. 72.

<sup>5</sup> Erich DAENELL, Die Blütezeit der Deutschen Hanse, Berlin 1906, S. 147.

<sup>6</sup> HR I, 4, Nr. 552 § 9, S. 509.



Darum erscheint es logisch, dass der aufständische Lübecker Rat sich mit den Feinden der nordischen Reiche verbündete. 1409 verhandelten die Lübecker in Oldesloe mit Hamburg und den holsteinischen Grafen, wie aus den Hamburger Kämmereirechnungen hervorgeht.<sup>7</sup> Am 20. April 1410 traf Lübeck ein Übereinkommen mit Wismar und Rostock, dessen Rat abgesetzt und gegen der Bevölkerung näher stehende Kräfte ausgetauscht worden war.<sup>8</sup> Im selben Jahr standen Lübecker Streitkräfte zur Unterstützung gegen die polnisch-litauische Allianz in Preußen.<sup>9</sup> Zweifellos wurde jede Unterstützung des Deutschen Ordens auf dänischer Seite als sehr unangenehm empfunden. Direkt bedrohlich wurde die Situation, als Lübeck, Hamburg, der Herzog von Sachsen-Lauenburg und die holsteinischen Grafen am 30. Mai 1414 einen Landfrieden abschlossen, der unzweifelhaft unter dem Eindruck eines bevorstehenden Angriffs aus Richtung Norden zustande kam.<sup>10</sup> Darum erscheint es auch logisch, dass eine Reaktion König Erichs nicht ausblieb. Sie wird zum ersten Male am 22. September 1415 in einem Brief der Ratsherren Hamburgs an ihre Kollegen in Stralsund dokumentiert, in dem die Hamburger Ratsherren von der Gefangennahme Lübecker Bürger auf den Schonischen Messen und der Beschlagnahme ihrer Güter durch Erich berichten.<sup>11</sup> Angenommen werden kann ein tatsächlicher Kriegszustand zwischen Lübeck und dem dänischen König, der auch in Erichs Schreiben vom 6. November 1415 an Riga, Reval und Dorpat seinen Ausdruck findet, in dem es heißt, Erich habe versucht, zwischen dem neuen und dem alten Rat zu vermitteln und habe diesbezüglich seine Gesandten in Lübeck gehabt, aber undankbar und verräterisch hätten die Botschafter der neuen Partei im Gegensatz zu dem, was man angesichts dieser Wohltat erwarten sollte, Erich bei König Si-

<sup>7</sup> II S. 14.

<sup>8</sup> HR I, 5, Nr. 717 und 718, S. 556.

<sup>9</sup> HR I, 6, Nr. 11, S. 9.

<sup>10</sup> UBStL V, Nr. 496, S. 538ff.: *Vnde desse lantvrede schal vort gaen also verne, also dat hertichdom to Sleswik keret, mer de vrouwe hertogynne to Sleswik unde hertich Hinrik, ere sone, unde ere riddere unde knechte unde stede belegghen in deme hertichdom to Sleswik schollen truweliken keren unde weren, offt wes schude an deme landvrede uppe syde des landes an dem hertighdome edder dor dat hertichdom in deme lantvrede. Unde offt en dat dar to mechtich offt over de hand gelegghen were, so scholen de vrowe hertogynne unde ere sone vorscreven dan kunnyngen greve Hinrike unde den anderen heren unde vrowen an deme lantvrede unde den steden Lubeke unde Hamborch, unde de scholen darumme to hope riden, darumme to sprekende, offt des behoeff unde nod were. Vnde worde des noed, so schalme volgen also stark myd der envoldigen volghe, also hirna screven steyd: also hertich Erik van Sassen myd veftich ghewapeden, greve Hinrik to Holsten, vrowe Elizabeth, hertogynne to Sleswik, hertoge Hinrik, ere sone, unde vrouwe Anna, grevynne to Holsten, tosamende myd hundert unde druttich gewapent, greve Alff van Schowenborch myd veffteynen gewapent unde de (van) Lubeke unde de van Hamborch tosamende myd achtentich gewapent.*

<sup>11</sup> HR I, 6, Nr. 211, S. 157.

gismund in Konstanz beschuldigt, er wolle Lübeck vom Heiligen Römischen Reich rauben und an sich bringen. Hieraus folgte, dass Erich sich zur Wiederherstellung seiner Ehre genötigt sah und den Lübeckern seinen „Brief“ sandte, worunter zweifellos eine Kriegserklärung zu verstehen ist.<sup>12</sup>

Ob Erich Vermittler nach Lübeck gesandt hatte, ist unbekannt; wir haben hierfür nur sein Wort, dem man nicht allzu stark vertrauen sollte. Der Verleumdungsfall in Konstanz bleibt dunkel.<sup>13</sup> Darüber, dass Erich mit dem außenpolitischen Kurs des neuen Lübecker Rats und insbesondere der Allianz mit den holsteinischen Grafen, denen er durch Urteil des dänischen, in der Stadt Nyborg versammelten Reichsrates vom 29. Juli 1413<sup>14</sup> das Herzogtum Schleswig hatte absprechen lassen, mehr als unzufrieden war, dürfte indes kein Zweifel herrschen. Als Folge des drohenden Krieges gelang es den hansischen Ratsgesandten, für den 5. April 1416<sup>15</sup> ein Vermittlungstreffen bezüglich der „Sache“ (*umme der zake willen*) von König Erich und den Lübeckern zu vereinbaren. Dass es sich bei der „Sache“ um einen ordentlichen Rechtsfall handelte, geht aus einem Brief vom 3. März 1416 hervor, in dem der Lübecker Rat den Städten Hamburg, Rostock, Stralsund, Lüneburg, Wismar, Stettin und Greifswald die Rechtsentscheidung im Streit mit König Erich freistellte.<sup>16</sup>

In Verbindung hiermit steht ein Brief von 25. Februar 1416, in dem der aufständische Lübecker Rat ein von diesen Städten zusammengesetztes Kollegium im Streit mit dem dänischen König als Schiedsrichter annahm, d. h. das Kollegium sollte dem Rat zu Ehre und Recht mächtig sein, *to eren unde to rechte mechtich sin*.<sup>17</sup> Das bedeutet ein richterliches Amt von prinzipieller Neutralität wahrzunehmen und zwischen zwei streitenden Parteien ein Urteil zu fällen, hieß für die Gegenseite aber auch, dass sie sich dem Spruch in diesem Schiedsgerichtsverfahren im voraus unterwerfen musste.<sup>18</sup> Es sollte sich bald zeigen, dass König Erich ein Richterkollegium, welches von Städten besetzt wurde, von denen eine freundliche Haltung dem aufständischen Lübecker Rat gegenüber zu erwarten war, nicht annehmen konnte. Es sollte sich auch zeigen, dass Erich in principio

<sup>12</sup> HR I, 6, Nr. 227, S. 162.

<sup>13</sup> Vergleiche S. 148 oben.

<sup>14</sup> Hans Christian Paulus SEJDELIN, *Diplomatarium Flensborgense*, Kopenhagen 1865 Nr. 66. Zum Nyborger Urteil siehe Hedemann, *Ofendommen* (wie Anm. 1), S. 39ff.

<sup>15</sup> HR I, 6, Nr. 246, S. 174ff.

<sup>16</sup> UBStL V, Nr. 562, S. 604.

<sup>17</sup> HR I, 6, Nr. 242, S. 170.

<sup>18</sup> Siehe *Ere*, 3) bei Schiller-Lübben, *Mittelniederdeutsches Wörterbuch*, erster Band, Bremen 1875, z. B. *Juwe ghnade sint myner ere unde rechtes mechtich unde wil myn recht unde unrecht legen in juwer gnade schot*.

kein Gerichtsverfahren annehmen wollte, ohne dass ihm eine a priori wohlwollende Gesinnung des Richters bzw. des Richterkollegiums zugesichert worden war. Wenn Erich sich irgendeinem Richter zu Ehre und zu Recht stellte, war dies für ihn mit der Wahrnehmung *seiner* Ehre und *seines* Rechts gleichbedeutend.

Die Kopenhagener Verhandlungen wurden mit einem längeren Streit darüber eingeleitet, ob die Städte ein Urteil zwischen Erich und Lübeck fällen könnten, oder ob ein Vergleich zustande gebracht werden sollte. Letzteres sagte den Städten natürlich eher zu, da sie nicht ganz zu Unrecht fürchteten, dass ein ordentliches Urteil zum Vorteil der einen oder der anderen Seite Krieg und Unglück nach sich ziehen würde (§ 29). Indes stellte König Erich die ultimative Forderung, dass ein Vergleich nur dann zustande kommen könne, wenn der alte Rat zurück käme und in seine Rechte und Güter wieder eingesetzt würde (§ 26). Die Vertreter des neuen Rates lehnten dies, erwartungsgemäß, ab, so dass es hart auf hart ging: ein ordentliches Urteil schien unumgänglich zu sein. Jedoch wollte Erich zwei seiner Räte den Städten zuordnen, was die Lübecker einerseits ablehnten, andererseits gab Erichs Forderung den anderen Städten die Möglichkeit, sich der unangenehmen Richterrolle zu entledigen, indem sie darauf verweisen, dass dies nicht mit den geschlossenen Vereinbarungen in Einklang stehe. „So schlossen die Verhandlungen in großem Unwillen“, wie es in Paragraph 50 heißt. Die letzten vier Paragraphen, die die schleswigsche Sache betreffen, stellen einen Anhang dar. In Paragraph 51 besteht Erich darauf, dass das Land Schleswig rechtlich Teil des dänischen Reiches sei. Seine Mutter Margarethe habe zwar Graf Klaus 24 Jahre zuvor angeboten, das Land als Lehen von König Erich zu empfangen, Klaus habe aber nicht von einem „pommerschen Herren“ belehnt werden wollen. Dies erscheint jedoch wenig wahrscheinlich, da Erich 1392 noch nicht König war.<sup>19</sup> Erich fährt mit einer Auslegung des Urteils von Nyborg fort und endet schließlich mit dessen Bestätigung durch König Sigismund in Konstanz am 14. Juni 1415.<sup>20</sup> Das Fazit lautet, dass die von den Holsteinern gegenüber den Lübeckern vorgetragenen Beschuldigungen unwahr und beleidigend seien. Die Vertreter des neuen Rates weigerten sich indessen hierauf einzugehen und antworteten, dies zu entscheiden sei Angelegenheit der Städte. Erich wurde wütend und ließ einen weiteren Brief verlesen, der das Recht des dänischen Reiches an Fehmarn

---

<sup>19</sup> Möglicherweise bestanden bei Erich Unsicherheiten in der Chronologie und er meinte die Ereignisse in Assens von 1396. Zu dieser Frage siehe HEDEMANN, Ofendommen (wie Anm. 1), S. 35 Anm. 4.

<sup>20</sup> Reg. imp. XI, Nr. 1757; Hans KNUDSEN (ed.), Antislesvigholstenske Fragmenter, Bd. 3, Hft. 14, Kopenhagen 1851, Nr. 2.

belegen sollte. Damit endet der Bericht über die Kopenhagener Verhandlungen abrupt.

Dennoch gelangte man zu immerhin einem Ergebnis, nämlich der Vereinbarung vom 2. Mai über die vorübergehende Freilassung von vierzig namentlich genannten Lübecker Bürgern gegen eine Kautionssumme, für die die Städte bürgten.<sup>21</sup> Offenbar handelte es sich bei dieser Vereinbarung um eine Erweiterung – zum Vorteil König Erichs – einer ähnlichen Vereinbarung, die zu Ostern geschlossen worden war und in der nur das Gut der Gefangenen (oder Teile dessen) als Kautionssumme benutzt werden sollte, da es heißt: *ok so schole wii alle ere gudere, de geborget sin up dessen yeghenwardighen paschen van desser vorbenomeden vangen en wegen, se sint levendich edder dot, de summe der penninghe, dar se vor geborget sin, gansliken bereden up de vorbenomede tiid, alse de vangen en inkommen scolen* (das war der 24. Juni). Jeder der angeführten Bürger wurde erstens mit dem als Kautionssumme gestellten Gut, zweitens mit einer neuen Kautionssumme angeführt, die die erste bei weitem überstieg. Gelänge es den Städten nicht, die Gefangenen zum vereinbarten Termin, nämlich zum 24. Juni, zurückzuüberstellen, müssten sie die gesamte Kautionssumme vier Wochen später in Helsingborg erlegen.

Im Verhältnis zu König Sigismund ereignete sich eine andere bemerkenswerte Begebenheit in Kopenhagen: Der neue Rat in Lübeck war nach Zahlung einer größeren Summe an Sigismund von diesem im Juli 1415 anerkannt worden.<sup>22</sup> Allerdings enthielt dieser Brief die bemerkenswerte Klausel, dass der König nach Rückzahlung der Summe vor dem St. Georgentag (23. April) des folgenden Jahres den Brief kassieren dürfe. Am 22. April teilten nun die Stralsunder Ratsgesandten aus Kopenhagen ihrer Stadt mit, dass Erich für den König dieses Geld bezahlen wolle.<sup>23</sup> Damit war die Existenz des neuen Rates akut gefährdet. Dass Erich die Existenz des Briefes bekannt war, mag für sich selbst unangenehm für die Gesandten des neuen Rates und vermutlich auch für Sigismund gewesen sein, für den die Angelegenheit nicht sonderlich rühmlich war. Und es ist nicht eben erstaunlich, dass die Lübecker die Annahme der Rückzahlung verweigerten und darauf hinwiesen, sie hätten hierzu kein Mandat. Erichs Aktion wurde auf diese Weise vereitelt. Weder er noch die Lübecker konnten wissen, dass der Brief nicht mehr relevant war, da Sigismunds Gesandte am 11. April in Lübeck vorstellig geworden waren und weitere 16 000 Florine für den Brief gefordert hatten, eine Summe, die dem König angeblich von den Gesandten des neuen Rates in Konstanz zugesagt worden

<sup>21</sup> HR I, 6, Nr. 248, S. 183ff.

<sup>22</sup> UBStL V, Nr. 536, S. 582.

<sup>23</sup> HR I, 6, Nr. 252, S. 189f.

sei.<sup>24</sup> Die Absicht Sigismunds also war, den Brief infolge mangelnder Zahlungsbereitschaft des Lübecker Rates für ungültig zu erklären. Wehrmann schreibt,<sup>25</sup> die Botschafter des Kaisers hätten den Brief am 22. April kassiert, jedoch fehlt die Quellenangabe hierfür und es ist fraglich, ob Wehrmann nicht den Einlösungsversuch König Erichs mit den bei Korner und Detmar geschilderten Ereignissen vermengt. Im Kern hat Wehrmann freilich Recht, da der neue Rat den Brief zu keinem Zeitpunkt zu seiner Legitimation anführt. Die Aktion der Botschafter Sigismunds scheint somit gelungen zu sein.

Am 16. Juni 1416 wurde der alte Lübecker Rat durch die Gesandten König Sigismunds wieder eingesetzt, nachdem Sigismund sich gegen den neuen Rat gewandt hatte, der damit seine Legitimation verloren hatte und daher zu einem Konflikt mit König Erich besonders schlecht gerüstet war. Die Wiedereinsetzung des alten Rats und die in diesem Zusammenhang erfolgte Neubesetzung der Ämter kann jedoch nicht als völlige Rückkehr zum *status quo* vor 1408 bezeichnet werden.<sup>26</sup> Darüber hinaus gab es weitere, ungelöste Streitfragen mit dem dänischen König.

Während der Verhandlungen in Lübeck vom 14. Mai bis zum 3. August 1416 wurde daher beschlossen, eine Delegation an König Erich zu entsenden, um eine Einigung zu erreichen. Man traf ihn schließlich am 23. Juli in Lollands Albue<sup>27</sup> und versuchte, sich mit ihm auszusöhnen, sowie die Freigabe der Gefangenen zu erreichen.

<sup>24</sup> Jakob SCHWALM (ed.), *Die chronica novella des Hermann Korner*, Göttingen 1895. Fassungen A und α 854, S. 118 und Fassungen D und B 1245, S. 394.

<sup>25</sup> Carl WEHRMANN, *Der Aufstand in Lübeck bis zur Rückkehr des alten Raths 1408 – 1416*, in *HGBll.* Bd. 3 [Teil 2], Jg. 8, 1878, S. 144. Kristian ERSLEV, *Erik af Pommern, hans Kamp for Sønderjylland og Kalmarunionens Opløsning*, Kopenhagen 1901, S. 21 setzt diese Tradition fort.

<sup>26</sup> Erich DAENELL, *Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig*, in *ZSGH* 33, 1902, S. 285–6 geht von einer Rückkehr zum *status quo* aus; im Gegensatz hierzu ROTZ, *Lübeck Uprising* (wie Anm. 2), S. 15: „However, although both the town and the League wished to create the impression that the crisis had been survived without effect and the *status quo ante* had returned, such was not the case. ... Looking at council rolls ..., of the thirty-nine men who were newly chosen for councillor between 1416 and 1450, only four were exiles.“ Siehe auch Ernst PITZ, *Bürgereinung und Städteeinung (QDzhG Neue Folge)*, Bd. 52, Köln u. a. 2001, S. 138: „Auch der erneuerte alte Rat war nicht gewillt, die Rechte wieder zu beseitigen, die die Gemeinde seit 1408 errungen hatte. Dies gab er sogleich dadurch zu erkennen, dass die elf in den Ratsstuhl zurückgekehrten Emigranten nicht nur fünf Ratmannen des alten Rates, die seit 1408 in Lübeck verblieben waren, sondern (neben fünf Kaufleuten und zwei Mitgliedern der Zirkelgesellschaft) auch fünf Kumpane des gewesenen neuen Rates zu sich in den Ratsstuhl erkoren. Die übrigen Herren des neuen Rates und die ihrer Vollmacht entkleideten sechzig Personen traten zweifellos in die Reihen jener ältesten und angesehensten Bürger ... ein, die der Rat schon seit jeher zu versammeln und zu befragen pflegte, wenn er sich des Einsseins mit Bürgern und Einwohnern in einem gemeinsamen Willen vergewissern wollte.“

<sup>27</sup> HR I, 6, Nr. 262 §§ 94–147, S. 217ff.

Von den Ratsgesandten aus Lübeck wurden zunächst Garantien gefordert, die beweisen sollten, dass sie als Bevollmächtigte im Auftrag des wieder eingesetzten Rates handelten, um das Risiko auszuschließen, dass, nachdem die Gefangenen freigekommen wären, wieder ein Sechzigerausschuss der Bürger die Macht übernehme. In diesem Falle wären die Bemühungen König Erichs vergeblich gewesen. Die Lübecker berieten sich mit den übrigen anwesenden Ratsgesandten. Herr Johan Crispin und Herr Johan Pleskow, die angesehensten lübischen Ratsgesandten, wurden gebeten sicherzustellen, dass alle Vereinbarungen durchgeführt werden sollten und alle Bürger sich per Eid dem wieder eingesetzten Rat verpflichteten (was offenbar nicht geschehen war). Weiterhin baten die Städte die Lübecker Ratsgesandten, dem König für seine Bemühungen zu danken. Obwohl die Lübecker dies taten, war König Erich damit nicht zufrieden. Er forderte, dass der wieder eingesetzte Rat bei der Verurteilung jener vier Personen behilflich sein solle, die ihn in Konstanz verleumdet hätten. Noch bevor eine angemessene diplomatische Antwort darauf erfolgt war, wurde eine Flut von Anklagen gegen den neuen Rat erhoben, für dessen Handlungen König Erich ohne kleinliche Rücksichtnahme den wieder eingesetzten Rat zur Verantwortung ziehen wollte (§ 109). Zunächst klagte er darüber, drei Mal Gesandte nach Lübeck geschickt zu haben, um zwischen dem alten und dem neuen Rat zu vermitteln. Wir haben, wie gesagt, nur Erichs Wort hierfür – und das muss nicht unbedingt zutreffend sein. Völlig unwahrscheinlich scheint es jedenfalls zu sein, dass er in Flensburg zwölf Wochen auf Vergleichsverhandlungen gewartet habe. Erich fuhr mit der Verleumdungssache in Konstanz fort, für die er ein Gerichtsverfahren forderte. Anschließend verlangte er 16000 kölnische und 4000 gute Mark Silber aus jener Reichssteuer, die Kaiser Karl Waldemar Atterdag aus Lübeck übertragen hatte. Eine heftige Provokation, da diese Steuer bereits am 8. März 1358 an Herzog Rudolf von Sachsen übertragen worden war.<sup>28</sup> Weiterhin wollte Erich den Brief von Sigismund zurückerhalten, den der neue Rat auf „unehrliche Weise“ erworben habe. Schließlich rechtfertigte er die Konzentration seiner Flottenstärke damit, dass sie Lübeck und die Städte wieder zur Vernunft bringen solle; sie diene nicht der Bekämpfung der Holsteiner, denn jenen wolle er lieber zu Lande als zu Wasser begegnen. Letzteres dürfte jedoch kaum die ganze Wahrheit gewesen sein.

Falls die Gesandten der Städte, und vor allem die Lübecker, nur Verhandlungen im Auge gehabt haben sollten, die sich ausschließlich auf die Lösung der Gefangenenfrage und die Verleumdung in Konstanz bezogen,

---

<sup>28</sup> Archiv der Hansestadt Lübeck, Urkunden, Reichssteuer 101. Publiziert im Diplomatarium Danicum, <http://diplomatarium.dk/dd/supplement/1358-03-08.html>.

müssen sie nach diesem Forderungskatalog desillusioniert gewesen sein. Ihre Antwort fiel so diplomatisch aus wie eben möglich. Nachdem sie sich für die großen Bemühungen des Königs mehrfach bedankt hatten, ersuchten sie höflich darum, dass man sich an die Punkte des Treffens von Kopenhagen halte. Als Antwort kam ein neues Element hinzu: der königliche Rat wiederholte die genannten Beschwerden gegenüber den Gesandten und betont ein weiteres Mal, dass er eine große Geldsumme *umme der stad Lubeke unde der stede mene bestantnyssse willen* aufgebracht habe. Man sei jedoch bereit, über all dies hinweg zu sehen, wenn die Städte ein Abkommen mit ihm schlössen (§ 111). Es war klar, dass ein solches Abkommen der hamburgisch-lübeckisch-holsteinischen Allianz von 1414 den Todesstoß versetzen würde. Wieder waren die Städte in Verlegenheit. Auch wenn man erwarten konnte, dass der wieder eingesetzte Rat in Lübeck andere außenpolitische Präferenzen hatte als der abgesetzte „neue“ Rat, würde ein Abkommen mit dem dänischen König die abgesetzten Kräfte wieder mobilisieren, abgesehen davon, dass die außenpolitische Bewegungsfreiheit der Stadt stark beschnitten würde. Die Städte beschränkten darum ihre Antwort darauf, zu betonen, dass sie keine Mühe scheuen wollten, um sich für das einzusetzen, was ihnen gemeinsam von Nutzen sein könne, hierunter auch eine Vermittlung zwischen dem König und den holsteinischen Grafen, wenn die Gefangenen frei-, ihr Gut zurückgegeben und eine Versöhnung zu Stande gekommen sei (§ 112). Die Antwort hierauf (§ 113), die ein königlicher Rat übermittelte, ist in Bezug auf Erichs Absichten hinsichtlich des angestrebten Bündnisses äußerst vielsagend: Welche Probleme der König mit den Holsteinern auch habe, er werde ihnen ein Ende bereiten; nicht deswegen wolle er ein Abkommen mit den Städten schließen, nein, es gehe um das Bestehen der Städte und das Beste des Reiches. Das war eine hohle Versicherung und ein primitiver Überredungsversuch, dem ein ebenso primitiver, wenn auch erheblich effektvollerer, folgte. Der König sehe sich nämlich genötigt (§ 114), nun, da die Holsteiner sich durch Plünderung auf See mit Mitteln gestärkt hätten, auf ebensolche Weise vorzugehen. Dies machte Eindruck, und die Gesandten versprachen, den Vorschlag zu einem Abkommen in ihre Städte mitzunehmen (§ 116 – der Abkommensentwurf soll obendrein vom König selbst formuliert worden sein). Das hatte eine günstige Wirkung auf die Bereitschaft des Königs, über die Aussöhnung in der Verleumdungssache, die Gefangenen und ihr Gut zu verhandeln. Hiervon handelt der Rest des Berichtes über die Verhandlungen in Lollands Albue.<sup>29</sup> Die Verhandlungen verliefen keineswegs ruhig. König Erich war äußerst unzufrieden mit

---

<sup>29</sup> Sie sind Gegenstand eines eigenen Berichts, HR I, 6, Nr. 287, S. 252ff.

der Berechnung des Schadenersatzes für das Gut der Gefangenen. An einem Punkt wurde er sogar so wütend, dass er (§ 120) Lübeck für alle seine Tage mit Krieg drohte. Die Parteien einigten sich schließlich jedoch darauf, dass die vier Lübecker, die Erich in Konstanz angeblich verleumdet hatten, zur Sühne hierfür eine Pilgerfahrt nach Einsiedeln unternehmen sollten. Außerdem wurden die Gefangenen mit einer symbolischen Erstattung für ihr verlorenes Gut schließlich freigelassen. Für Gut im Wert von 19000 Mark erhielten sie 5200 Mark (§ 151). In dieser Hinsicht, so muss man feststellen, waren die Verhandlungen zu Erichs Vorteil ausgefallen.

Als Fazit der Verhandlungen in Lollands Albue, schreibt Erslev, sei der alte Rat in Lübeck wieder gefestigt gewesen, und Erich habe hieran einen so großen Anteil gehabt, dass er hoffen konnte, bei der Durchsetzung der Urteile von Nyborg und Konstanz gegenüber den Holsteinern auf Entgegenkommen und Sympathie zu stoßen.<sup>30</sup>

Die Frage lautet, wie groß die Verdienste Erichs bei der Wiedereinsetzung des alten Rates waren. Die Vermittlungsversuche, die er selbst unternommen haben will, lassen sich, wie gesagt, durch andere Quellen nicht belegen. Seine Kriegserklärung gegen den aufständischen Rat und seine ultimative Forderung, dass er nur im Einvernehmen mit dem alten Rat handeln wolle, war eine von mehreren Ursachen zum Sturz des neuen Rates, aber die Aktion, mit welcher er tatsächlich den alten Rat wieder hätte einsetzen können, nämlich die Einlösung von Sigismunds Brief, fand nicht statt. Der Umstand, dass die Gesandten der Städte Erich dankten, weil der alte Rat *na erem willen* (§ 110) wieder eingesetzt worden war, drückt kaum eine tief empfundene Dankbarkeit aus, sondern zeigt vielmehr die Erkenntnis, dass es in der gegebenen Situation angemessen sei, dem König zu schmeicheln.

Interessant ist die Lektüre von Korners Bericht über die Gefangennahme der Lübecker Kaufleute auf Schonen:<sup>31</sup> *non enim in hoc facto, ut pie credendum est, Ericus illustris rex suum intendebat fructum aut lucrum procurare, sed sepedicte civitatis bonum et salutem conservare*. Korner gestand Erich einen Idealismus zu, der keine realpolitische Entsprechung besaß. Die Hauptursache von Erichs Aggression gegenüber Lübeck unter dem neuen Rat war die Allianz der Stadt mit den Holsteinern. Der mit jenen geschlossene Waffenstillstand von Kolding, vom 25. März 1411, sollte im Jahre 1416 am selben Tage enden. Zweifellos war Erich getrieben, ja sogar regelrecht besessen von der Idee einer hansischen-lübecki-

<sup>30</sup> ERSLEV, Erik af Pommern (wie Anm. 25), S. 24.

<sup>31</sup> SCHWALM (wie Anm. 24), S. 116 und 389.



schen Unterstützung im bevorstehenden Konflikt mit den Holsteinern im Gegenzug für seine „Wohltaten“ gegenüber dem wieder eingesetzten Lübecker Rat. Die Ereignisse um die Wiedereinsetzung des alten Rates in Lübeck führten also zu einem heftigen Druck auf diese Stadt im Besonderen und auf die Städte im allgemeinen, König Erich in der Schleswiger Sache zu Hilfe zu kommen.

Erich war es nicht gelungen die Beendigung des lübeckischen Aufstandes völlig zu nutzen, aber sein diplomatisches Konzept wird dennoch deutlich: der Lübecker Rat verdanke ihm seine Rückkehr und sei damit im Konflikt mit den holsteinischen Grafen verpflichtet, ihm zu helfen. Wie im Folgenden gezeigt werden soll, hatte er außergewöhnlich große Schwierigkeiten, dieses Konzept durchzusetzen, obwohl es ihm letzten Endes gelang, einen Vertrag mit Lübeck und den Städten zu schließen. Vielleicht kann man seine Schwierigkeiten verstehen, wenn man davon ausgeht, dass seine „Wohltaten“ Lübeck gegenüber als Mythos zu verstehen sind.

#### Die Entwicklung bis zu den fehlgeschlagenen Schiedsverhandlungen vom 24. Juni 1418

Schon vor den Verhandlungen in Lollands Albue war es zu Kriegshandlungen gekommen, als Fehmarn am 6. Juni 1416 von dänischen Truppen erobert wurde.<sup>32</sup> Das Glück verließ die dänische Seite jedoch rasch und vor dem 11. August müssen die Dänen von den Schleswigern zurückgeschlagen worden sein. Das Interesse der Hansen, vor allem der Lübecker, dem Krieg und somit der ruinösen Seeräuberei Einhalt zu gebieten, war der Anlass zu einer Versammlung der hansischen Sendboten vom 11. August bis zum 10. September in Lübeck, deren einziger Beratungsgegenstand die Beendigung des Krieges war. Die Versammlung sandte Delegationen nach Flensburg zu Verhandlungen mit dem dänischen König und nach Plön und Gottorf zu Verhandlungen mit den holsteinischen Grafen.<sup>33</sup>

Offenbar hatte es auf Fehmarn einleitende Vorverhandlungen gegeben.<sup>34</sup> Dort war diskutiert worden, ob die Städte als Vermittler in den Konflikt eingreifen sollten oder ob sie ein ordentliches Urteil zu Gunsten der einen oder anderen Seite verkünden sollten.<sup>35</sup> Die Städte zogen erkennbar die

<sup>32</sup> SCHWALM (wie Anm. 24), S. 119.

<sup>33</sup> HR I, 6, Nr. 293, S. 260ff.

<sup>34</sup> Ibid. § 25.

<sup>35</sup> ... *do man de deghedinge ersten beghunde to Vemerren dar umme sprak, eft de stede an beiden siden wes dar to arbeiden konden, dat it in mynne edder mit rechte gescheden worde etc., eft de vorschedinge toghan hadde vormiddels heren unde steden, welkerem dat recht toghevallen hadde unde dat de andere nicht wolde holden, dar bii wolden de stede ghevallen unde dar bii bleven hebben etc.*

erste Lösung vor. Was die Holsteiner anbetrifft, so sorgten diese dafür, einen eventuellen Prozess zu sabotieren, von dem sie sich kaum etwas erwarten konnten, und zwar mit der Entschuldigung, sie seien außer Stande gewesen, ihren Rat in dieser Angelegenheit zu sammeln, weshalb sie keine Antwort geben könnten.<sup>36</sup>

Erich hingegen übte Druck aus, um ein eindeutiges Urteil der Städte zu seinen Gunsten zu erhalten. Dass er per definitionem meinte, ein solches Urteil fordern zu können, geht aus § 24 hervor (§ 25 ist die höfliche Ablehnung dieses Ansinnens).<sup>37</sup> Erich war also nicht so geschwächt, als dass er nicht einen außerordentlich starken Druck auf die Gesandten der Städte hätte ausüben können, sich für seine Sache einzusetzen. In § 26–29 setzt Erich seinen Druck fort. In Übereinstimmung mit seiner in § 24 vorgetragenen Sicht der Dinge fragt er, was er von den Städten erwarten könne, wenn nun die Holsteiner kein Rechtsangebot machten. Die Gesandten mussten sich damit entschuldigen, dass sie über kein Mandat zu einer Antwort in dieser Sache verfügten, und Erich erzwang, dass die Städte ihm innerhalb von vier Wochen eine Antwort zusenden sollten. Weiter säte Erich Zwietracht zwischen den Städten und den Holsteinern, indem er darauf hinwies, dass die Holsteiner in das Land Erich von Sachsens eingedrungen seien, wofür von den Hansen Erstattung gefordert werde.<sup>38</sup> Außerdem beschuldigte er Heinrich von Lüneburg, seine Mutter um 2000 Mark betrogen zu haben und außerdem auf unehrenhafte Weise aus Nyborg abgezogen zu sein, ohne sich dem Gericht gestellt zu haben. Dass er gerade diese Begebenheit anführte, lässt auf einige Überlegung schließen, da Erichs Verhandlungstaktik mit den Hansen sehr stark an jene erinnert, die er angewandt hatte, um Schleswig vom dänischen Reichsrat in Nyborg zugesprochen zu bekommen – nämlich dem Gegner die Anwesenheit unmöglich zu machen, woraufhin seine Forderungen als rechtmäßig anerkannt werden mussten. Die Städte waren jedoch nicht so fügsam wie der dänische Reichsrat. Erich schloss schließlich (§ 29) mit einer Drohung, die er schon früher erfolgreich eingesetzt hatte, nämlich Kaperer auf See zu schicken, falls die Städte nicht im Stande seien, sie von Piraten freizuhal-

<sup>36</sup> HR I, 6, Nr. 295 und 296, S. 268.

<sup>37</sup> *Dar to antworde de koningh, dat den steden wolvondenken mochte, do men ersten umme de sake sprak, dat he ere unde recht alle weghe gerne bliven wolde, also ersten bii enem here unde dre stede unde na bii twen heren unde veer steden, also en des allent wal vondencken mochte, unde dat to do gesecht wart, an weme dat broksam worde in der vorschedinge, deme dat recht tovelle, dar mede wolden de stede tovallen unde deme behulplik wesen etc.. Unde was begherende van den steden, na dem dat se siner alle weghe to eren unde to rechte mechtich ghewesen hadden unde noch weren, unde de Holsten ere unde recht vorleden, dat se by siner hulpe bleven, also dar ghesecht were etc.*

<sup>38</sup> HR I, 6, Nr. 307, S. 276.

ten, die nur den Holsteinern nutzten. Trotz seiner geschwächten Ausgangsposition gelang es Erich, auf die Städte, deren Vorstellungen von einer neutralen Vermittlung sehr unterschiedlich waren, großen Druck auszuüben. Im Kern blieben die Städte jedoch unerschütterlich: sie wollten sich nicht dazu benutzen lassen, Erich Schleswig einseitig zuzusprechen. Die diplomatischen Positionen standen einander also starr gegenüber und es ist bezeichnend, dass das Ergebnis der harten Verhandlungen lediglich in einem Waffenstillstand bis Weihnachten bestand (§ 36).

Warum wünschte Erich sich ein neues Urteil, nachdem er aus Nyborg und Konstanz doch bereits zwei hatte? Außer dem einleuchtenden Umstand, dass ein hansisches Gerichtsurteil Erichs Forderungen noch mehr hätte legitimieren können, scheint die Antwort auf der militärischen Situation zu beruhen. Er brauchte die Hansestädte, wollte aber um alles in der Welt eine Vermittlung vermeiden. Die Hansestädte sollten urteilen – und natürlich zu seinen Gunsten.

Somit ist der Unterschied zwischen dem Wunsch der Hansen, eine neutrale Vermittlung durchzuführen, und der Forderung des Königs Erich nach einem hansischen Gerichtsurteil (zu seinen Gunsten) für die Verhandlungen der folgenden sieben Jahre kennzeichnend.

Dass ein neues Urteil selbstverständlich für die Beziehung zu König Sigismund nicht unproblematisch war, der schließlich ein gutes Jahr früher die Sache in Konstanz entschieden hatte, geht aus § 35 hervor, wo Erich den Gesandten des Königs, der bei den Verhandlungen ebenfalls zugegen war, bat, seinem Herren mitzuteilen, er – Erich – habe sich Ehre und Recht gebeugt und sei weiter ehrerbietig, so dass Sigismund versichert sein könnte, dass ihm kein Unrecht angetan worden sei. Falls sich das so verhielt, muss man fragen, warum er es überhaupt mitgeteilt bekommen musste. Es lässt sich nicht völlig ausschließen, dass Erich seines Vetters womöglich ein wenig überdrüssig war, der, unmittelbar nachdem er ihm im Jahre 1415 Schleswig zugesprochen hatte, die Acht über den neuen Rat in Lübeck aufhob,<sup>39</sup> der sich kurz zuvor mit den Holsteinern verbündet hatte, um anschließend mit seiner Aktion im Frühjahr 1416 gegenüber demselben Rat Erich daran zu hindern, einen entscheidenden diplomatischen Erfolg zu erzielen.

In Verbindung mit dem Treffen in Lübeck verlegten die Ratsgesandten das Treffen am 18. August vorübergehend von Lübeck nach Eutin.<sup>40</sup> Von hier teilte man den Holsteinern mit, dass König Erich sich dem Recht fügte, ansonsten aber beschäftigten sich die Verhandlungen mit Forderun-

---

<sup>39</sup> UBStL V, Nr. 533, S. 579 und Nr. 534, S. 580.

<sup>40</sup> HR I, 6, Nr. 297, S. 269.

gen nach Besitz, den die Holsteiner erobert hatten. Folgt man dem Bremer Presbyter, so soll Jordan Pleskow den Standpunkt eingenommen haben, Schleswig solle Dänemark zugesprochen werden.<sup>41</sup> Im Eutiner Rezess ist hiervon jedoch keine Spur zu finden und warum man den Worten des notorisch unglaubwürdigen Presbyters gerade in dieser Hinsicht besondere Glaubwürdigkeit zubilligen sollte, ist nicht einsichtig.<sup>42</sup>

Ob Jordan Pleskow sich nun zum Vorteil für König Erichs Sache einsetzte oder nicht, lassen die Städte in ihrer Stellungnahme in der schleswigschen Sache offen: offensichtlich war keine Antwort bezüglich ihres Votums in den Rechtsverhandlungen bei König Erich eingegangen, was aus einem Brief vom 12. November 1416 an die Versammlung der Städte in Lübeck und Rostock hervorgeht.<sup>43</sup> Darin beklagte er sich heftig darüber, dass er keine Antwort hinsichtlich des Willens der Städte bekommen habe, und obwohl die Städte die See von Kaperern freihalten wollten, wie dies angeblich beim Flensburger Treffen ausgehandelt worden sei, *dat openbar genoech, dat wi unde de unsen groffliken unde swarliken beschediget synt sodder der tiit, unde noch werden van dage to dage*. Nachdrücklich unterstrich Erich, er habe sich gestellt und stehe den Städten weiterhin zu Ehre und Recht bereit.<sup>44</sup> Es folgte eine Erinnerung daran, dass er es im Interesse der Städte unterlassen habe, ein Ausfuhrverbot aus seinen Reichen zu erlassen, was allergrößten Schaden zur Folge gehabt hätte. Ohne dass eine direkte Verbindung zwischen dem gewünschten Urteilsverfahren und dem nicht verwirklichten Ausfuhrverbot gezogen wird, spiegelt der Brief deutlich wider, dass Erich sehr wohl wusste, dass ein Urteil zu seinen Gunsten von den Städten nicht gratis zu erhalten sein würde. Den Städten war dies ebenfalls bewusst, und ihrer Antwort an den König vom

<sup>41</sup> Johan Martin LAPPENBERG (ed.), *Chronicon Holtzatie auctore Presbytero Bremensi*, S. 141. Jordan Pleskow spricht: *Rex Dacie, dominus meus gloriosus, scripsit et supplicauit nobis, consulibus ciuitatis Lubicensis, vestris dominis terre Holtzacie inimare pro parte sua, quod uelint sibi restituere ducatum Sleszwicensem, ciuitates et castra in eo existencia, quam (= quem) vi olim principes Holtzacie e regno Dacie rapuerunt et iniuste possederunt et vestri domini hodie possident minus iuste; et quod super hoc in iudicio coram imperatore uelint respondere. Et dico nobis pro parte ciuitatum de Hensa, ex quo rex nichil aliud petit, nisi iusticiam, et si vestri domini sibi noluerint in iudicio de iusticia respondere neque restituere oblata, nos consules ciuitatum erimus iusticiam postulantis adiutores. Nolumus enim has guerras terra marique diucius sustinere.*

<sup>42</sup> DAENELL, *Die Hansestädte* (wie Anm. 26), Anm. 59: „Vgl. den auch in diesen Angaben durchaus zuverlässigen Presbyter S. 141.“

<sup>43</sup> HR I, 6 Nr. 314, S. 284: *...wetet, dat de sulven de bi uns weren [to Flensborg] ... wolden uns bynnes sos wekenen en gud antwerde dar van scaffen unde van anderen saken, de wi ok do handeleden: nu ys dat over de tiit, unde wi vornemen weder antwerde edder dait, na deme alse wi uns do scededen. Später heisst es: ok seden de sulven sendeboden, de by uns weren, se wolden by dem rechten bliven; dat wi noch nicht en volen edder vornemen.*

<sup>44</sup> *Ibid.*: *Gi weten wol unde hebben noech vornemen, wo gi unser alle tiit to eren unde to rechte hebben mechtich geweset; des wy noch overbodich synt, alse vore.*

8. Dezember<sup>45</sup> zufolge scheinen sie von der Ungeduld des Königs nicht sonderlich eingeschüchtert gewesen zu sein. Der Grund, dass der König bezüglich ihrer Absichten zur Bekämpfung der Seeräuberei keine Antwort erhalten habe, liege darin, dass sie gerade damit, nämlich mit der Bekämpfung der Seeräuberei, sehr beschäftigt gewesen seien. Hinsichtlich des Prozesses schreiben sie, wollten sie ihm zu Ehre und Recht genügen, soweit sie dies in Ehren tun könnten.<sup>46</sup> Der König, so schrieben sie, werde eine Antwort nach dem 20. Januar erhalten, zu welchem Datum die Städte in Lübeck zu Verhandlungen zusammenkämen. Eine Antwort traf von dort niemals ein; vielmehr trafen sich König Erich und sein Rat mit den Städten Lübeck, Rostock, Stralsund, Lüneburg, Wismar und Greifswald im April 1417 in Kopenhagen.<sup>47</sup>

Die Kopenhagener Verhandlungen sollten zur diplomatischen tour de force werden. Es gab viel zu besprechen. Auf dänischer Seite beharrte man nach wie vor auf einem einseitigen Urteil in der schleswigschen Sache zu Gunsten König Erichs und war bestrebt, als Gegenleistung für Privilegien für die Hansen ein gegen die Holsteiner gerichtetes Abkommen zu Stande zu bringen. Die Hansen ihrerseits waren empört über dänische Kriegsvorbereitungen und die Beschlagnahme hansischen Eigentums, zu der es im Vorwege gekommen war (§ 8). Weiterhin legten sie eine lange Liste von Beschwerden über die Verletzung ihrer Privilegien vor, was König Erich mit Beschwerden über das Verhalten der Hansen gegenüber seinen Reichen beantworten ließ.<sup>48</sup> Hinsichtlich der Privilegien verhehlte die dänische Seite nicht, dass diese von der Bereitschaft der Hansen zum Abschluss eines Abkommens abhängig seien; falls dieses Abkommen zeitlich begrenzt sein würde, müssten die Privilegien ebenso begrenzt sein. Im Hinblick auf das Urteil besteht Erich durch seinen Rat weiterhin energisch darauf, dass die Städte ihm zu Gerechtigkeit verhelfen sollten, wie dies bereits in Lollands Albue vereinbart worden sei.<sup>49</sup> Bemerkenswert ist, dass der diplomatische Schachzug bei den Flensburger

<sup>45</sup> HR I, 6, Nr. 322, S. 295.

<sup>46</sup> Ibid.: *Ok, alse juwe gnade vortmer scriffit, bi dem rechte to blivende etc., so genoge jwer gnade to wetende, dat wi yo menen unde willen bi dem rechte bliven, dar wi dat myt eren don mogen.*

<sup>47</sup> HR I, 6, Nrr. 385 – 391, S. 344ff.

<sup>48</sup> Ibid. Nr. 386–7 und 391.

<sup>49</sup> Ibid. Nr. 385 § 41: *vorder seden se, wo de here koning en bevalen hadde, to den radessendeboden to wervende, se biddende, dat se by sinem rechten bliven wolden, nach dem dat sinem gnaden to dem Lalandes Ellenbogen gesecht were, an weme des broksam worde, des de stede mechtich weren to rechte, by des hulpe wolden se bliven; des hadde de here koning vaken unde vele sik vorboden, unde sines rechte noch vorbode, bii den steden to blivende; dar umme bede de here koning se, by sinem rechte to blyvende, alse eme gesecht were.*

Verhandlungen im Spätsommer, der eine neutrale Vermittlung der Städte verhindern sollte, nämlich die Forderung nach ihrem Urteil, sich nun zu einem so bedeutenden Eckstein in der dänischen Außenpolitik entwickelt hatte, dass man entgegen den schriftlich festgehaltenen Verhandlungsergebnissen behauptete, der dänischen Seite sei bei den Verhandlungen von Lollands Albue ein solches Urteil in Aussicht gestellt worden. Erich hatte einen scharfen Blick für das Pressionspotential eines Urteils, vor allem nach dem Ausbleiben der Holsteiner,<sup>50</sup> was in seiner Perspektive ein einseitiges Urteil zu seinen Gunsten rechtfertigen würde. Jedoch bewahrten die Städte die Neutralität unter Hinweis darauf, dass man Erich in Lollands Albue kein Urteil zugesagt habe.<sup>51</sup>

Was das Traktat und das Privileg anbetrifft, so gelang es wirklich, am 27. April Entwürfe zu formulieren, jedoch mit dem üblichen Vorbehalt, dass die Städte den Wortlaut billigen müssten (385 § 64). Der Privilegientext ist nicht überliefert; der Text des Traktates ist in zwei Entwürfen erhalten (Nr. 389 und 390), aber nicht in besiegelter Form. Daher kann man konstatieren, dass weder das Traktat noch das Privileg in Kraft gesetzt worden waren<sup>52</sup>, und dass der diplomatische Zwist hinsichtlich einer Urteilsverkündung in der schleswigschen Sache durch die Städte hiermit nicht gelöst wurde.

Bemerkenswert ist jedoch, welche Bedeutung die juristische Frage für Erich hatte. In einem der Abkommensentwürfe heißt es: „wenn nun der vorgenannte Herr König, [...] uns vorgenannte Städte zur Hilfe auffordert, [...] und eine unserer Städte demjenigen gegenüber, gegen den wir zur Hilfe aufgefordert wurden, zu Ehre und Recht mächtig ist, so muss die Stadt die Hilfe nicht leisten, sondern soll [dem König] innerhalb von sechs Monaten zu Recht gegenüber demjenigen verhelfen, dem sie sich mächtig gemacht hat [= demgegenüber sie zu Ehre und Recht mächtig ist].“<sup>53</sup>

Die Formulierung ist ein wenig kryptisch, was zunächst daran liegen mag, dass die dänische Seite in einem Abkommenstext ihre Forderungen nach einem Urteil nicht so hart formulieren kann, wie in mündlichen Verhandlungen. Auffällig ist, dass der Teil, die Städte sollten mächtig zu Ehre

<sup>50</sup> Siehe Anm. 36.

<sup>51</sup> HR I, 6, Nr. 385 § 42, S. 348: *Hir up na besprake antwerden de radessendeboden, dat en dat unwitlik were, oft sinen gnaden dar van wes gesecht were; jodoch so wolden se gerne des vordacht wesen, und dat bringen to dem daghe, de de wesen schal ascensionis domini.*

<sup>52</sup> Hierzu im Widerspruch ERSLEV, Erik af Pommern (wie Anm. 25), S. 36.

<sup>53</sup> HR I, 6, Nr. 390 § 8, S. 359: *Weret ok, dat de erbenomede koning edder sine nakomelinge unde [rike] uns erbenomede stede wanne esschede to siner hulpe, alse vor geroret is, unde denne unser stede welk des jennen, dar wii tegen essched worden, to eren unde to rechte mochte mechtich wesen, so en darff de stad to der hulpe nicht volgen; aver se schal bynnen 6 manten na der tiid, alse se to der vorscrevenen hulpe geesched ward, rechtes helpen over den, des se sik gemechtiged heft.*

und Recht sein, sich vom König zu seinen Feinden verschoben hat (de facto den Holsteinern). Der Ausdruck „mächtig zu sein zu Ehre und Recht“ hat sich vom Urteil zu Gunsten einer Partei hin zu einem Urteil gegen eine Partei verlagert, was indes nicht der Definition widerspricht.<sup>54</sup> Und die Urteilshandlung selbst ist als unabhängige Initiative der Städte formuliert und nicht, weil sich jemand um Recht an sie gewandt habe. Dies ändert nichts an dem gegebenen Ausgangspunkt, nämlich, dass Erich das Recht auf seiner Seite habe, das die einzelnen Städte dem Text zufolge gegenüber seinen Feinden vollstrecken sollten (*se schal ... rechtes helpen over den, des se sik gemechtiged heft*). Infolgedessen handelt es sich um kein Schlupfloch für die Städte. Die Entscheidung, Erich mit Soldaten zu unterstützen oder mit Hilfe des Rechts, ist die einzige reelle Wahlmöglichkeit, die der Abkommenstext den Städten zugesteht.

Erichs ausdrücklicher Wunsch lautete, ein Urteil (zu seinen Gunsten) und keine neutrale Vermittlung von den Städten zu erhalten. Die Terminologie in § 8 des Abkommenstextes scheint hierzu auch keine Möglichkeit einzuräumen, da die Wendung *mechtich to rechte* derartiges ausschließt. In dieser Hinsicht kann man auf die Verhandlungen des Königs und der Städte bei der Erwirkung eines Urteils in der Auseinandersetzung mit dem neuen Lübecker Rat zurückblicken. Hier versuchten die Städte, wie erwähnt, statt eines Urteils einen Vergleich zu Stande zu bringen, wogegen sich der König scharf wandte, indem er darauf hinwies, er habe Ehre und Recht von den Städten und seinen Freunden erwartet, und wären sie in dieser Hinsicht den Lübeckern auch mächtig, müssten sie ihm doch zu seinem Recht verhelfen. Hierauf schlugen die Städte wieder, wenn auch vergeblich, eine Vermittlung<sup>55</sup> vor. Erslevs Interpretation, die Städte hätten gerade durch *Vermittlung* den Kriegsverpflichtungen des Abkommens entgegen können, muss deshalb als ungenau bezeichnet werden.<sup>56</sup>

Erichs Versuche, ein Abkommen und eine Garantie für die Festsetzung eines Urteils gegen die Holsteiner zu erhalten, scheiterten gänzlich. Auch dass die Ausbeute der Hansen beim Kopenhagener Treffen groß gewesen sei, lässt sich nicht behaupten, abgesehen womöglich davon, dass die Frage des Schadensersatzes für das beschlagnahmte Eigentum zu einem Ab-

<sup>54</sup> Siehe Anm. 18.

<sup>55</sup> HR I, 6, Nr. 246 § 18, S. 177: *Hir up de stede sik over bespreken unde na erme besprekende wedder qwemen, biddende othmodichliken des heren koninghes gnade, umme de mynne to vorsokende. Dar de here koning tomale hartliken yegen was, unde sede: he hedde en unde synen vrunden belovet ere unde rechtes, unde wolde des gerne also by en bliven, unde wolde des gerne up de warden; weret, dat se der van Lubeke ok also mechtich weren, dat se eme denne rechtes hulpen. Dar up de stede na erem besprekende over wedder qwemen, biddende des heren konynghes gnade, umme de mynne to vorsokende*

<sup>56</sup> ERSLEV, Erik af Pommern (wie Anm. 25), S. 36.

schluss gelangt zu sein schien, wenn auch mit keinem sonderlich befriedigenden Ergebnis.<sup>57</sup> Vielleicht war dies der Preis dafür, Erichs Umklammerungsversuchen zu entgehen. Für die Hansen war es außerordentlich schwierig, den dänisch-holsteinischen Krieg auf einem Niveau zu halten, das so erträglich wie möglich war und gleichzeitig zu vermeiden, als diplomatische Vollstrecker König Erichs aufzutreten zu müssen, was sie zu Hause hätte unbeliebt machen können und letztlich zu einem weiteren Aufstand hätte beitragen können. Bezeichnend ist, dass die heimlichen Mitteilungen die Lübecker Gesandten warnten, es würde zu Schwierigkeiten kommen, wenn die Schadenersatzfrage nicht geregelt werde (385 § 62).

Bei der Versammlung in Rostock und Lübeck vom 20. Mai bis zum 28. Juli 1417, zu denen der König Fikke von Vitzen entsandte,<sup>58</sup> scheinen die dänisch-hansischen Beziehungen weiter gespannt gewesen zu sein. Hatten die Städte es bis dahin vermieden, in der schleswigschen Sache als juristische Vollstrecker zu agieren, entschieden sie nun, hierin einzuwilligen, mit der ausdrücklichen Absicht, dem Schaden des Kaufmannes abzuhelpen (§ 37). Ihre diesbezüglichen Gefühle sind jedoch gelinde gesagt, gemischt,<sup>59</sup> und sie beschließen, den Städten zu Hilfe zu kommen, die wegen des Urteilspruches in Kriegszustand mit jenem Herren geraten würden, gegen den sich das Urteil richtete. Die Städte äußerten sich doch nicht darüber, ob sie a priori auf Seiten des einen oder anderen stünden, was Erichs Gesandten veranlasste, die allmählich mottoartige Formulierung zu wiederholen: sein Herr habe stets den Städten allein, Städten und Herren und Herren allein Recht geboten, weshalb, nachdem er dies in so hohem Maße getan habe,<sup>60</sup> er per definitionem Hilfe von den Städten erwarten dürfe (§ 41). Die Städte lehnten (§ 42), unter Hinweis auf einen Brief ab, den auch Fikke gesehen hatte, und in dem Herzog Heinrich Herren, Städten und Freunden Recht anbot.

Aber in den Hanserecessen I, 6, Nr. 397A § 62 scheint, wie bei einem Echo des dänischen Standpunktes, die Neutralitätspolitik völlig außer Kraft gesetzt: die Städte hätten ganz gewiss nicht entschieden, welche der Parteien das Recht auf ihrer Seite habe; da König Erich aber am meisten Recht geboten habe, müssten sie sich notwendigerweise auf seine Seite stellen. Hiergegen ist zu sagen, dass der Paragraph in den Handschriften aus Danzig und Reval gänzlich fehlt. In der Handschrift aus Wismar steht

<sup>57</sup> HR I, 6, Nr. 262 § 151, S. 226.

<sup>58</sup> HR I, 6, Nr. 397A & B, S. 367ff.

<sup>59</sup> *Sint nu de stede umbequemliken togader blyven mogen unde quad were to vorleggende*

<sup>60</sup> ... *nach deme dat he sik also hoge vorbut und sin recht by juw steden settet.*



ein ähnlicher Passus, ist jedoch durchgestrichen. Die Lübecker Handschrift hat die Bemerkung *istud est conceptum, sed non conclusum* am Rand. Infolgedessen lässt sich nicht behaupten, die neutrale Linie sei verlassen worden, auch wenn Greifswald und Stralsund eine besonders dänemarkfreundliche Linie verfolgten. So in § 100, worin sie sich zu Fürsprechern eines Abkommens mit Erich machten. Obendrein hatten sie gesiegelte Briefe bei sich, die zur Übersendung an ihn vorbereitet waren, was sie ohne Billigung der anderen Städte jedoch nicht tun wollten.<sup>61</sup> Eine deutliche Sprache spricht, dass der Eingang eines solchen Schreibens bei Erich nicht festgestellt werden kann.

Auch wenn die Versammlung in Rostock und Lübeck nicht beschließen konnte, für die eine oder andere Seite eindeutig Stellung zu beziehen, wurde ein aktiver Schritt in Richtung einer Urteilsentscheidung unternommen. Als Folge hieraus versuchten die Städte ein Urteilskollegium auf dem Priwall einzusetzen, woraus jedoch nichts wurde, zunächst vermutlich deshalb, weil der Herzog von Schleswig nun ein Urteil zu seinen Gunsten forderte.<sup>62</sup> Von König Erich hörte man diesbezüglich nichts.

In gewisser Hinsicht scheint es, dass die Zusage, die schleswigsche Sache solle durch Urteil entschieden werden, eher zum Ziel hatte, den Druck auf die Städte etwas zu verringern, als eine tatsächliche Einigung zu erzielen. Es blieb umstritten, ob die Einsetzung der Urteilskollegien, die auf Gottorf und in Flensburg bis zum 15. August tagen sollten, die Vertretung der Städte, oder aber ihr a priori Urteil zum Vorteil der einen oder anderen Seite zur Voraussetzung hatten oder nicht.<sup>63</sup> Die Kollegien, die nach einigen Schwierigkeiten aus Erzbischof Bo zu Lund, dem Fürsten von Plau (vermutlich Balthasar von Wenden), Visby, Stockholm, Kalmar und Söderköping für Erichs Teil, und Herzog Bernd von Lüneburg, Graf Heinrich von Holstein, Hamburg, Kiel, Rendsburg und Itzehoe für die holsteinische Seite zusammengesetzt wurden, traten jedoch erst am 24. August auf dem Hesterberg zwischen Schleswig und Gottorf zusammen, vielleicht weil König Erich und Graf Heinrich mit militärischen Operationen in Nordfriesland beschäftigt waren.<sup>64</sup> Dies geschah dabei in Verbindung mit der Versammlung der Hansen in Rendsburg.<sup>65</sup> Hier bat sich Herzog Bernd in Vertretung seines Verwandten die Belehnung mit dem

<sup>61</sup> Dass § 62 kaum auf Veranlassung Lübecks entstanden sein kann, zeigt sich aus folgendem: *unde eft den van Lubeke dar van yenich unwille, vordret edder schade van entstunde, so hebben de stede hir wesende gelovet unde secht, den schaden mede to dregende.*

<sup>62</sup> HR I, 6, Nrr. 403–412, S. 400ff.

<sup>63</sup> Ibid. Nrr. 413–416, S. 405ff.

<sup>64</sup> Ferdinand Heinrich GRAUTOFF (ed.), *Chronik des Franciskaner Lesemeisters Detmar*, Zweiter Teil, Hamburg 1830, S. 495.

<sup>65</sup> HR I, 6, Nr. 479 § 12, S. 460.

Herzogtum Schleswig aus, *dat doch sines vader erve were*. Hierauf antwortete Erich scharf (§ 16), man solle sein Recht auf Schleswig anerkennen, *dat siner moder erve were*, ehe er eine Belehnung vornehmen könne. Von einer solchen Anerkennung konnte natürlich nicht die Rede sein, schon deshalb, weil durch Einräumung von Erichs Erbrecht auf Schleswig Herzog Heinrich dieses nicht als Erblehen seines Vaters erhalten konnte, was für den Holsteiner ein entscheidender Punkt war.<sup>66</sup> Etwas anderes war, dass selbst, wenn man auf Erichs Forderung eingegangen wäre, es völlig unwahrscheinlich erschien, dass er die Belehnung tatsächlich vornehmen würde. Die Antwort der Holsteiner lautete darum auch, dass sie, wie vereinbart, das Recht von ihren Richtern entgegen nehmen würden. Das Gleiche sagte König Erich (§§ 16 und 17). Die Parteien zogen sich also zurück, um sich zurteilen zu lassen, was ihnen als jeweiliges Recht erschien. Die Städte erkannten, dass eine Entscheidung unter Mitwirkung beider Partner deshalb nicht zu erreichen sei (§ 22 ... *woghen se wol over, dat id to nenem ende slan wolde*), weshalb sie den Kurs änderten und einen einjährigen Waffenstillstand zu erwirken suchten, in welchem Zeitraum die Sache gelöst werden sollte (§ 24). Dies scheiterte jedoch am Wunsch der Holsteiner, während des Waffenstillstandes fünf Gerichtsbezirke um Gottorf zur Verfügung gestellt zu bekommen, worauf der König sich nicht einließ. Vielmehr bat er um ein schriftliches und mit Siegel versehenes Dokument darüber, dass er sich bei Gericht eingefunden habe. Die Städte, die sich stark für ihre neutrale Position eingesetzt hatten, akzeptierten jedoch nicht, auf diese Weise zu Zeugen für Erich gemacht zu werden (§ 40 ... *dat doch de stede vorleden*). Die Verhandlungen endeten ergebnislos.

Nach den gescheiterten Verhandlungen flammte der Krieg wieder auf.<sup>67</sup> Der Winter näherte sich, was vermutlich dazu beitrug, die streitenden Parteien für die unermüdliche hansische Diplomatie empfänglich zu machen. Im November 1417 kam es zu Verhandlungen in Lübeck, Schleswig und Flensburg, wobei es schließlich gelang, einen Waffenstillstand zwischen den Parteien zu Stande zu bringen.<sup>68</sup> Jedoch – wie üblich – erst nachdem König Erichs Gesandte, Klaus von Vitzen und Steen Basse, barsch eine Antwort verlangten, ob die Städte ihrem Herren zu Hilfe sein wollten oder nicht (§ 1). Die Städte antworteten sorgsam, sie seien dem König sehr gern zur Hilfe bereit, dies aber erfordere einen Rechtstag, worüber sie viele Male verhandelt hätten. Das hatten die Gesandten nicht hören wollen, und sie versuchten es mit dem Argument, da der König

<sup>66</sup> HEDEMANN, Ofendommen (wie Anm. 1) S. 60–61.

<sup>67</sup> ERSLEV, Erik af Pommern (wie Anm. 25), Anm. 64–66.

<sup>68</sup> HR I, 6, Nr. 503–505, S. 481 ff.

früher den Städten behilflich gewesen sei, seien sie es ihm schuldig, ihm zur Nutznießung seines Rechts zu verhelfen. Daraufhin gingen die Städte so weit, Erichs Forderung anzuerkennen, sie sollten sich auf dessen Seite stellen, der sich höchst zu Recht geboten hätte.<sup>69</sup> Ein gefährlicher Schritt, der jedoch unverzüglich Wirkung zeigte, da die Gesandten des Königs nun in Verhandlungen über einen Waffenstillstand in Schleswig einwilligten. Hierzu kamen sie mit den Gesandten Lübecks zusammen. Der Waffenstillstandstext selbst war eine Wiederholung des misslungenen Waffenstillstandes vom August mit verschiedenen Korrekturen und wurde den versammelten Herren im Schleswiger Dom verlesen, wo sich sogar der König und der Herzog zu einem spannungsgeladenen Augenblick unter demselben Dach eingefunden hatten.<sup>70</sup>

Ein wichtiges Element des Waffenstillstandes bestand aus der Übertragung der von den kriegführenden Parteien gemachten Eroberungen, Schleswig, was den König anbetraf und Tondern auf Seiten des Herzogs, auf die Städte, die sie bis zum Auslaufen des Waffenstillstandes am 29. September 1418 verwalten sollten. Dass dies tatsächlich durchgeführt werden konnte, kann daraus geschlossen werden, dass die Städte am 24. November Schleswig mit den dazugehörigen Gerichtsbezirken der Verwaltung der Vertrauten König Erichs, Fikke von Vitzen und Erich Krummedige, übertrugen.<sup>71</sup> Auch erhielt der Herzog nicht die Ländereien von Schleswig, von denen er meinte, sie gehörten rechtlich zu Gottorf, sondern musste sich mit 500 Mark abspeisen lassen (§ 34). Man kann deshalb feststellen, dass der Waffenstillstand materiell ganz entschieden zu Gunsten König Erichs ausfiel, was gleichfalls als Zeichen gedeutet werden kann, dass die Städte zur Realisierung des Waffenstillstandes die strikt neutrale Linie verlassen hatten. Ein anderer auffälliger Umstand ist, dass in beiden Waffenstillstandsentwürfen (Nr. 504 und 505) Heinrich als *de sik nomet hertoghe to Sleszwiik* angeführt wird, was als recht verletzende Bezeichnung gelten kann, die König Erich natürlich auch in seiner Ausfertigung des Waffenstillstandsabkommens verwendete; Heinrich selbst nannte sich hingegen *hertoghe to Sleszwiik*, selbstverständlich ohne Vorbehalt.<sup>72</sup>

---

<sup>69</sup> Ibid. § 5: ... *so wolden se bii des rechte bliven, de sik hoghest vorbode.*

<sup>70</sup> Ibid. Nr. 503 § 8, S. 482: *Alse do de radessendeboden dar ghekomen weren, leten se de vorscreven beiden heren bidden, vor se in de kerken to komende, unde gheven en dar to kennende, wo dat se deghedinge gheramet unde enen vrede ghemaket hadden uppe de deghedinge de latest to Sleszwiik vorramet weren, dar doch etlike stucke mede weren, welke se doch hadden bii de stede ghesat up ere vorbeterent, unde beden, de radessendeboden, dat se dat beste unde dar mede in ramen wolden.*

<sup>71</sup> HR I, 6, Nr. 506, S. 493.

<sup>72</sup> Das Dänische Reichsarchiv NKR 2640 und 2641.

Im Waffenstillstandstext stehen die Hansestädte jedoch nach wie vor als neutrale Partner. Der Waffenstillstand setzte den 24. Juni des folgenden Jahres für einen Prozess über Schleswig fest, wobei über dessen Rechtstitel entschieden werden sollte. Die beiden Parteien sollten jeweils zwei Herren und vier Städte als Richter wählen. Bezeichnend ist, dass es bezüglich der Auswahl der Städte heißt, jeder möge die auswählen, die er gewinnen könne,<sup>73</sup> womit die Städte keiner der Parteien zu viel versprochen. Im Falle der Uneinigkeit zwischen den beiden Urteilskollegien sollten Herzog Bugislav von Pommern und Herzog Bernd von Braunschweig als Oberrichter eintreten. Für den Fall, dass auch sie sich nicht einigen könnten, sollten sie einen obersten Richter zur Entscheidung des Falles bestimmen.

Der November-Waffenstillstand war der vorläufige Höhepunkt einer Entwicklung, die im Frühjahr 1416 eingesetzt hatte. Unter beiderseitigem Druck, einerseits von König Erich, andererseits von den Holsteinern, intensivierten die Hansen ihre diplomatischen Bemühungen. Trotz ihrer offensichtlichen Seeräuberei genossen die Holsteiner bei der Bevölkerung der Städte größere Sympathie als der dänische König. Der Waffenstillstand ist deshalb ein imponierendes Ergebnis der diplomatischen Bemühungen der Hansen. Für den dänischen König waren die Aussichten im Rechtsstreit sogar gut, die hinter dem Waffenstillstand stehenden Realitäten schienen gegen die Holsteiner zu sprechen. Als jedoch der 24. Juni 1418 kam, blieb Erich den Gerichtsverhandlungen fern.<sup>74</sup> Die Gründe hierfür sollen im Folgenden dargelegt werden.

Den Holsteinern war es nicht möglich, Städte zu benennen, die ihnen zu Ehre und Recht hätten verhelfen können,<sup>75</sup> trotzdem fanden sie sich am vereinbarten Tag in Schleswig ein. Gerade dies aber mag nicht nach dem Geschmack König Erichs gewesen sein, der sich vorzugsweise auf Verfahren einließ, denen die gegnerische Partei fernblieb. So waren die bisherigen Urteile von Nyborg am 29. Juli 1413, Konstanz vom 14. Juni 1415 einseitig verkündet worden – das spätere Ofener Urteil von König Sigismund vom 28. Juni 1424, das Erich Schleswig zuerkannte, wurde ebenfalls einseitig verkündet, da erklärt wurde, dass die Holsteiner unrechtmäßig ferngeblieben seien.<sup>76</sup> Außerdem forderte Erich immer wieder die Unterstützung seiner Sache durch die Hansen ein, entweder, indem er sie zu einem Bündnis nötigen wollte, ihnen ein Vorausurteil abverlangte, das

<sup>73</sup> HR I, 6, Nr. 504, S. 488 und Nr. 505, S. 491: *Unde ute den hensesteden mach en jewelik desser vorscreven heren nemen, weme he vormach.*

<sup>74</sup> HR I, 6, Nr. 564, S. 563 und Nr. 593, S. 588: SCHWALM (wie Anm. 24), S. 415.

<sup>75</sup> HR VI, Nr. 559, S. 560.

<sup>76</sup> HEDEMANN, Ofendommen (wie Anm. 1), S. 63.

ihm Schleswig zusprechen sollte, oder argumentierte, nachdem er derjenige sei, der sich am meisten dem Recht entsprechend verhalten habe, dass die Hansen ihm notwendigerweise auch das Herzogtum zusprechen müssten. Diese Forderungen spiegelten sich nicht in den Bestimmungen des November-Waffenstillstandes wider. Im Gegenteil, hier ist die Prozedur der Städteauswahl auf eine Weise formuliert, die keiner der Parteien Vorausgarantien gab. Im Text wird eingeräumt, dass die zu Richtern Bestimmten sich diesbezüglich weigern könnten; jedenfalls wird davon ausgegangen, dass es den Parteien nicht möglich sein könne, eine Stadt als Richter zu benennen. Es war schwieriger, die Städte dazu zu gewinnen, für seine Interessen zu arbeiten, als Erich offenbar annahm. Am Johannistag 1418 war es nicht einfacher geworden. Am 25. Januar 1417 war der wendische Bund wieder in Kraft getreten und auf dem Hansetag selbst, bei dem das Urteil über Schleswig gefällt werden sollte, erwies sich Lübeck, jene Stadt, die Erich vorzugsweise vor seinen Karren spannen wollte, als erheblich stärker, als dies im Frühjahr 1416 zu erwarten gewesen war.<sup>77</sup>

Wie erwähnt, akzeptierten die Hansen bei den Verhandlungen zum Waffenstillstand Erichs Forderung, wer sich dem Recht am meisten füge, dem solle das Recht zuerkannt werden. Das Kalkül der Hansen scheint gewesen zu sein, um überhaupt einen Waffenstillstand zustande zu bringen, müssten sie zunächst auf die Forderungen der dänischen Seite eingehen. Es gibt auch andere Anzeichen dafür, dass die Hansen aus Rücksicht auf den so wünschenswerten Waffenstillstand König Erichs Ego schmeicheln mussten. Umso auffälliger sind die Unterschiede der beiden Waffenstillstandsentwürfe (HR I, 6, Nr. 504 und 505). Während die dänische Forderung im ersten Entwurf enthalten ist, ist dies im zweiten Entwurf nicht der Fall. So wird im ersten Entwurf in Bezug auf die Rückübertragung Schleswigs und Tonderns auf Erich bzw. die Holsteiner festgesetzt, dass die Städte sich auf jene Seite stellen sollten, die Frieden und Gerichtsverfahren vollziehe, und dass diejenigen, die im Namen der Hansestädte die Schlösser übertragen bekämen, die volle Macht hätten, dieser oder jener Seite das Recht zu garantieren.<sup>78</sup> Nun lässt sich freilich argu-

<sup>77</sup> DAENELL, Die Blütezeit (wie Anm. 4) S. 191; Phillip DOLLINGER, Die Hanse, 5. erw. Auflage 1998, S. 375.

<sup>78</sup> *Ok schal de vorbenomede here koning unde de Holstenheren de hensestede unde de van Hamborg truweliken bidden, dat se sik dar to vorsegen unde vorplichten, bii des gennen hulpe to blivende, de desseme vorscreven vrede unde rechtegange vul deit unde holt, alse vor screven ys. Unde desse vorbenomede here koning unde Holstenheren schalen dar van stunden an umme senden bodesschop ud erer beider rade to Lubeke, de truweliken to biddende, de dar sin ute den hensesteden, dat se de ere willen heer senden ud eren raden, de de annamen de slote unde lande vorscreven van der stede wegen, alse vor screven is, unde de ok de macht hebben, sik to vorsegende van der hensestede wegen, bii des hulpe to blivende, de deme rechte vul deit.*

mentieren, dies treffe sowohl für die Holsteiner wie für die dänische Seite zu, weshalb es sich nicht unbedingt um einen speziell dänischen Gesichtspunkt handeln musste. Indes trugen die Gesandten Erichs, wie wir gesehen haben, diesen Gesichtspunkt in den dem Waffenstillstand vorausgehenden Verhandlungen recht energisch vor. Hinzu kommt, dass man auf dänischer Seite sehr wohl erwarten konnte, dass die Holsteiner sich nicht zu dem für sie äußerst unangenehmen Prozess einfinden würden. Im Spätsommer 1416 war dies der Fall gewesen, was entschieden König Erichs Argument stützte, dass er stets derjenige gewesen sei, der sich dem Recht am meisten gestellt habe. Ferner ist charakteristisch, dass Erich im Werbebrief an die Ratsgesandten vom 10. Juni 1418 diese bat, sich in Schleswig einzufinden, so dass er, wie vereinbart, vier Städte auswählen und so *dat gii alle dar bii bliven, de dem rechte und vorscheidinge vul deit, jegen den yennen, de dat recht und vorscheidinge nicht en holt*.<sup>79</sup>

Da die beiden Originalabkommen<sup>80</sup> mutatis mutandis mit dem zweiten Entwurf (HR I. 6, Nr. 505) übereinstimmen – abgesehen von dem bereits erwähnten markanten Unterschied in der Titulatur – muss man also feststellen, dass es den Hansen schließlich gelang, einen Waffenstillstand zu Stande zu bringen, bei dem sie nicht Gefahr liefen, auf den dänischen Standpunkt festgelegt zu werden, weshalb ihnen auch eine vertragliche Verpflichtung, sich auf die Seite des dänischen Königs zu stellen, erspart blieb. König Erich dürfte dieses ausgezeichnete Ergebnis ihrer diplomatischen Bemühungen kaum zugesagt haben.

Eine weitere Schwäche des Waffenstillstands war aus dänischer Sicht, dass im voraus kein oberster Richter bestimmt wurde. Es ist äußerst wahrscheinlich, dass Erich in Anbetracht der bisherigen Abkommen und Urteile bezüglich der schleswigschen Sache Sigismund den Vorzug gegeben hätte: so wie er es schon einmal im Waffenstillstand von Kolding vom 24. März 1411<sup>81</sup> getan hatte. Damals war die Vorgehensweise fast identisch gewesen, wenn auch mit dem wichtigen Unterschied, dass jetzt weder die zwölf noch die zwei ersten Instanzen in irgendeiner Weise benannt wurden, wohingegen Sigismund (*den romesschen koning*) als oberster Richter im Falle der Uneinigkeit der beiden ersten Instanzen benannt wurde. Auf dieser Bestimmung beharrte Erich auch am 29. Juli 1413 in Nyborg. Hinzu kommt, dass der Waffenstillstand nicht festlegte, nach welchem Recht überhaupt entschieden werden sollte. In Kolding war es Erich gelungen,

---

<sup>79</sup> HR I, 6, Nr. 558, S. 560

<sup>80</sup> Olof Simon RYDBERG (ed.), *Sverges Traktater med främmande Magter*, Stockholm und Paris 1877–1891, III Nr. 449.

<sup>81</sup> <http://dd.dsl.dk/diplomer/11-014.html>

einen Passus einzufügen, die Sache sei nach dänischem Recht zu entscheiden (*na denscheme rechte*). Das Urteil von Nyborg ist komplizierter, es enthält sowohl eine dänisch-rechtliche als auch eine lehnsrechtliche Richtung. Die Grundprämisse, Erich Schleswig zuzuerkennen, oder richtiger: den Holsteinern das Herzogtum als verwirkt abzuerkennen, ist jedoch aus dem seeländischen Recht heraus konstruiert worden. Auch das Ofener Urteil wurde nach dänischem Recht gefällt, wie auch das Konstanzer Urteil. Alle drei Urteile waren einseitig.<sup>82</sup>

Es muss also festgehalten werden, dass es unwahrscheinlich erscheint, dass König Erich mit dem Waffenstillstand und der schleswigschen Sache einverstanden gewesen ist. Zu sehr widersprach das Ergebnis seiner Alles-oder-Nichts-Haltung gegenüber den Hansen im allgemeinen und Lübeck im besonderen.<sup>83</sup> Auf Erichs Fernbleiben beim Gerichtstermin am Johannistag 1418 in Schleswig wirft dies ein klärendes Licht.

Unmittelbar nach dem misslungenen Treffen ließ Erich eine Zeugenaussage anfertigen, wonach er durch seine bevollmächtigten Gesandten, die Herren Jens Due, Erich Krummedige, Niels Strangesen, Fikke von Vitzen und Jens Jakobsen sich einen Tag später zum Treffen eingefunden habe, da sie durch Wetter und Wind aufgehalten worden seien.<sup>84</sup> Merkwürdigerweise findet sich diese Zeugenaussage zwar im königlichen Archiv in Kopenhagen, wird in den Hanserezessen jedoch nicht erwähnt, obwohl die Hansen nach dem Johannistag Gesandte beim König hatten.<sup>85</sup> In den Hanserezessen gibt es keine Spur der königlichen Gesandten, und man muss feststellen, dass die Behauptung des Zeugen von der Ankunft der Gesandten in Schleswig am Tage nach Johannis äußerst schlecht zum Bericht des Dorpater Gesandten Richard Lange passt, der auffälligerweise nicht ein Wort über die königlichen Gesandten enthält, hingegen aber beschreibt, wie man in Schleswig 12 Tage lang vergeblich wartete.<sup>86</sup> Die Holsteiner zogen aus Schleswig ab, nachdem sie 5 Tage lang vergeblich gewartet hatten, was in direktem Widerspruch zu der Behauptung des Zeugen steht, sie hätten sich auf Gottorf aufgehalten. Es wäre sonderbar, wenn in allen Berichten so prominente Persönlichkeiten wie Erich Krummedige, Jens

<sup>82</sup> Siehe HEDEMANN, *Ofendommen* (wie Anm. 1), S. 39–47 zum Nyborger und Konstanzer Urteil und S. 58ff. zum Ofener Urteil.

<sup>83</sup> Anders DAENELL, *Die Hansestädte* (wie Anm. 26), S. 295: „Der König zeigte sich durchaus zufrieden mit der Thätigkeit der Städteboten. ... Was den König zu dieser verletzenden Nichtachtung der Gegner und der Vermittler bewogen haben mochte, ist unbekannt.“

<sup>84</sup> Das Dänische Reichsarchiv NKR 2671. Verzeichnet in *Rep. diplomaticum regni danici mediævalis* III Nr. 5722. Ferner in unbefriedigender dänischer Übersetzung bei Arild HVITFELD IV 280 fol. 672. Siehe Anhang.

<sup>85</sup> HR I, 6, Nr. 556 § 54, S. 543. Die Gesandten müssen nach dem 8. Juli abgereist sein.

<sup>86</sup> *Ibid.* Nr. 593, S. 588. Erslev legt beide Berichte glänzend dar, die mangelnde Übereinstimmung zwischen beiden scheint ihm jedoch entgangen zu sein.

Due, Niels Strangesen, Fikke von Vitzen, Kanzler Jens Jakobsen, Herzog Erich von Sachsen, Herzog Otto von Stettin und Graf Albrecht von Eberstein mit völligem Schweigen übergangen worden sein sollten.

Beim Treffen mit den städtischen Gesandten<sup>87</sup> sagte Erich, dass er es „vor Städten und Freunden“ entscheiden lassen wollte, ob er sich in Schleswig am Johannistag eingefunden habe oder nicht. Dass ein künftiges Urteilsverfahren hinsichtlich der Ereignisse in Schleswig am Johannistag von Erich erwähnt und überlegt worden war, erklärt, warum Erich die Zeugenaussage ausfertigen ließ.

Die Zeugenaussage selbst scheint von A bis Z erlogen zu sein. Im übrigen kann die Angabe, die Städte Lübeck, Stralsund und Greifswald seien gemeinsam mit Otto von Stettin und Albrecht von Neugarden seine Schiedsleute, nicht bekräftigt werden. Dieses ist wiederum auffällig, bedenkt man, wie hochkarätig die Zeugenliste besetzt ist. Aber gerade der Umstand, dass Erich eine so verlogene Schrift mit der Forderung nach Hilfe von Seiten der Hansen ausfertigen ließ, lässt die Umriss seiner Politik, die unter keinen Umständen in einer neutralen Urteilsfindung, geschweige denn einer neutralen Vermittlung akzeptable Möglichkeiten sah, kräftig hervortreten und bietet damit eine zusätzliche Erklärung für sein Fernbleiben am Johannistag 1418.

#### Der dänisch-hansische Konflikt bis zum Bündnis vom 15. Mai 1423

Erich von Pommerns Forderung nach bedingungsloser Unterstützung seiner Sache und die hansische Neutralitätspolitik waren unvereinbar. Erich fuhr jedoch mit seinen Pressionen gegenüber den Hansen fort, was in einem Brief an die preußischen Städte vom 17. März 1419, der Klagen über die Holsteiner enthält, deutlich wird.<sup>88</sup> Der Brief berichtet vom dem Unrecht, das ihm widerfahren sei, seit man den Holsteinern die drei Gerichtssprengel ausgeliefert hatte, die sich in der vorübergehenden Obhut der Städte befunden hätten, wohingegen man dem König und seinen Leuten nichts ausgeliefert habe.<sup>89</sup> Erich unterlässt es dabei geflissentlich, mitzuteilen, um welche Bezirke es sich genau handelt. Genauer wird er jedoch im folgenden. Die Vogtei Stubbe sei dem Bischof von Schleswig entzogen worden, ebenso seien drei namentlich benannte Personen ihres Besitzes beraubt worden, Nybüll sei von Timme Rønnow erobert worden,

<sup>87</sup> Wie Anm. 85

<sup>88</sup> HR I, 7, Nr. 12, S. 7.

<sup>89</sup> *Ok so is der Holsten hern hulpere wedder gedaen, wes en entweldiget was, enem jwelken dat syne, van deme dat in steder were bliven scholde, und den unsen is nicht wedder worden.*



der Bürgermeister von Flensburg sei ermordet worden und einem anderen habe man dort Hände und Füße abgehauen. All dies habe seinen Ausgangspunkt in Gottorf und Schleswig gehabt; letzteres hielten die Städte angeblich in ihrem Gewahrsam. Hierzu ist zu bemerken, dass weder das Waffenstillstandsabkommen noch die Verhandlungen hierzu im November 1417 etwas von der zeitweiligen Übernahme von Gottorf erwähnen, und es spricht auch für sich, dass Erich im weiteren Verlauf lediglich Gottorf als Ausgangspunkt für den Angriff der Holsteiner benennt.<sup>90</sup> Bezüglich Schleswigs trifft es zu, dass die Stadt den Hansestädten übertragen worden war, anschließend jedoch sehr rasch den Leuten des Königs zurückübertragen wurde (so wie Tondern, das den Holsteinern übergeben wurde), und es erscheint unwahrscheinlich, dass die Stadt sich unter Kontrolle der Holsteiner befunden haben sollte, nicht zuletzt in Anbetracht dessen, dass der königliche Rat sich am 27. September 1419 in der Stadt aufhielt und außerdem am 10. Oktober 1419 einen Rechtsstreit zwischen Lübeck und dem dänisch gesonnenen Kaperer Tarnewitz entschied.<sup>91</sup> Aus dem Kopenhagener Rezess vom 25. Mai 1420<sup>92</sup> geht weiter hervor, dass die Stadt nicht den Holsteinern ausgeliefert worden war, auch wenn Erich sich darüber beschwerte, ihre Verteidigungswerke seien eingerissen worden. Der Schlusssatz deutet zudem darauf hin, dass der König selbst davon überzeugt war, über die Stadt Kontrolle ausüben zu können: „und nun fordert unser gnädiger Herr die Stadt zurück: falls sie sie nicht ausbessern, so muss er sie jetzt für den Winter ausbessern lassen“ (*ok, kreghe nü unse gnedige here, de koning, de stad wedder, ufft see se nicht vorbeterden, so mochte he se vorbeteren laten yn desser tiid beet, wen des winters*). Am 2. Juni sollten die Unterhändler der Holsteiner von den Königlichen freies Geleit nach Schleswig erhalten.<sup>93</sup> Wenn auch die Hansen vermutlich eine prinzipielle Oberherrschaft über Schleswig inne hatten, zumindest so lange der Friede währte, ist dies nicht das Gleiche, als hätte der König überhaupt keine Kontrolle über die Stadt gehabt.<sup>94</sup>

Am 11. März 1421 trägt Erich gegenüber Reval wieder vor, Schleswig sei ihm, dank des Friedens der Städte, aus den Händen genommen.<sup>95</sup> Ers-

---

<sup>90</sup> Klageschrift 6. Januar 1423, SEJDELIN, Dipl. Flensborgense (wie Anm. 14) S. 337: *Item ciuitates tractauerunt et fecerunt treugas pacis ad duos annos, sicuti probabile est, infra quod tempus pacis fuerunt recepta nostro homini et famulo domino Ottoni Wadenkenoppe, domino Eller Rønnow et Nicolao Anderwysch eorum bona, que facta fuerunt de Gottorp intus et extra . . .*

<sup>91</sup> HR I, 7, Nr. 102, S. 52

<sup>92</sup> Ibid. Nr. 210, S. 108.

<sup>93</sup> Ibid. Nr. 228 § 1, S. 117.

<sup>94</sup> Ibid §§ 33–34, S. 120.

<sup>95</sup> Ibid. Nr. 341, S. 196.

lev schreibt, es sei seltsam, wie nachlässig Erich dieser Angelegenheit im Übrigen begegne.<sup>96</sup> Es könnte ja sein, dass es nicht zutraf.

Es kann konstatiert werden, dass sich der Brief des Königs vom 17. März 1419 nicht durch Exaktheit auszeichnet, weshalb man seinen Worten nicht allzu viel Gewicht beimessen sollte. Sicher erscheint hingegen, dass Erich mit dem Waffenstillstandsabkommen und der Garantie der Hansen hierfür ein neues Druckinstrument gefunden hatte, um die Städte dazu zu bewegen, ihm das Herzogtum zuzusprechen. Nachdem Erich seinem großen Friedenswillen Ausdruck verliehen hatte, sollte ihm nun Recht widerfahren, schreibt er charakteristisch, der Friedensbruch der Holsteiner habe innerhalb jener Zeit stattgefunden, für die die Hansen versprochen hätten, demjenigen zu helfen, der am meisten Recht suche, *dat uns nicht geholden is van juw*.

Erslev und Daenell zufolge gelang es Heinrich Rapesulver mit Begleitern den in Erichs Brief an die preußischen Städte erwähnten Frieden unmittelbar nach Auslaufen des ersten Friedensabkommens am Michaelstag 1418 vor Ort auszuhandeln.<sup>97</sup> Dass es nach dem 29. September 1418 ein Friedensabkommen gegeben hat, scheint unzweifelhaft. Dass Erich mitten im Frieden angegriffen wurde, lässt sich aber nicht beweisen; im Lichte seiner anderen Argumentationsweisen erscheint dieses zweifelhaft. Die Datierung des Friedensabkommens beruht auf Korner, der allerdings das verlängerte Abkommen für sowohl 1418 als auch 1419 ansetzt.<sup>98</sup> Monat und Tag werden nicht genannt. Es könnte aber auch so gewesen sein, dass nach dem Auslaufen des Friedensabkommens der Krieg wieder aufflammte, woraufhin die Diplomatie der Hansen in Gang kam, wobei es gelang, zu einem vor dem 17. März 1419 liegenden Zeitpunkt einen zweijährigen Waffenstillstand zu Stande zu bringen. Dieser Vorgang zeigt noch einmal die Janusköpfigkeit der dänischen Politik: Erich scheint sich der Lücken seiner Argumentation bewusst gewesen zu sein. Er beendet nämlich den Brief: *und dat wy hir nicht eer umme gescreven hebben, dat zaket sik so, dat wy desze vorscreven stucke so enkede eer nicht en wüsten*.

Am 29. Juni 1419 kam es in der Folge in Vordingborg zu einem Treffen der wendischen Städte mit Erich von Pommern und seinen Räten.<sup>99</sup> Das Treffen galt vor allem den Verstößen gegen den Frieden. Die Städte waren mit den Holsteinern in Verbindung getreten, die anboten, sich mit den Städten als Mittelsmännern mit dem König zu treffen und sich bezüglich der Verstöße zu rechtfertigen. Der König lehnte ab: er wolle nicht Geld

<sup>96</sup> ERSLEV, Erik af Pommern (wie Anm. 25), S. 450 Anm. 108.

<sup>97</sup> DAENELL, Die Hansestädte (wie Anm. 26), S. 296.

<sup>98</sup> SCHWALM (wie Anm. 24), S. 131 und S. 418.

<sup>99</sup> HR I, 7, Nr. 86, S. 42ff.

und Zeit vergeuden, um über einen Frieden zu diskutieren, der ihm von den Hansen garantiert würde. Hierauf antworteten sie, sie seien ausschließlich als Mittelsmänner aufgetreten, was den König bestimmt nicht milder stimmte. Folgt man Erich, lag der Frieden ausschließlich in der Verantwortung Heinrich Rapesulvers, Tideman Steens und Herrn Merckens, und aus Anlass der Friedensverletzungen wolle er an Papst, Kaiser und Verbündete schreiben: sie seien Verräter. Die Ratsgesandten durften sich noch nicht einmal verteidigen, da Erich ihnen befahl zu schweigen. Die Situation war also äußerst angespannt, als Johan von Mecklenburg zur Besinnung mahnte. Man verständigte sich darauf, dass der König die Friedensverletzungen bei den Hansen einklagen solle; im Gegenzug sollten er und die Holsteiner sich am 15. August in Schleswig zu Besprechungen über die Verletzungen des Friedens einfinden (§ 17). Welche Erleichterung sich eingestellt haben mag, dass es gelang, den schwierigen König einigermaßen zur Vernunft zu bringen, spiegelt das Schlusswort des Paragraphen wider: *Amen*.

Über die übrigen Gegenstände ließ sich offenbar leichter verhandeln, und es ist auffällig, dass der König keine Einwände gegen den Handel der Städte auf Skanör hatte, dies hätten sie immer getan, und der König wolle den Städten nur Gutes: *he wuste noch tor tyt men gut mit en*.

Mag auch das Treffen einigermaßen verträglich geendet haben, muss man doch feststellen, dass die Fronten schärfer gezogen wurden, vor allem, weil Erich Lübeck nun unverhohlen drohte. Die Verletzung des Friedens, zu der es ja nicht nur auf holsteinischer Seite gekommen sein konnte, wurde nun zur direkten Aggression gegenüber Lübeck genutzt. Zwar einigte man sich über ein Treffen in Schleswig am 15. August, bezeichnenderweise aber zeitigte dieses Treffen keine Ergebnisse.

Trotz der Konfrontation auf dem Treffen am 29. Juni und dem gescheiterten Treffen am 15. August setzten sich die Städte unter der Führung Lübecks unverdrossen für eine friedliche Lösung des schleswigschen Konfliktes ein. So schrieben sie am 27. September an König Erich, sie seien mit den Holsteinern zusammengekommen, die einem Treffen am kommenden Johannistag bezüglich der Verletzungen des Friedens zugestimmt hätten und gleichfalls eingewilligt hätten, den Frieden bis zum Michaelistag des folgenden Jahres (29. September 1420) einzuhalten.<sup>100</sup> Bemerkenswert ist, dass die Städte sich noch nicht einmal den Anschein gaben, als wollten sie über die eigentliche Hauptsache – nämlich wem das Herzogtum Schleswig rechtmäßig zustehe – einen Prozess abhalten. Auf ihre Weise wussten sie die Friedensverletzungen recht gut zu nutzen, da sie

---

<sup>100</sup> HR I, 7, Nr. 92, S. 47.

ihre Vermittlungsbestrebungen hierauf konzentrieren konnten, wobei ihre Neutralität nicht so heftig kompromittiert wurde, wie dies bei einem Gerichtsverfahren der Fall gewesen wäre. Andererseits war ein weiteres Gefahrenmoment hinzugekommen: König Erich bekam so ein zusätzliches Druckmittel gegen die Lübeck-hansische Diplomatie in die Hand: die Garantien für den Waffenstillstand, gleichgültig ob sie tatsächlich ausgesprochen wurden oder ob er sie zu dieser Gelegenheit erfand.

Wie zu erwarten, blieb eine positive Antwort Erichs auf das Schreiben vom 27. September aus; die Holsteiner scheinen zu einem Treffen über die Friedensverletzungen tatsächlich bereit gewesen zu sein,<sup>101</sup> auf Seiten König Erichs herrschte dagegen Schweigen. Selbstverständlich ist nicht auszuschließen, dass Briefe verloren gegangen sein können. Doch auf die Einhaltung des Waffenstillstandes scheint Erich nicht besonders versessen gewesen zu sein: die Hanseversammlung am 14. April 1420 in Wismar sandte am 1. Mai eine Verhandlungsdelegation zum König, die sich nach den Truppenkonzentrationen erkundigen sollte, die man in Dänemark beobachten konnte,<sup>102</sup> weiter bezüglich der Behinderung von Kaufleuten und ihren Schiffen und nicht zuletzt, warum der König Kaperer in seine Dienste genommen habe. Indes drangen die Ratsgesandten von Wismar und Lübeck nicht zum König und seinem Rat vor, der in Kopenhagen versammelt war, ob sich dies nun mit Wind und Wetter erklären lässt oder mit der Unlust, sich in Verhandlungen zu begeben, die zu nichts führen konnten, ist nicht zu entscheiden. Nur die Gesandten von Stralsund und Rostock kamen an. Zu ordentlichen Verhandlungen kam es daher nicht, der Rezess<sup>103</sup> besteht ausschließlich aus Beschwerden, die der Reichsrat den Städten im Namen des Königs vortrug. Der Punkt um Schleswig wurde berührt, im Übrigen ging es um Friesland, Schwabstedt und Stubbe, die trotz des Friedens erobert worden seien. Eckernförde sei befestigt worden, was ebenfalls gegen die Friedensbestimmungen verstieße (§§ 1–5). Die letzten drei Paragraphen (§§ 6–8) handeln von all den großen Diensten, die der König den Städten erwiesen habe und künftig erweisen wolle, falls sie sich bemühten, ihm Recht zu verschaffen, was zunächst einmal bedeutete, dass sie die Holsteiner dazu bringen sollten, den besonderen Frieden einzuhalten, sich sodann darum bemühen sollten, Erich im allgemeinen und im besonderen Recht zu verschaffen. Der Ton ist bedrohlich und die Frage, um deren Klärung man nach dem Wismarer Rezess Boten an den König gesandt hatte, nämlich inwieweit der Kaufmann unbehindert die Reiche aufsuchen könne, wurde nicht beantwortet.

<sup>101</sup> Ibid. Nr. 162, S. 79.

<sup>102</sup> Ibid. Nr. 182 § 1, S. 91; vgl. Nr. 101, S. 52.

<sup>103</sup> Ibid. Nr. 210, S. 108.

Angesichts der starren Positionen der Parteien mag es erstaunlich sein, dass es der hansischen Diplomatie dennoch gelang, für den 2. Juni ein Treffen in Schleswig zu vereinbaren.<sup>104</sup> Eine Erklärung könnte sein, dass König Erich von Kriegsvorbereitungen stark in Anspruch genommen war, weshalb es ihm sehr zupass kam, die Holsteiner und die Hansen Zeit mit Verhandlungen vergeuden zu lassen, deren eventuelle Ergebnisse er unter allen Umständen binnen kurzer Zeit verwerfen würde. Bezeichnend ist, dass lediglich zwei seiner Räte an den Verhandlungen teilnahmen, während sich die anderen in Flensburg aufhielten. Auffällig ist der gemäßigte Ton, sowohl bezüglich der Hauptsache, wie auch bezüglich des Themas, dem das Treffen galt, nämlich der Verstöße gegen den Frieden. Die königlichen Räte verhielten sich vorbildlich und übertrugen die Entscheidung auf die Städte; sie wollten das Urteil einhalten, das die Städte binnen vier Wochen verkünden sollten und Schlösser oder Erklärungen von Rittern als Garantien hierfür einsetzen. Die Holsteiner hingegen verhielten sich sperrig, sie beharrten darauf, dass die Rechtsprozedur mündlich zu erfolgen habe, sie verließen sich nicht auf die dänischen Ritter und wollten auch keine Schlösser als Garantie einsetzen und Gottorf schon gar nicht. Die dänischen Räte vertraten die Auffassung, selbst wenn sie sich gern auf mündliche Verhandlungen einließen, wäre dies bestimmt zu langwierig für die Städte, weshalb die Holsteiner diejenigen wären, die den Rechtsgang abgewiesen hätten (§ 26). Hinsichtlich der Hauptsache selbst stimmten die Räte im Namen des Königs zu, sich vor Fürsten zu verantworten. Sie gehen sogar so weit zu sagen, falls der König sich nicht zu Johannis zur Entscheidung über die Rechtsverstöße einfände, könnten die Fürsten ihn verurteilen, wonach er sich zu richten habe. Falls sich die Fürsten nicht einigen könnten, solle die Sache an den römischen König weitergehen oder – falls dieser zu weit entfernt sei – an einen anderen Fürsten (§ 27). Recht auffällig ist, dass die den Hansestädten zgedachte Rolle als Schiedsleute für den König plötzlich gänzlich einem Modell Platz gemacht hatte, in dem nur von Fürsten die Rede ist. Die Hansen dürften hierüber kaum betrübt gewesen sein, die Frage lautet jedoch, warum König Erichs andauernder Druck auf sie plötzlich aufhörte.

Auch wenn die Antwort hierauf natürlich unsicher sein muss, kann man auf zwei Umstände verweisen, die diese augenscheinliche Akzeptanz des neutralen Status der Hansen erklären können. Die erste Erklärung lautet, dass die Lübecker Politik nach dem 24. Juni 1418 innerhalb der Hanse festen Fuß fasste. Die Aufrechterhaltung der Neutralität könnte Erich und seine Räte zu Erwägungen veranlasst haben, ob es nicht an der Zeit sei,

---

<sup>104</sup> Ibid. S. 111 ff.

die Taktik zu ändern, auch wenn sie im Innersten nach wie vor wünschten, Lübeck solle Partei gegen die Holsteiner ergreifen. Die zweite Erklärung, die die erste keineswegs ausschließen muss, lautet wie angedeutet, dass die Räte zum Schein nach der zynischen Annahme handelten, die Holsteiner hätten ohnehin nicht die Absicht, sich vor Gericht einzufinden, weder vor Fürsten noch vor Städten und schon gar nicht mit König Erichs Vetter, Sigismund, als oberstem Richter, weshalb sie ebenso gut guten Willen demonstrieren und damit den Generalangriff auf Fehmarn legitimieren konnten, der nicht lange danach erfolgte.

Das Verhalten der dänischen Räte scheint bei den Hansen einen gewissen Optimismus bezüglich des Waffenstillstandes bewirkt zu haben. Zwar trennte man sich ergebnislos, die Ratsgesandten ritten jedoch auf dem Rückweg nach Gottorf, um zu versuchen, den Vetter Herzog Heinrichs von Schleswig, Graf Heinrich von Holstein, zu einem Waffenstillstandsabkommen zu bewegen, was sie dem König meldeten (§ 38). Dass sie sich andererseits keinen unnötigen Illusionen hingaben, geht daraus hervor, dass sie das Wohlwollen des Königs gegenüber der Seefahrt zu seinen Reichen nicht als Selbstverständlichkeit auffassten und die preußischen Städte zu einem Treffen einluden, um über die Möglichkeit, *oftt me by deme konyng anders nicht men ungnade vünde*, zu sprechen. Und trotz der anscheinend verträglichen Atmosphäre in Schleswig hatte Lübeck einen Weg eingeschlagen, der unmöglich die Freude des Königs wecken konnte. Am 2. Februar ging die Stadt ein Bündnis mit Hamburg ein, der treuesten Stütze der Holsteiner, am 19. Mai schlossen beide Städte ein Bündnis mit dem Feind Erichs, Markgraf Friedrich von Brandenburg.

Im Spätsommer 1420 begann König Erich jenen außerordentlich heftigen Angriff auf Fehmarn, der jeden Versuch von vornherein zum Scheitern verurteilte, ein Gerichtsurteil zu fällen, wer den Frieden gebrochen und wer ihn eingehalten habe – formal herrschte ja noch bis zum Michaelistag Frieden zwischen Dänemark und den Holsteinern. Die Rolle der Städte bei den sich anschließenden diplomatischen Aktivitäten ist sonderbar zurückhaltend. Selbstverständlich kann man dies damit erklären, dass Aktenstücke verloren gegangen sein könnten. Es könnte aber auch daran liegen, dass die militärische Situation den Dänen günstig war, weshalb die ständige Forderung nach Unterstützung durch die Hansen zeitweise verstummte. Jedenfalls war es Bischof Johan von Lübeck, der auf persönliche Veranlassung des Papstes Martin V. zunächst in Kopenhagen und später in Flensburg einen Waffenstillstand aushandelte.<sup>105</sup> Jedoch ist das Bild nicht

<sup>105</sup> HR I. 7, Nr. 258, S. 139, Nr. 259, S. 140 und Nr. 279, S. 159. Ferner Urkundenbuch des Bistums Lübeck II nrr. 1369–1371. Für letztere Angabe danke ich Dr. Anders Leegaard Knudsen.

ganz eindeutig, da die Versammlung in Stralsund am 24. September eine Botschaft nach Lübeck sandte, welches bezeichnenderweise nicht an diesem Treffen teilnahm. Man ließ anfragen, ob man sich auf Seiten jener Partei stellen wolle, die am meisten Recht suche. Eine Frage, die ebenso gut König Erich hätte stellen können. Die Stralsunder Aktion zugunsten König Erichs scheint ergebnislos verlaufen zu sein, die Frage wurde niemals beantwortet.<sup>106</sup> Hingegen wurde am 25. November unter Vermittlung Bischof Johans Einigkeit über einen Waffenstillstand zwischen Holstein und Dänemark erzielt und ein Schiedsverfahren für den 11. Mai des kommenden Jahres angesetzt.<sup>107</sup>

Dem Bischof schien größerer Erfolg beschieden zu sein, als den Städten. Zumindest hört man bis zum Treffen am 11. Mai nichts von Kriegshandlungen zwischen Dänemark und Holstein. Dass es unter den Städten nach wie vor das Gefühl gab, nicht nur als neutrale Vermittler in den holsteinisch-dänischen Konflikt hineingezogen werden zu können, geht aus einem Brief der preußischen Städten an ihre Gesandten beim Treffen am 11. Mai hervor. Hierin heißt es, sie würden sich gerne für Verhandlungen zur Verfügung stellen, falls jedoch von einer der Parteien ein Ersuchen um Unterstützung ergehe, müssten sie sich damit entschuldigen, dass sie hierzu von Seiten ihres Hochmeisters nicht bevollmächtigt seien.<sup>108</sup> Die Verhaltensregeln der preußischen Städte sind nicht ganz unberechtigt: am 19. März 1421 schrieb König Erich an Reval und ersuchte um eine Gesandtschaft zum Treffen am 11. Mai und um Unterstützung, um gegenüber den holsteinischen Herren zu seinem Recht zu gelangen, das ihm auf Grund der Friedensvermittlung der Seestädte im Namen der allgemeinen Hanse entzogen worden sei. Aufgrund dieser Aussagen ist zu vermuten, dass Erich sein grundlegendes Konzept, nach dem die Hansestädte ihn gegen die Holsteiner unterstützen sollten, trotz aller misslungenen Versuche noch immer nicht aufgegeben hatte.<sup>109</sup>

<sup>106</sup> Ibid. Nr. 263 §§ 9–10, S. 144.

<sup>107</sup> RYDBERG, Sverges Traktater (wie Anm. 80) Nr. 451. Zu den Garantien für die Einhaltung des Abkommens, ibid. 451a und 451b.

<sup>108</sup> HR I, 7, Nr. 331, S. 190: *Und ab euch der icagedachte herre koning adir dy hensestete ichtes ammutende weren adir von euch begerten, eynem adir dem anderen teyle mit hulpe adir mit gelde byczulegen, das sich cau krige und unfrede czien mochte, das ir euch dar mit nichte yn gebet, sunder euch des mit der fugsten und bequemsten wise, so ir moget, wellet entseczen und uns mit unsern herren, van der wegen wir eyn sulchs czu tuende ummechtig seyn, entschuldiget; aber was ir guttes, das dy hern beydenthalben frundlichen mogen werden entscheiden, mit rathe, wise und worten darczu tuen mogen, bitten wir euch des besten und nutzbarsten darynne to vorramede.*

<sup>109</sup> Ibid. Nr. 341, S. 196. Der Brief ist als vorläufiger Höhepunkt von Erichs Heuchelei zu bezeichnen: ... *vele schaden unde unwillen van entstan ys, des ok de ghemenen stede by der see nenen vromen ghenomen hebben, sunder synt dar sere over uppe der see beschediget,*

Die Schiedsversammlung vom 11. Mai sollte im Fehmarnsund stattfinden. Jedoch verlief das Treffen nicht so, wie Erich oder die Holsteiner sich dies vorgestellt hatten.<sup>110</sup> Zwar ist die Vertretung der Hansen bedeutend, das Schiedsverfahren selbst oblag aber ausschließlich Fürsten, so Herzog Bernhard von Braunschweig-Lüneburg, Herzog Erich von Sachsen-Lauenburg und Graf Adolf für die Holsteiner, Herzog Johan von Mecklenburg, Herzog Wartislav von Stettin und Graf Albrecht von Naugard für Erich. Nicht ganz unerwartet gelangten die beiden Urteilskollegien zu zwei unterschiedlichen Urteilen, das eine, ausgehend vom Lehnsrecht zu Gunsten der Holsteiner, das andere ausgehend vom dänischen Recht zu Gunsten Erichs. Unverrichteter Dinge zog man sich zurück. Zuvor war es den Städten jedoch gelungen, einen Waffenstillstand bis zum 13. Dezember auszuhandeln.<sup>111</sup> In der folgenden Zeit verschlechterte sich das Verhältnis zwischen Erich und den Hansen, insbesondere zu Lübeck zunehmend. Erich sabotierte die hansischen Friedensbemühungen vollends, als er Claus Limbek auf Törning überfiel. Ebenso erließ er Ausfuhrverbote und es kam zur Beschlagnahmung hansischen Eigentums.<sup>112</sup> Nach der Wintersaison trafen sich König Erich und die Städte zunächst im April 1422 in Flensburg und anschließend am 21. Juni in Vordingborg. Diese Verhandlungen haben keine eindeutigen Spuren hinterlassen; es wird jedoch deutlich, dass sie die Situation nicht zu verbessern vermochten.<sup>113</sup> Am 22. Juli kamen die wendischen Städte in Rostock zusammen, um über die verschärfte Situation zu verhandeln. Hier einigte man sich darauf, falls bis zum 29. September kein Friede mit dem König ausgehandelt werden könne, werde der Handel mit den nordischen Reichen unter Androhung der Todesstrafe verboten.<sup>114</sup> Der Krieg gegen die Holsteiner hatte sich nun auch zu einem Krieg gegen die Hansen entwickelt.

Hierdurch veranlasst ergriff König Sigismund auf dem Reichstag am 5. September in Nürnberg die Initiative zu einer Friedensmission im Norden, für dessen Kräfte man sehr viel bessere Verwendung im Kampf gegen die ketzerischen Hussiten hätte. Sigismund spricht ausdrücklich von einem Krieg zwischen König Erich auf der einen Seite und den Holsteinern und

---

*alene dat it de unsen, de wii to unseme krighe gheholden hebben, nicht hebben ghedan bette her; men wes dar ane geschen ys, dat hebben der Holstenheren hulpere ghedan. Weiter über den Schaden, den Erich durch die Vermittlung erlitten: ... gii vor war wol loven moghen, dat wii dar also lange mede leden hebben, dat hebbe wii dar up ghedan, dat wii jo gherne seggen, dat de kopman unde en jewelik bederve man vredes unde rechtes gheneten mochte.*

<sup>110</sup> KNUDSEN, Antislesvigholstenske Fragmenter (wie Anm. 20), S. 32–66.

<sup>111</sup> SCHWALM (wie Anm. 24), S. 444, cf. HR I, 7, Nrr. 409–415, S. 246ff.

<sup>112</sup> HR I, 7, Nr. 441 §§ 3–4, S. 267 und Nr. 466, S. 281.

<sup>113</sup> Ibid. Nr. 473, S. 286 und Nr. 512, S. 324.

<sup>114</sup> Ibid. Nr. 517 §§ 1–2, S. 327–8.



Hansen auf der anderen Seite: ... *vmme soliche zweitracht misschelung vnde krieg dei tzwiesschen den durchluchtigesten fursten vnde herren hern Erichen kûning zu Dennemarken Sweden vnde Norwegen, vnserm lieben bruter, vnde den houchgebornen Hinrichen hertzugen zu Slesswiich vnde graffen zu Holsten vnde uoch den henssteten vfferstanden sein.*<sup>115</sup>

Infolgedessen wurde Herzog Heinrich von Schlesien, genannt Rumpold, mit der Vollmacht nach Norden gesandt, um im Namen Sigismunds zwischen der dänischen Seite und den Holsteinern zu urteilen. Zunächst ging er nach Lübeck, wo der Schlüssel des gesamten Konflikts lag. Unsere Kenntnisse über die Verhandlungen zwischen Rumpold und den Lübeckern sind äußerst begrenzt<sup>116</sup> – auch der uns bekannte diplomatische Kontakt zwischen Dänemark und den Hansen im zweiten Halbjahr 1422 begrenzt sich auf Streitigkeiten über die Hanseprivilegien. Rumpold muss jedoch ein besonders effektiver Diplomat gewesen sein, da es ihm um Neujahr tatsächlich gelang, zum einen eine Übereinkunft zwischen Erich und den Holsteinern auszuhandeln, in der beide Partner anerkannten, sie würden sich dem Urteil des deutsch-römischen Königs beugen,<sup>117</sup> sowie zum anderen den Entwurf eines Vertrags zwischen den Hansen und Erich zustande zu bringen, der am 15. Juni 1423 bestätigt und dem obendrein eine Bestimmung angefügt wurde, der die Hansen verpflichtete, Königin Philippa zu ihrem Leibgeding zu verhelfen.<sup>118</sup> Nach sieben Jahren endloser Verhandlungen, Abstimmungen und Kriege schien sich für König Erich also alles zum Besten zu fügen.

Im Hinblick auf die Ursachen dieser verblüffenden Entwicklung, muss der Vertragstext herangezogen werden. Man erkennt rasch, dass der Vertrag nicht zwischen zwei ebenbürtigen Parteien abgeschlossen wurde. Für den Fall, dass eine Stadt einem Herrn unterstehe, soll die Stadt diesem Herrn nach dem Gesetz pflichtschuldig sein. Geriete der Herr jedoch in Krieg mit Dänemark, dürfe die Stadt ihn nicht unterstützen. Vor allem die Wendung *den koningen der rike nicht rechtes plegen enwolde* erinnert an den Sprachgebrauch, dessen sich König Erich und/oder seine Räte während der vorangegangenen sieben Jahre bedient hatten. Weiter wird festgelegt, dass Hilfe, die eine Stadt wegen ihres im Konflikt mit Dänemark stehenden Stadtherrn König Erich nicht gewähren könne, durch die übrigen Städte ausgeglichen werden müsse. Für Erich wird nichts Ähnliches geltend gemacht, womöglich wurde die Bestimmung für den Fall aufge-

<sup>115</sup> KNUDSEN, Antislesvigholstenske Fragmenter (wie Anm. 20), S. 107–8. Siehe auch Repertorium diplomaticum regni danici III Nrr. 5975–77.

<sup>116</sup> Cf. HR I, 7, S. 355 Anm. 1.

<sup>117</sup> RYDBERG, Sverges Traktater (wie Anm. 80), Nrr. 454 a und b.

<sup>118</sup> Ibid. Nr. 455.

nommen, dass die Stadt der Holsteiner, die Hansestadt Hamburg, irgendwann in den Vertrag aufgenommen werden sollte. Ferner gibt es Bestimmungen dafür, wie man um Unterstützung ersuchen soll: Erich soll einen Brief an einen passenden Ort senden und verkünden, gegen ihn sei Gewalt und Unrecht begangen worden. Sollte aber eine der Städte Hilfe benötigen, so solle sie an Lübeck, Rostock, Stralsund und Wismar schreiben, woraufhin beraten werden müsse, ob die Hilfe tatsächlich nötig sei. Falls dies der Fall wäre, müsse eine Botschaft an den König gesandt werden. Mit anderen Worten: es war für die Städte erheblich schwieriger, Unterstützung zu bekommen, als für den König. Eine weitere Ungleichheit enthält die Bestimmung über ein jährliches Treffen zur Diskussion streitiger Dinge in Kopenhagen, die für Erich bequemer ausfällt als für die Hansen. Bezeichnend ist weiter, dass sowohl den Untertanen des Königs als auch den Einwohnern der Städte Sicherheit an Leib und Gut garantiert wird, betreffend der Letztgenannten wird jedoch angefügt, sie müssten ihre Pflicht vor Gericht in jener Stadt erfüllen, die sie oder ihr Besitz erreichten.

Unter dem Punkt, der die Größe der gegenseitigen Unterstützung beschreibt – es handelt sich um eintausend Mann – ist die Einschränkung eingefügt, man brauche sie nicht zu leisten, falls man der Partei, gegen die die Hilfe gefordert wird, mächtig zu Ehre und Recht sei, in welchem Falle man innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten den Feind des Bündnispartners dazu bringen müsse, dem Recht [also einem Schiedsspruch gegenüber] gehorsam zu sein oder [wenn das nicht geschehe] die geforderte Hilfe doch leisten müsse: ... *id enwere denne also, dat de yenne van vns an beyden siiden vorgescreven, de to der vorscreven hulpe essched worde, des yennen edder der yennen, dar de vorscreven hulpe vp ghan scholde, to eren vnde rechte mechtich weren. Vnde de sulue van vns an beyden siiden vorgescreven, de sik eynes anderen na der wiise vorscreven mechtigende werd, de schal de suluen vnderhorich maken dem rechten bynnen sos manten darna, alse he to der vorscreven hulpe geessched werd edder he denne to der hulpe, alse vorgerored is.*<sup>119</sup> Über diese Bestimmung schreibt Daenell: „Aus dieser Bedingung schaute die Politik Lübecks; sie nahm dem ganzen Bündnisse die Schärfe und hielt sich nach wie vor die Hände frei.“<sup>120</sup> Hiergegen spricht erstens, dass sich die gleiche

<sup>119</sup> Es ist nicht ganz klar, ob *des yennen edder der yennen* hier den Bündnispartner oder den Feind bezeichnet. Aber geht man von HR I, 6, Nr. 390, S. 359 § 8 aus, scheint es gerechtfertigt zu sein, den Ausdruck mit „gegen die“, d. h. den Feind, zu übersetzen, s. Anm. 53.

<sup>120</sup> DAENELL, Die Hansestädte (wie Anm 26), S. 312. Erslev bewertet das Abkommen erheblich anders, gerade die Bestimmung über den Gerichtsgang scheint er jedoch wie Daenell einzuschätzen, cf. S. 91: „König Erich, der von seiner Sache so überzeugt war und nun durch

Formulierung im Abkommen Erichs und seiner pommerschen Verwandten vom 15. September 1423 wiederholt.<sup>121</sup> Es wäre sonderbar, wenn die Lübecker Politik auch hinter diesem Vertrag gestanden hätte, einem Vertrag, den Daenell im Übrigen selbst als Ausdruck von Erichs überlegener Stärke bezeichnet.<sup>122</sup>

Wenn man sich zweitens dem Inhalt des Vertragstextes zuwendet, so haben die Lübecker mit diesem Text zugesagt, innerhalb der vereinbarten Zeit ein Urteil zu fällen. Damit wurde die lübisch-hansische Neutralität auf das heftigste kompromittiert. Die Bestimmung, man sei *to eren vnde rechte mechtich*, kann also als Inbegriff von Erichs Politik aufgefasst werden. Damit lehnte er sich auch an seines Veters Politik an, die von den Bestrebungen charakterisiert war, die zahllosen Streitigkeiten dieser Zeit mit Mitteln der Rechtsprechung zu bewältigen.<sup>123</sup>

Offenbar versuchte man in den Hansestädten, diesen Verlust an politischer Handlungsfreiheit gegenüber der Bevölkerung zu verheimlichen<sup>124</sup> und es dürfte kaum ein Zufall sein, dass die Hansen beim Frieden von Vordingborg 1435 ausdrücklich die Aufhebung und Herausgabe des Vertrages fordern, der uns aus diesem Grund nicht im Original enthalten ist.<sup>125</sup>

Warum gaben die Hansen so plötzlich jene Neutralität auf, für die sie sieben Jahre lang gekämpft hatten? Die unmittelbare Antwort lautet, dass sie unter Druck standen, und nun nicht nur von Seiten König Erichs, sondern auch Herzog Rumpolds. Und ein Vertrag würde sie trotz allem gegen die zahllosen Übergriffe und Verletzungen ihrer Privilegien sichern, die während des gesamten Zeitabschnittes stattgefunden, besonders aber nach den gescheiterten Schiedsverhandlungen von 1418 zugenommen hatten. So nehmen die Privilegien in den Bestimmungen des Vertrages einen

---

den Waffenstillstand mit den Holsteinern meinte, mit Sicherheit ein Urteil zu erhalten, maß dem, was sich in diesem Einschub verbergen konnte, jedenfalls geringes Gewicht bei (Kong Erik, der var saa overbevist om sin Sags Retfærdighed og nu gennem Stilstanden med Holstenerne mente at være sikker paa at faa en Dom, lagde i alt Fald ringe Vægt paa, hvad der kunde gemme sig i dette Indskud.).“

<sup>121</sup> RYDBERG, Sverges Traktater (wie Anm. 80) Nr. 456: ... *sunder is were denne so, das der eyne von vns an beiden syten vorgeschreben, der zcu der vorgeschrebenen hulffe geheisschet wurde, des yenen adir der yenen, dar die vorgeschreben dinst adir hulffe vffgehen sulde, zcu eren vnde czu rechte mechtig were; vnd derselbe von vns an beiden seyten vorgeschreben der sich eynes andirn noch der vor geschreben weisze mechtigen wirt, der sal denselben vndirhorig machen deme rechten bynnen sechs monden dor noch, als her zcu derselben hulffe geheisschen wirt adir her dyne zcu der hulffe, als vor gerurt ist.*

<sup>122</sup> DAENELL, Die Hansestädte (wie Anm. 26), S. 316: „Der Hochmeister deckte sich durch ihn den Rücken, aber der Vorteil für den König war ungleich bedeutender.“

<sup>123</sup> Siehe Zenon NOWAK, Internationale Schiedsprozesse als ein Werkzeug der Politik König Sigismunds in Ostmittel- und Nordeuropa 1411–1425, in *Blätter für deutsche Landesgeschichte* 111, 1975, S. 172–188.

<sup>124</sup> DAENELL, Die Hansestädte (wie Anm. 26), Anm. 153.

<sup>125</sup> RYDBERG, Sverges Traktater (wie Anm. 80), Nr. 471ab.

weiten Raum ein. Wieder einmal wird eine sichere gegenseitige Ein- und Ausreise gewährleistet und es wird explizit festgehalten, es möge den besiegelten Privilegien nicht *to voruange edder to schaden* sein. Womöglich kamen die Hansen beim Vertragsabschluß in Kopenhagen, nach dem Erich seine lange Reise nach Ofen und weiter ins Heilige Land antrat, auch zu der Einschätzung, ein Bündnis mit Dänemark würde sich nicht so nachteilig auswirken, nachdem man nun die Aussicht hatte, von König Erich auf längere Zeit befreit zu sein. Vielleicht lassen sie sich gerade aus diesem Grund auf die nicht ganz unwesentliche Hinzufügung ein, Königin Philippa zu ihrem Leibgeding in Schweden zu verhelfen, falls König Erich nicht nach Hause zurückkehre.

Ein weiterer Grund dafür, dass die Hansen auf so augenfällige Weise die Neutralitätslinie aufgaben, kann sich in dem am 1. und 5. Januar 1423<sup>126</sup> ausgehandelten Übereinkommen zwischen König Erich und den Holsteinern finden. Beide Parteien erklärten, sie stellten sich dem Urteil König Sigismunds oder Herzog Rumpolds, der in dessen Namen urteilen solle. Die Bürde der Rechtshandlung ist den Hansen also von den Schultern genommen. Der Preis für die Aufgabe der Neutralität dürfte also kaum so hoch gewesen sein, da die guten Aussichten Erichs, von Sigismund ein positives Urteil zu erhalten, offensichtlich waren, und somit auch die Aussichten der Hansen, sich dieses lästigen Falles zu entledigen. Hierdurch wurde auch dem Kopenhagener Abkommen die politische Brisanz genommen: Die Hansestädte konnten erwarten, dass Sigismund zu Gunsten Erichs urteilen würde, weshalb sie keinen Finger führen mussten.

Der Kopenhagener Vertrag muss somit in engem Zusammenhang mit dem Übereinkommen, dem Compromissum,<sup>127</sup> zwischen den Holsteinern und König Erich gesehen werden, sich dem Urteil König Sigismunds zu beugen, wofür sich die Städte nach dem missglückten Schiedsverfahren am Fehmarnsund aktiv eingesetzt hatten. Während die Holsteiner auf dem Fehmarnsund darauf beharrten, der Fall solle dem deutsch-römischen Imperium übertragen werden, bestand Erich auf seinem Vetter Sigismund, wie es in den Prozessakten des Ofener Urteils heißt.<sup>128</sup> die Holsteiner

<sup>126</sup> Ibid. Nr. 454ab.

<sup>127</sup> Was die Terminologie des Compromissums betrifft, s. J. F. NIERMEYER, C. VAN DE KIEFT, *Mediae latinitatis lexicon minus*, 2. überarb. Aufl. Leiden 2002: „*schlichtung durch ein Schiedsgericht*, bei dem die streitenden Parteien das Urteil einem oder mehreren Schiedsrichtern überlassen“; s. auch HEDEMANN, *Ofendommen* (wie Anm. 1), S. 64.

<sup>128</sup> RYDBERG, *Sverges traktater* (wie Anm. 80) S. 50–51, Erichs Beitrag mit Beantwortung der holsteinischen Beschwerden: ... *sed in continenti ab eo tempore et semper exhibuimus nos paratos erga eos ius nostrum, quod nostri arbitri* (ie. Johan von Mecklenburg, Vartislav von Stettin und Albrecht von Neugard) *nobis adiudicarunt, mittendi in presenciam ipsius romani regis suprascripti, ita quod cum cuiuscunque pronunciacione iuris ipse conveniret,*

bauten auf die kurfürstliche Opposition, Erich auf seinen Vetter Sigismund. Interessanterweise versuchten die Lübecker nach dem gescheiterten Schiedsverfahren am Fehmarnsund, die Holsteiner unter Druck zu setzen, sie sollten König Sigismund als obersten Richter akzeptieren. So beim Treffen am 21. Juni 1421, wo es scheint, als hätten die Holsteiner tatsächlich einem Kompromiss zugestimmt, Sigismund zum obersten Richter am Fehmarnsund zu machen.<sup>129</sup> Doch dieser Kompromiss hielt erwartungsgemäß nicht lange, wie sich in einem Brief von Lübeck an Wismar vom 1. Dezember 1421 zeigt.<sup>130</sup>

In einem Brief an die Versammlung in Wismar vom 8. März 1422 ersuchen die Holsteiner um die Hilfe der Städte unter Hinweis darauf, sie hätten sich dem Recht *uppe deme Vemerssunde ... dar unse schedesheren uns mede to deme hiligen Romischen rike wiseden vor overlude*, am meisten unterworfen.<sup>131</sup> Beim Treffen selbst ging der Gesandte König Erichs, Fikke von Vitzen, scharf ins Gericht hiermit und bestand darauf, dass die Städte die Holsteiner zu dem anhalten sollten, worauf man sich am Fehmarnsund geeinigt hätte.<sup>132</sup>

Damit König Sigismund überhaupt urteilen konnte, war die Akzeptanz beider Parteien erforderlich. Die Hansen hatten, wie gesagt, ein ausgeprägtes Interesse daran, die schleswigsche Sache König Sigismund zu übertragen. Sie hatten infolgedessen auch ein Interesse daran, dass die Holsteiner seiner Einsetzung als oberstem Richter zustimmten. Genau zu dieser Zustimmung kommt es am 1. und 5. Januar 1423 nachdem, wie man vermuten darf, massiver Druck auf die Holsteiner von Seiten der Hansen, nun unterstützt von Sigismunds kompetentem Gesandten, ausgeübt worden war. Die Chancen, die Angelegenheit loszuwerden, waren mit anderen Worten gut.

Somit ist der am 6. Januar in Flensburg eingegangene und am 15. Juni 1423 in Kopenhagen bestätigte und ausgeweitete Vertrag zwischen den

---

*quod ille teneretur et remanetur, quod tamen ab ipsis (ie. die Holsteiner) nobis fieri non potuit, et defraudarunt ipsum nostrum ius in tali modo cum diffidencia, quam habuerunt ad nostrum dominum Romanum regem, prout credimus, quia de post fuit nobis bene relatam ex parte ipsorum, qualiter ipsorum arbitri ipsos remisissent ad Romanum imperium et non ad Romanum regem.*

<sup>129</sup> HR I, 7, Nr. 355 § 16, S. 205: ... *unde also dar der beyder heren schedesheren recht affgesecht unde bezegeld aff van sik gegeven, unde vort umme eynen overschedesheren eyn gedregen hadden, also an den heren Romischen koning, schededen se sik doch sunder vulkommen ende.*

<sup>130</sup> Ibid. Nr. 403. S. 244: ... *alle dinge gemened hadden to eynem gantzen vasten ende to bringende; des doch, umme ichteswelker artikelen willen, van den Holstenheren utgesat, necht schen en konde, also dat dar de here koning vor eynen overschedesheren eft overman utgesat hadden den Romischen koning, de Holstenheren utsatten dat Romesche riike.*

<sup>131</sup> Ibid. Nr. 440, S. 265.

<sup>132</sup> Ibid. Nr. 441 § 2, S. 267.

Städten und Dänemark ein Resultat eines wieder und wieder ausgeübten diplomatischen Drucks König Erichs, der plötzlich, auf Grund der veränderten politischen Umstände, nämlich der holsteinischen Akzeptanz König Sigismunds als Schiedsrichter, gelungen war. Die Voraussetzung der Städte überhaupt dem Vertrag zuzustimmen, war eng mit der politischen Entwicklung verbunden, die eine bequeme Möglichkeit eröffnete, von der schwierigen schleswigschen Frage befreit werden zu können. Aus hansischem Blickwinkel heraus, stellt der Vertrag damit ein Paradoxon dar. Die dem Vertrag unterliegende Logik scheint in der Sentenz, „ich will dir helfen, wenn nur du mich nicht um Hilfe bittest“, enthalten zu sein

### Fazit

Erichs Forderung, das Herzogtum Schleswig durch ein von den Städten verkündetes Urteil – und zwar vor allem von den wendischen Städten und vor allem von ihrer mächtigsten Stadt, Lübeck zugesprochen zu bekommen, ist eine Konstante seiner Politik, die den ganzen Zeitraum von der Flucht des alten Rates bis zum Kopenhagener Abkommen vom 15. Juni 1423 durchzieht. Folgerichtig weigerte er sich, in den neutralen Vermittlungsversuchen der Städte etwas anderes zu sehen, als bestenfalls provisorische Bemühungen auf dem Weg zum großen Ziel; schlimmstenfalls galten sie ihm als offene feindliche Handlungen. Die dänische Diplomatie kannte nur eine Formel: „Wer nicht für uns ist, ist gegen uns“, eine Maxime, auf die sich die Hansen unmöglich einlassen konnten. Zwar beteiligten sich die hansischen Gesandten während der Versammlung in Lübeck vom 11. August bis zum 10. September 1416 an einer Gerichtsverhandlung, offenbar scheint sich jedoch Erichs Wunsch, die Vertreter Lübecks (zusammen mit denjenigen Greifswalds, Stralsunds und Stargards) als Schiedsleute auf seine Seite zu ziehen, nicht erfüllt zu haben. Jedenfalls kam die eigentliche Gerichtsverhandlung nicht zustande, da sich die Holsteiner weigerten, zu erscheinen. Für die Hansen vergrößerte dies indes die Probleme nur, da Erich nun um so stärker darauf beharrte, das Herzogtum durch ein einseitiges Urteil zugesprochen zu bekommen, da er sich als eine der streitenden Parteien dem Richterspruch gestellt habe. Die Antwort der Hansen hierauf scheint recht gut kalkuliert gewesen zu sein: sie hielten sich mit Schmeicheleien nicht zurück, die ihrem Anliegen dienen konnten, und gingen auf Erichs Forderungen ein, als sie einen Waffenstillstand befürworteten. Im Übrigen versuchten sie, um die causa herumzukommen, indem sie sich für Urteilskollegien oder Handlungen ohne hansische Vertretung und Mitwirkung einsetzten. Dies war der Fall beim Treffen am Hesterberg 1417 (zwar traten Visby und Ham-

burg hier auf, beide Städte standen aber per definitionem jede auf Seite ihres jeweiligen Herren, wodurch ihre Voten eine übergeordnete hansische Neutralität nicht kompromittieren konnten). Beim Treffen zu Johannis 1418 ist der Unwille der Städte, die Holsteiner zu vertreten, explizit; ihre Bereitschaft zur Vertretung des Königs erscheint, gelinde gesagt, unklar. Beim Schiedsverfahren auf dem Fehmarnsund konnten sie, für sie selbst glücklicherweise, den Fall in fürstliche Hände legen. Der Vertrag vom 6. Januar/15. Juni 1423 ist letztlich kein unmittelbarer Erfolg der Hansen. Indes kann ein Zusammenhang zwischen dem Kompromiss Erichs mit den Holsteinern, König Sigismund in der Schleswiger Sache urteilen zu lassen, und der von den Lübeckern verfolgten Linie, nach der die Hansen sieben Jahre lang agiert hatten, hergestellt werden. So hebt der Vertrag sich selbst auf, wenn man von diesem Zusammenhang ausgeht. Auf Seiten der Hansen wurde er unter der Voraussetzung abgeschlossen, dass er nie erfüllt werden müsse. Nach seiner Rückkunft aus dem Heiligen Land im Jahre 1426 kannte Erich hierauf nur eine Antwort: Krieg.

Es sieht so aus, als ob die hansische Diplomatie der dänischen weit überlegen gewesen sei. Bereits die Tatsache, dass auf Seiten der Hansen eine professionelle diplomatische Schriftlichkeit (Rezesse und schriftliche Berichte der Gesandten) existierte, ohne die wir in weit höherem Maße den Launen von Chronisten ausgeliefert wären, spricht für sich. Das Meisterstück der Hansen war der Waffenstillstand zwischen König Erich und den Holsteinern vom 12. und 14. November 1417, dessen Text König Erichs Bemühungen ihres Stachels beraubte. Weiter ist der Druck der Hansen auf die Holsteiner, sich einem rein fürstlichen Urteilskollegium zu stellen und anschließend König Sigismund, eine logische Konsequenz von Erichs Vereitelung einer neutralen Vermittlung.

Demgegenüber stand die dänische Diplomatie, die durch eine Melange von König Erichs heftigen Stimmungsschwankungen, wilden Drohungen und verlogenen Manipulationen gekennzeichnet war. Selbstverständlich gab es für die hansischen Berichterstatter keinen Grund, König Erichs eigensinniges Verhalten zu untertreiben, über jeden Zweifel erhaben scheint jedoch, dass Erich von seiner königlichen Ehre so eingenommen war, dass diplomatische Modifikationen nur ungern vorgenommen wurden. Deswegen muss Erichs Kalkül von Anbeginn nicht falsch gewesen sein. Der Einfall, sich zu einer Zeit die Unterstützung Lübecks zu verschaffen, in der die Stadt infolge interner Streitigkeiten entscheidend geschwächt war, ist logisch und nachvollziehbar. Wäre es Erich möglich gewesen, den Brief Sigismunds einzulösen, hätte sich manches anders ausnehmen können. Gleichwohl machte der Mythos von Erichs selbstlosen Taten zu Gunsten Lübecks bei dem Historiker Korner Eindruck. Fer-

ner ist auch das Instrument einfallsreich und originell, womit er die Hansen unter Druck zu setzen suchte, nämlich, dass sie ihm zu Ehre und Recht beizustehen hätten. Diese legalistische Diplomatie ermöglichte es Erich immer wieder, auf seinen Forderungen zu beharren, ganz unabhängig davon, wie erfolgreich die Hansen in ihren diplomatischen Bemühungen waren.

### Anhang 1: Chronologischer Überblick

- 1408: Nachdem 15 Mitglieder des Rats Lübeck heimlich verlassen hatten, wurde der neue Rat gewählt.
- 1411, März 25: Waffenstillstand zwischen König Erich und den holsteinischen Grafen.
- 1413, Juli 26–29: Nyborger Urteil durch den dänischen Reichsrat zugunsten König Erichs.
- 1414, Mai 30: Landfrieden zwischen u. a. Lübeck und den holsteinischen Grafen.
- 1415, Juni 14: Konstanzer Urteil durch König Sigismund zugunsten König Erichs.
- 1415, September 22: Arrestierung von lübeckischen Bürgern und Beschlagnahme ihrer Güter auf den Schonischen Messen
- 1416, April 5: Anfang der Verhandlungen in Kopenhagen über die Arrestierung und Beschlagnahme, HR I, 6, Nr. 246.
- 1416, April 22: Vergeblicher Versuch König Erichs, den dem neuen Rat Lübecks ausgestellten Brief König Sigismunds einzulösen
- 1416, Mai 2: Vereinbarung über die Freilassung der lübschen Bürger.
- 1416, Juni 6: Dänischer Überfall auf Fehmarn.
- 1416, Juni 16: Wiederkehr des alten Rats in Lübeck.
- 1416, Juli 23: Anfang der Verhandlungen in Lollands Albue über die Aussöhnung zwischen König Erich und Lübeck, HR I, 6, Nr. 262 §§ 94–147 und Nr. 287.
- 1416, August 11: Beginn des hansischen Versuchs einer Vermittlung zwischen König Erich und den Holsteinern. Erich pocht auf ein Urteil, HR I, 6, Nr. 293.
- 1416, August 18: Verlegung der Verhandlungen nach Eutin.
- 1416, November 12: Erichs Klage gegenüber der Versammlung der Städte, HR I, 6, Nr. 314.
- 1416, Dezember 8: Ablehnende Antwort der Städte.
- 1417, April 11: Beginn der Verhandlungen zu Kopenhagen, HR I, 6, Nr. 385 – 391. Zwei Entwürfe eines Traktats zwischen Erich und den Städten, HR I, 6, Nr. 389 und 390.



- 1417, Mai 20: Beginn der Verhandlungen der Versammlung in Rostock und Lübeck, HR. I, 6, Nr. 397 A & B.
- 1417, Mai 30: Zwei Urteilskollegien versammelten sich auf dem Pri-wall, HR I, 6, Nr. 403–412. Kein Ergebnis.
- 1417, August 24: Gescheitertes Urteilsverfahren auf dem Hesterberg.
- 1417, November 6: Beginn der Verhandlungen in Lübeck, Schleswig und Flensburg bezüglich eines Waffenstillstands.
- 1417, November 12: Waffenstillstand bis 29. September 1418 zwischen König Erich und den Holsteinern verabredet, Sverges Traktater Nr. 449 und HR I, 6, Nr. 504 und 505. Endgültiges Urteil soll am 24. Juni 1418 gefunden werden.
- 1418, Juni 24: König Erich blieb dem Schiedsverfahren in Lübeck fern.
- 1418, Juli 11: Zeugnis von der Anwesenheit der Vertreter König Erichs beim Schiedsverfahren.
- 1418, September 29 – 1419, März 17: in diesem Zeitraum muss es der hansischen Diplomatie gelungen sein, einen Waffenstillstand zu schließen.
- 1419, März 17: Erich an die preußischen Städte: Klagen über die Holsteiner.
- 1419, Juni 29: Treffen in Vordingborg, HR I, 7, Nr. 86.
- 1419, August 15: Ergebnisloses Treffen in Schleswig.
- 1419, September 27: Vorschlag eines Waffenstillstandes bis 29. September des folgenden Jahres durch die Städte.
- 1420, April 14: Versammlung in Wismar. Sandte dem König am 1. Mai eine Verhandlungsdelegation, um sich nach Truppenkonzentrationen zu erkundigen, HR I, 7, Nr. 182.
- 1420, Juni 2: Treffen in Schleswig, HR I, 7, S. 111 ff.
- 1420, Spätsommer: Dänischer Überfall auf Fehmarn.
- 1420, November 25: Waffenstillstand von Bischof Johann von Lübeck vermittelt.
- 1421, Mai 11: Schiedsverfahren im Fehmarnsund beginnt. Kein Ergebnis. Zuvor war es den Städten gelungen, einen Waffenstillstand bis zum 13. Dezember auszuhandeln, HR I, 7, Nr. 409 – 415.
- 1422, April: Treffen in Flensburg.
- 1422, Juni 21: Treffen in Vordingborg.
- 1422, Juli 22: Die wendischen Städte einigen sich in Rostock darauf, den Handel mit den nordischen Reichen zu verbieten.
- 1422, September 5: Reichstag in Nürnberg. Sigismund setzt eine Friedensmission im Norden in Gang.
- 1423, Januar 1: Herzog Heinrich Rumpold gibt das *compromissum* zwischen König Erich und den Holsteinern bekannt, *Sverges Traktater III*

- Nr. 454. König Erich erklärt sich mit dem *compromissum* einverstanden, *ibid.* Nr. 454a.
- 1423, Januar 5: Die holsteinischen Grafen erklärten sich mit dem *compromissum* einverstanden, *Sverges Traktater* III, Nr. 454b
  - 1423, Januar 6: Vertrag zwischen König Erich und den Städten Lübeck, Rostock, Stralsund, Wismar, Lüneburg, Greifswald und Anklam, HR I, 7, Nr. 565.
  - 1423, Juni 15: dieser Vertrag wird in Kopenhagen ergänzt, *Sverges Traktater* III, Nr. 455.
  - 1423, September 15: Vertrag zwischen König Erich und dem Deutschen Orden, *Sverges Traktater* III, Nr. 456.
  - 1424, Juni 28: Das Ofener Urteil.

Anhang 2: Das Zeugnis von der Anwesenheit der Vertreter König Erichs beim Schiedsverfahren in Schleswig 24. Juni 1418

*Original im Dänischem Reichsarchiv, NKR. 2671.*

In godes namen amen. Weten schal alleswe dat wy . Erik van godes gnaden hertoge to Sassen to Engheren etcetera und Otte van den suluen gnaden hertoge to Stetyn unde ffurste to Rügen etcetera unde Albrecht greue to Euersteyn vnde here to Nowgarden . quemen / des negesten dage na sunte Johannes dage to middensomere to Sleswiig . Vnde also wy dar weren do sulues in deme suluen dage do qwam to uns unses heren des koninges raad van Denemarken also her Jens Duue . her Erik Crummediik her Niggels Strangesson riddere . Vicke van Viitzen knape unde her Iens Iacobesson koning Erikes cenzeler . vnde beden dat wi wolden gaen in de kerken by de sendeboden der henzestede to horende wes se en toseggende hadden also wy deden. Vnde do wy dar weren do leten de steden vorluden wo de holzsten heren se forbodet hadden in sunte Iohannes dage to Gottorpe vnde hadden en gesecht wo se dar weren mit eren scheidesluden . Vnde vornemen dar nemande van des koninges wegen de dar wesen scholde in alsulker wiise also de degedinge begrepen weren vnde menden se hadden deme dage vnde rechtgange volgedaen . Vnde beden se des to vordenkende vnde escheden se by erer hulpe toblyuende also de degedynge begrepen weren vnde dar se sik to vorsecht hadden vnde seiden ok se wolden nenerwiis des rechtganges leng afbeiden wente se meenden se hadden deme dage volgedaen mit noot dat se dat also verne mit en brochten dat se den negesten dach na sunte Iohannes dage ouerbeiden wolden konden se ienniger vruntliker degedinge ramen also dat se bi lande vnde bi luden blyuen mochten men to neneme rechtgange wolden se sik vorder

verplichten to der tiid .. Dar antwerdede de des vorgescreuenen koninges raad to vnde seiden der stede sendeboden de dar weren vns to hörende dat se upp den vorgescrevenen sunte Iohannes dach nicht gekomen weren . dat hadde waters noot vnde wedder vnde wynt benomen vnde neen argh wille dat wol bewiislik were ift en des to deme rechten bedarff were men se stunden dar mit voller macht van eres heren des koninges wegen alles rechtes to donde vnde tonemende vnde hadden de scheideslude dar iegenwardich stande beide heren vnde stede de se to rechte hebben scholden vmme wes se ereme heren deme koninge to toseggende hadden bi de scheideslude to settende na der schrifte lude dar de dach mede begrepen was vnde seiden ok mede se wolden dat in dat recht by de scheideslude setten wes de holzsten heren dar mede konden wunnen hebben dat eres heren des koninges scheideslude vnde se van eres heren des koninges wegen upp sunte Iohannes dagh nicht gekomen weren . dat ere here dat scholde verloren hebben. Vnde beden der eergenömeden stede sendeboden dar mede upp dat slot to ridende den holtzsten heren dat toseggende vnde to verkündigende also se van en gehort hadden. Wolden de darbouene deme rechte entryden dat moste io by en staen also deden se vnde seiden se wolden dat gerne weruen vnde do se wedder afquemen do seiden se se hadden dat trüweliken geworuen alse en dat beuolen were . Vnde dar hadden en de holzsten heren also upp geantwerdet dat se dar to der tyd nicht todonde hadden mit vns alse hertogen Erike van Sassen mit hertogen Otten van Stetyn vnde greuen Albrechte van Nowgarde vorbenomet edder mit den heren de dar weren . Vnde ok mit des koninges rade wente se nenen dach mit nemande genomen hadden sunder mit deme köninge vnde den vornemen se dar nicht vnde darumme hadden se deme dage volgedaen vnde wolden des nicht leng vorbeiden vnde escheden de stede bi erer hulpe toblyuende also se vor gedaen hadden. Dar antwordede de des vorgescreuenen heren koninges raad to vnde seiden. Wolden de holzsten heren mit den heren edder mit en nicht todonde hebben dat enkonden se nicht wandelen men se scholden weten dat se dar weren van eres heren des koninges wegen mit vollermacht alles rechtes toplegende vmme alle tosprake todonde vnde tonemende also sik dat yn deme rechten gebörede unde hadden eres heren scheideslude dar iegenwardich stande de van eres heren wegen alle mechtich dar wesen scholden to alleme rechten unde de benomeden se also hertogen Otten to Stetyn . vnde greuen Albrechte van Nowgarden vnde van den henzesteden de van Lubeke . van deme Sunde . van deme Gripeswolde vnde de van Wysbu in Gotlande . vnde seiden mede se hadden dar noch eynen heren stande ift em eynes ouermannes behoeff weren den segen se wol. Ok seiden se se wolden dat in dat recht setten wes er here de koning dar mede scholde vorloren hebben dat he dar

suluen nicht iegenwardich enwere na deme dat se dar mit voller macht van syner wegen weren . vnde wolden dat ok in dat recht setten hadden se alsulk beueel nicht mede des se torechte neten mochten volmechtich towesende van eres heren wegen tosprake todonde vnde to vorantwerdende er here scholde des entgelden also recht were. Vnde hopen er here de enegede myn nicht scholde he wes verloren hebben dat se eme dat mit deme rechten afwunnen . vnde dat se dat in dat recht komen leten bi de scheideslude . vnde seiden to den steden . se hopen se weren plichtich bi eres heren hulpe toblyuende na der vorsegginge also se sik vorsecht hadden . wente se deden vnde hadden deme rechtgange vnde deme vrede voller daen wen de holtzsten heren mit deme dat se sik in dat recht geuen van eres heren wegen unde beden de stede dar anderwerue umme to riddende bi de holtzsten heren eren heren den koning vnde se also torechte to vorbedende also vorgescreven is also se deden vnde reden daromme to den holtzsten heren. Do se wedder quemen do seiden se se konden dar anders nicht afmaken . men de holtzsten heren hadden en also geantwerdet se konden ere heren vnde ere vrunde nicht leng töuen vnde wolden ok to der tyd vorder in dat recht nicht wente se in sunte Iohannes dage dar gewesen hadden mit eren scheidesluden vnde hadden sik torechte forboden vnde meenden se hadden deme rechtdage volgedaen vnde se hadden se gebeden vor se tobiddende vnde to manende to deme koninge dat he se begnadede unde lete se by lande vnde by luden vnde bi ereme vederliken erue. Dar antwerdede des voregescrevenen heren koninges raad to vnde seiden se wisten vorwar alle de land vnde lude dar de scheideslude heren vnde stede vnde alle bederue lude de dar weren ane irkennen konden dat se recht ane weren dat lete se ere here de koning gerne by vnde begereden van vns heren vnde van den steden vnde van allen bederuen luden de dar by weren se vorder undirtowisende oft se wes vorder beden scholden van eres heren des koninges wegen dar it mede to deme rechte komen mochte des weren se alle mechtich vnde wolde dat gerne doen. Do vorneme wy dar nemande de se hoger dar ane vnderwisen konde wen se gedaen hadden sik in dat recht to geuende vnde to vorbedende van eres heren wegen des konynges.

To vorder bewisinge vnde witlikheit desser vorgescrevenen stücke hebbe wy Erik vnde Otte hertogen vnde greue Albrecht vorgescreuen mit willen vnde witscop vnse ingesegele geheten hengen an desser breff . vnde wy Wartzlaff van godes gnaden hertoge to Stetyn vnde ffurste to Rugen etc. wodoch dat wy des ersten dages also desse vorbenomeden heren to Sleswiig nicht quemen doch bekenne wy dat wy des anderen dages also wy dar na qwemen . horeden vnde vornemen dat alle desse stücke weren gescheen also vorgescreven steit vnde des to witlicheit hebbe wy vnse ingesegil mit willen vnde witscop mede heten hengen an dessen breff . de

gegeuen is to Lalandes Elbogen na godes geburt vierteynhundert iaar in deme achteynden iare . des elfften dages in deme monden Iulius.

*Mit 4 Siegeln: 1) Erich, 2) Otto, 3) Albrecht, 4) Wartizlaus.*



ERNST ROBERT DAENELL (1872–1921)  
EIN HANSEHISTORIKER IN DER EPOCHE DES IMPERIALISMUS\*

von Bernd Mütter

Bis heute wird der Name Ernst Robert Daenells im Fachkreis der Hansehistoriker mit Achtung genannt. Aber sonst weiß man wenig von ihm und erinnert sich kaum. Das hat verschiedene Gründe, die sich aus seiner persönlichen und wissenschaftlichen Biographie ergeben und vor allem aus dem Umstand, dass er nach einer entbehnungsreichen akademischen Karriere zwar 1914 Ordinarius für mittlere und neue Geschichte in Münster wurde, aber schon sieben Jahre später starb, mit 49 Jahren, an den Folgen der seit den letzten Kriegsjahren in Europa grassierenden Spanischen Grippe. Seine weitausgreifenden Forschungs- und Darstellungsprojekte zur amerikanischen Geschichte vermochte er nicht mehr auszuführen. Sie hätten ihm unter den Amerika- und Überseehistorikern einen Ruf verschafft, wie er ihn als Hansehistoriker schon genoss. Sein persönlicher Lebensweg spiegelt zudem in aufschlussreicher Weise die Umbruchsituation in der deutschen Geschichtswissenschaft um 1900.

### 1. Lebensgang<sup>1</sup>

Als Sohn eines wohlhabenden Holzkaufmanns wurde Ernst Robert Daenell am 28.8.1872 in Stettin geboren. Die Welt seiner Jugend, das väterliche Haus mit seinen weitgespannten Geschäftsbeziehungen und die große Hafenstadt an der Ostsee machten Daenell schon früh für alle mit dem

---

\* Monographien und Aufsätze werden wie in den HGbl. üblich mit Nachname des Autors und Kurztitel zitiert, unter Hinweis auf die Anmerkungsnummer, die die Ersterwähnung mit allen bibliographischen Angaben enthält. Bei Nachrufen und Rezensionen wird nur der Autor mit Verweis auf die Ersterwähnung genannt.

<sup>1</sup> Vgl. die Nachrufe von Carl SPANNAGEL bei der akademischen Trauerfeier in Münster am 20.12.1921 (Manuskript im Nachlass Spannagel in der Universitätsbibliothek Münster) und von Dietrich SCHÄFER, in: HGbl. 47, 1922, S. I-VII; Personalakte Daenells beim Kurator der Universität Münster (PAK), die auch seine vorangegangene Kieler Personalakte enthält (Universitätsarchiv Münster, Bestand 10, Nr. 16; ebd. Bestand 5, Nr. 40 Daenells Personalakte beim Rektor). Von einem Nachlass Daenells ist nichts bekannt.

Seehandel zusammenhängenden Dinge empfänglich. Sein historisches Interesse wurde auf dem Stettiner Stadtgymnasium geweckt durch seinen um Hanse- und Ostseegeschichte verdienten Geschichtslehrer Otto Blümcke. Der frühe Tod der Mutter war für den Knaben ein schwerer Schlag, den er nie ganz verwand.

Nach bestandener Reifeprüfung begann Daenell im Herbst 1890 das Studium der Geschichte in Marburg, das er in Leipzig am 9.3.1894 mit der Promotion über ein von Dietrich Schäfer angeregtes Thema der Hansegeschichte abschloss. Das Leipziger Historische Seminar galt zu dieser Zeit als eines der bestausgestatteten in Deutschland überhaupt. Daenells Lehrer in Leipzig waren Wilhelm Maurenbrecher (1838–1892), Reformationshistoriker und typischer Vertreter des selbstbewussten nationalliberalen Professorentums der Bismarckzeit, sowie vor allem sein Doktorvater Karl Lamprecht (1856–1915) und Friedrich Ratzel (1844–1904), der Bahnbrecher der Anthropogeographie.<sup>2</sup>

Nach der Promotion leistete Daenell seinen einjährigen Militärdienst ab und habilitierte sich dann in Leipzig mit einer Arbeit, die ebenso wie die Dissertation die Geschichte der Hanse in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts behandelte. Zwei Jahre nach der Habilitation ließ er sich im Frühjahr 1899 nach Kiel umhabilitieren: Er wollte der Küste näher sein, sich aber auch dem übermächtigen Einfluss seines Lehrers Lamprecht entziehen, der damals in heftige Kontroversen um seine „Deutsche Geschichte“ verwickelt war. Der sensible Daenell wollte sich dabei offensichtlich zurückhalten, er vermied aber gleichwohl einen persönlichen Bruch, wie ihn mehrere Fachkollegen damals zu Lamprecht vollzogen. Lamprecht hat Daenell auch später noch gefördert, als dieser schon in Kiel war.<sup>3</sup>

Ebenfalls im Frühjahr 1899 heiratete Daenell die viereinhalb Jahre ältere Elisabeth Lindecke, Tochter eines Gymnasiallehrers aus Salzwedel. Aus der Ehe ging ein Sohn hervor.

---

<sup>2</sup> Zu Ratzel und Lamprecht vgl. Heinrich Ritter von SRBIK, Geist und Geschichte vom deutschen Humanismus bis zur Gegenwart, 2. Bd., München-Salzburg 1951, S. 213–239; Louise SCHORN-SCHÜTTE, Karl Lamprecht – Kulturgeschichtsschreibung zwischen Wissenschaft und Politik. Göttingen 1984, dort S. 78, 86–88 zu Friedrich Ratzel; DIES., Karl Lamprecht. Wegbereiter einer historischen Sozialwissenschaft?, in: Notker HAMMERSTEIN (Hg.): Deutsche Geschichtswissenschaft um 1900. Stuttgart 1988, S. 153–191; Gunnar HINRICHS, „Empirische Historik“. Traditionalität und Innovation im Geschichtskonzept Karl Lamprechts, in: Archiv für Kulturgeschichte 81, 1999, S. 371–395; Matthias MIDELL, Karl Lamprecht, in: Jubiläen Leipzig 2006; Ines MANN, Rolf SCHUMANN, Karl Lamprecht. Einsichten in ein Historikerleben. Leipzig 2006; Gerhard MÜLLER, Friedrich Ratzel, Naturwissenschaftler, Geograph, Gelehrter. Neue Studien zu Leben und Werk und sein Konzept der allgemeinen Biogeographie, Stuttgart 1996; Ute WARDENGA, Friedrich Ratzel zum 100. Todestag am 9.8.2004, in: Jubiläen Leipzig 2004, S. 47–51.

<sup>3</sup> Vgl. SCHORN-SCHÜTTE, Lamprecht (wie Anm. 2), S. 308.



In Kiel freundete sich Daenell mit dem baltendeutschen Historiker Carl Schirren (1826–1910) an, der sich um die Erforschung der deutschen Ostkolonisation große Verdienste erworben hat. Auch Schirren war in manche Kontroversen verwickelt. Zu seinem eigenen Arbeitsgebiet, der Hanseforschung, verdankte Daenell ihm viele Anregungen.<sup>4</sup>

Im Frühjahr 1904 erhielt Daenell in Anerkennung seiner wissenschaftlichen Leistungen den Titel „Professor“, zwei Jahre später, nach dem Erscheinen seines zweibändigen Werkes „Die Blütezeit der deutschen Hanse“ wurde er zum außerordentlichen Professor ernannt mit dem Lehrauftrag, „die mittlere und neuere Geschichte in Ergänzung der Lehrtätigkeit der Fachordinarien in Vorlesungen und Übungen zu vertreten, insbesondere aber die schleswig-holsteinische Landesgeschichte und die historische Hilfswissenschaft zu lehren“. Das Wintersemester 1908/9 verbrachte Daenell – er arbeitete sich zur Verbreiterung seiner Qualifikation gerade in die amerikanische Geschichte ein – als Kaiser-Wilhelm-Professor des deutsch-amerikanischen Professorenaustausches an der Staatsuniversität von Wisconsin in Chicago, die ihn zum Dr. of Laws h. c. ernannte, das Wintersemester 1910/11 an der Columbia-Universität in New York, wo er den Titel eines Dr. of Letters h. c. erhielt.<sup>5</sup>

Daenells finanzielle Situation in diesen Jahren blieb schwierig: Das väterliche Vermögen war sehr zusammengesmolzen, die Amerikaaufenthalte wurden dort nicht sonderlich honoriert und waren teuer, seine dienstlichen Bezüge reichten kaum für den standesgemäßen Unterhalt einer Familie. Zeitweise musste er sich durch außerwissenschaftliche Erwerbstätigkeiten im Schul- und Unterrichtsbereich über Wasser halten. Seit 1901 erhielt er mit Unterstützung der Kieler Fakultät ein jährliches Stipendium in Höhe von 1.500 Mark. Als er bis 1905 insgesamt 6.000 Mark bekommen hatte, den Höchstbetrag der für einen einzelnen Empfänger zu bewilligenden Summe, bestritt er seinen Unterhalt mit einer außerordentlichen Remuneration in derselben Höhe aus dem Professorenbesoldungsfonds, die ihm „für seine Mitwirkung bei Ausfüllung von Lücken im Lehrkörper“ gewährt wurde. Als außerordentlicher Professor bezog Daenell zunächst 2.000, seit 1910 2.600 Mark jährlich. Lamprecht vermittelte ihm für seinen Amerikaaufenthalt ein Stipendium der Carnegie-Foundation. Aus den finanziellen Bedrängnissen endgültig erlöst wurde er erst durch seine Berufung als ordentlicher Professor für mittlere und neuere Geschichte nach Münster am 17.12.1913: Die Ordinariengehälter

---

<sup>4</sup> Zu Schirren vgl. Karl JORDAN, *Geschichtswissenschaft*, in: *Geschichte der Christian-Albrechts-Universität Kiel 1665–1965*, Bd. 5,2, Neumünster 1969, S. 7–101, dort S. 69–71, 76f.

<sup>5</sup> PAK Kiel (wie Anm. 1), 28.2.–28.8.1908, 29.6.1909; SPANNAGEL (wie Anm. 1), S. 8.

waren in Preußen vor dem Ersten Weltkrieg fast doppelt so hoch wie die der Extraordinarien.<sup>6</sup>

In Münster war am 30.6.1913 Georg Erler (1850–1913) gestorben, Inhaber der statutengemäß nur mit Protestanten zu besetzenden Professur für mittlere und neuere Geschichte. Der Fakultät kam es auf einen Nachfolger an, der auch in der außerdeutschen Geschichte ausgewiesen war. Meister vertrat in Münster bereits die mittelalterliche, Spannagel die neuere Geschichte. Die allgemeine Ausweitung des Gesichtsfeldes im Zeitalter des Imperialismus ließ nun auch in Münster – wo drei Ordinariate zur Vertretung der mittelalterlichen und neueren Geschichte vorhanden waren – eine stärkere Berücksichtigung der Auslandsgeschichte als ratsam erscheinen.<sup>7</sup>

Am 25.7.1913 schickte die Fakultät folgende Vorschlagsliste an den Minister: 1. Alexander Cartellieri, 2. *pari loco* Daenell und Eduard Fueter, 3. Felix Salomon.<sup>8</sup> *Cartellieri* (1867–1955) war 1891 bei Scheffer-Boichorst in Berlin promoviert worden, hatte sich 1899 in Hamburg habilitiert und war seit dem 1.10.1904 Ordinarius in Jena. Sein Hauptarbeitsgebiet betraf die französische Geschichte des Mittelalters, vor allem Philipp II. August. Als Dozent war er von lebhaftem Temperament und durch die straffe methodische Zucht seiner Übungen bekannt. Wahrscheinlich hat Aloys Meister, ebenfalls ein Schüler Scheffer-Boichorsts, die Fakultät auf Cartellieri hingewiesen.

An *Daenell* rühmte die Fakultät seine „guten Verdienste“ um die Aufhellung der Hansegeschichte und seine Lehrfähigkeiten. Auf seine Auslandsaufenthalte und seine Vorlesungen über englische sowie nord-, mittel- und südamerikanische Geschichte wies sie besonders hin.

*Eduard Fueter* (1876–1928) war Privatdozent in Zürich und hatte 1911 durch seine „Geschichte der neueren Historiographie“ die Aufmerksamkeit der Fachwelt auf sich gelenkt. Dazu bemerkte die Fakultät: „Das Buch zeugt von ungemein großer Belesenheit, von starker Eigenart in der Anlage und Auffassung und Selbständigkeit des Urteils, wenn auch hie und da Einwendungen gegen Einzelheiten oder gegen seine Methode erhoben worden sind. Ohne Zweifel stellt es seinen Verfasser mit in die erste Reihe

<sup>6</sup> SCHÄFER (wie Anm. 1), S. V; PAK 23.12.1913.

<sup>7</sup> Zur Situation des Faches Geschichte an der Universität Münster in dieser Zeit vgl. Helga OESTERREICH, Geschichtswissenschaft und Geschichtsstudium in Münster im ausgehenden 19. und im 20. Jahrhundert, in: Heinz DOLLINGER (Hg.), Die Universität Münster 1780–1980, Münster 1980, S. 347–374, dort S. 354–360. Zu Meister: Bernd MÜTTER, Aloys Meister (1866–1925), in: WestfZs. 121, 1971, S. 173–247.

<sup>8</sup> Vgl. Matthias STEINBACH, Des Königs Biograph: Alexander Cartellieri 1865–1955, Frankfurt/M. 2001; Hans Conrad PEYER, Der Historiker Eduard Fueter. Leben und Werk, Zürich 1982.

von beachtenswerten Talenten unter den jüngeren deutschen Historikern.“

Als Dozent hatte Fueter nach den Informationen der Fakultät auch außerdeutsche Geschichte in den Kreis seiner Vorlesungen einbezogen. Indem sie sich auf Fueters finanzielle Schwierigkeiten bezog, die ihn zu journalistischer Tätigkeit veranlasst hatten, erklärte die Fakultät: „Um so mehr wäre zu wünschen, dass ihm durch eine Professur Gelegenheit gegeben würde, seine wissenschaftlichen Fähigkeiten nach einer so schönen Leistung unabgelenkt weiter zu entwickeln.“

*Felix Salomon* (1866–1928) schließlich hatte sich vor allem mit der englischen Geschichte der neueren Zeit, aber auch mit russischer Geschichte beschäftigt. Auf sein Hauptwerk, die in der Fachwelt sehr positiv aufgenommene Biographie William Pitts d. J. (1906), und seine bekannte Sammlung der deutschen Parteiprogramme wies die Fakultät besonders hin. Auch werde Salomon als Lehrer sehr geschätzt. Persönlich sei er sympathisch, bescheiden und zurückhaltend.<sup>9</sup>

Das Ministerium wählte unter den Vorgeschlagenen Daenell aus, den einzigen auf der Liste, der sich auch mit überseeischer Geschichte befasst hatte. Da auch Daenells Nachfolger Hermann Wätjen später in der gleichen Richtung arbeitete, erhielt der in Frage stehende Lehrstuhl mit der Berufung Daenells für fast drei Jahrzehnte eine ausgesprochen überseegegeschichtliche Note. An Format wurde Daenell durch Cartellieri und Fueter übertroffen. Der erste wäre aber kaum bereit gewesen, Jena mit Münster zu vertauschen, während der zweite als Schweizer wohl seitens des Ministeriums nicht so gern gesehen wurde.

Daenell waren nur sieben Jahre in Münster beschieden. Am 17.12.1921 starb er völlig überraschend infolge einer zur Lungenentzündung ausgearteten Grippe, erst 49 Jahre alt und noch mitten in seiner akademischen Lehrtätigkeit stehend.

## 2. Wissenschafts- und zeitgeschichtlicher Kontext in der wilhelminischen Epoche

Bevor wir im Einzelnen auf Daenells Forschungs- und Lehrtätigkeit eingehen, empfiehlt sich eine Darstellung seiner politischen und wissenschaftlichen Anschauungen, die jene erst in dem rechten Licht erscheinen lassen und selbst untereinander eng zusammenhängen.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Akten der Philosophischen Fakultät der Universität Münster Bd. II 2<sup>b</sup> 21.7., 26.7., 31.7.1913 (jetzt Universitätsarchiv Münster Bestand 62).

<sup>10</sup> Zum Folgenden vgl. die Titel in Anm. 1 und 2 sowie die überseegegeschichtlichen Arbeiten von Gustav Adolf Rein und Percy Ernst Schramm.

## a) Daenells Lehrer Karl Lamprecht, Friedrich Ratzel und Dietrich Schäfer

Daenell wuchs ganz unter dem Eindruck der intensiven Beteiligung Deutschlands an der Kolonial- und Weltpolitik auf, die auch auf wissenschaftlichem Gebiet nachhaltig Konsequenzen zeigte. Seitdem 1878 mit dem Beginn der Aufteilung Afrikas eine neue Epoche der Weltpolitik angebrochen war, begannen zunächst in England, dann auch in den anderen europäischen Ländern verschiedene Universitäten sich intensiv mit den Überseegebieten zu beschäftigen. In Deutschland handelte es sich zunächst um die Nationalökonomie und ihre historische Sonderdisziplin, die Wirtschaftsgeschichte. In diesem Rahmen hatte sich schon *Wilhelm Roscher*, der Hauptvertreter der älteren historischen Schule der Nationalökonomie, intensiv mit den transozeanischen Ländern befasst. Von der Volkswirtschaft her wurde dann „eine soziologisch bestimmte kulturgeschichtliche Auffassung“ der kolonialgeschichtlichen Zusammenhänge entwickelt, auf die *Karl Lamprecht*, der Lehrer Daenells, mit seiner kulturhistorischen Methodik maßgeblichen Einfluss gewann, u. a. durch seinen Aufsatz über die „Europäische Expansion“ in der Pflugk-Hartung'schen Weltgeschichte und – speziell die Vereinigten Staaten betreffend – durch seine Publikation „Americana“, in der er Reiseeindrücke festhielt, Betrachtungen über die damaligen Probleme der USA anstellte und eine Studie über die Entwicklung der Kultur in Nordamerika bot. Die kulturgeschichtliche Betrachtungsweise Lamprechts war schon durch die Suche nach bestimmten Gesetzmäßigkeiten eng verbunden mit der von Friedrich Ratzel begründeten Anthropogeographie, der es – in Weiterverfolgung von bis weit ins 18. Jahrhundert zurückreichenden Ansätzen – vor allem auf die Feststellung der Zusammenhänge zwischen den psychischen und den physischen Bedingungen der Menschen und Völker ankam. Daenell fühlte sich von der Wissenschaft seines Leipziger Lehrers Ratzel so sehr angezogen, dass er eine Zeit lang schwankte, ob er sich nicht ihr – statt der Geschichte – in erster Linie zuwenden sollte. Wenn auch die Geschichte schließlich die Oberhand behielt, so ist doch an zahlreichen Stellen seines Werkes Ratzelscher Geist deutlich zu spüren. So beginnt etwa seine „Blütezeit der deutschen Hanse“ mit einer ausführlichen Beschreibung der geographischen Lage der Hansestädte an den Hauptsträngen des europäischen Handels, seine „Geschichte der Vereinigten Staaten“ mit einer „Geographischen Ansicht“ derselben, wie sie – nach den Worten eines Rezensenten<sup>11</sup> – ein Geograph nicht besser hätte schreiben können. Die Bedeutung

---

<sup>11</sup> O. SCHLÜTER, in: Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Jg. 1908, S. 349. Ratzel selbst hatte ein eigenes Werk über die Vereinigten Staaten geschrieben: 1. Bd. Phy-

von Klima und Bodenbeschaffenheit in den einzelnen Teilen der USA für deren wirtschaftliche, politische und psychologische Entwicklung wird sehr hoch veranschlagt in enger Anlehnung an die damals aufblühende Wirtschafts- und Kulturgeographie. Das stand – schon bei Ratzel – auf dem Hintergrund der damaligen Kontroversen um das Verhältnis von Natur- und Geisteswissenschaften in deutlichem Kontrast zum Konzept der damals dominierenden historistischen Geschichtswissenschaft. Die meisten Historiker vertraten die Auffassung – das gilt bis heute –, dass die Raumverhältnisse des menschlichen Lebens nicht für die entscheidende Gestaltungskraft der menschlichen Geschichte gehalten oder als determinierende Faktoren der historischen Dynamik angesehen werden dürften. Das Naturgeschehen schaffe nur die Voraussetzungen der geschichtlichen Entwicklung, die ursächlich vor allem durch Eigenart und Wesen der Völker vorangetrieben werde.<sup>12</sup>

Eigenart und Wesen der Völker spielten auch schon in der Geschichtswissenschaft des ausgehenden 19. Jahrhunderts eine ganz erhebliche Rolle. Völkerkunde, Völkerpsychologie und Rassenkunde übten durch die Vermittlung Lamprechts und Ratzels einen großen Einfluss aus. Dabei operierte man oft mit Klischees und Stereotypen von Volks- und Rassequalitäten und -instinkten, die an dem mehr oder weniger normativen Typus der germanischen Edelrasse gemessen wurden. Auch Daenell kam so zu schiefen Urteilen in der Schwarzenfrage und über die Qualitäten der romanischen und slawischen Völker.

Davor, dass er sich zu sehr in naturwissenschaftlich beeinflusster und einseitig wirtschafts- und kulturgeschichtlich orientierter Betrachtungsweise verlor, bewahrte ihn jedoch der starke Einfluss seines Lehrers Dietrich Schäfer, eines politischen Historikers par excellence, der die Freiheit des menschlichen Individuums im historischen Prozess leidenschaftlich verteidigte. Für Daenells Flexibilität und seine Fähigkeit, in den verschiedensten Ansätzen Richtiges zu erkennen und anzuerkennen, ist vielleicht nichts bezeichnender, als dass es ihm gelang, gleichzeitig so unterschiedliche Männer wie Lamprecht, Ratzel und Schäfer als seine Lehrer zu verehren. Schäfer kam von der Hanse- zum Studium der Kolonial- und Weltgeschichte. Gerade das Schicksal der Hanse als Wirtschaftsfaktor demonstrierte nach seiner Auffassung, dass ohne politischen Rückhalt

---

sikalische Geographie und Naturcharakter des Landes (1878), 2. Bd. Politische und Wirtschaftsgeographie der Vereinigten Staaten, <sup>2</sup>1893.

<sup>12</sup> So Egmont ZEHLIN, *Maritime Weltgeschichte*, Hamburg 1947, S. 22ff. Zur Problematik des Verhältnisses von Raum und Geschichte vgl. Reinhart KOSELLECK, *Raum und Geschichte*, in: DERS., *Zeitschichten. Studien zur Historik*, Frankfurt/M. 2000, S. 78–96; Karl SCHLÖGEL, *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*. Taschenbuchausgabe Frankfurt/M. 2006.

selbst die blühendste Wirtschaftsentfaltung zum Untergang verurteilt sei. Aus diesem Grunde engagierte er sich für die deutsche Flottenpolitik. Die neue Situation Deutschlands forderte nach seiner Überzeugung eine intensive Beschäftigung mit deutscher See- und allgemeiner Übersee-geschichte.<sup>13</sup>

#### b) Faszination und Irritation Amerika

Daenell wählte nach Abschluss seiner Arbeiten zur Hanse auf diesem aktuellen Hintergrund unter dem Einfluss Lamprechts *und* Schäfers die *Geschichte Nordamerikas* als neues Forschungsfeld. Die Vereinigten Staaten, die sich damals in atemberaubendem Tempo industrialisierten und seit dem Krieg gegen Spanien 1898 aktiv in die imperialistische Weltpolitik eingriffen, faszinierten damals weltweit als „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“. Der deutsch-amerikanische Handel stieg vor dem Ersten Weltkrieg trotz hoher amerikanischer Schutzzölle von Jahr zu Jahr. Noch 1912 glaubte Daenell auch an eine politische Interessengemeinschaft zwischen Deutschland und Amerika, da „ein schrankenloses Übergewicht Englands in Europa die Bewegungsfreiheit der Vereinigten Staaten bedenklich bedrohen“ würde „durch das System englischer Stützpunkte und Kolonien, die auf drei Seiten mit Britisch-Honduras, Jamaika, den Bahamas, Bermudas und Britisch-Nordamerika die Union umklammern“.<sup>14</sup>

Folgerichtig lag Daenell ein tieferes gegenseitiges Verstehen des deutschen und amerikanischen Volkes sehr am Herzen. So beteiligte er sich mehrfach an dem vom preußischen Kultusministerium initiierten Professorenaustausch.<sup>15</sup> Die ältere Generation amerikanischer Gelehrter hatte in-

<sup>13</sup> Dietrich SCHÄFER, Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte, in: HGBll. 15, 1909, S. 1–12; DERS., Mein Leben, Berlin-Leipzig 1926, S. 100f., 130f. Vgl. DAENELLS Rezension in: Historische Vierteljahrschrift 4, 1901, S. 129. Zur heutigen Bewertung vgl. Ernst PITZ, Dietrich Schäfer als Hanseforscher, in: HGBll. 114, 1996, S. 141–166; Jens P. ACKERMANN, Die Geburt des modernen Propagandakrieges im Ersten Weltkrieg. Dietrich Schäfer, Gelehrter und Politiker. Frankfurt am Main 2004.

<sup>14</sup> Ernst DAENELL, Zur Literatur über die Vereinigten Staaten von Amerika, in: Germanisch-romanische Monatsschrift 4, 1912, S. 339–355. Zur englisch-amerikanischen Interessenannäherung, die 1917 sogar zum Kriegseintritt der Vereinigten Staaten gegen Deutschland führte, vgl. Ernst DAENELL, Die Vereinigten Staaten und der Frieden, in: Walter GOETZ (Hg.), Deutschland und der Frieden. Notwendigkeiten und Möglichkeiten deutscher Zukunft, Leipzig-Berlin 1918, S. 377–400. Den Weg der Vereinigten Staaten in den Krieg unter dem Druck der amerikanischen Großindustrie, die an Waffenproduktion und Lieferungen für die Entente blendend verdiente, und der amerikanischen Staatsverschuldung, die eine Niederlage der Entente nicht zulassen konnte, hat Daenell schon während des Krieges klar herausgearbeitet, ebd. S. 388f. Nach dem Krieg hielt Daenell eine Normalisierung der deutsch-amerikanischen Beziehungen für durchaus erwartbar, ebd. S. 400.

<sup>15</sup> Dazu Bernhard VOM BROCKE, Der deutsch-amerikanische Professorenaustausch, in:

folge des Mangels an guten Hochschulen im eigenen Land und beeindruckt von der damaligen Weltstellung deutscher Universitäten noch in Deutschland studiert. Angesichts der zunehmenden Wissenschaftskooperation der jüngeren amerikanischen Wissenschaftler mit Frankreich befürchtete Daenell aber eine Lockerung der traditionellen deutsch-amerikanischen Wissenschafts- und Kulturbeziehungen. Er schlug vor, durch eine Aktivierung des Deutschamerikanertums<sup>16</sup>, durch Intensivierung der Kultur- und Wissenschaftsbeziehungen und die Förderung des Besuchs amerikanischer Universitäten durch deutsche Studenten dagegen anzugehen. Die Zeit, in der die Vereinigten Staaten auf kulturellem Gebiet lediglich der empfangende Teil gewesen seien, habe mit Beginn des 20. Jahrhunderts ihr Ende erreicht.<sup>17</sup> Im wissenschaftlichen Leben Amerikas dringe ein Idealismus von gewaltiger Kraft vor. Unter Berufung auf seine eigene Hochschulerfahrung in Amerika schrieb Daenell 1910: „Überall dort trifft man sie heute, die jungen Leute, die, gleichgültig gegen materielle Güter, ihre gesamte Lebensenergie in heller und nachhaltiger Begeisterung der wissenschaftlichen Arbeit gewidmet haben ... In Amerika zieht die wachsende Wertschätzung der wissenschaftlichen Arbeit, auch derjenigen, die nicht unmittelbar materiell produktiv gemacht werden kann, mehr und mehr gutes und bestes Menschenmaterial an sich.“ Dass in Amerika der Hochschullehrerberuf trotz der geringen Gehälter, des Kündigungsrechtes der vorgesetzten Behörde und des Fehlens eines generellen Pensionsanspruchs beträchtlich steigenden Zulauf erhielt, „sollte namentlich diejenigen zur endlichen Revision ihrer Anschauung nötigen, die noch immer im Amerikaner nur den Dollarmacher sehen wollen.“<sup>18</sup>

---

Zeitschrift für Kulturaustausch 31, 1981, 150–153; Ernst Robert DAENELL, Betrachtungen zum Professorenaustausch, in: Internationale Wochenschrift für Wissenschaft, Kunst und Technik 5, 1910, Sp. 145–154.

<sup>16</sup> Daenell stellte allerdings von vornherein die starke Indifferenz der Deutschamerikaner gegenüber Deutschland in Rechnung. „Aber das Ziel, sie mit vorzugsweiser Hochschätzung der deutschen Kultur- und Geistesleistungen zu erfüllen oder eine solche in ihnen frisch und lebendig zu erhalten, ist die Mühe wert.“ Er wies auf die zahlreichen Bemühungen der Gesellschaften, Klubs und Vereine in Amerika hin, deutsche Gelehrte und Künstler zu Vorträgen zu gewinnen. „Mehr freilich wird die Gewinnung der ehemaligen deutschen Bevölkerungsteile der Union für geistige Ideale auf einem anderen Wege erfolgen, durch das Beispiel der Amerikaner. Nimmt bei diesen die Neigung für Wissenschaft und Kunst zu, so werden auch sie ihren Ehrgeiz darin setzen, sich damit zu beschäftigen.“ (Professorenaustausch [wie Anm. 15], S. 151f.). Dazu auch Ernst DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika, Leipzig 1907, 2. Aufl. 1914, 3. Aufl. (neu bearbeitet und weitergeführt von Adolf Hasenclever) 1923; DERS., Frieden (wie Anm. 14), S. 380f.

<sup>17</sup> Vgl. DAENELL, Professorenaustausch (wie Anm. 15), S. 145–155, DERS., Literatur (wie Anm. 14), S. 339f.

<sup>18</sup> DAENELL, Professorenaustausch (wie Anm. 15), S. 152f.

Nicht nur auf wissenschaftlichem, sondern noch viel mehr auf politischem und wirtschaftlichem Gebiet sah Daenell die USA auf dem Weg zur Weltvormachtsstellung. Mit einem scharfen, völkerpsychologisch geschulten Blick für die großen Entwicklungstrends, der in Deutschland zu seiner Zeit noch selten war, schrieb er schon 1907, dass das amerikanische Volk „als Wirtschaftsmacht den ersten Platz in der Welt zu erringen“ trachte: „Lage und reiche natürliche Hilfsquellen, denen andere Länder im Allgemeinen nichts Gleiches an die Seite zu setzen haben, unterstützen es auf das Wirksamste in diesem Streben, nicht minder eine ihm eigene gewaltige Energie, praktische Phantasie und Spekulation. ... Tief ist die Union in die Weltwirtschaft verflochten. Die Weltherrschaft auf wirtschaftlichem Gebiete glaubt sie in nicht ferner Zeit errungen zu haben. Aber die Hoffnung ist nicht mehr vereinzelt, dass dieser dann auch die politische folgen müsse.“<sup>19</sup>

Die Berechtigung solcher Hoffnungen ergab sich für Daenell aus den in Europa kaum vorstellbaren, auf der Welt überhaupt nur mit Russland vergleichbaren Raumverhältnissen der überaus günstig zwischen zwei Weltmeeren gelegenen Union, deren Bevölkerungszahl noch gewaltig gesteigert werden könne. Für die Gegenwart konstatierte Daenell noch eine dünne Raumbesiedlung: „Sie entbehrt noch jenes gewaltigen Schwergewichts, das einer dicht beieinander siedelnden Bevölkerung innewohnt.“<sup>20</sup> Er wandte sich gegen „die vielen Erzeugnisse aus den Jahren um 1900“ – nach dem Krieg gegen Spanien –, „in denen kritiklose Bewunderung und Besorgnis das Wort führen“. Er warnte aber auch vor „einer Unterschätzung der immerhin enormen Wirtschaftskräfte der Union“.<sup>21</sup>

In Amerikas stürmischem Übergang zum Imperialismus fand Daenell einen weiteren Charakterzug der amerikanischen Nation, „der bei der Durchführung neuer Gedanken in der äußeren und inneren Politik gewöhnlich sich wirksam zeigt: Ist erst einmal eine neue Idee aufgefasst, so gewinnt sie plötzlich begeisterte Zustimmung, man berauscht sich an ihr und sucht sie mit radikaler Rücksichtslosigkeit und Schnelligkeit zu verwirklichen.“<sup>22</sup>

Daenells Bild des „Yankee“ ist trotz aller Bewunderung für dessen Leistungen mit sehr vielen dunklen Farben untermischt. Der demokratische Yankee stamme geistig ab von dem „freundenfeindlichen, unduldsamen,

<sup>19</sup> DAENELL, Vereinigte Staaten (wie Anm. 14), S. 156f.; DERS., Frieden (wie Anm. 14), S. 390f.

<sup>20</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 157f.

<sup>21</sup> DAENELL, Literatur (wie Anm. 14), S. 350; vgl. Heinz GOLLWITZER, Die Gelbe Gefahr, Göttingen 1962, S. 39f. über die „amerikanische Gefahr“.

<sup>22</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten 2. Aufl. (wie Anm. 16), S. 119.



nüchternen Puritanismus“ der Neuenglandstaaten, der „hohen idealen Schwung“ nicht zugelassen und die öffentliche Meinung tyrannisiert habe. Schon im 17. Jahrhundert hätten sich die Züge entwickelt, „die später, je mehr der Yankeegeist Neuenglands die Führung der Bevölkerung Nordamerikas übernahm, auf die Gesamtheit sich übertrugen ... das unablässige Ringen mit einer Natur und in Berufen, die nicht mühelos Gewinne hergaben, [machte] den Yankee zum Sklaven materieller Interessen, verkörperte in ihm jene eigenartige Verbindung von kleinlichem Krämergeist und kühnster Spekulationslust, eine großartige Selbstsucht und zähe, schöpferische Energie“.<sup>23</sup>

Außerdem aber waren für Daenell „Selbstüberhebung“ und „Herrenbewusstsein“ Kennzeichen des amerikanischen Nationalcharakters, hervorgerufen durch eine beispiellose Erfolgsgeschichte seit der Erringung der Unabhängigkeit.<sup>24</sup>

Besonders strich Daenell das amerikanische Selbstbewusstsein heraus, „den propagierten Glauben an eine von Gott dem Volk eingepflanzte Bestimmung, die anderen Völkern aus unwürdiger Unselbständigkeit und Despotismus zu erlösen und mit der bürgerlichen und religiösen Freiheit, der amerikanischen Zivilisation und Verfassung zu beglücken, und die Überzeugung, dass sie bestimmt seien, die Weltmacht schlechthin zu werden, die den Weltfrieden stiftet und der Welt das Gesetz ihres Handelns vorschreibt.“<sup>25</sup>

Diesem Sendungsbewusstsein fehlten nach Daenells Auffassung aber noch wesentliche Legitimationsvoraussetzungen. Amerika müsse endlich „aufräumen mit dem extrem demokratischen Prinzip, die Dinge gehen zu lassen, wohin und wie sie wollen.“ Die neue Weltpolitik der Union verlange ja ohnehin „weit mehr Zentralisation, als den Prinzipien der Demokratie früher wünschenswert erschien und als überhaupt im Sinne derselben liegt.“ Die Tendenz ziele „auf Erhöhung der Bundesmacht, die vom Bürgerkrieg ihren Ausgang nahm, von den Verhältnissen geradezu erzwungen wird. Sie mit der Verfassung und Demokratie in Einklang zu bringen, ist ein wichtiges Problem.“<sup>26</sup> Die Korruption, die seit der Präsidentschaft Andrew Jacksons auf eine lange Tradition in Amerika zurückschauen könne, müsse ebenso verschwinden wie die „sog. Rotation der Ämter beim Wechsel der Präsidenten und besonders der Parteien in der Herrschaft“, die sich zu einem schweren Schaden für die Union entwickelt

<sup>23</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 29.

<sup>24</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 55, 2. A. S. 126.

<sup>25</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten 2. Aufl. (wie Anm. 16), S. 126, vgl. 1. Aufl. S. 164.

<sup>26</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 164.

habe. Die große Rolle, die die Gunst der Masse in Amerika spiele, habe ein durch Schlaueit und Anpassung an die Massenstimmungen und Massenpsychosen geprägtes Berufspolitikertum geschaffen und die selbständigen und hervorragenden Geister aus der politischen Laufbahn herausgedrängt. Krasse Sonderinteressen hätten in Parteien und Trusts das Volk seiner Macht beraubt und die alten demokratischen Ideale verraten. Auch die „kraftvollste leitende Einzelpersönlichkeit voll von hoher Moral und starkem, praktischem Idealismus, wie der Präsident Roosevelt, vermag allein doch nichts Wesentliches zu bessern, solange die sittlich tüchtigen und die feinen Naturen sich angewidert von der Mitarbeit an der Politik fernhalten.“ Und vor allem fehle der Union noch eine „festumrissene, innerlich selbständige Kulturpersönlichkeit“, die „die geistige Welt mit eigenen Werten bereichern könne“.<sup>27</sup>

Imperialismus und Panamerikanismus als die beiden Hauptäußerungen des damaligen amerikanischen Sendungsbewusstseins bedrohten nach Daenells Auffassung den Weltfrieden. Der Imperialismus, „dieses jüngste Prinzip des machtpolitischen Fortschritts der Großmächte der Erde“, mache alle Weltmächte durch das Hinausdrängen über die natürlichen und gesicherten Grenzen angreifbarer und stelle „den Weltfrieden auf Messerschneide“. Im Falle der Vereinigten Staaten hieß das für ihn vor allem Konflikt mit Japan um die Vorherrschaft im Pazifik.<sup>28</sup> Seine „Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika“, die erstmalig 1907 erschien, schloss Daenell mit einer Warnung: „Kein Mensch wird heute mehr dem bis 1898 merkwürdigerweise weitverbreiteten Irrtum anhängen, das Volk der Union für ein vorzugsweise friedliebendes zu halten. Es ist seit dem Beginn seiner Geschichte kriegerisch gewesen und bereit, das Schwert zu ziehen, wo es seine Interessen bedroht oder verletzt sieht, ein ebenso rücksichtsloser wie mächtiger Rival, dessen Selbstbewusstsein durch den glänzenden Aufschwung seiner Stellung während des letzten Jahrzehnts ungeheuer gesteigert ist. Und das Bewusstsein, ein machtvolles Staatswesen zu bilden, dessen festländische Grundlagen nicht zu erschüttern sind, und ein überaus großer Patriotismus verleihen der Haltung des nordamerikanischen Volkes die unwandelbare Zuversicht, dass ihm eine unerreichte GröÙte beschieden sei.“<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 164, vgl. S. 102, 118f., 141, 156, 2. Aufl. S. 126; DERS., Literatur (wie Anm. 14), S. 354; DERS., Frieden (wie Anm. 14), S. 381f., wo auch der Begriff der Plutokratie für die faktische Herrschaft des Großkapitals in der bürgerlichen Demokratie verwendet wird.

<sup>28</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 163f., 2. Aufl. S. 125; Frieden (wie Anm. 14), S. 394ff.

<sup>29</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 165.

Die Unterschätzung des Patriotismus der Amerikaner und ihrer militärischen Fähigkeiten war in Deutschland sehr verbreitet und führte im Ersten Weltkrieg zu schwerwiegenden Fehleinschätzungen.

### c) Panamerikanismus und Lateinamerika

Besonders eingehend hat Daenell sich mit dem *Panamerikanismus* als Mittel der amerikanischen Außenpolitik auseinandergesetzt.<sup>30</sup> Nach seiner Wahrnehmung endete in Lateinamerika um 1900 „das Zeitalter einer materiell unproduktiven, lediglich politisch-militärischen Betätigung der Regierungen und einer auf die oberen Schichten beschränkten geistigen und ästhetischen Bildung“.<sup>31</sup> Seine Staaten erstrebten Wirtschaftsaufbau und als Vorbedingung dazu Vorbereitung moderner Volksbildung. Ohne fremde Hilfe waren diese Aufgaben nicht zu bewältigen. Als Partner kamen die USA nach Daenells Auffassung viel eher infrage als die alten europäischen Kolonialmächte, da sie kolonisatorisch und volkswirtschaftlich die gleichen geographisch bedingten Schwierigkeiten überwunden hatten, die auch in Südamerika eine Lösung verlangten, und ihnen „das soziale Problem einer nach Rassen gemischten Bevölkerung“ und der Integration großer und heterogener Einwanderermassen wohlvertraut war. Allerdings gab es erhebliche Antipathien zwischen Anglo- und Lateinamerikanern, „Rassen- und Nationalitätsinstinkte lassen sich am schwersten überwinden“.<sup>32</sup> Daenells Wahrnehmung der beiden Amerika lässt seine durch die Leipziger Lehrer vermittelten anthropologischen und sozialpsychologischen Anschauungen deutlich erkennen. Die politische, wirtschaftliche und kulturelle Unabhängigkeit Lateinamerikas sah er durch die Panamerika-Politik der Vereinigten Staaten gefährdet, deren Endziel für ihn zweifellos darin bestand, „möglichst den größten und möglichst den alleinigen Einfluss in Lateinamerika südlich vom Rio Grande del Norte zu erringen. Der Erdteil soll ihre Domäne, Tummelplatz ihres Kapitals und Unternehmungsgeistes, Markt ihrer Fabrikate werden.“<sup>33</sup>

<sup>30</sup> Dazu Ernst DAENELL, Strömungen in der Kulturpolitik des lateinischen Amerika, in: Internationale Wochenschrift für Wissenschaft, Kunst und Technik 6, 1911, Sp. 1167–1180, dort Sp. 1167f.; DERS. Nordamerikanische Universitätspolitik in Südamerika, in: Akademische Rundschau (Leipzig) Jg. 1912/13, S. 108–112; DERS.: Das Ringen der Weltmächte um Mittel- und Südamerika (= Meereskunde Heft 146), Berlin 1919; DERS., Frieden (wie Anm. 14), S. 390–394; DERS., Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 120ff.

<sup>31</sup> DAENELL, Universitätspolitik (wie Anm. 30), S. 109.

<sup>32</sup> DAENELL, Universitätspolitik (wie Anm. 30), S. 112; DERS., Kulturpolitik (wie Anm. 30), Sp. 1176; DERS., Südamerika (wie Anm. 30), S. 16.

<sup>33</sup> DAENELL, Universitätspolitik (wie Anm. 30), S. 108; DERS., Südamerika (wie Anm. 30), S. 13, 23. Vor allem durch die Beschäftigung mit dem Panamerikanismus wurde Daenells Interesse auch auf Südamerika gerichtet: „Lateinamerika ist zum wichtigsten Arbeitsfeld im

Daenell war schon vor dem Ersten Weltkrieg einer der wenigen Hochschullehrer, die sich in den politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen jenseits des Atlantiks bestens auskannten und auch ihre möglichen Konsequenzen für Europa und Deutschland einzuschätzen vermochten. In seiner Vorlesungstätigkeit in Kiel und Münster ist er ausführlich darauf eingegangen – damals noch eine Seltenheit an deutschen Universitäten.

#### d) Der Erste Weltkrieg

Daenell hatte ein deutliches Gespür für die durch die imperialistische Weltmachtpolitik der Großmächte gesteigerte Kriegsgefahr, und das schon Jahre vor dem Krieg. Aber eine Mitschuld Deutschlands am Kriegsausbruch stritt er entschieden ab, wie die meisten seiner Fachkollegen in Münster und anderswo.

Bereits am 23.9.1914 äußerte sich Daenell in einer von ihm angeregten öffentlichen Vortragsreihe über den Weltkonflikt zum Thema „Wie es zum Kriege kam“. Er skizzierte die durch die Panslawisten forcierte Eskalation des österreichisch-russischen Konflikts bis hin zum Attentat von Sarajevo durch serbische Terroristen. Deutschland habe der drohenden Vernichtung seines letzten Bundesgenossen keineswegs tatenlos zusehen können. Aber die eigentlichen Anstifter des Krieges waren für Daenell nicht Russland und das mit ihm verbündete Frankreich, deren Politik er als Ausdruck eines selbstbewussten Nationalgefühls sogar eine gewisse Berechtigung zu konzedieren vermochte, sondern die „Profitgier“ und das „Herrenbewusstsein *Englands*, das niemanden neben sich aufkommen lassen und dulden

---

friedlichen wirtschaftlichen Wettbewerb der großen Kulturvölker der Erde geworden.“ (ebd. S. 4). Daenell sah hier – und zwar gerade in der Nachkriegssituation – eine wichtige Aufgabe für deutschen Handel, deutsches Kapital und deutschen Kultureinfluss. „Denn weit mehr als Nordamerika wird Lateinamerika in der Zukunft das Land aussichtsvollster wirtschaftlicher Möglichkeiten für fremden Unternehmungsgeist sein.“ (ebd. S. 35). Die Wiederaufnahme der Beziehungen zwischen Deutschland und Südamerika nach dem Krieg sei zugleich geeignet, die Unabhängigkeit dieses Kontinents zu sichern. „Unter den europäischen Staaten war bisher keiner so brauchbar und vergleichsweise uneigennützig wie Deutschland. Sein wirtschaftliches Emporblühen war ein Segen auch für Lateinamerika, denn es ließ die englische und nordamerikanische Konkurrenz nicht zur drückenden Alleinherrschaft ausarten.“ (ebd. S. 32). Zwar sei Deutschland in Südamerika nicht beliebt, „dank unserer den Romanen so widerwärtigen Arbeitsenergie und ernsten Weltanschauung, die sie nicht besitzen und auch nicht begreifen, die ihnen aber unheimlich ist und die sie daher irgendwie beseitigt sehen möchten, damit sie selbst in dem behaglichen Schlendrian ihrer Tätigkeit und Lebensansicht ungestört verharren können“. (ebd. S. 33). Daenell warf den deutschen Vorkriegsregierungen nicht zu Unrecht vor, dass sie diese Antipathien nie ernstlich und planvoll bekämpft, sondern vielmehr ihre Steigerung durch die Verzerrungen der Entente-Propaganda zugelassen habe; die Deutschen seien recht schlechte Psychologen gewesen, das müsse gründlich anders werden. (ebd. S. 33f.). Vor allem durch eine intensive deutsche Kulturpolitik in Südamerika (ebd. S. 29, 33f., 112, DAENELL, Kulturpolitik [wie Anm. 30] Sp. 1169ff., 1176ff.).

will. Es ist vom Standpunkt des moralischen Empfindens keine Frage, welches von diesen Zielen am niedrigsten zu werten ist ... Der Grund ..., aus dem England in den Krieg eingetreten ist, ist jeder idealen Grundlage gänzlich bar. Es ist lediglich Herrschsucht aus materieller Gewinn-sucht“.<sup>34</sup>

Die Empörung über den Kriegseintritt des „rasseverwandten“ England, mit dem man in Deutschland nicht ernsthaft gerechnet hatte, war in den Kriegsjahren allgemein. Die Engländer galten Daenell als Meister der politischen Verstellung, die ihrer Herrschsucht den Mantel der Uneigennützigkeit umzuhängen verstanden und – in geschickter Uminterpretierung der offenkundigsten geschichtlichen Tatsachen – die Welt glauben machten, sie wollten nur die kleinen Staaten schützen. Sie unterhielten gute Beziehungen zu Deutschland, „solange wir uns beschieden, das Volk der Dichter und Denker zu sein“; aber als Deutschlands weltwirtschaftliche und weltpolitische Interessen immer intensiver wurden, da ging England zur Einkreisungspolitik gegen Deutschland über, um den lästigen Nebenbuhler loszuwerden. „Nimmermehr hätten Frankreich und Russland allein den Krieg mit uns und Österreich herausgefordert, wenn sie nicht Englands und seines japanischen Verbündeten sicher gewesen wären. Von langer Hand ist er systematisch vorbereitet worden, und England ist der Hauptschuldige dieses Weltkriegs.“<sup>35</sup>

Daenell ließ sich mitreißen von der rauschhaften Kriegsbegeisterung des Sommers 1914. „Die unverwüstliche Kriegertüchtigkeit der germanischen Rasse gepaart mit der tiefinnersten Überzeugung von dem moralischen Recht einer guten Sache, das ist das Geheimnis der Unbesiegbarkeit.“<sup>36</sup> Der wirklich kriegsentscheidende Faktor war weder die Qualität der Rasse noch das moralische Recht, sondern das Wirtschaftspotential. In damals weitverbreiteter Verkennung der Lage meinte Daenell noch nach der Marneschlacht: „Allmählich neigt sich der Sieg dem zu, der über die größeren Reserven an Nerven und Menschen verfügt. Und das sind wir.“<sup>37</sup>

Auf diesem Hintergrund engagierte Daenell sich wie die Mehrheit seiner Fachkollegen für das Durchfechten des Krieges bis zum Sieg: „Unser Haus muss für unsere Kinder und Enkel so gefestigt werden, dass sie für dauernd sicher darin wohnen können.“ Dafür seien die Toten gefallen. „Frei werden muss die Bahn jetzt oder nie, auf der wir unsere besondere Mission als Weltvolk liegen sehen: für den Sieg der deutschen Kultur, des

<sup>34</sup> Ernst DAENELL. Wie es zum Kriege kam (Kriegsvorträge der Universität Münster i. W. Heft 2), Münster 1914, S. 10ff.

<sup>35</sup> Ebd. S. 12ff., 17ff.

<sup>36</sup> Ebd. S. 3f., 20f.

<sup>37</sup> Ebd. S. 3.

deutschen Geistes, der deutschen Moral in der Welt – damit es dann in Wahrheit heißen kann: Deutschland, Deutschland über alles!“<sup>38</sup>

Die unerwartete Niederlage zerstörte solche hochgespannten Erwartungen. Der demokratischen Nachkriegsordnung stand Daenell skeptisch gegenüber, auch auf dem Hintergrund seiner amerikanischen Erfahrungen. Die Ausweitung des Stimmrechts auf politisch unmündige Schichten stärkte nach seiner Auffassung nicht die Macht des Volkes, sondern die der Volksführer.<sup>39</sup>

#### e) Die schleswigsche Frage

Unmittelbare Folge der deutschen Niederlage war der Verlust Nordschleswigs, der Daenell noch aus seiner Kieler Zeit und infolge seines dortigen Lehrauftrags für die Geschichte Schleswig-Holsteins ganz besonders berührte.<sup>40</sup> „Schleswig-Holsteins Befreiung von dänischer Herrschaft ist einmal die starke Sehnsucht der ganzen deutschen Demokratie gewesen. Sollte die neue deutsche Demokratie jetzt dafür zu haben sein, deutsche Volksgenossen und Deutschgesinnte in der Nordmark wieder an Dänemark auszuliefern? Würde sie darin einwilligen, so müsste sie sich vor ihren Vorfahren schämen. Sie hätte vom ersten Moment an das Recht verwirkt, einen Hort und Schutz aller Volksgenossen und ihrer Interessen sich zu nennen.“<sup>41</sup>

Das nordschleswigsche Problem hatte Daenell schon lange vor dem Krieg interessiert, offenbar infolge seines landesgeschichtlichen Lehrauftrags in Kiel. Er war zu seiner Zeit einer der besten Kenner dieses verwickelten Problems in Deutschland. In mehreren 1913–1919 erschienenen Broschüren und Artikeln<sup>42</sup> schilderte er die Problemlage seit der Mitte des

<sup>38</sup> Ebd.

<sup>39</sup> Ernst DAENELL, Dänemark (Vortrag 1919), Halle 1919, S. 23; DERS., Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 103.

<sup>40</sup> Größere Arbeiten zur Landesgeschichte Schleswig-Holsteins hat Daenell nicht verfasst, aber einige Aufsätze, die sich bei seinen Hansestudien ergaben, vgl. Ernst DAENELL, Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig (1426–1435), in: ZGesSHG 32, 1903, S. 271–450; DERS., Die staatsrechtliche Stellung Schleswigs zu Dänemark im Zeitalter Waldemar Atterdags, Margarethes und Erichs des Pommern, in: ebd. 33, 1903, S. 329–338; DERS., Die Stellung der Stadt Schleswig im frühmittelalterlichen Handel und Verkehr, in: ebd. 38, 1908, S. 403–414; DERS., Dänemark und die Herzogtümer in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Die Heimat (Kiel), Jg. 1908, S. 92.

<sup>41</sup> Ernst DAENELL, Hat Dänemark einen Anspruch auf Nordschleswig? Münster 1918, S. 32.

<sup>42</sup> Ernst DAENELL, Nordschleswig seit 1864, in: ZGesSHG 43, 1913, S. 372–409; DERS., Die schleswig-holsteinische Frage zwischen den beiden Kriegen 1851–1864, in: Die Heimat (Kiel) Jg. 1914, S. 1ff.; DERS., Dänemark Anspruch (wie Anm. 41); DERS., Dänemark (wie Anm. 39).

19. Jahrhunderts und die Organisation des Volkstumskampfes durch die Dänen nach 1864 und die Mobilisierung der öffentlichen Meinung Dänemarks für die Interessen der Dänen im nunmehr preußischen Nordschleswig<sup>43</sup>

Daenell achtete die Dänen als ein „kleines, begabtes, hochkultiviertes Volk“, das sich entschlossen und mutig aus der Katastrophe von 1864 herausgearbeitet habe und dessen einziges Ziel die Rückgewinnung Nordschleswigs sei – danach werde es sich noch intensiver „der Entwicklung seiner inneren Verhältnisse“ zuwenden und „den Weg gehen, ein demokratisches Musterländchen zu werden“ und der „Weltkultur einen echt dänischen Einschlag zu geben“.<sup>44</sup> Daenell lobte auch Dänemarks aufrichtig neutrale Politik während des Weltkriegs.<sup>45</sup> Erst im Herbst 1918, nachdem auch Deutschland das von Präsident Wilson proklamierte Selbstbestimmungsrecht der Völker anerkannt hatte, sei Kopenhagen auf Initiative der nordschleswigschen Dänen in Paris wegen Nordschleswig aktiv geworden. Aber allen dänischen Ansprüchen gegenüber vertrat Daenell unter Berufung auf die Reichstagswahlergebnisse die Auffassung, dass eine Trennung, eine Ausscheidung rein dänischer Bezirke unmöglich sei, vielmehr eine nationalpolitische Vergewaltigung einer sehr starken Minorität bedeuten würde, ganz abgesehen von den wirtschaftlichen Interessen der Bevölkerung. „Das Deutschtum ist in dauerndem langsamen Anwachsen bis hinaus zur Nordgrenze des Landes. Es durchsetzt immer mehr und immer unlösbarer das Dänentum Nordschleswigs. Eine Abtrennung Nordschleswigs oder auch nur von Teilen davon würde immer und überall Deutsche mittreffen, noch wesentlich mehr aber das große bodenständige Bevölkerungselement, von dem das Deutschtum im Norden wachsenden Zuzug erhalten hat. Das sind die sog. Heimdeutschen, Leute von jütischer Mundart, aber deutscher Gesinnung.“<sup>46</sup>

Die deutsch-dänische Grenzziehung erfolgte gemäß Versailler-Vertrag nicht in dem von Daenell angestrebten Sinne, sondern führte nach Volksabstimmungen zur Abtrennung Nordschleswigs. Langfristig wichtiger als die Grenzziehung wurden die Regelungen der Minderheitenrechte nach dem Zweiten Weltkrieg, die heute europaweit als vorbildlich gelten.

---

<sup>43</sup> DAENELL, Nordschleswig seit 1864 (wie Anm. 42), S. 377ff., 395ff., 405f.; DERS.; Dänemark Anspruch (wie Anm. 41), S. 23; DERS., Dänemark (wie Anm. 39), S. 5ff. Vgl. die Rezensionen in: HZ 104, 1910, S. 164f.; Historische Vierteljahrschrift 15, 1912, S. 589f.

<sup>44</sup> DAENELL, Dänemark (wie Anm. 39), S. 9, 24, 37ff.; DERS., Nordschleswig seit 1864 (wie Anm. 42), S. 394.

<sup>45</sup> DAENELL, Dänemark (wie Anm. 39), S. 24ff.

<sup>46</sup> DAENELL, Dänemark Anspruch (wie Anm. 41), S. 25ff.; DERS., Dänemark (wie Anm. 39), S. 36f.

Wie man sieht, fiel Daenells Laufbahn als Historiker in die Übergangsphase, als das saturierte Deutschland Bismarckscher Prägung sich unter Wilhelm II. trotz seiner gefährdeten Mittellage in Europa zu einer Großmacht mit globalen Ansprüchen wandelte. Daenell hat dies, von seinen Arbeiten zur „Blütezeit der deutschen Hanse“ inspiriert, durchaus mitgetragen und versucht, die historischen Voraussetzungen für Deutschlands neues Auftreten in den überseeischen Kontinenten zu klären. Er stieß dabei zunächst auf die „Vereinigten Staaten“, die gleichzeitig mit Deutschland zu einer Weltwirtschaftsmacht aufstiegen, von ihm aber sogleich als globale Konkurrenten begriffen wurden. Die Explosion der imperialistischen Mächtekonflikte im Ersten Weltkrieg hat Daenell bis zu einem gewissen Grade vorausgesehen, aber er hat die deutschen Chancen im Kriege, verleitet durch seine rassebiologischen und kulturanthropologischen Grundannahmen, vollkommen falsch eingeschätzt. Die Grenzen dieser Grundannahmen zeigten sich vor allem in der unerwartet deutschlandfeindlichen Politik zweier „rasseverwandter“ Völker, der Engländer und der Dänen während bzw. nach dem Weltkrieg.

### 3. Historische Forschung und Darstellung

Auf diesem zeitgeschichtlichen Hintergrund galt Daenells geschichtswissenschaftliche Arbeit vor allem drei Arbeitsfeldern, der Hanseforschung, der Geschichte der Vereinigten Staaten und dem Kolonialreich der Spanier in Amerika.

#### a) „Die Blütezeit der deutschen Hanse“

Daenells Forschungen zur Hanse gipfelten in seinem 1905/06 erschienenen Werk „Die Blütezeit der deutschen Hanse“. Dieses Werk begründet bis heute seinen Rang als Historiker.

Zur Hansegeschichte<sup>47</sup> kam Daenell durch seine geographische und soziale Herkunft sowie vor allem durch Dietrich Schäfer (1845–1929), einen der herausragenden Hanseforscher der Zeit, an den er sich um Beratung gewandt hatte. Die Hanse erfreute sich in der Zeit um 1900 unter dem Eindruck der deutschen Wirtschafts- und Seentfaltung eines erhöhten Interesses, man erinnerte sich voller Stolz einer ruhmreichen deutschen Vergangenheit zur See. Schäfer zog sogar mit manchen anderen aus Ge-

<sup>47</sup> Zum Folgenden vgl. Ernst DAENELL, *Geschichte der deutschen Hanse in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts*, Leipzig 1897, S. VI f.; DERS. Rezension (wie Anm. 13), S. 129–131; SCHÄFER, *Mein Leben* (wie Anm. 13), passim; SRBIK, *Geschichte* (wie Anm. 2), S. 207.



schichte und Schicksal der Hanse weitreichende Schlüsse für die staatliche und maritime Zukunft Deutschlands.

Die Hanseforschung befand sich Ende des 19. Jahrhunderts in stärkster Bewegung.<sup>48</sup> Seit 1870 wurden im „Hansischen Urkundenbuch“, in den „Hanserezessen“ und den „Hansischen Geschichtsquellen“ die grundlegenden Dokumente und Darstellungen veröffentlicht, wodurch die vorhandenen Bearbeitungen (Sartorius, Lappenberg, Barthold, Lindner) veralteten. Die Veröffentlichung der ausländischen, west-, nord- und osteuropäischen, der territorialen und der städtischen Urkundenbücher hinkte aber hinter der Publikation der hansischen Geschichtsquellen weit zurück, sie war nur punktuell bis ins 15. Jahrhundert vorgestoßen. Wurde das ausländische Material großenteils auch – soweit es direkt die Hanse betraf – mit in die hansischen Publikationen aufgenommen, so war die Quellenlage bezüglich der inneren Zustände in den einzelnen Hansestädten, der Entwicklung der Territorialstaaten und der Rolle der Hansestädte in ihnen noch weitgehend unerschlossen. Andererseits wuchs das in schneller Folge veröffentlichte hansische Quellenmaterial bald zu solchem Umfang und zu solcher Vielseitigkeit, dass die historiographische Auswertung nicht mitkam. Alle diese Umstände hatten zur Folge, dass trotz fleißiger Arbeit an einzelnen Punkten die Hansegeschichte des 15. Jahrhunderts um 1900 auf weite Strecken noch unbearbeitet war.

Daenells Dissertations- und Habilitationsschrift (1894 bzw. 1897) befassten sich noch ausschließlich mit der hansischen Geschichte in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, für die wenigstens das hansische Quellenmaterial schon weitgehend vorlag. Daenells Dissertation hatte zum Thema „*Die Kölner Konföderation vom Jahre 1367 und die schonischen Pfandschaften*“. Bei der Kölner Konföderation handelte es sich um den Zusammenschluss der Hansestädte zum Krieg gegen Dänemark. Im Stralsunder Frieden von 1370 musste der Dänenkönig Waldemar Atterdag auf 15 Jahre den Hansestädten Verwaltung und Nutznießung der schonischen Sundschlösser überlassen, die vor allem wegen der Zolleinnahmen aus dem Sundverkehr äußerst wertvoll waren. Daenell konnte sich hier auch auf einige deutsche und dänische Darstellungen stützen, die das Thema in größeren Zusammenhängen und unter anderen Gesichtspunkten behandelten.<sup>49</sup> Daenell ging es vor allem um die Frage nach dem Fortbe-

---

<sup>48</sup> Vgl. DAENELL, Hanse (wie Anm. 47), S. V; Rainer POSTEL, Treuhänder und Erben: Das Nachleben der Hanse, in: Jörgen BRACKER, Volker HENN, Rainer POSTEL (Hg.), Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, 2. Aufl. Lübeck 1998 (4. Aufl. 2006), S. 879–898, dort S. 892f.

<sup>49</sup> Vor allem Dietrich SCHÄFER, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark, Jena 1879.

stehen der Kölner Konföderation, die erhebliche Bedeutung für die Konstituierung der Hanse als Städtebündnis hatte. Seine Ergebnisse wurden von der Kritik nicht vorbehaltlos akzeptiert, aber von allen Rezensenten doch als vortreffliche Leistung solider Detailforschung anerkannt.<sup>50</sup>

Die Historische Gesellschaft des Künstlervereins in Bremen schrieb zu Pfingsten 1896 als Preisaufgabe eine Darstellung der Hansegeschichte vom Stralsunder bis zum Utrechter Frieden (1370–1474) aus, die zeitlich an Dietrich Schäfers Werk über „Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark“ (Jena 1879) unmittelbar anschließen sollte. Auf dem Hintergrund der gleichzeitigen Entwicklung Deutschlands zur See wurde das Bedürfnis nach einer solchen Darstellung der hansischen Blütezeit auf der Grundlage des neu publizierten Quellenmaterials und als Synthese der bisherigen disparaten Einzelforschungen damals in breiten Kreisen lebhaft empfunden.<sup>51</sup> Daenell widmete sich dieser Aufgabe nun zehn Jahre mit ganzer Kraft.

Zunächst behandelte er in seiner Habilitationsschrift über „Die Geschichte der deutschen Hanse in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts“ den ersten Abschnitt des in dem Preisausschreiben abgesteckten Zeitraums, was im Wesentlichen auf eine Erweiterung im unmittelbaren Anschluss an seine Doktorarbeit hinauslief. Den Endpunkt der Darstellung um 1400 rechtfertigte er mit dem Stand der hansischen Quellenpublikationen, aber auch durch innere Gründe, mit denen sich jedoch nicht alle Kritiker einverstanden erklärten.<sup>52</sup> Als Ausgangspunkt der Darstellung wählte Daenell die Entstehung der Hanse, d. h. der „Verbindung aller mehr oder minder gleichartig am west-, nord- und osteuropäischen Handel, an der Behauptung aller zu seiner Erleichterung erworbenen Privilegien, an der Aufrechterhaltung der heimischen Zustände interessierten deutsch bevölkerten Städte der Nord- und Ostseezone.“ Diese Verbindung war nach Daenells Ansicht unter dem äußeren Druck der Territorialherren und der ausländischen Staaten sowie dem inneren Druck der revolutionären, Teilnahme am Stadtregiment fordernden, Masse des Volkes seit den fünfziger Jahren des 14. Jahrhunderts zustande gekommen. Sie war dadurch gekennzeichnet, dass die Städte die politische Vertretung ihrer kaufmännischen Niederlassungen im Ausland selbst übernahmen und in den Hauptländern ihres weit

---

<sup>50</sup> Karl KUNZE in: HGBll. 22, 1894, S. 153–159; GIRGENSON in: Mitteilungen aus der historischen Literatur 22, 1894, S. 422–425; vgl. Ernst BAASCH in: Historische Vierteljahrschrift 11, 1898, S. 445; Walter STEIN in: Göttingische Gelehrte Anzeigen 169, 1907, S. 337–387, dort S. 368; SPANNAGEL (wie Anm. 1), S. 3.

<sup>51</sup> Vgl. DAENELL, Hanse (wie Anm. 47), Vorwort S. V; Siegfried RIETSCHEL, Besprechung in: VSWG 6, 1908, S. 296–302; Friedrich KRÜNER in: Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte 11, 1898, S. 227f.

<sup>52</sup> Vgl. BAASCH (wie Anm. 50), S. 446.

ausgedehnten Verkehrsgebietes die dann Jahrhunderte gültig bleibenden, den Handel aller Konkurrenten ausschließenden Privilegien erwarben.<sup>53</sup>

Ernst *Baasch*, der Altmeister hansischer und hanseatischer Geschichtsforschung, bestätigte Daenell, dass er „die Klippen, an der eine solche Darstellung scheitern könnte, glücklich vermieden“ habe; „unnütze Breite und Versenken ins Detail, wozu das umfängliche Material leicht verführen konnte, kann man dem Buche nicht vorwerfen; es sind stets die allgemeinen Gesichtspunkte, soweit möglich, hervorgehoben, während andererseits weitschauenden Kombinationen – dem Steckenpferde der Wirtschaftshistoriker neuester Observanz – vorsichtig aus dem Wege gegangen ist.“<sup>54</sup>

Diese positiven Äußerungen über Daenells Fähigkeiten, in engerem Rahmen Vortreffliches zu leisten, weichen von der Bewertung seines Hauptwerks zur Hansegeschichte, das 1905/6 nach mehreren kleineren Vorarbeiten erschien,<sup>55</sup> merklich ab. Die „*Blütezeit der deutschen Hanse*“ war Daenells Bearbeitung der erwähnten Preisaufgabe der historischen Geschichte des bremischen Künstlervereins. Er hatte keine Konkurrenten. Die Preisrichter, unbestrittene Fachleute in der hansischen und hanseatischen Geschichtsforschung,<sup>56</sup> erkannten ihm den Preis zu, obwohl bei Ablauf der Frist (Pfingsten 1901) etwa erst ein Drittel des Gesamtwerkes fertig war. Der verzögerte Abschluss kam dem Werk insofern zugute, als es sich für die weitere Bearbeitung auf die in schneller Folge erschienenen neuen Bände des „Hansischen Urkundenbuches“ stützen konnte. Dass

<sup>53</sup> DAENELL, *Hanse* (wie Anm. 47), S. Vf., 188ff.; DERS., *Die Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des 14. bis zum letzten Viertel des 15. Jahrhunderts*, 2 Bde. Berlin 1905/6 (Nachdruck 1973), dort 1. Bd. S. 201. Vgl. STEIN (wie Anm. 50), S. 341f., 352 und 357 die Kritik an Daenells Hansebegriff.

<sup>54</sup> BAASCH (wie Anm. 50), S. 445f.; Friedrich KRÜNER (wie Anm. 51) lobte, es sei Daenell „in hervorragendem Maße gelungen, die nach allen Richtungen auseinanderführenden Fäden der hansischen Geschichte in der Hand zu behalten, um stets wieder auf den Ausgangspunkt, die Tendenz der allgemeinen hansischen Politik dem Auslande gegenüber, zurückzuführen, sowie neben dem extensiven Wachstum des Bundes die innere Umbildung der Einzelverfassungen und das wechselnde Verhältnis der einzelnen Gruppen zu einander im Auge zu behalten“ (S. 228). Vgl. auch Spannagel (wie Anm. 1), S. 3.

<sup>55</sup> Ernst DAENELL, *Die Hanse und Polen in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts*, in: *Zeitschrift für Deutsche Geschichtswissenschaft N.F.* 2, 1897/8, S. 317–341; DERS., *Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts* (Vortrag auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins zu Emden 1902), in: *HGbl.* 30, 1902, S. 3–47; DERS., *Hansestädte und Krieg um Schleswig* (wie Anm. 40); DERS., *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert* (Vortrag auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins zu Magdeburg 1903), in: *HGbl.* 31, 1903, S. 3–41; DERS., *Zur hansischen Schifffahrt im Mittelalter* (Vortrag auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins zu Kiel 1904), in: *Zu Friedrich Ratzels Gedächtnis*, Leipzig 1904, S. 25–38.

<sup>56</sup> Die Preisrichter waren der Bremer Staatsarchivar Dr. von Bippen, der Rostocker Stadtarchivar Dr. Koppmann und die Professoren Dünzelmann aus Bremen, Frensdorff aus Göttingen und Freiherr von der Ropp aus Marburg.

Daenell angesichts der Fülle der inzwischen schon gedruckten Quellen nicht auf ungedrucktes Archivmaterial zurückgriff, wurde von allen Rezensenten gebilligt.<sup>57</sup>

Daenell gliederte den Stoff in drei Bücher: 1. Die Hanse von der Erwerbung der großen Auslandsprivilegien bis zum ersten allgemeinen Statut (ca. 1356–1418) 2. Die Hanse im Kampf um die Handelsherrschaft auf den nördlichen Meeren (1418–1474) 3. Die Hanse, ihre Organisation, Schifffahrtspolitik und Handelssystem, ihre Stellung in Deutschland. Zäsur zwischen dem ersten und zweiten Buch war der Hansetag von 1418, der die Bilanz der in den vorangegangenen Jahrzehnten errungenen Erfolge zog und damit eine Phase einleitete, die vorwiegend durch die Verteidigung der privilegierten Stellung der Hanse im west-, nord- und osteuropäischen Handel gegen die dänische, skandinavische, osteuropäische, englische und vor allem holländische Konkurrenz geprägt war.<sup>58</sup> Während das erste und zweite Buch mehr die äußere Geschichte der Hanse in dem angegebenen Zeitraum behandelte, ging das dritte vorwiegend auf ihre innere Entwicklung ein.

Siegfried Rietschel (1871–1912), der sich als Rechtshistoriker insbesondere mit der Entwicklung von Stadtverfassung und städtischem Wirtschaftsrecht auseinandergesetzt hatte, wies in seiner Besprechung ausdrücklich auf die besonderen Schwierigkeiten hin, die eine Darstellung der äußeren Geschichte der Hanse biete. Infolge der republikanischen anonymen Verfassung ihrer Mitglieder und infolge des für mittelalterliche Verhältnisse riesigen Interessenraumes der Hanse fehle ihrer Geschichte ein eigentlicher Mittelpunkt. Daenell habe daher recht getan, nicht die chronologische, dauernden Szenenwechsel bedingende Darstellungsweise anzuwenden, sondern innerhalb der beiden Hauptperioden die Beziehungen der Hanse zu den einzelnen Mächten gesondert zu behandeln. Dadurch erhalte man erst ein klares Bild von der Kontinuität hansischer Politik den einzelnen Mächten gegenüber, die nicht bloß durch Augenblickskonstellationen, sondern weitschauend immer durch dieselben erfolgversprechenden Gesichtspunkte bestimmt worden sei. Gerade die Beziehungen der Hanse zu ihrem gefährlichsten Konkurrenten, Holland, erhielten so erst die rechte Beleuchtung: „Man kann es verstehen, wenn bisher diese Beziehungen nicht ihre volle Würdigung gefunden haben. Neben den großen Haupt- und Staatsaktionen der nordischen Politik treten bei einer synchronistischen Geschichtsdarstellung die kleinen Handelsfehden mit den Niederländern entschieden in den Hintergrund. Erst wenn

<sup>57</sup> Vgl. DAENELL, *Blütezeit* (wie Anm. 53) I, S. Vf.; RIETSCHEL (wie Anm. 51), S. 296f.; STEIN (wie Anm. 50), S. 398.

<sup>58</sup> DAENELL, *Blütezeit* (wie Anm. 53) I, S. 202; II 284f.

man sie, wie Daenell, als Ganzes würdigt, sieht man die entscheidende Bedeutung, die dieser meist unblutige Kleinkrieg für die Zukunft der Hanse gehabt hat.“<sup>59</sup>

Rietschel wandte sich mit diesen Äußerungen vor allem gegen den renommierten Hansehistoriker Walter Stein, der Daenells Werk einer eingehenden Kritik in den „Göttingischen Gelehrten Anzeigen“ unterzogen hatte. Stein hielt die systematische Gliederung für verfehlt, weil sie die historischen Zusammenhänge zerreiße, nur die auf ein einziges Land gerichtete Seite der hansischen Politik, aber nicht die Gesamtpolitik der Hanse hervortreten lasse, auf die es vorzugsweise ankomme.

Nach Stein war die Geschichte der auswärtigen hansischen Politik „zunächst in ihrer Gesamtheit in einige größere chronologische Abschnitte einzuteilen, die den Leser stets die Lage und die Entwicklung des Ganzen gegenwärtig hielten, und innerhalb dieser Abschnitte waren die einzelnen Seiten der Verkehrs- und sonstigen Beziehungen der Hanse in ihrer Entwicklung vorzuführen unter steter Beziehung und Rücksicht auf das Ganze“. Daenells Darstellung aber lasse „die in erster Linie interessierende Hauptfrage nach der hansischen Handelspolitik – und Hanse bezeichnet eben immer die Gesamtheit – im Wesentlichen unbeantwortet“.<sup>60</sup>

Auch Rietschel leugnete nicht, dass Daenell Zusammengehöriges gelegentlich auf verschiedene Kapitel verteilt habe und dass es tatsächlich dem Leser oft recht schwer werde, „sich für jeden Einzelmoment der hansischen Geschichte die Gesamtlage zu vergegenwärtigen und von ihr ausgehend die jeweilige hansische Augenblickspolitik zu verstehen“.<sup>61</sup>

Auch das von den meisten anderen Rezensenten sehr gelobte dritte Buch über die innere Entwicklung der Hanse stieß bei Stein auf Kritik: Dieses Buch laufe Gefahr, „als Behältnis für alle möglichen Dinge, darunter auch Kleinigkeiten, zu dienen, die sonst keine Unterkunft finden können“. Stein erkannte ausdrücklich die Notwendigkeit an, Organisation, Schifffahrtspolitik und Handelssystem der Hanse gesondert darzustellen. Die Abschnitte über die Stellung der Hanse innerhalb des Reichsverbundes und der Territorien wies er den Büchern über die äußeren Verhältnisse

<sup>59</sup> RIETSCHEL (wie Anm. 51), S. 297f.

<sup>60</sup> STEIN (wie Anm. 50), S. 344, vgl. S. 365.

<sup>61</sup> RIETSCHEL (wie Anm. 51), S. 297f.; STEIN (wie Anm. 50), S. 343. Stein führte in seiner Rezension dann zahlreiche Bedenken gegen die Behandlung einzelner Punkte der auswärtigen Handelspolitik der Hanse bei Daenell an (ebd. S. 366ff.). Aber auch andere Rezensenten sahen sich „bisweilen doch zu anderen Eindrücken geführt als der Verfasser“ (K. HELDTMANN in: *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik* III. Folge 35. 1908, S. 125–127; vgl. Otto MELTZING in: *HZ* 100, 1908, S. 378–381). Weitere Besprechungen: K. von KAUFFUNGEN in: *Mühlhäuser Geschichtsblätter* 6, 1905/6, S. 156f.; tz in: *Nation. Wochenschrift für Politik, Volkswirtschaft und Literatur* 24, 1906, S. 16; N. N. in: *Literarisches Zentralblatt* 58, 1907, Sp. 630f.

der Hanse zu. Als Hauptfehler der ganzen Disposition bemängelte Stein, was die Lektüre des Daenellschen Werkes bestätigt, dass das dritte Buch vielfach die Grundlage für das Verständnis des ersten und zweiten bilde: „Nachdem über 750 Seiten lang von der äußeren Politik der Hanse die Rede gewesen, weiß der Leser immer noch kaum, was die Hanse war, und das zu wissen ist nun einmal für das Verständnis der hansischen Geschichte unerlässlich, da es sich hier nicht um ein Land oder einen Staat oder ein Volk handelt, das jeder, wenn auch nur in den Namen historischer Persönlichkeiten, kennt und worüber jeder Gebildete ein gewisses Maß von sicheren Kenntnissen von vornherein mitbringt.“<sup>62</sup>

Stein kritisierte an den Ausführungen Daenells über die Beziehungen der Hanse zum Reich, dass hier gar nicht auf die Hauptfragen eingegangen werde, wie etwa, „welche Stellung die Hanse innerhalb des Reichsverbandes eingenommen hat hinsichtlich des Zusammenhanges ihrer Interessen mit denen des Reiches, die Frage, ob das Reich die Hanse, in ihren eigentlichen Zielen, der Pflege des Handelsverkehrs mit dem Auslande, und umgekehrt die Hanse das Reich gefördert hat ... Schließen Reich und Hanse einander aus oder ergänzen sie sich?“

In Daenells Abschnitt über „Die Hanse und die Fürsten“ vermisste Stein „eine klare Darlegung der Ursachen, die auf beiden Seiten die Streitigkeiten hervorriefen, sie lebendig erhielten und immer von neuem anfachten“.<sup>63</sup> Rietschel war hier anderer Meinung. Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei den Beziehungen zwischen der Hanse und den Fürsten „weniger um eine Politik der Hanse selbst als der einzelnen zu ihr gehörigen Städte“ handelte, „deren Interessen sich auf sehr verschiedene Gebiete konzentrierten“, hielt er es für durchaus zulässig, „dass der Verfasser sich über diese Dinge relativ kurz fasst, und dass man aus seinen Ausführungen über das Verhältnis der deutschen Hanse zu den deutschen Fürsten kein wirklich abgeschlossenes einheitliches Bild erhält“.<sup>64</sup>

Stein stimmte mit den anderen Rezensenten überein, dass die Kapitel über die Organisation der Hanse, ihre Schifffahrtspolitik und ihr Handelssystem die wertvollsten Teile des Werkes bildeten.<sup>65</sup> Hier kam es nämlich vor allem auf die Sammlung von Einzelnachrichten an. Was die Organisation der Hanse anging, meinte Stein allerdings kritisch, das fleißige Sammeln verstreuter Nachrichten habe Daenell verleitet, ganz ungleichwertige Dinge in die Darstellung aufzunehmen. Es fehlten ihm demge-

<sup>62</sup> STEIN (wie Anm. 50), S. 342.

<sup>63</sup> Ebd. S. 354f.

<sup>64</sup> RIETSCHEL (wie Anm. 51), S. 300.

<sup>65</sup> STEIN (wie Anm. 50), S. 357; RIETSCHEL (wie Anm. 51), S. 300; MELTZING (wie Anm. 61), S. 378.

genüber die entscheidenden Fragestellungen nach dem Bestand der Hanse zur Zeit des Zusammenschlusses und später sowie die nach dem Unterschied zwischen einer Hanse- und einer Nichthansestadt.<sup>66</sup> Auch bezeichne Daenell die Hanse immerfort als einen Bund, „was sie nicht war im geläufigen Sinne des Wortes und was geeignet ist, von vornherein die irrige Vorstellung von einer auf vertragsrechtliche Grundlage beruhenden Vereinigung hervorzurufen“.<sup>67</sup> Auch Rietschel war der Auffassung, Daenell habe das Wesen der Hanse, die wohl das Eigenartigste unter den deutschen Genossenschaftsbildungen darstelle, nicht vollkommen erfasst, „wenn er sich bemüht, ihre Organisation, ihre Versammlungen, ihre Kompetenzen in fest umschriebenen Begriffen zu fassen, und dass ihm auch nicht die starken Wandlungen in der Auffassung des Bundes völlig klar geworden sind.“<sup>68</sup>

Umso mehr aber erkannte Rietschel Daenells wirtschaftsgeschichtliches Kapitel über Schifffahrtspolitik und Handelssystem der Hanse an. „Was wir hier erhalten, ist der erste größere Versuch, die Schifffahrts- und Handelspolitik der Hanse während ihrer Blütezeit als Ganzes darzustellen. Zum ersten Mal wird aus den verschiedenartigen Einzelarbeiten, die diese oder jene Seite des Gegenstandes berührten, ein Gesamtfazit gezogen, zugleich aber auch darüber hinaus manche Frage angeschnitten, für die es bisher überhaupt an Bearbeitung fehlte.“<sup>69</sup>

Allerdings sah Rietschel sich veranlasst zu monieren, dass Daenell – so oft er auch von Handelsprivilegien rede – an keiner Stelle die verschiedenen Handelsprivilegien einmal im Zusammenhang darstelle und analysiere. Viel zu dürftig seien auch die Bemerkungen über Münz- und Zollpolitik der Hanse und der Staaten ihres Handelsgebiets sowie über Großhändler und Kleinhändler. Rietschels Fazit: „Im Ganzen hat man bei dieser wie bei mancher anderen Frage den Eindruck, dass dem Verfasser die rein wirtschaftlichen Gegenstände besser liegen, als die, welche mehr auf das rechts- und verfassungsgeschichtliche Gebiet hinübereagten.“<sup>70</sup>

---

<sup>66</sup> STEIN (wie Anm. 50), S. 357f. Stein selbst hatte in seiner Breslauer Habilitationsschrift von 1900 über „Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts“, Giessen 1900, nach Daenells Urteil „eine umfassende Untersuchung und Feststellung des Begriffs Hanse“ gegeben (Historische Vierteljahrschrift 6, 1903, S. 115–119).

<sup>67</sup> STEIN (wie Anm. 50), S. 360.

<sup>68</sup> RIETSCHEL (wie Anm. 51), S. 301f. „Bei allen diesen Partien möchte man wünschen, dass der Verfasser gründlich Gierkes Genossenschaftsrecht studiert hätte, nicht um daraus fertige Resultate zu entlehnen, sondern um zu erkennen, welche Probleme hier in Frage kommen“ (ebd.). Vgl. Otto Gerhard OEXLE, Otto von Gierkes ‚Rechtsgeschichte der deutschen Genossenschaft‘. Ein Versuch wissenschaftsgeschichtlicher Rekapitulation, in: HAMMERSTEIN (Hg.), Geschichtswissenschaft (wie Anm. 2), S. 193–217.

<sup>69</sup> RIETSCHEL (wie Anm. 51), S. 300.

<sup>70</sup> Ebd. S. 301.

Was die *Gesamtbeurteilung von Daenells Leistung* angeht, so betonten sowohl Rietschel wie Stein, dass ein Werk über ein so eigenartiges, bedeutendes und vielschichtiges Phänomen wie die Hanse der Kritik leicht Gelegenheit zu Einwendungen und Berichtigungen biete, da ja der Verfasser einer solchen großangelegten Gesamtdarstellung sich nicht wie der Verfasser einer Monographie auf die von ihm vollkommen beherrschten Gegenstände beschränken könne, sondern auch alle anderen Fragen des Themas berühren müsse.<sup>71</sup> Der Schluss, den beide Rezensenten aus dieser Tatsache zogen, war aber doch recht verschieden. Stein blieb dabei, „dass nicht wenige Teile des Werkes zu rasch gearbeitet“ seien.<sup>72</sup> „Der Verfasser lässt sich allzu oft verleiten – und das ist zum Teil eine Folge des Mangels an selbständiger und eindringender Forschung –, Urteile vorzutragen und schnellfertige Meinungen zu äußern ... Das Werk würde an Brauchbarkeit wesentlich gewonnen haben, wenn der Verfasser sich strenger beschränkt hätte auf eine rein sachliche Darstellung der Ereignisse, denn im Hinblick auf Urteil und Auffassung kann es vielfach nicht als zuverlässiger Führer gelten, oder wenn er, statt der Erwähnung zahlreicher Einzelheiten, in kürzerer Form die Resultate selbständiger und gründlicher Untersuchung mitgeteilt hätte.“

Wissenschaftlich wertvolle Aufschlüsse biete Daenell kaum. Stein war lediglich bereit, Daenells „Eifer und Fleiß“ bei dieser groß angelegten Synthese anzuerkennen.<sup>73</sup>

Rietschel meinte dagegen, es sei ungerecht, über den unbezweifelbaren Schwächen des Werkes, die meist weniger den inneren Gehalt des Buches als die Form betreffen, seine großen Vorzüge zu verkennen. „Nicht bloß ernstes Streben und Fleiß treten in ihm zutage, sondern auch hervorragendes Wissen und achtungswertes Können. Nicht mit dem hypothetischen Werke, das ein mit allen Fachkenntnissen und mit einer glänzenden Darstellungsgabe ausgerüsteter Mann ersten Ranges vielleicht schreiben könnte, wollen wir sein Buch vergleichen, sondern mit dem, was bisher vorhanden war. Und demgegenüber bedeutet das Werk einen gewaltigen Fortschritt.“<sup>74</sup>

Im Ganzen hat sich in der Forschung das Urteil Rietschels durchgesetzt. Und in der Tat: Daenells Syntheseleistung ist auf dem Hintergrund der die damalige deutsche Geschichtswissenschaft beherrschenden quellenkriti-

<sup>71</sup> Ebd. S. 302; STEIN (wie Anm. 50), S. 385ff.

<sup>72</sup> STEIN (wie Anm. 50), S. 386.

<sup>73</sup> Ebd. S. 387, vgl. S. 337, 354, 357, 367, 375.

<sup>74</sup> RIETSCHEL (wie Anm. 51), S. 302, vgl. S. 299. K. HELDTMANN (wie Anm. 61, S. 125) meinte, dass Daenells Werk „unmittelbar neben Heyds ‚Geschichte des Levantehandels‘ und Aloys Schultes ‚Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien‘“ gehöre.



schen Detailforschung durchaus eindrucksvoll. Dietrich Schäfer bezeichnete Daenells Hauptwerk noch 1922 als „die führende Darstellung für diese Zeit“. Bis heute wird Daenells Name im Kreise der Hanse-, Wirtschafts- und Seehistoriker mit Achtung genannt.<sup>75</sup>

### b) Die Geschichte der Vereinigten Staaten

Von Daenells Motiven bei seiner Hinwendung zur *Geschichte der Vereinigten Staaten* ist bereits die Rede gewesen. Daenell empfand vor allem den Mangel an einheitlich und übersichtlich konzipierten Darstellungen zu diesem Thema. Den zahlreich vorliegenden Detailstudien – vor allem amerikanischer Forscher – fehlte seiner Auffassung nach die knappe Konzentration auf das Wesentliche des historischen Verlaufs. In Deutschland gab es damals noch kein Forschungsinstitut für Amerikanistik, die wissenschaftlichen Bibliotheken vernachlässigten die einschlägige Literatur. Auf diesem Hintergrund schrieb Daenell zunächst einen *kurzen Überblick* über die Geschichte der Vereinigten Staaten und eine Orientierungshilfe durch die Literatur über die Vereinigten Staaten.<sup>76</sup> Danach wollte er eine *umfassende Geschichte* der Union in Angriff nehmen. Das Thema lag ihm schon deshalb nahe, weil damals in der amerikanischen Geschichte die politischen Faktoren eine viel geringere Rolle spielten als die wirtschaftlichen, die Geschichte der Vereinigten Staaten also – wie die Geschichte der Hanse, mit der er sich vorher beschäftigt hatte – in erster Linie Wirtschaftsgeschichte war.

Der 1907 erstmalig veröffentlichte Überblick Daenells über die Geschichte der USA erschien in einer populärwissenschaftlichen Reihe. Vorlesungen an der Universität Kiel und an Volkshochschulen lagen ihm zugrunde. Daenell befasste sich darin – abgesehen von seiner schon oben skizzierten Sicht der künftigen Weltbedeutung Amerikas – vor allem mit drei zentralen Themen der amerikanischen Geschichte, dem Gegensatz zwischen Nord- und Südstaaten, der Sklavenfrage und der Integrations-

<sup>75</sup> SCHÄFER (wie Anm. 1), S. III. Vgl. Egmont ZEHLIN, *Maritime Weltgeschichte*, Hamburg 1947, S. 466, Anm. 8; Philippe DOLLINGER, *Die Hanse*, Stuttgart 2. Aufl. 1976, (5. Aufl. 1998) Vorwort S. 13 und Literaturhinweise S. 572–589. Auch Dollinger bezeichnet Daenells Werk als „grundlegend“ (ebd. S. 572). Vgl. POSTEL, *Hanse* (wie Anm. 48), S. 893. Daenells Hauptwerk „Die Blütezeit der deutschen Hanse“ hat noch 1973 einen Nachdruck erfahren. Vgl. als neueste Darstellung Rolf HAMMEL-KIESOW, *Die Hanse*. München 4. aktualisierte Aufl. 2008. Zur historischen Entwicklung der Wirtschaftsgeschichte vgl. Gerold AMBROSIUS, Werner PLUMPE, Richard TILLY, *Wirtschaftsgeschichte als interdisziplinäres Fach*, in: Gerold AMBROSIUS u. a. (Hg.), *Moderne Wirtschaftsgeschichte*. München 2006, S. 9–37; Werner PLUMPE, *Die Wirtschaftsgeschichte in der Historischen Zeitschrift*. Ein Überblick, in: *HZ* 289, 2009, S. 223–251, dort S. 235 ff.

<sup>76</sup> Vgl. oben Anm. 14 und 15.

problematik. Die Beurteilung des *amerikanischen Bürgerkriegs* wurde damals auch in Deutschland durch die Perspektive der Nordstaaten geprägt.<sup>77</sup> Demgegenüber bemühte Daenell sich um eine vorurteilsfreie Sicht der spezifischen Voraussetzungen und Traditionen beider Konfliktparteien. Nach dem Vorbild seiner Lehrer Lamprecht und Ratzel arbeitete er die entscheidende Rolle der geographischen und wirtschaftlichen Faktoren bei der Ausbildung des Gegensatzes heraus und kam zu dem Schluss, dass „eine Trennung schon längst das Wünschenswerteste gewesen“ wäre: „Der Süden hätte sich dann, schon aus politischen Gründen, die notwendigsten anderen Berufszweige entwickeln, sich einigermaßen auf eigene Füße stellen müssen. Man empfand dies im Süden auch immer deutlicher. So aber war die Zusammenbindung ein Fluch für beide Teile, hemmte beide, ihre besonderen Bedürfnisse und Wünsche voll zu befriedigen.“<sup>78</sup>

Daenell betonte die dominante Rolle politischer und wirtschaftlicher Motive vor den ethischen bei der Eskalation des Konflikts: „Beseitigung der Sklaverei hieß Stimmengewinn für die Nordstaaten, die dann endlich die Unionspolitik nach ihre eigenen, bisher von den Südstaaten erfolgreich bekämpften schutzzöllnerischen Wünschen lenken konnten.“<sup>79</sup> Die *Neger-sklaverei* sei durch Klima und Wirtschaftsweise alternativlos und dennoch „ein furchtbares Gut“ gewesen. „Der Norden und die öffentliche Meinung in Europa hatten gut reden, wenn sie die Sklaverei verdammt und ihre Abschaffung forderten; das war billige Humanität, die sie selbst nichts kostete. Aber dem Süden wurde dadurch zugemutet, alles preiszugeben, was historisch, politisch, sozial und volkswirtschaftlich die wohlerworbene und wohlgewordene Grundlage seiner Existenz war.“<sup>80</sup>

Aber aus den situationsbedingten Defiziten der Schwarzen zog Daenell den rassebiologisch begründeten Schluss, dass die Stellung der Schwarzen überhaupt keine andere als die der Sklaverei sein könne. Die damals schon lange diskutierte Frage nach ihrer Erziehbarkeit hat er sich ernstlich nicht gestellt. Die weitgehende Beseitigung des Negerstimmrechts in den Südstaaten hielt er für ganz angebracht. Den Erwerb höherer geistiger Bildung durch die Schwarzen bezeichnete er als völlig zwecklos; „bei seiner sozialen Stellung kann er damit nichts anfangen und empfindet als Gebildeter die unüberbrückbare Kluft, die ihn vom Weißen trennt, nur schärfer.“<sup>81</sup> Diese von menschenrechtlichen Wertvorstellungen meilenweit ent-

<sup>77</sup> DAENELL, Literatur (wie Anm. 14), S. 341; DERS., Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 29.

<sup>78</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 125.

<sup>79</sup> Ebd. S. 123f.

<sup>80</sup> Ebd. S. 123, vgl. S. 20, 148f. und S. 121 das Urteil über Harriet Beecher-Stowe; Literatur (wie Anm. 14), S. 347.

<sup>81</sup> DAENELL, Vereinigte Staaten, 2. Aufl. (wie Anm. 16), S. 111f.

fernte Auffassung war im imperialistischen Zeitalter nicht nur in Deutschland weit verbreitet. Über ein Dutzend Rezensionen sind zu Daenells „Geschichte der Vereinigten Staaten“ erschienen, nur eine einzige war der Auffassung, dass „das Urteil über die Bestrebungen zur Hebung der Negerrasse viel zu absprechend“ sei.<sup>82</sup>

Die Geschichte der USA als des „*Schmelztiegels der Nationen*“ war für Daenell überhaupt der gegebene Ort zur Exemplifizierung seiner rassistischen Vorstellungen. Die Agitation gegen die mit dem Ende des 19. Jahrhunderts gewaltig ansteigende romanisch-slawische Einwanderungswelle schien ihm „nur allzu berechtigt“. „Ganz enorm schwillt die Masse der italienischen, ungarischen, südslawischen, tschechischen, polnischen, russischen und östlichen jüdischen Einwanderer an und beträgt seit Jahren schon über zwei Drittel der Einwanderung überhaupt. Die Hunderttausende und Millionen der früheren Zeiten waren doch stark überwiegend Germanen, Angehörige der an Körper- und Seelenkräften höchststehenden Nationen der Erde, Engländer, Deutsche, Skandinavier. Und die hinübergewanderten waren zum größten Teil kräftige, wagemutige, wirtschaftlich geschulte Elemente.“ Am minderwertigsten sei früher die irisch-keltische Einwanderung gewesen, die den Pöbel der atlantischen Städte gebildet hätte und nun durch die neuen Einwanderer, die sich größtenteils aus den „Elenden und Verkommenen“ ihrer Heimatländer rekrutierten, verstärkt würden. „Im Ganzen also zeigt die neueste Einwanderung eine zunehmende Verschlechterung nach Rasse, Körperkraft, moralischen Fähigkeiten und Bildung.“<sup>83</sup>

Daenells „Geschichte der Vereinigten Staaten“ wurde ein buchhändlerischer Erfolg. 1914 erschien eine in der Konzeption unveränderte 2. Auflage, 1923 eine 3. Auflage – nach Daenells Tod herausgegeben von Adolf Hasenclever.<sup>84</sup> Hasenclever nahm noch einige Kürzungen vor, um Raum für die neuen Forschungsergebnisse und das hinzugefügte Schlusskapitel „Die Vereinigten Staaten und der Weltkrieg“ zu gewinnen, ließ aber im Übrigen den Charakter von Daenells Buch völlig unangetastet.

Die *wissenschaftliche Kritik* begrüßte Daenells Überblick über die Geschichte der Vereinigten Staaten als eine „ausgezeichnete, klare Zusammenfassung“<sup>85</sup> und die Erfüllung eines intensiv empfundenen Bedürfnisses der gebildeten Kreise, sich über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

<sup>82</sup> M. K. GENTHE, in: Geographische Zeitschrift 14, 1908, S. 418f.; ebd. 22, 1916, S. 294.

<sup>83</sup> DAENELL, Geschichte der Vereinigten Staaten (wie Anm. 16), S. 145f.; Literatur (wie Anm. 14), S. 351.

<sup>84</sup> Zu Hasenclever vgl. Hartmut BOOCKMANN / Hermann WELLENREUTHER (Hg.), Geschichtswissenschaft in Göttingen. Göttingen 1987, S. 208f., 279.

<sup>85</sup> B. (Kürzel) in: Historisches Jahrbuch 29, 1908, S. 182f.

der in so kurzer Zeit bedeutsam am europäischen Horizont aufsteigenden amerikanischen Sphinx zu informieren. Vor allem wurde anerkannt, dass Daenell jeden Überschwang und jede Einseitigkeit vermeide, und das sei eine besondere Wohltat angesichts der „merkwürdig verzerrten Urteile, die so häufig über die große Republik jenseits des Meeres laut werden – die einen preisen sie als das Land der Zukunft, sehen alles in rosigem Licht und erwarten von dort das Heil der Welt, die anderen können dort nichts erblicken als krassen Egoismus, Geldsucht, Krämergeist, Mangel an innerer Kultur“.<sup>86</sup> Kritisch wurde vor allem angemerkt, dass Daenell auf die geistigen Strömungen nicht eingegangen sei, „die politische, gesellschaftliche und zumal auch geschäftliche Boykottierung der Katholiken, der Einfluss der Freimaurerei auf die Regierung und manches andere hätte kurz und scharf gekennzeichnet werden müssen, um das Bild vollständig zu machen.“<sup>87</sup>

### c) Die Spanier in Nordamerika

Kurz nach Daenells Überblick erschien von Paul *Darmstädter* das Buch „Die Vereinigten Staaten von Amerika, ihre politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung“ (Leipzig 1909). Das Werk war ausführlicher angelegt als Daenells Abriss und gab auch mehr Quellen und Literatur an. Daenell kritisierte jedoch, dass Darmstädter „den Spaniern in Nordamerika keinerlei Berücksichtigung zuteil werden und dass er auch die Behandlung der wirtschaftlichen Entwicklung zu sehr zurücktreten lässt“.<sup>88</sup> Der letzte Punkt machte ja gerade eine Stärke seines eigenen Überblicks aus. Bezüglich der Rolle der Spanier war die Forschungslage damals noch ziemlich unentwickelt, und gerade dieser Umstand bewog Daenell, sich nach dem Erscheinen seines Überblicks über die Geschichte der Vereinigten Staaten zunächst diesem Forschungsgebiet intensiv zuzuwenden.

<sup>86</sup> M. LANDWEHR in: Die österreichische Mittelschule Jg. 23, S. 215; P. ZIERTMANN in: Pädagogisches Archiv Jg. 1910, S. 197f.

<sup>87</sup> B. (wie Anm. 85), S. 182f. Weitere Rezensionen: Georg FRIEDERICI in: Globus. Illustrierte Zeitschrift für Länder und Völkerkunde 91, 1907, S. 256f.; DERS. in: Internationales Zentralblatt für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte Jg. 1907, S. 229; M. von BRANDT in: Deutsche Literaturzeitung 28, 1907, Sp. 2288f.; V. H. in: Literarisches Zentralblatt 58, 1907, Sp. 630f.; J. LOSERTH in: Zeitschrift für die österreichischen Gymnasien 59, 1908, S. 508f.; O. SCHLÜTER in: Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin Jg. 1908, S. 349; N. N. in: Lehrer in Schule und Haus Jg. 1908, S. 937; GRISEBACH in: Der Auslandsdeutsche 6, 1923, S. 716; Hermann M. FLASDIECK in: Literaturblatt für germanische und romanische Philologie 45, 1924, Sp. 35f.; O. LEITGEB in: Zeitschrift für das Realschulwesen (Wien) 42. Jg. S. 99.

<sup>88</sup> DAENELL, Literatur (wie Anm. 14), S. 345.

Als Ergebnis seiner Studien erschien 1911 sein Buch „*Die Spanier in Nordamerika von 1513–1824*“. Das aus der Gesamtgeschichte des spanischen Kolonialreichs in Amerika nicht leicht auszusondernde Thema ergab sich aus Daenells Beschäftigung mit einer umfangreichen Geschichte der USA, die in der von Karl Lamprecht herausgegebenen „Geschichte der außereuropäischen Staaten“ erscheinen sollte. Bei der Konzipierung des Werkes erschien es Daenell als unzweckmäßig, „der Tätigkeit der Spanier auf nordamerikanischem Boden in größerer Ausführlichkeit nachzugehen vor der Zeit, da seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert das Verhältnis zum spanischen Nordamerika ein wesentlicher Teil der Geschichte der jungen Union wird“.<sup>89</sup> Diese werde daher in einem eigenen Bande dargestellt.

Daenells Buch steht im Kontext der damaligen Werke, die kolonialgeschichtliche Gegenstände in der Absicht behandelten, „das Wesen der Kolonisation und deren national verschiedene Arten und Gattungen in ihrer Bedeutung für die einzelnen Staaten durch geschichtliche Betrachtung aufzudecken. Das Verbundensein dieser Geschichtsschreibung mit dem Suchen der verschiedenen Völker nach einer inneren Rechtfertigung ihrer neuen Übersee- und Kolonialpolitik und der Begründung wissenschaftlicher und ethischer Methoden der Kolonisation, das ist unverkennbar.“<sup>90</sup>

In Amerika wurde seit der Jahrhundertwende die spanisch-amerikanische Kolonialgeschichte intensiv in Angriff genommen: Einmal, weil fast zwei Drittel des Unionsgebietes einst unter spanischer Herrschaft gestanden hatten. Vor allem aber, weil im Zuge des amerikanischen Imperialismus, der gerade 1898 noch ehemalige spanische Kolonien an die Union angeschlossen hatte, und des Panamerikanismus Mittel- und Südamerika immer mehr in das Blickfeld der amerikanischen Politik gerückt waren. Die Beschäftigung der Nordamerikaner mit spanisch-amerikanischer Geschichte, die sich um die neugegründeten Lehrstühle für spanisch-amerikanische und spanische Geschichte kristallisierte, hatte also eine nicht unwichtige Funktion im Rahmen der kulturellen Bestrebungen des Panamerikanismus.<sup>91</sup>

Bei der Fertigstellung des Werkes hatte Daenell mit ganz erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Zunächst war angesichts der Forschungslage ein Aufenthalt in den USA unerlässlich. Daenell bemühte sich also um einen staatlichen Zuschuss für eine Studienreise nach Amerika. Die Kieler

<sup>89</sup> Ernst DAENELL, *Die Spanier in Nordamerika von 1513 bis 1824* (= Historische Bibliothek, hg. von der Redaktion der Historischen Zeitschrift, Bd. 22), München-Berlin 1911, Vorwort.

<sup>90</sup> Gustav Adolf REIN, *Das Problem der europäischen Expansion in der Geschichtsschreibung*, Hamburg 1929, S. 32.

<sup>91</sup> DAENELL, *Spanier* (wie Anm. 89), S. 1ff.; DERS., *Universitätspolitik* (wie Anm. 30), S. 111.

Fakultät unterstützte sein Gesuch und beantragte eine Austauschprofessur für ihn. „Wenn auch im Allgemeinen Gelehrte von größerem Namen dazu gewählt worden sind, liegen doch Praecedenzfälle vor, die zu Daenells Gunsten sprechen. ... Keiner von all diesen Gelehrten aber war im Falle Daenells, in Amerika abgesehen von den allgemeinen Anregungen das Material für seine eigenen Arbeiten holen zu müssen.“<sup>92</sup> Daenell bekam die gewünschte Austauschprofessur und den Reisezuschuss. Zweimal konnte er sich längere Zeit in Amerika aufhalten und Studienreisen vor allem in die westlichen und südwestlichen Teile der Union unternehmen. Hier lagen die ehemals spanischen Gebiete, hier, an der kalifornischen Staatsuniversität, befand sich das bedeutendste Forschungszentrum für die Geschichte der spanischen Kolonisation. Vor allem hatte sich der amerikanische Professor E. G. Bourne der kolonialisatorischen Tätigkeit der Spanier in Amerika bereits intensiver zugewandt. Eine zusammenfassende Darstellung der spanischen Herrschaft innerhalb des späteren Unionsgebietes war aber bis dahin noch nicht erschienen.<sup>93</sup>

An Quellen benutzte Daenell vor allem die bändereichen Serien der „*Collección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía*“. Die Kritik warf ihm die Nichtbenutzung einiger spezieller Quellensammlungen zur Geschichte von Einzelteilen Spanisch-Nordamerikas vor. Auch die Übergehung von mehreren Spezialmonographien, die viele Detailfehler zur Folge gehabt habe, und die zu große Abhängigkeit von französischen Darstellungen wurden von demselben amerikanischen Kritiker moniert, dem sich in diesem Punkt ein englischer Rezensent anschloss.<sup>94</sup>

Die Hauptleistung Daenells bestand im 4. und 10. Kapitel seines Buches, in denen er die chronologische Darstellung unterbrach und auf die spanische Kolonialverwaltung, Kolonialpolitik und Handelspolitik einging. Hier bemühte er sich um die Revision der damals gängigen Auffassung von der ungenügenden Aufsicht des spanischen Mutterlandes über die Kolonialregierungen, so dass das ganze spanische Reich in Übersee mehr oder weniger ein Fehlschlag gewesen sei. Daenell hob demgegenüber auf das weitgehend erreichte Ziel der Spanier ab, „angesichts der riesigen Weite des Kolonialgebiets einen möglichst einfachen und übersichtlichen Verwaltungsmechanismus zu entwickeln, der eine möglichst

<sup>92</sup> PAK Kiel (wie Anm. 1), 28.2.1908.

<sup>93</sup> Vgl. SCHÄFER (wie Anm. 1), S. III; SPANNAGEL (wie Anm. 1), S. 8; DAENELL, Literatur (wie Anm. 14), S. 341; Herbert E. BOLTON in: *The American Historical Review* 17, 1911/12, S. 380–81; H. P. B. in: *EHR* 27, 1912, S. 601; Francisco BERNIS in: *Weltwirtschaftliches Archiv* 3<sup>1</sup>, 1914, S. 233.

<sup>94</sup> BOLTON (wie Anm. 93), S. 381; vgl. H. P. B. (wie Anm. 93), S. 601.

umfassende, möglichst nachhaltige und möglichst gerechte Regierung gestattet“ und Platz für die Anpassung an örtliche Eigentümlichkeiten ließ.<sup>95</sup> Er lobte die auf Fürsorge, Zivilisierung und Emanzipation bedachte Humanität des spanischen Sklavenkodex und vor allem die Indianergesetzgebung, die die Eingeborenen als gleichberechtigte spanische Untertanen behandelte – man brauchte sie angesichts der geringen Zahl spanischer Siedler – und nicht, wie die Engländer, als Unabhängige, denen der gnadenlose Kampf bis zur Ausrottung angesagt worden sei.<sup>96</sup> Die spanische Indianergesetzgebung war nach Daenell „bis zur Gegenwart von keinem anderen Kolonien besitzenden Volk erreicht worden. Überall sind es hohe ethische Gesichtspunkte, die die Gesetze veranlasst haben“.<sup>97</sup> Wenn auch die Gewinnsucht von Privaten und Beamten, vor allem seit dem Niedergang des Mutterlandes im 17. Jahrhundert, die Ausführung dieser vortrefflichen Gesetzgebung beeinträchtigt habe, so dürfe man doch nicht übersehen, dass die Aufgabe – Hunderttausende noch auf steinzeitlicher Kulturstufe lebende Menschen zu Christentum, Selbstverwaltung, Arbeitsamkeit und geldwirtschaftlichem Individualismus zu erziehen – ungeheuer groß gewesen und durch „die geistige wie körperliche Schwächlichkeit der Rasse“ noch erschwert worden sei. Hinsichtlich der Beamten, der weißen Kolonisten und der Indianer berücksichtigten die Gesetze mit kluger Umsicht die Gebrechlichkeit der menschlichen Natur: „Sie wollen die Gelegenheit zum Sündigen durch möglichste Ausschaltung der Versuchung dazu beseitigen.“<sup>98</sup> Daenell kam zu dem Schluss: „Der einzigartige Vorgang schneller Ausbreitung und sicherer Beherrschung, wie ihn das spanische Kolonialreich zeigte, beweist in hohem Maße die Tüchtigkeit der spanischen Rasse und die Klugheit und Humanität der spanischen Regierung. ... Die spanische Verwaltung war milde und liberal, ihre Träger waren intelligent und tüchtig und auch ehrenhaft. Mit geringen Mitteln behaupteten sie durchaus ihre Autorität, geordnetes Zusammenleben der verschiedenen Arten von Siedlern und Frieden mit den Indianern. Die spanische Herrschaft war nicht unbeliebt.“<sup>99</sup>

Einen negativen Einfluss übten nach Auffassung Daenells die Kirche und ihre Missionen auf die spanische Kolonialpolitik aus: Die Kirche habe sich aufgrund ihrer Bekehrungsaufgaben ein besonders intimes Schutz-

<sup>95</sup> DAENELL, Spanier (wie Anm. 89), S. 66; DERS., Kolonisation und Kolonialpolitik der Spanier, vornehmlich in Nordamerika (Vortrag auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins zu Wismar 1912), in: HGBll. 40, 1912, S. 463–482, dort S. 465.

<sup>96</sup> DAENELL, Spanier (wie Anm. 89), S. 72ff.; DERS., Kolonialpolitik (wie Anm. 95), S. 465f.

<sup>97</sup> DAENELL, Spanier (wie Anm. 89), S. 78.

<sup>98</sup> Ebd. 78f.; DAENELL, Kolonialpolitik (wie Anm. 95), S. 465.

<sup>99</sup> DAENELL, Spanier (wie Anm. 89), S. 81, 232.

verhältnis zu den Eingeborenen angemäÙt und eifersüchtig jede auch berechnete Einmischung der weltlichen Gewalt in die Indianerangelegenheiten abgelehnt; sie habe der staatlichen Gewalt eine dienende Funktion aufoktroieren wollen und sei zum Hemmnis der wirtschaftlichen Entwicklung geworden, indem sie unter dem Gesichtspunkt der ungestörten Zivilisation der Indianer die Einwanderung von WeiÙen bekämpft und den besten Boden sowie große Kapitalmassen absorbiert habe. Daenell konzedierte, dass die völlige Abhängigkeit der Indianer von der Kirche „doch nur Durchgangsstadium sein und ihre Erziehung zu künftiger wirtschaftlicher Selbständigkeit bedeuten“ sollte, gleichwohl kam er zu dem Schluss, dass die Tätigkeit der Missionen „alles andere als Erziehung der Indianer zur Selbständigkeit gewesen sei: selbst verglichen mit ihrem früheren Zustand der Barbarei machten sie in dieser Hinsicht Rückschritte“; die Indianer seien „kaum etwas anderes als stumpfe Arbeitssklaven der Kirche“ gewesen.<sup>100</sup> Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass bei solcher Beurteilung antikatholische Aversionen mitsprechen. Spätere Forschung ist bezüglich der Leistung der Missionen im spanischen Kolonialreich zu anderen, positiveren Einschätzungen gekommen.

Das spanische Kolonialreich verfiel nach Daenells Darstellung wegen der Entwicklungsunfähigkeit des bereits im 16. Jahrhundert abgeschlossenen Kolonialsystems, das dann Ende des 18. Jahrhunderts überstürzt umorganisiert wurde. Beides hing zusammen mit dem moralischen und politisch-militärischen Niedergang des Mutterlandes im 17. Jahrhundert, vor allem aber mit dem Mangel an ökonomischer Initiative im spanischen Volkscharakter, der Spanien zur Versorgung seiner Kolonialbevölkerung aus eigenen Kräften unfähig machte.<sup>101</sup>

Am Ende seiner Untersuchung räumte Daenell ein, dass die Überbleibsel der spanischen Herrschaft in Nordamerika politisch und kulturell bedeutungslos und bestimmt seien, von der nordamerikanischen Zivilisation aufgesogen zu werden. „Dennoch ist kaum zu bezweifeln, dass, hätte nicht die alle überflutende nordamerikanische Invasion diese jahrhundertelange ... spanische Zivilisation gestört, auch aus den nordamerikanischen Provinzen Spaniens mit der Zeit unverlierbare Pflanzstätten spanischer Zivilisation, Sitten, Sprache und Volkstum geworden wären.“ „Spanien hat in mehr als einem ganzen Kontinent seine Eigenart, seine Sprache und Bräuche heimisch gemacht. Das ist eine Riesenleistung, die nur von einem Volke der Erde überboten wird, vom englischen. Diese Einpflanzung spanischer Art ... bleibt eine Tatsache von weltgeschichtlicher Bedeutung.“<sup>102</sup>

<sup>100</sup> Ebd. S. 69f., 155, 477.

<sup>101</sup> Ebd. S. 82, 187ff., 202ff., vgl. S. 247.

<sup>102</sup> Ebd. S. 247.



Die wissenschaftliche Kritik reagierte überwiegend positiv auf Daenells Neubewertung des spanischen Kolonialsystems.<sup>103</sup> Die beiden mehr systematischen Kapitel des Buches, das vierte und das zehnte, fanden besondere Anerkennung, weil – wie ein Rezensent bemerkte – „die Geschichte der spanischen Volkswirtschaft bisher unbefriedigender Weise nicht bearbeitet ist und diese Kapitel wertvolle Urteile und eine gute Kritik darüber enthalten.“<sup>104</sup>

Der Amerikaner Herbert E. Bolton fand allerdings, dass ein Hinweis auf die geringe praktische Bedeutung der von Daenell dargestellten spanischen Verwaltungsgrundsätze gerade in den nordamerikanischen Gebieten fehle, und meinte: „a correct knowledge of actual administration in the frontier provinces in the seventeenth and eighteenth centuries cannot be gained from general ordinances of the sixteenth century. The investigation must go deeper.“<sup>105</sup> Immerhin war Daenells Buch für seine Zeit eine beachtliche Leistung und ihm gebührt das Verdienst, an einer gerechteren, heute weitgehend anerkannten Beurteilung der spanischen Kolonialpolitik mitgewirkt zu haben. Bezüglich seiner offenkundigen Schwächen muss man dem Buch mit Dietrich Schäfer zugute halten, dass sie angesichts der gewaltigen und größtenteils noch ungesichteten Fülle des Stoffes mehr oder weniger unvermeidlich waren.<sup>106</sup>

An der geplanten zweibändigen Geschichte Amerikas, zu der die Darstellung der spanischen Kolonialherrschaft in Nordamerika einen Sonderband bilden sollte, hat Daenell während seiner münsterschen Zeit gearbeitet. In den Kriegs- und Nachkriegsjahren ohnehin von seiner Forschungsarbeit stärker als sonst abgelenkt, starb er, ohne zu einem Abschluss gekommen zu sein.<sup>107</sup>

Daenells Forschungsarbeit konzentrierte sich auf zwei Arbeitsgebiete, die Hanse und das spanische Kolonialreich in Amerika. Bei beiden The-

<sup>103</sup> Vgl. außer den in Anm. 93 schon zitierten Rezensionen P. F. in: Literarisches Zentralblatt 62, 1911, Sp. 1641f.; Paul DARMSTÄDTER in: Historische Vierteljahrschrift 15, 1912, S. 441f.; A. ZIMMERMANN in: Petermanns Geographische Mitteilungen 58, 1912, 1. Halbbd. S. 228; Georg FRIEDERICI in: Deutsche Literaturzeitung 33, 1912, Sp. 942–945; Jakob ENGEL in: Preußische Jahrbücher 147 (Januar – März 1912), S. 325ff.; W. MARTENS in: Südwestdeutsche Schulblätter Jg. 1912, S. 72f.; E. S. in: Zeitschrift für Sozialwissenschaft N.F. 6, 1915, S. 208. Nur ein einziger Rezensent meinte, dass Daenell die Situation der spanischen Gründungen allzu günstig darstelle: „Ein Vergleich mit der Entwicklung der englischen Kolonien in Amerika würde den Verfasser dieses sonst so verdienstlichen Buches zur Erkenntnis der ganzen Verderblichkeit des spanischen Koloniensystems gebracht haben.“ (M. Philippson in: Mitteilungen aus der historischen Literatur 41 N.F. 1, 1913 S. 58f.).

<sup>104</sup> BERNIS (wie Anm. 93), S. 233f.

<sup>105</sup> BOLTON (wie Anm. 93), S. 381.

<sup>106</sup> SCHÄFER (wie Anm. 1), S. IV; über lohnende Forschungsprojekte aus demselben Problembereich vgl. Daenell in Kolonialpolitik (wie Anm. 95), S. 468f., 473.

<sup>107</sup> SPANNAGEL (wie Anm. 1), S. 8f.

men lag ein erheblicher Teil des Quellenmaterials bereits gedruckt vor, so dass ihm umfangreiche systematische Archivrecherchen nicht mehr notwendig erschienen. Beide Themen hatten einen dominant weltgeschichtlichen und maritimen Charakter und erhebliche wirtschaftliche und kulturelle Aspekte – das kennzeichnet Daenell als Schüler Ratzels, Lamprechts und Dietrich Schäfers. Die globale Begegnung unterschiedlicher Kulturen sowohl im späten Mittelalter wie in der frühen Neuzeit faszinierte Daenell in der Epoche des Imperialismus, die dieser Begegnung eine ganz neue Qualität verlieh. Dem Zeitgeist der wilhelminischen Epoche hat Daenell auch in seinen forschungsorientierten Arbeiten Tribut gezollt, wie insbesondere seine Schlussfolgerungen in Rassefragen demonstrieren.

Seine Sympathien galten den Unterlegenen, den Hansestädten gegenüber den Niederländern und anderen Konkurrenten, den Südgegenden gegenüber den Nordstaaten, den Spaniern gegenüber den Angloamerikanern. Darin zeigt sich, wie stark der nationale Gedanke auch bei ihm verankert war – trotz aller weltgeschichtlichen Perspektiven.

#### 4. Daenells Tätigkeit als akademischer Lehrer

Daenells Lehrtätigkeit in Kiel und Münster steht unter dem Zeichen zunehmender Ausweitung des von ihm behandelten Stoffes. Er hatte in Kiel mit Hansegeschichte begonnen, war dann zu Vorlesungen über Handels-, Verkehrs- und Kolonialgeschichte vorgestoßen, die sich später immer spezifischer mit den Vereinigten Staaten sowie Mittel- und Südamerika beschäftigten. Dann fügte er die englische Geschichte hinzu, und schließlich bot er in Münster Vorlesungen über die gesamte deutsche und die Weltgeschichte an.<sup>108</sup> Entsprechend stiegen auch Daenells Dozentenerfolge, die sich anfangs in bescheidenen Grenzen hielten. Daenells Lehrtätigkeit in Münster, nur acht Jahre, fand ausschließlich während des Ersten Weltkrieges und in der unmittelbaren Nachkriegszeit statt, Themenwahl und Frequenz seiner Vorlesungen wurden dadurch stark beeinflusst. Abgesehen von den großen Hauptvorlesungen über deutsche Geschichte, das Zeitalter der Entdeckungen und der Reformation, die Epoche des Absolutismus und Merkantilismus sowie über allgemeine Geschichte im 19. Jahrhundert – zu diesen Vorlesungen war Daenell durch seinen Lehrauftrag verpflichtet – las er in Münster auch häufig über Themen, die ihn persönlich stärker interessierten: Englische Geschichte und englische Kolonial-

<sup>108</sup> SCHÄFER (wie Anm. 1), S. III, V; Spannagel (wie Anm. 1), S. 9; Akten der Phil. Fak. (wie Anm. 9) 31.7.1913; Vorlesungsverzeichnisse und Universitätschroniken 1914–1922.

politik, politische und wirtschaftliche Geschichte der Vereinigten Staaten, Mittel- und Südamerikas, über den Panamerikanismus und seine Bedeutung für Europa, über das Balkanproblem und die orientalische Frage, über die weltpolitische Auseinandersetzung in Asien, schließlich über Weltgeschichte.<sup>109</sup> Über alle diese damals hochaktuellen Themen war vor Daenell in Münster noch nie gelesen worden. Seine Vertrautheit mit ihnen gab Daenell eine besondere Stellung unter den Hochschulprofessoren Deutschlands überhaupt.<sup>110</sup>

Einige dieser Vorlesungen waren für Hörer aller Fakultäten und einen möglichst großen Teil der gebildeten Bevölkerung Münsters gedacht, und zwar im Rahmen der 1917 infolge eines Ministerialerlasses auch in Münster organisierten Auslandsstudien.<sup>111</sup> Daenells Vorlesungen über Weltgeschichte waren speziell zugeschnitten auf die Bedürfnisse der aus dem Kriege heimgekehrten und der Wissenschaft entfremdeten Studenten. Hier vermittelte er an Hand von ihm selbst gestellter und beantworteter historisch wesentlicher Fragen schnell ein solides Examenswissen.<sup>112</sup> Dieser Vorlesungstyp lag ihm aber auch von seinen amerikanischen Erfahrungen her. Ohne das amerikanische „Drillsystem“ gutzuheißen oder überhaupt einer generellen Übernahme der amerikanischen Experimente auf dem Gebiet der Pädagogik das Wort zu reden, stimmte er der Kritik amerikanischer Professoren an dem „unübersichtlichen, detailüberlasteten Betrieb unserer Vorlesungen“ zu, der oft genug „der schönen, der gefälligen Leichtigkeit der Darstellung, der höheren Kunstmäßigkeit einer philosophisch durchgeistigten Stoffbehandlung“ entbehre.<sup>113</sup> Ebenfalls unter dem Eindruck seiner amerikanischen Erfahrungen kritisierte Daenell die deutsche Methode des akademischen Unterrichts überhaupt, „die den Studenten so gut wie völlig sich selbst überlässt ... Wir werden gut tun, diese Gleichgültigkeit bis zu einem gewissen Grade aufzugeben.“<sup>114</sup>

Daenell war mit seiner pädagogischen Veranlagung ein guter Lehrer, der – damals nicht selbstverständlich – auch einen menschlichen Kontakt zu seinen Studenten pflegte. Er suchte, sie für seine Wissenschaft zu begeistern. Er war kein großer Redner und klebte ziemlich am Manuskript,

---

<sup>109</sup> Über sein erstes Hauptarbeitsgebiet, die Hanse, hat Daenell in Münster nie eine eigene Vorlesung gehalten.

<sup>110</sup> Vgl. SCHÄFER (wie Anm. 1), S. IV.

<sup>111</sup> Vgl. im Universitätsarchiv Münster den Aktenband der Philosophischen Fakultät Bestand 62 F 1a 3.7.1917ff. sowie ebd. die Chronikberichte 1920/21.

<sup>112</sup> Mitteilung Prof. Dr. Theodor RENSINGS, eines Schülers Daenells, vom 11.1.1965 an den Verfasser; vgl. SCHÄFER (wie Anm. 1), S. VI.

<sup>113</sup> DAENELL, Professorenaustausch (wie Anm. 15), S. 148–150; DERS., Literatur (wie Anm. 14), S. 352.

<sup>114</sup> DAENELL, Professorenaustausch (wie Anm. 15), S. 148.

fesselte aber dafür die Zuhörer durch die „innere Wärme, Klarheit und Anschaulichkeit“ seines Vortrags.<sup>115</sup>

In seinen *Seminaren* übte Daenell große Nachsicht gegenüber den Antworten der Teilnehmer, aus denen er mit großer Kunst immer noch das Richtige herauszuziehen wusste. Diese Eigenschaft machte ihn auch zu einem geschätzten Examensprüfer. Die Fähigkeit, sich in andere Positionen einfühlen zu können, vermittelte ihm eine ausgesprochen konziliante und tolerante Noblesse selbst noch in den Fällen, wo im Interesse eines fruchtbaren Fortschreitens des Seminarbetriebs vielleicht ein entscheidendes Wort angebracht gewesen wäre. Daenell wollte aber auf jeden Fall verhindern, dass eines der Seminarmitglieder sich verletzt fühlen könnte – Ausdruck auch seiner eigenen Sensibilität.<sup>116</sup>

In seinen Proseminaren legte Daenell meist Quellen zur Geschichte der deutschen Kolonisation östlich der Elbe im Mittelalter zugrunde. Die wenigen Mittel- und Oberseminare, die er in Münster gehalten hat, beschäftigten sich mit den verschiedensten, meist seinen Interessengebieten oder der damaligen Zeitgeschichte entnommenen Gegenständen. 1920 bot er im Oberseminar „Geschichtsphilosophie Fragen im Anschluss an Hegels Geschichtsphilosophie“ an. Die Teilnehmerzahl seiner Seminare stieg von 24 im Jahre 1914 auf 54 im Jahre 1920 an.

Als „*Doktorvater*“ konnte Daenell sich schon wegen der kurzen Zeit, die ihm in Münster nur vergönnt war, die außerdem noch größtenteils durch die Kriegsjahre ausgefüllt war, nicht richtig entfalten. Einige der bei ihm begonnenen Dissertationen mussten infolge seines plötzlichen Todes von seinem Fachkollegen Spannagel übernommen werden. Daenell verteilte Dissertationsthemen von sich aus, war aber auch für Anregungen der Studenten empfänglich.

Ein Teil der wenigen bei Daenell in Münster angefertigten Dissertationen beschäftigte sich mit Themen aus seinem engeren Arbeitsbereich, wie hansische und nordamerikanische Geschichte. Im Zusammenhang mit der Völkerbundsidee ließ er speziell auch über den pazifistischen Gedanken im 18. Jahrhundert arbeiten.<sup>117</sup> Sodann aber wurden bei Daenell auch

---

<sup>115</sup> SCHÄFER (wie Anm. 1), S. VI; RENSING (wie Anm. 112). Vgl. DAENELL, Professoren-austausch (wie Anm. 15), S. 146f.; Akten der Philosophischen Fakultät (wie Anm. 9), 31.7.1913 und Chronikberichte 1921/22 im Universitätsarchiv Münster.

<sup>116</sup> RENSING (wie Anm. 112).

<sup>117</sup> Vgl. Johann KLEFISCH, Untersuchungen zur französischen Kolonialgeschichte in Nordamerika 1917; Ludwig LAHAINE, Die Hansa und Holland 1474–1525, 1918; Ignaz FRANZEN, Friedrich d. Gr. Stellungnahme zu den pazifistischen Strömungen seiner Zeit 1921; Helene STEINMEYER, Beiträge zur Kulturpropaganda der Vereinigten Staaten in Lateinamerika 1922; Wilhelm WIGGER, Die Störungen und der Schutz des englischen See- und Kolonialverkehrs während des 1. englisch-holländischen Seekriegs 1652–1654, 1923.

Themen zur Landesgeschichte der nordwestdeutschen Territorien angefertigt, was umso mehr auffällt, als er diesen Stoff nie in Vorlesungen behandelt und auch sonst nur einen geringen Kontakt zur rheinisch-westfälischen Landesgeschichtsforschung gehabt hat.<sup>118</sup>

Im Rahmen der Universität hat Daenell neben seinen amtlichen Verpflichtungen noch zahlreiche andere Aufgaben übernommen, vor allem während des Krieges. Für den Fronteinsatz war er zu alt. Stattdessen regte er gleich zu Kriegsbeginn eine Anzahl stark besuchter, später gedruckter *Kriegsvorträge* von Universitätslehrern an. Von seinen Fachkollegen sprach Aloys Meister über „Kabelkrieg und Lügenfeldzug“, Adolf Gottlob über „Das Frankreich der dritten Republik“. Daenell selbst hielt am 23.9.1914 den schon erwähnten Vortrag über die Vorgeschichte des Krieges.<sup>119</sup>

Nachdem die Vortragsreihe großes Interesse gefunden hatte, engagierte sich Daenell für die Einführung von „Hochschulkursen für Jedermann“ für die Dauer der Kriegszeit. Er leitete dieselben mit Hilfe eines Ausschusses. Es sollten hier Themen von allgemeiner Bedeutung eingehender, aber ohne die bei den Vorlesungen der Universität nötigen Voraussetzungen allen, insbesondere aber den akademisch nicht vorgebildeten Kreisen der Bevölkerung nahe gebracht werden.<sup>120</sup> Die im Universitätsarchiv aufbewahrten Berichte für die seit 1916 nicht mehr gedruckte Universitätschronik enthalten für jedes Jahr auch Angaben Daenells über die Hochschulkurse. Daenell selbst bot etwa im Berichtsjahr 1917/18 in Hagen das Thema „Kampf um Asien“ und in Osnabrück „Grundzüge der amerikanischen Politik“ an.

In Zusammenhang mit diesen Bestrebungen steht auch Daenells Tätigkeit als Mitglied des 1918 gegründeten Ausschusses für *Auslandsvorlesungen* und des Sonderausschusses für den orientalischen Kulturkreis.<sup>121</sup> Von Daenells Vorlesungen im Rahmen der während des Ersten Weltkrieges an den deutschen Universitäten organisierten Auslandsstudien ist bereits die Rede gewesen. In einer Vortragsreihe des genannten Sonderausschusses über „Gegenwartsprobleme des vorderen Orients“ sprach er im

<sup>118</sup> Vgl. Otto BRUNS, Die Wirksamkeit des Bürgermeisters Dr. Wilhelm Pelzer von Osnabrück 1917; Ferdinand MOLLY, Die Reform des Armeewesens in Stadt und Stift Osnabrück zur Zeit der französischen Herrschaft 1806–1813, 1919; Otto BISPINGHOFF, Die Bedeutung des Historikers A. H. L. Heeren, ein Beitrag zur Geschichte der Geschichtswissenschaft 1921; Walter RUBENS, Verkehrsbeziehungen des Stifts Münster mit den friesischen Landen zwischen Zuydersee und Jadebusen im Mittelalter 1921; Friedrich SCHARLACH, Fürstbischof Friedrich Christian von Plettenberg und die münsterische Politik im Koalitionskriege 1688–1697, 1923

<sup>119</sup> SPANNAGEL (wie Anm. 1), S. 9f.; Chronik 1914/15, S. 17.

<sup>120</sup> Chronik 1915/16, S. 86.

<sup>121</sup> Philosophische Fakultät (wie Anm. 111) 3.7.1917, 19.1., 18.2., 10.9.1918, 16.2.1921.

Sommer 1921 über die politische Lage Persiens. Derartige Vortragsreihen wurden auch – abgesehen von den eigentlichen Vorlesungen – von dem Ausschuss für Auslandsvorlesungen organisiert, so im Winter 1920/21 über Mittel- und Südamerika, wobei Daenell über den Panamerikanismus sprach.<sup>122</sup>

Alle diese Bemühungen Daenells stehen im Zusammenhang mit der damals aufblühenden *Volkshochschulbewegung*, die Daenell am Beispiel der Bemühungen *Grundtvigs* in Dänemark und in den USA aus eigener Erfahrung kennengelernt hatte. Die dänische Volkshochschule hatte sich nicht nur als Instrument der Erwachsenenbildung, sondern auch für national- und kulturpolitische Belange als nützlich erwiesen<sup>123</sup> Daenell sah in der Volkshochschule ein geeignetes Mittel, das so notwendige, aber in Deutschland noch kärgliche Wissen über Amerika in weiteren Kreisen zu verbreiten, was auch seinen pädagogischen Interessen sehr entgegenkam.

Schließlich war Daenell innerhalb der Universität noch Mitglied des von Aloys Meister 1916 ins Leben gerufenen *Zeitungsausschusses*, der Vortragszyklen über das Zeitungswesen veranstaltete. Daenell unterstützte diese Bestrebungen aus der Erkenntnis heraus, die auch Meister zu ihrer Initiierung veranlasst hatte, dass nämlich die deutsche Propaganda in der Information des Auslandes über die wahren Ziele der deutschen Politik gegenüber der Ententepropaganda vor dem Krieg völlig versagt habe.<sup>124</sup> Daenell behandelte in seinen Vorträgen über das Zeitungswesen die Presse in den USA.

Die *Zukunft der deutschen Wissenschaft* und der deutschen Universität hatte Daenell schon vor dem Ersten Weltkrieg nicht günstig beurteilt. 1910 schrieb er: „Es steht zu fürchten, dass die wirtschaftliche Hochflut, in die wir Deutschen seit zwei bis drei Jahrzehnten immer mehr hineingeraten sind, zusammen mit der leisen Veränderung sozialer Wertung, die sie mit sich führt, mehr und mehr tüchtige Elemente an sich zieht, die früher in der Gelehrtenlaufbahn das Ziel ihres Ehrgeizes sahen ... das große Ziel, dass wir in den geistigen Wechselbeziehungen der Völker und in der wissenschaftlichen Leistung die zentrale Stellung behaupten, die wir darin so lange auf so vielen Gebieten innegehabt, ist dann bedroht.“<sup>125</sup>

<sup>122</sup> Chronikberichte 1920/1 (wie Anm. 111).

<sup>123</sup> DAENELL, Nordschleswig seit 1864 (wie Anm. 42), S. 384ff.; DERS., Dänemark (wie Anm. 39), S. 6ff. Vgl. Hermann NOHL, Die pädagogische Bewegung in Deutschland und ihre Theorie, 5. Aufl., Frankfurt a. M. 1961, S. 23–29.

<sup>124</sup> DAENELL, Südamerika (wie Anm. 30), S. 33f.; Bettina MAORO: Die Zeitungswissenschaft in Westfalen 1914–45. Das Institut für Zeitungswissenschaft in Münster und die Zeitungsforschung in Dortmund. München 1987, S. 38f., 98f., 113, 119f.; MÜTTER, Meister (wie Anm. 7), S. 229–238.

<sup>125</sup> DAENELL, Professorenaustausch (wie Anm. 15), S. 153.

Daenells Appell, vor nunmehr hundert Jahren niedergeschrieben, hat bis heute von seiner Aktualität nichts eingebüßt: „Der in den letzten Jahrzehnten in Deutschland angesammelte Reichtum ... ist der Wissenschaft bisher in viel zu geringem Maße zunutze gekommen und wird tief beschämt durch die Entschlossenheit, Zielbewusstheit und Opferwilligkeit, mit der der amerikanische Reichtum märchenhafte Summen für wissenschaftliche Zwecke hergibt ... Der deutsche Reichtum hat sich noch nicht zu der Empfindung durchgerungen, dass es auch für ihn ein *nobile officium* ist, die geistige Machtstellung seines Landes freigebig zu fördern. Möchte er es bald lernen. Die geistige Macht Deutschlands voranstellen zu sehen im Geistesleben der Weltvölker, über ihrer Förderung jederzeit denkend und arbeitend zu wachen, ihr mit allen Mitteln zu dienen, direkt und indirekt, gelehrte und andere Kreise, das muss das höchste Ziel unseres Ehrgeizes bleiben.“<sup>126</sup>

Daenell wurde überall als ein beehrter Vortragsredner geschätzt, schon infolge der von ihm wie von nur wenigen Gelehrten in Deutschland beherrschten hochaktuellen und interessanten Themen. Infolge seiner Forschungen zur hansischen Geschichte war er vor seiner Berufung nach Münster aktives und gern zu Verträgen eingeladenes Mitglied des Hansischen Geschichtsvereins, der ihm dann allerdings durch seine Kontroverse mit Walter Stein verleidet wurde, und des Vereins für die Geschichte Schleswig-Holsteins.<sup>127</sup> In den beiden historischen Vereinen Münsters hat Daenell keine Rolle gespielt. Er war zwar, wohl wegen seiner Kenntnis der auch für Westfalen wichtigen Hansegeschichte, Mitglied der Historischen Kommission der Provinz Westfalen,<sup>128</sup> er kam aber in keine nachhaltige Berührung mit der westfälischen Landesgeschichte.

### Fazit

Dietrich Schäfer, der Daenell stark beeinflusst hat, schreibt in seinem Nachruf, der 1922 in den „Hansischen Geschichtsblättern“ erschien: „Es wäre wünschenswert gewesen, hätte ihm jemand den Nachruf schreiben können, der ihn länger und gründlicher gekannt hat, als ich es von mir sagen kann; aber es fand sich niemand im Verein, der zugleich dieser Anforderung genügt und Bereitschaft gezeigt hätte. So habe ich mich einer Aufgabe unterzogen, der ich mich nicht nach allen Seiten gewachsen fühle.“

---

<sup>126</sup> Ebd. 154.

<sup>127</sup> Vgl. SCHÄFER (wie Anm. 1), S. I. Stein war längere Zeit auch Herausgeber der „Hansischen Geschichtsblätter“.

<sup>128</sup> Vgl. Zeitschrift Westfalen 8, 1916, S. 94, 11, 1921/2, S. 85.

Diese Äußerung ist bezeichnend für die Schwierigkeit, den Menschen Daenell in etwa zu charakterisieren. Er hatte früh die Mutter verloren, und – wie Schäfer bemerkt – keinen Ersatz gefunden, „so dass er gewöhnt wurde, sich innerlich auf sich selbst zu stellen“.<sup>129</sup> Auch die Heirat mit einer viereinhalb Jahre älteren Frau lässt sich als Ausdruck eines nicht verwundenen Verlustes verstehen.

Auch auf wissenschaftlichem Gebiet sah sich Daenell vor ihn belastende Alternativen gestellt. Er promovierte bei Karl Lamprecht, einer starken, aber auch äußerst umstrittenen Gelehrtenpersönlichkeit, holte sich aber das Thema zur Dissertation bei Dietrich Schäfer, einem der schärfsten Antipoden Lamprechts im Kampf um den Primat von Kultur- oder politischer Geschichte. Auffällig ist auch die Umhabilitation Daenells von Leipzig nach Kiel 1899. Sie erklärt sich aus Daenells in der Habilitation bestätigtem Interesse an der Geschichte der Hanse, dem er an der Küste glaubte besser folgen zu können. Dahinter verbarg sich aber auch noch ein weiterer Grund, wie sein gut unterrichteter münsterischer Kollege Carl Spannagel in seinem Nachruf von 1921 betonte: „Die stark subjektive Persönlichkeit seines Lehrers Lamprecht ließ ihn ... diesen Schritt wünschenswert erscheinen, obwohl er keineswegs einen persönlichen Bruch mit Lamprecht bedeutete, wie ihn so manche Leipziger Fachgenossen damals und später vollzogen.“<sup>130</sup>

Auch der baltische Historiker Karl Schirren, mit dem Daenell in Kiel zusammenarbeitete, war eine starke und umstrittene Wissenschaftlerpersönlichkeit.<sup>131</sup> Und das galt ja auch für Dietrich Schäfer. Der sensible Daenell fühlte sich davon offenbar gefördert und gleichzeitig beengt, zumal seine finanzielle Stellung bis zur Berufung nach Münster durchaus prekär blieb. Das Ordinariat in Münster stärkte sein Selbstbewusstsein und beförderte seinen Lehrerfolg.

In seinen *Arbeitsgebieten* wich Daenell vom mainstream der deutschlandzentrierten Politikgeschichte in der zeitgenössischen Geschichtswissenschaft erheblich ab. Die Bedeutung der Seemacht hat ihn am Beispiel der Hanse, die Problematik der Weltmacht, des Imperialismus und des Weltfriedensgedankens am Beispiel der Vereinigten Staaten von Amerika sehr beschäftigt. Beeinflusst von der global orientierten Welt-, Wirtschafts- und Kulturgeschichte Dietrich Schäfers und Karl Lamprechts sowie der Völkerkunde Friedrich Ratzels bemühte sich Daenell zumal in seinen letzten münsterschen Vorlesungen um eine „Gesamtschau der Menschheit“.<sup>132</sup>

<sup>129</sup> SCHÄFER (wie Anm. 1), S. II.

<sup>130</sup> SPANNAGEL (wie Anm. 1), S. 6.

<sup>131</sup> JORDAN (wie Anm. 4), S. 69–71, 76f.

<sup>132</sup> 1920 behandelte Daenell in einer vierstündigen Vorlesung „Grundzüge der Weltge-



Der Wille zur Synthese – in einer Epoche der zunehmenden Spezialisierung der deutschen Geschichtswissenschaft nicht selbstverständlich – ist außerdem in seinen Bemühungen um die Geschichte der Hanse und die der Vereinigten Staaten deutlich spürbar, wenn dadurch auch angesichts der oft noch sehr schwierigen und unübersichtlichen Forschungslage der informativ-vermittelnde Charakter seiner Werke den wissenschaftlichen Erkenntniswert derselben zurücktreten ließ.

Daenell war zu sehr Kind seiner Zeit, als dass er eine heute noch plausible Konzeption von *Universalgeschichte* hätte anstreben können. Auch lehnte er wegen der Einheitlichkeit der Darstellung die wissenschaftliche Kooperation ab, die angesichts der Größe der Aufgabe damals in Amerika auch auf historischem Gebiet längst praktiziert wurde.<sup>133</sup> Daenell vertrat zudem europazentrische und rassistische Auffassungen, die nach der Weltkriegsepoche und der Emanzipation der farbigen Völker überholt und widerlegt sind. Trotz seiner Zeitbedingtheit, seines frühen Todes und seiner Grenzen als Historiker – er gehörte gewiss nicht zur ersten Garnitur der deutschen Geschichtswissenschaft seiner Zeit – kann Daenell eine nicht gering zu wertende Bedeutung in der Geschichte der deutschen Geschichtswissenschaft und des akademischen Geschichtsstudiums beanspruchen als einer der frühesten und zu seiner Zeit äußerst seltenen Forscher und Hochschullehrer, die das kontinental fixierte Geschichtsbild der deutschen Historie durchbrochen und ein zeitgemäßes globales Geschichtsbild vorbereitet haben. Damit leitete er auch in der Geschichte der Geschichtswissenschaft an der Universität Münster eine neue Phase ein.<sup>134</sup>

---

schichte“, danach im Oberseminar „Geschichtsphilosophische Fragen im Anschluss an Hegels Geschichtsphilosophie“, 1921.

<sup>133</sup> Vgl. DAENELL, Literatur (wie Anm. 14), S. 344; DAENELLS Rezension in: Historische Vierteljahrschrift 10, 1907, S. 587f.

<sup>134</sup> Vgl. SCHÄFER (wie Anm. 1), S. IV; OESTERREICH, Geschichtswissenschaft (wie Anm. 7), S. 354–360; Bernd MÜTTER, Hermann Wätjen (1876–1944) – ein Reederssohn als Historiker in der Epoche der Weltkriege, in: WestfZs. 160, 2010, S. 91–140.



# HANSISCHE UMSCHAU

In Verbindung mit *Norbert Angermann, Karsten Brüggemann, Antjekathrin Graßmann, Rudolf Holbach, Hans Walter Keweloh, Carsten Jahnke, Günter Meyer, Ortwin Pelc, Louis Sicking, Hugo Weczerka* und anderen

bearbeitet von *Volker Henn*

## ALLGEMEINES

Rolf Hammel-Kiesow, Matthias Puhle, Siegfried Wittenburg (Fotos), *Die Hanse* (Darmstadt 2009, Primus Verlag und Wiss. Buchgesellschaft, 216 S., 80 Abb., 71 Photographien, 8 Ktn., 7 Modellabb.). – Person und Kompetenz der beiden Vff. müssen hier nicht vorgestellt werden, wohl aber ihr jüngst erschienenenes Gemeinschaftswerk: Einfach ein schönes Buch – und eines mit Sinn und Verstand. Warum? Das Problem ist alt und ebenso bekannt: Wie kann es gelingen, gängige Hanseklischees im außerwissenschaftlichen Geschichtsbewusstsein zu überwinden oder wenigstens dem anerkannten Forschungsstand anzupassen, zumal auch Schulbücher oft, und im Falle der Hanse gut nachweisbar, wenigstens mehrere Generationen benötigen, den Forschungsstand zu adaptieren, und immer wieder sogenannte populäre Hansedarstellungen erscheinen, die alle guten Absichten zunichte machen (vgl. z. B. HGBll. 127, 2009, 162f.)? – Der mittelalterliche Wirtschaftszweckverband „Hanse“, nur möglich geworden in der europäischen Wirtschaftssituation des 12. Jhs., nur ausprägbar gewesen durch die hohe personelle Identität von (Fern-)Kaufleuten und städtischen Führungsgruppen, nur erfolgreich durch die genossenschaftliche Schwurgemeinschaft, ist nie ein Städtebund gewesen, gleichwohl aber ein Verband, der zeitweise und regional starke städtebündische Züge aufwies, da die politischen Strukturen es ermöglichten, dass Kaufleute die Politik ihrer Städte im eigenen Wirtschaftsinteresse dominierten. Sachverhalte, die die ältere Hanseforschung mit Denkkategorien des 19. Jhs. vergeblich zu fassen versuchte und die unverändert von außerwissenschaftlichen Darstellungen ignoriert werden. Deshalb ist diese neue, „an einen möglichst großen Leserkreis“ (6) jenseits der Fachwissenschaft gerichtete Hansedarstellung uneingeschränkt zu begrüßen. Sie ist in der Art ihrer Darstellung ohne spezielle Vorkenntnisse verständlich. Sie repräsentiert zudem exakt den momentanen Stand der hansischen Geschichtsforschung. Sie verzichtet auf alles überflüssige Gelehrtenbeiwerk und ist stattdessen reich mit Abbildungen (v. a. Siegel, Münzen, Gemälde, Flachware, Altkarten, Alltagsgegenstände), (modernen) Photographien, Karten und dreidimensionalen Modellen (Schiffe, Hausaufrisse) ausgestattet. Sorgfalt und Aussagekraft der Karten sind zu betonen. Zwar ist das Problem „der“ Hansekarte unverändert ungelöst, aber die enthaltene Stadtverbreitungskarte (Vorsatz vorne), die vom Jahr 1554 ausgeht, ist ein sehr deutlicher Fortschritt, auch wenn dadurch tückischerweise Coesfeld auftaucht. Ganz besonders sind die Abbildungen hervorzuheben: Neben vertrauten Standardbildern (wie dem Brügger Kran oder dem Giske-Portrait) sind doch erfreulich viele, bisher weniger oder gar nicht bekannte zu finden. Gediegen sind zudem Verarbeitung und graphische Gestaltung. Obwohl Vff. scheinbar dem chronologischen Faden vom 12. bis zum 17. Jh., mit einem abschließenden Beitrag

„Bleibende Einflüsse“, der auch knapp den Gang der hansischen Historiographie anspricht, zu folgen scheinen, herrscht dennoch ein Sachordnungsprinzip vor: „Entstehungsumstände“, „Organisation“, „hansischer Handel“, „Hanse in der Auseinandersetzung mit anderen politischen Kräften“ stellen die jeweils einsichtig untergliederten Hauptkapitel dar und legen erfreulich den Akzent auf den hansischen Kaufmann; v. Winterfelds hierarchisches System eines Instanzenzuges ist verschwunden. Zeitschiene und aspektorientierte Gliederung sind überzeugend verknüpft. In den Text eingestreut finden sich zudem zweiseitige Stadtportraits wichtiger Hansestädte, jeweils unter der besonderen Perspektive der Bedeutung dieser Städte für den hansischen Verband (Soest, Visby, Wismar, Riga, Bergen, Zwolle, Stralsund, Lübeck, Köln, Thorn, Lüneburg, Bremen, Hamburg, Braunschweig, Danzig, Münster, Reval). Die Kapitel sind namentlich einem der beiden Vff. zugeordnet. Ein übersichtliches, auf wesentliche neuere Veröffentlichungen reduziertes Quellen- und Literaturverzeichnis, Orts- und Personennamenindex sowie ein ausreichend genauer Abbildungsnachweis runden das Werk ab. Hinweise auf marginale Fehler zu geben, hieße zu beckenmessen. Nur eine ernsthafte Ausstellung sei gemacht: Dollingers Liste der Hansestädte von 1964 (71) sollte vom Markt genommen werden. Will man, ohne über spezielle Vorkenntnisse zu verfügen, den Gegenstand „Hanse“ jenseits schiefer Schulbuchpauschalierungen und ohne Rezeption der dort enthaltenen Detailfehler erarbeiten, dann ist dieses Werk eine formidable Grundlage. Hat man aber Vorkenntnisse, dann erwartet einen ein spannender Lese- und Schaugenuss – und den letzteren verdankt man dem Photographen Siegfried Wittenburg.

F. B. Fahlbusch

*Koggen, kooplieden en kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk*, hg. von Hanno Brand und Egge Knol (Groninger Hanze Studies 4, Hilversum 2009, Uitgeverij Verloren/Groninger Museum, 228 S., zahlreiche, überwiegend farbige Abb.). – Dieser Sammelband will dem Leser ein „geändertes und modernes Bild vom Funktionieren der Hanse als einer Interessengemeinschaft und eines Netzwerks von Kaufleuten geben“. Zwölf Spezialisten lieferten Beiträge, die sich durch ihre breite Perspektive auszeichnen. Damit erweist sich der Band gewissermaßen als eine Art Handbuch, das auch für den akademischen Unterricht geeignet erscheint. Die neueste Literatur und die neuesten Erkenntnisse zur Geschichte der Hanse sind in ein handliches Buch in niederländischer Sprache eingearbeitet, das sicherlich auch ein Bedürfnis befriedigt, zumal es nur wenig Literatur über die Hanse in niederländischer Sprache gibt. – Volker Henn, *Het ontstaan van de Hanze* (11–25, Fußnoten: 204–208), eröffnet den Sammelband mit einem zweckdienlichen Überblick über die Entstehungsgeschichte der Hanse, in dem auch die Historiographie Berücksichtigung findet. Hanno Brand behandelt in *De bestuurlijke slagkracht van de 'Stedenhanze'* (27–43, 208–209) den Einsatz politischer Mittel seitens der Hansestädte in ihren Beziehungen zu Fürsten und Staaten. Carsten Jahnke, *De Hanze en de Europese economie in de middeleeuwen* (47–61, 210–211), stellt die Handelsaktivitäten der Kaufleute in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen und geht auf die wichtigsten Handelsprodukte besonders ein. Demgegenüber geht es Dick E. H. de Boer, *Koopliedennetwerken en de Hanze* (63–77, 211–213), um die sozialen Aspekte dieses Handels. Stuart Jenks rechnet in seinem Beitrag *Concurrentie* (78–89, 213–214) mit der noch immer weit verbreiteten Vorstellung Dollingers ab, wonach die Holländer und die Süddeutschen Konkurrenten der Hanse waren, die sich durch protektionistische Maßnah-

men dagegen zu schützen suchte. J. zeigt, dass das Fortbestehen der Hanse im 15. und 16. Jh. nicht allein protektionistischen Entscheidungen, sondern eher dem effizienten Handeln der Kaufleute zu verdanken war, wobei die Hanseorganisation dank eines ausgebreiteten Informationsnetzwerks für niedrige Fest- und Transaktionskosten sorgen konnte. Justyna Wubs-Mrozewicz beschreibt die Organisation und die Normbildung in *De Kantoren van de Hanze: Bergen, Brugge, Londen en Nowgorod* (91–107, 214–215) und weist besonders auf die Bedeutung der niederdeutschen Sprache hin, die als eine Art „lingua franca“ fungierte. Bert Looper sieht in *De Nederlandse Hanzesteden: scharnieren in de Europese economie 1250–1550* (109–123, 215–216). Andre F. L. van Holk behandelt die *Maritieme archeologie van de kogge* (125–143, 216–217); Job Weststrate befasst sich mit *Handel en transport over land en rivieren* (145–159, 217–219) und kommt zu dem Ergebnis, dass die hansischen Privilegien eher für den Seeverkehr bedeutsam waren und weniger für den Verkehr auf Flüssen und Landwegen. Hermann Niebaum beschäftigt sich mit *Taal en communicatie in het Hanzegebied* (161–169, 219–220); Jeroen Benders betrachtet *De stad Groningen en de Hanze tot het eind van de zestiende eeuw* (171–189, 220–222), und Rolf Hammel-Kiesow beschließt den Sammelband mit *Hoe de Hanze verdween en op de drempel van de 20<sup>e</sup> naar de 21<sup>e</sup> eeuw weer opleeft* (191–203, 222–224). Dank einer Vielzahl von Abbildungen, die mit großer Sorgfalt ausgewählt und gut kommentiert worden sind, gewinnt das Buch zusätzlich an Aussagekraft. Eine separate Bibliographie am Schluss hätte das Buch zu einem idealen Überblickswerk zur Geschichte der Hanse gemacht. L. S.

Natalija Podaljak, *Die machtvolle Hanse. Handelsraum, städtisches Leben und Diplomatie im 12.–17. Jahrhundert* (Mohutnja Hanza: komercijnyj prostir, mis'ke žyttja i diplomatija XII-XVII stolit', Kiev 2009, Tempora, 359 S., dt. Zusammenfassung). Im Buch wird die kaufmännische und politische Tätigkeit der hansischen Kaufmannschaft im 12.–17. Jh. untersucht. Auf Grund der Analyse überwiegend der hansischen Urkunden sowie der Rezesse der Hansetage kennzeichnet Vf.in die Maßstäbe und Hauptrichtungen des Handelsnetzes, das von den Hansen bei der Erschließung des riesigen kommerziellen Raums geschaffen wurde. In den ersten Abschnitten wird der Stand der Erforschung des Themas in der ukrainischen, russischen und deutschen Historiographie vorgestellt. Außerdem wird eine Übersicht über die Quellen, auf deren Analyse die Forschung basiert, geboten. Die Autorin geht auf die Fragen der Entstehung, des rechtlichen Status und des Funktionierens der hansischen Kontore im Ausland ein, stellt Besonderheiten des Vordringens der hansischen Kaufmannschaft auf die fremden Märkte fest und umschreibt den Kreis ihrer Interessen in den jeweiligen Partnerländern. Dabei werden die wendischen Städte als Kern der hansischen Vereinigung in den Vordergrund gerückt. Außerdem werden die Gründe des Aufstiegs von Lübeck sowie dessen Umwandlung in das tatsächliche Haupt der Hanse analysiert. Bei der Analyse der außenpolitischen Tätigkeit der Hanse weist Vf.in auf die Bevorzugung friedlicher Mittel bei der internationalen Kommunikation hin. Dennoch machte die Hanse, wenn es notwendig war, ohne zu zögern von der Waffe Gebrauch. Dies lässt sich an den Beispielen der hansisch-dänischen Kriege oder des Kampfes um die Herrschaft über die Ostsee bildhaft verfolgen. Als wichtiges Mittel des wirtschaftlichen Drucks auf unbotmäßige Kontrahenten diente auch die Einführung der Handelsblockade. Deren Anwendung half den Hansen mehrmals, ihre Bedingun-

gen anderen Ländern, vor allem Flandern, zu diktieren. Unabdingbarer Bestandteil der Lebensfunktion der Hanse wurde eine eigene Diplomatie, deren Hauptbemühungen auf den Ausbau der Handelswege sowie die Erhaltung von bereits existierenden und die Gewinnung von neuen Privilegien gerichtet waren. Die breite Verwendung von Chroniken sowie anderer Quellen hilft der Autorin bei der Analyse des Charakters und der Struktur der Macht in den wendischen Städten. Bei der Frage der Stärkung der territorialen Staatlichkeit kommt die Autorin zu dem Schluss, dass die Hansestädte die Vorteile des gemeinsamen Wirkens im Bereich des Handels früh erkannt hatten. Diese Erfahrung wurde später auf den Bereich der Beziehungen zu den Territorialherren erfolgreich übertragen. Die Hansestädte strebten danach, mit gemeinsamen Kräften der Stärkung des zentralistischen Kurses Widerstand zu leisten und das System der städtischen Selbstverwaltung zu erhalten. (Selbstanzeige)

*Der Kaufmann und der liebe Gott. Zu Kommerz und Kirche in Mittelalter und Früher Neuzeit*, hg. von Antjekathrin Graßmann (Hansische Studien XVIII, Trier 2009, Porta Alba Verlag, IX, 162 S.). – Die Vorträge der Jahrestagung 2007 des HGV sind – bis auf einen – hier publiziert und möchten, so die Hg.in im Vorwort, einen „Einblick sozusagen in die Seele des Kaufmanns“ ermöglichen. Im ersten Beitrag von Hartmut Freytag und Hildegard Vogeler *Über das Sendungs- und Sündenbewußtsein des lübeckischen Kaufmanns* (1–19) interpretieren die Autoren drei multimediale Quellen, nämlich Bilder mit Texten: 1. das Wandgemälde mit den Stiftern im Heilig-Geist-Hospital in Lübeck (nach 1305), 2. den Totentanz in der Lübecker Marienkirche von 1463 und 3. das Stadtlob Lübecks von Petrus Vincentius aus dem Jahre 1552, das auf die Ansicht von Elias Diebel Bezug nimmt. In allen drei Beispielen wird der Stand des Kaufmanns mit Lob bedacht. So sitzen im Stifterbild die 12 Kaufleute im Kreis um den Pantokrator wie die Jünger um Jesus, im Totentanz zählt der Kaufmann zu den vier positiv konnotierten Gestalten und das Stadtlob rühmt selbstredend die Handelsstadt. Von Sendungsbewusstsein sprechen die Beispiele allemal, nicht aber von Sündenbewusstsein. Der Aufsatz von Heinrich Dormeier, *Religiöse Bruderschaften der „Oberschicht“ in Lübeck im 15./16. Jahrhundert: Frömmigkeitsformen, soziale Beziehungen und wirtschaftliche Interessen* (21–44) ist, wie der Autor selbst sagt, ein Werkstattbericht. Nach ausführlichen hilfswissenschaftlichen Ausführungen über die Überlieferung und die Buchführung der Lübecker Bruderschaften werden die Bruderschaft Mariä Verkündigung von 1462/1497 in der Marienkirche und die Rochus-Bruderschaft im Dom behandelt. Von ersterer werden sogar die Mitgliederlisten bis 1527 ediert, während die angekündigte Barbara-Bruderschaft nicht mehr erwähnt wird. Hervorzuheben ist die sorgfältige Verknüpfung mit sozialgeschichtlichen Erkenntnissen. Dietrich W. Poeck stellt in *Zwischen Kirche und Rathaus: Die Zeit des Rates* (45–58) an ausgewählten Beispielen Rituale von Stadtratswahlen, ihren Räumlichkeiten und ihren bildlichen Darstellungen vor. Man liest gerne vom „Geheimnis des Rates“, das damals nicht gelüftet werden sollte und auch heute noch vom Autor respektiert wird. Dieser Aura des geheimnisvollen Rituals lässt sich entgegensetzen, dass es in anderen Hansestädten sehr viel nüchterner zugeht – so generell in Köln, wo die Gaffeln ihre Ratsherren per Mehrheit wählten und das Wahlergebnis in einer simplen Strichliste festhielten. Nur wenn man beide Verhaltensformen in Beziehung setzt, wird man ihrer Bedeutung auf die Spur kommen. – Im Anschluss an seine zu Recht vielgelobte

Arbeit über die Pfarrkirchen untersucht Arnd Reitemeier die Verhältnisse in Lübeck: ... *to den buwe gheve ik ...: Bedeutung und Attraktivität der Pfarrkirchen im späten Mittelalter* (59–88). Seine Ausführungen über die Testierhäufigkeit werden durch die streng soziometrische Arbeit von Gunnar Meyer („Besitzende Bürger“ und „elende Sieche“: Lübecks Gesellschaft im Spiegel ihrer Testamente 1400–1449, Lübeck 2010) bestätigt. Über Lübeck hinaus finden sich noch weitere allgemein gültige Aussagen zu Kirchmeistern und Kirchefabriken. Christiane Schuchard bringt aus Quellen und Literatur wohl zum ersten Mal ein vollständiges Bild ihres Themas *Lübecker und Hamburger Interessenvertreter an der päpstlichen Kurie im 14. und 15. Jahrhundert* (89–111) Der Aufsatz kann auch als Einführung in die Arbeit mit dem Repertorium Germanicum und den weiteren Quelleneditionen genutzt werden. Behandelt werden die Prokuratoren und die Rota-Prozesse und in einem Exkurs wird der Frage „Rom und die Hanse“ nachgegangen. Als handelndes Rechtssubjekt lässt sich die Hanse einstweilen in Rom nicht nachweisen, doch könnte sich das mit Fortschreiten des Repertorium Germanicum vielleicht noch ändern. Die äußerst gelungene Studie schließt mit einer vorsichtigen Korrektur des Urteils, das Brigide Schwarz erst kürzlich zum Verhältnis Norddeutschland – Rom geäußert hat. Sch. hält die Romferne zum Ausgang des 15. Jhs. für nicht so stark wie Schwarz. Beide sind bestens ausgewiesene Kennerinnen der Materie – erst weitere Quellenerschließung wird der einen oder anderen Recht geben. Antjekathrin Graßmann skizziert zu Beginn ihres Beitrags *Kirchliches Leben in den hansischen Niederlassungen des Auslandes* (113–130) das Sünden- und Gefahrenbewusstsein des Kaufmanns und weist auf die parallel laufende Rechenhaftigkeit im Umgang mit dem ewigen Heil hin. Sorgfältig sind alle Nachrichten, auch bis zum 19. Jh., zusammengeführt. Natürlich werden auch die Veränderungen durch die Reformation behandelt. Dabei wird allerdings der Frage nicht nachgegangen, ob das protestantische Verständnis vom Priestertum aller Gläubigen, das einen speziellen Kleriker ja überflüssig macht, nicht allein schon Folgen zeitigte. Rainer Postel geht in seinem Beitrag: *eyne gans nye ferlicke secte – die Hansestädte und die Reformation* (131–145) von den Tagen der wendischen Städte und der gesamten Hanse im Jahre 1525 aus, in dem schon Entscheidungen zugunsten der Reformation fielen. Alle wichtigen Hansestädte werden kurz, aber instruktiv abgehandelt, auch Köln als die große Ausnahme erwähnt. In summa muss P. feststellen, dass jede Stadt auf sich gestellt war und ein individuelles Geschehen aufweist. Täufergefahr und Interim festigten schließlich nur die neue Lehre. Die Hanse als Gesamtheit nahm auf die Reformation keinen Einfluss, wohl aber beeinflusste die Reformation die Hanse. – Entsprechend der Überschrift *Die Reformation in den Hansestädten des südlichen und östlichen Ostseeraums. Überlegungen zu einer Verlaufstypologie*“ (147–162) erwartet man von Claus Veltmann mehr und anderes als bei Postel. Jedoch wird man insofern enttäuscht, als man zwar einleuchtend über den Verlauf in Stralsund, Stettin, Riga und Danzig unterrichtet wird, darin jedoch eine Typologie nicht erkennt. Denn ebenso wie Postel stellt V. die Individualität der Ereignisse und ihres Ablaufs heraus und bekräftigt für die genannten Städte das nun bald „klassische“ Urteil über die Reformation als „urban event“. – Gemessen am Anspruch von Titel und Untertitel muss der Konnex der einzelnen Aufsätze als gering bezeichnet werden. Wieweit das Verhalten von Hansestädten bzw. Stadträten mit dem von Kaufleuten gleichgesetzt werden kann, erscheint doch fraglich. Die Reformation wird in den beiden ihr gewidmeten Beiträgen rein politisch abgehandelt – wäre eine theolo-

gische Fragestellung dem Tagungsthema nicht eher gerecht geworden? Vermutlich entsprechen die Ergebnisse im vorliegenden Band nicht völlig den Absichten und Wünschen der Veranstalter (s. S. IX zum Fehlen des Beitrags über Moral und Kommerz). Auf jeden Fall findet man in dem insgesamt sorgfältig redigierten Buch viele auf lange Sicht nützliche und gute Studien zu Kirche und Kommerz im Mittelalter.

J. Deeters

Rudolf Holbach, *Hansische Kaufleute und Handelspraktiken* (BremJb. 88, 2009, 82–104), fragt in einem sehr aspektreichen und klar strukturierten Aufsatz nach den Voraussetzungen und Organisationsformen des hansischen Handels, der als „Netzwerk-Ökonomie“ beschrieben wird. Diese war gekennzeichnet durch eine partnerschaftliche Kooperation, die allen beteiligten Kaufleuten Vorteile versprach, und durch räumlich weit gespannte Handelsaktivitäten. Grundlagen des Funktioniens waren wechselseitiges Vertrauen, die Beschaffung zuverlässiger Informationen (über die verschiedenen Waren, die örtlichen Marktchancen und Preise), die Einhaltung der vorgeschriebenen Qualitätsstandards und nicht zuletzt auch die Entwicklung von Mechanismen zur Vermeidung resp. zur Lösung von Konflikten. Schließlich geht H. auch auf die Fragen nach der Risikobereitschaft und den Gewinnerwartungen hansischer Kaufleute ein. H. bietet eine konzise, zugleich substantielle Darstellung des hansischen Handels, die auch moderne wirtschaftswissenschaftliche Theorien berücksichtigt.

V. H.

Ilgvars Misāns untersucht in seinem Beitrag *Die Hanse: die Wirtschaftsmacht der Ostseeregion im Mittelalter* (Hanza: Baltijas jūras reģiona saimnieciskā vara viduslaikos, in: Latvijas Universitātes Raksti 725, Vēsture. Land, Power, and Religion in the Middle and Modern Ages in the Baltic Region, 2009, 45–57, engl. Zusammenfassung) die von der Hanse kontrollierte Ostseeregion als Wirtschaftsraum. Dabei werden die Mechanismen analysiert, die zur Konsolidierung eines Netzwerks von deutschen Kaufleuten führten, welches die wichtigsten strategischen Orte der Region miteinander verband. Der Erfolg der Hanse könne durch ihren Beitrag zum Städtebau, durch die Expansion der ökonomischen Infrastruktur, die koordinierte Politik des Erwerbs und der Erweiterung von Privilegien sowie aufgrund der konzertierten diplomatischen Aktion und der gemeinsamen Kriegsführung ihrer Glieder erklärt werden.

I. Lipša

Natalija Podaljak, „Zu gemeinsamem Nutzen“: *Repräsentanz der Macht und Zeremoniell bei der Lösung der Flandern-Frage auf Hansetagen in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts* („Dlja zagal’noī korysti“: reprezentacija vldy i ceremonial kriz’ pryzmu vreguljuvannja flandrs’kogo pytannja na hanzetagach drugoi polovyny XIV st., in: Socium. Almanach social’noī istorii 8, Kiev 2008, 32–44). Im Beitrag werden die Rolle der Hansetage für den hansischen Verbund, die Ordnung ihrer Abhaltung und die Teilnahme an ihnen betrachtet. Im Zusammenhang mit Ereignissen um die Lösung der Flandern-Frage richtet Vf.in ihre Aufmerksamkeit auf die Zeremonie der Eröffnung des Lübecker Hansetages von 1379 und gelangt zu dem Schluss, dass diese zum wirklich eindrucksvollen Schauspiel wurde. Mit der durchdachten Inszenierung der Prozession der Teilnehmer der Versammlung wurde der symbolischen Kommunikation eine besondere Bedeutung beigemessen, womit die Hanse ihre Macht zeigte.

(Selbstanzeige)



Die auffällige Form der Aufnahmeurkunde als Dankeschreiben des Rates sowie die widersprüchlichen Aussagen der Rinesberch-Schene-Chronik nimmt Ulrich Weidinger zum Anlass, um sich noch einmal kritisch mit *Aufnahme, Wiederaufnahme oder angeborene Mitgliedschaft? Bremens Weg in die Hanse* zu beschäftigen (BremJb. 88, 2009, 15–81). Er skizziert zunächst das wirtschaftliche Agieren der Stadt und ihrer Kaufleute seit dem 13. Jh. teils in Konkurrenz, teils im Zusammenwirken mit anderen Städten der werdenden Hanse sowie die durchaus eigenständige bremische Handelspolitik. Als Hintergründe für die Ereignisse von 1358 sind ihm vor allem die durch Norwegenkrise und ein „Antihansisches Komplott zwischen Bremen und Dänemark“ seit 1284/85 gestörten Beziehungen zu Lübeck und die Bierhandelskonkurrenz zwischen Bremen und Hamburg im 14. Jh. wichtig. Die 1358 für Bremen formulierten Aufnahmebedingungen erscheinen ihm keineswegs so hart, als dass sich hieran eine später so empfundene Demütigung Bremens festmachen ließe. Vielmehr ist es seines Erachtens die behauptete, aber wohl keineswegs formal vollzogene Verhansung, die er als von Hamburg initiiertes und von Lübeck und anderen Städten mitgetragenes Intrigenspiel und einen provokativen Coup gegenüber Bremen deutet. Auf Grund mangelnder politischer Bewegungsfreiheit und gefährdeter wirtschaftlicher Positionen habe die Stadt freilich diese schmachvolle Diffamierung und einen über die gewählte Form sowie Hinterlegung auch in Lübeck und Köln gegen spätere Einwände abgesicherten „Knebelungsvertrag“ akzeptieren müssen. R. H.

*Pfarrkirchen in den Städten des Hanseraums*, hg. von Felix Biermann, Manfred Schneider und Thomas Terberger (Archäologie und Geschichte im Ostseeraum, Bd. 1, Rahden/Westf. 2006, Verlag Marie Leidorf, 340 S.). – Verspätet soll ein Sammelband angezeigt werden, dessen 25 interessante Beiträge auf eine von M. Schneider 2003 in Stralsund veranstaltete Tagung mit Vertretern verschiedener historischer Disziplinen zurückgehen. Nach der thematischen Einführung von Sch., *Pfarrkirchen in den Städten des hansisches Raumes* (9–12) untersuchen Manfred Gläser, *Die Kirchen von Alt Lübeck* (13–19) und Felix Biermann, *Die Kirchen des Bischofs Otto von Bamberg in Pommern – ein Beitrag zur Frühgeschichte der Kirche St. Paul in Usedom und zur Lage der missionszeitlichen Sakralbauten im Odermündungsgebiet* (21–38). Auf die Bedeutung der Kirchen in Städten gehen folgende Aufsätze ein: Barbara Rimpel, *Zum Verhältnis von Kirchenbau und Stadttopographie am Beispiel der Hansestädte Greifswald und Stralsund im 13./14. Jahrhundert* (39–54), Ortwin Pelc, *Die Sakraltopographie der Seestädte im wendischen Quartier der Hanse* (55–69), Karsten Igel, *Kirchen im Greifswalder Stadt-Raum* (71–87), Heidrun König, *St. Jakobi in Stralsund, ein spätes Jakobus-Patrozinium* (89–100) und Fred Ruchhöft, *Pfarrkirche und Kapelle der Stadt Plau am See, Mecklenburg* (217–226). Einzelne Aufsätze liegen thematisch außerhalb des südlichen Ostseeraumes: Joachim Müller, *Die mittelalterlichen Pfarrkirchen der Stadt Brandenburg an der Havel* (253–273), Ulrich Real, *Die Merseburger Neumarktkirche* (275–290), Edgar Ring und Dana Vick, *St. Lamberti – Erforschung einer untergegangenen Kirche in Lüneburg* (291–303) sowie Wolfgang Niemeyer, *St. Petri in Hörter* (305–312). Weitere Beiträge behandeln die Ausstattung und den Bau der Kirchen: Über die mittelalterliche Ausstattung von St. Nikolai in Stralsund (Sabine-Maria Weitzel), die Altaraufsätze der Stralsunder Kirchen (Burkhard Kunkel), die nachreformatorischen Ausstattungen dieser Kirchen (Klaus Winands), die Be-

funde der Turmsanierung der Jakobikirche in Stralsund (Ursula Markfort), die Bibliothek des Geistlichen Ministeriums im Dom St. Nikolai zu Greifswald (Gunttram Wilks), die Handschriften der Danziger Marienkirche (Anette Löffler), die Ausstattung von St. Jakobi in Lauenburg/Pommern (Krzystof Maciej Kowalski) sowie eingetiefe Sakristeiräume an Pfarrkirchen des Backsteinraumes (Dirk Schumann) und die Umfeldgestaltung von mittelalterlichen Stadtpfarrkirchen in Pommern in 19. und 20. Jh. (Michael Lissok). Das Verhältnis von Kirche und Stadt ist auch Thema der folgenden Untersuchungen: Joachim Zdrenka, *Die Verbindungen Stralsunds mit Rügen auf Grund des epigraphischen Materials bis Ende des 18. Jahrhunderts* (159–167), Christina Magin, *Grabinschriften und Grabdenkmäler in städtischen Kirchen des Hanseraums: Überlegungen zu Formular- und Sprachwandel* (169–182), Norbert Kersken, *Pfarrkirchen und öffentliches Notariat im Spätmittelalter* (193–203), Bengt Büttner, *Pfründen auf dem Lande – Messen in der Stadt. Ein Beitrag zu den kirchlichen Beziehungen zwischen Rügen und Stralsund im Mittelalter* (205–215). Der geographische Raum, den die Beiträge umfassen, ist wesentlich kleiner, als der Titel vermuten lässt; thematisch handeln sie überwiegend vom südlichen Ostseeraum, sowie dem Verhältnis von städtischer Topographie und Kirchenbau. Dennoch bietet sich hier eine Fülle von Informationen und Anregungen, zu denen durch die zahlreichen Abbildungen sowie die englischen und deutschen Zusammenfassungen ein noch leichter Zugang ermöglicht wird.

O. P.

*The Hansa town Riga as mediator between east and west. Proceedings of an international scientific conference dedicated to 70 years of archaeological research in Riga, held in Riga, Latvia, on 23–25 September 2008*, hg. von Andris Caune und Ieva Ose (Riga 2009, Institute of the History of Latvia Publishers, 231 S., zahlreiche Abb.). Die Reihe der vorwiegend deutsch-, daneben englisch- und vereinzelt russischsprachigen Aufsätze des Bandes, die jeweils mit einem lettischen Resümee versehen sind, eröffnet Andris Caune, der langjährige Leiter der Rigaer Ausgrabungen und Initiator der Jubiläumskonferenz, mit einem gehaltvollen Überblick über *Archäologische Zeugnisse von den Kontakten Rigas mit den westeuropäischen Ländern und Alt-Russ im 13.–14. Jh.* (19–27). Hier sind Funde westlicher Einfuhrgüter, die man in schriftlichen Quellen nur ausnahmsweise erwähnt findet, wie Keramik, Hanseschalen, Messergriffe, Schachfiguren, Schreibgriffel, Glasspiegel, Glättsteine usw. erfasst, ebenso wie Ringe, Armbänder, Glasperlen, Kreuzchen, Kaurimuscheln und Spinnwirtel aus dem Osten, wobei jeweils die zeitliche Dynamik und die räumliche Verteilung der Fundgegenstände erklärt werden. Valentin Janin, *75 Jahre Novgorod-Archäologie: grundlegende Ergebnisse* (75 let novgorodskoj archeologii: osnovnye dostizenija, 28–44), skizziert die Geschichte der Ausgrabungen in Novgorod und bietet eine Charakterisierung einzelner Funde und Fundkomplexe sowie archäologisch fundierte Thesen zu Problemen der Novgoroder Geschichte. Manfred Gläser beschäftigt sich mit *Lübecks Archäologie in den letzten 60 Jahren: Schriftliche Quellen und siedlungsgeschichtliche Ergebnisse* (45–57). Er hält die siedlungsgeschichtlich relevanten Aussagen der frühen Schriftquellen fest, beleuchtet kurz die imponierende Geschichte der archäologischen Forschung in Lübeck und stellt sodann die räumliche Entwicklung der Stadt bis zur Mitte des 13. Jhs. dar. Jussi-Pekka Taavitsainen und Kari Uotila, *Recent urban archaeological work in Finland with particular reference to the towns of Turku/Åbo and Naantali/Nådendal in Finland*

*Proper* (58–67). Der Beitrag bestätigt, dass Turku nicht auf der Grundlage einer deutschen Kaufmannsniederlassung der Mitte des 13. Jhs. entstanden ist, wie man gemeint hatte; es wurde erst um 1300 gegründet. Weder der Name der Stadt noch archäologische Funde bezeugen speziell östliche Verbindungen; die Fundsituation entspricht vielmehr dem hansischen Modell. Das kleine Naantali entstand erst Mitte des 15. Jhs. bei einem Birgittiner-Kloster. Die jüngsten Ausgrabungen werfen Licht auf die Geschichte sowohl des Kloster- als auch des Stadtbereichs. Ēvalds Mugurēvičs, *Burg Holme als Vorposten Rigas (Ende 12.–14. Jh.)* (68–79). Vor der Gründung Rigas (1201) nahm die 20 km von ihm entfernte Dünainsel Holme mit ihrer im späten 12. Jh. errichteten Burg und dem Burgbezirk eine zentrale Stellung ein. Dort siedelten hauptsächlich Liven. Vom Handel zeugen Funde von Glasperlen, Armingen und Anhängern aus der Ruś sowie Schmuckstücke aus Skandinavien, und am Ende des 12. Jhs. gelangten Kölner Denare dorthin. Über diese Frühzeit hinaus verfolgt Vf. die Geschichte der Burg und ihres Bezirks bis ins 14. Jh. Marian Rębkowski, *Domus Sancti Spiritus in Colbergh (Kolobrzeg) in the light of archaeological evidence* (80–88), vermag Interessantes über das 1266 erstmals erwähnte Kolberger Heiliggeistspital zu sagen, obwohl keine sichtbaren Spuren von ihm erhalten waren und nur auf einer kleinen Fläche Ausgrabungen durchgeführt worden sind. Funde aus dem 13. und 14. Jh., darunter billige Keramik, abgetragene Schuhe usw. zeugen von einem niedrigen Lebensstandard der Hospitalbewohner im Vergleich zum sonstigen Kolberger Niveau. Ralf Busch, *Hamburg an der Wasserfront: die älteste Schiffsanlege* (89–98), lenkt die Aufmerksamkeit auf eine Uferkante an der Bille, die im 9.–11. Jh. nacheinander durch Flechtwerk und Bohlenwände gebildet wurde. Dieter Bischof behandelt *Zeugnisse mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Uferbefestigungen in Bremen* (106–117). Am Ufer der Balge gab es offenbar schon im 6.–7. Jh. eine Schiffslände, während das Weserufer seit dem späten 12. Jh. durch vielfältige Befestigungen be- und entladefähig gemacht wurde. Elena Rybina, *Kontakte zwischen Novgorod und Riga (nach dem Material schriftlicher und archäologischer Quellen)* (Kontakty Novgoroda i Rigi [po materialam piśmennych i archeologičeskich istočnikov], 99–105), behandelt u. a. Rigas Bedeutung für das Novgoroder Hansekontor seit dem Ende des 13. Jh. Für den Leser überraschend, bricht das präsentierte Material mit dem Jahre 1456 ab. Eine Erklärung des im 15. Jh. zunehmenden Rigaer Desinteresses an Novgorod sowie weitere differenzierende Einsichten hätte Vf. in einer Arbeit von Eckhard Groth entnehmen können (vgl. HGbl. 118, 2000, 180). Tatjana Berga, *Münzprägung in Riga im 13. Jahrhundert* (118–123). Ausgehend von einem 2003 in der Altstadt von Riga geborgenen großen Münzschatz kann Vf. zeigen, dass in Riga während des ganzen 13. Jhs. geprägt wurde. Grażyna Nawrołska, *The 13th century Elbaq from the archaeological point of view* (124–137). Umfangreiche archäologische Untersuchungen der beiden letzten Jahrzehnte auf dem Territorium der Elbinger Altstadt ergaben viele neue Informationen über deren frühe Geschichte (u. a. über die Größe und überwiegende Fachwerkkonstruktion der Häuser und das Handwerk). Doris Mührenberg vermittelt souverän und eingängig *Erkenntnisse zum Alltag im mittelalterlichen Lübeck aufgrund archäologischer Forschungen der letzten 60 Jahre* (138–151). Aleksandr Saksa berichtet über die *Baugeschichte und kulturhistorische Stratigraphie des mittelalterlichen Wyborgs (nach Materialien der Ausgrabungen 1998–2008)* (152–162). Eine intensive Bautätigkeit setzte in Wyborg hiernach im letzten Viertel des 15. Jhs. ein. Damals wurden auch steinerne

Bürgerhäuser gebaut. Das von der Stadtmauer von 1470 umgebene Territorium wurde aber zunächst noch nicht völlig ausgenutzt. Gunārs Jansons bemüht sich um eine *Rekonstruktion der Architektur des Rigaer Rathauses im 14.–18. Jahrhundert* (163–174). Das erste Rigaer Rathaus, bald nach der Bildung des Rates im Jahre 1226 errichtet, wurde Mitte des 14. Jhs. durch einen gotischen Neubau ersetzt. Dieses 1749 abgetragene Rathaus ist Gegenstand des vorliegenden Aufsatzes und einer zeichnerischen Rekonstruktion des Autors. Roberts Spīrgis, *Late Liv tortoise brooches of the 12th–13th centuries from the environs of Riga* (175–189), behandelt die Verbreitung und den Formenwandel von Schildkrötenfibeln mit kunstvoller Kettenornamentik, eines markanten Elements der livischen Kultur. Beeinflusst wurde die aufgezeigte Entwicklung auch durch Handelskontakte und die Christianisierung der Liven. – Lüneburg ist dank der Bergung von annähernd 70 Kloakenkomplexen und dank sonstiger erhaltener Gegenstände eine Stadt mit reichem Material aus dem 16.–18. Jh., das dort auch kompetent erforscht wird. Davon überzeugt der Beitrag von Edgar Ring, *Stadtarchäologie in Lüneburg – ein Beitrag zur Neuzeitarchäologie* (190–200). Kloakensedimente ließen u. a. Pfeffer aus Ostindien und Paradieskorn aus Westafrika erkennen, und aus den Niederlanden wurde nicht nur Majolika, Fayance und qualitätsvolles Glas, sondern auch handwerkliche Technik importiert. Māris Zunde, *Contribution of dendrochronological studies to the dating of archaeological sites in Riga* (201–209), berichtet vor allem über Fortschritte, die seit den 1990er Jahren erzielt wurden. Interessante Aufgaben und Möglichkeiten der Jahresringanalyse ergeben sich im Falle Rigas daraus, dass das dort im 16.–18. Jh. verbaute Holz aus einem weiten Herkunftsgebiet (Entfernungen bis zu 1800 km) stammt. – Die prägende Rolle der Hanse für die Stadtkultur im Ostseeraum zeigt an einem Beispiel Anders Reisnert, *Malmö and the Hanseatic League* (210–221). Die Stadt Malmö, Lieferantin von schonischem Hering nach Lübeck, gehörte nicht der Hanse an, besaß aber mit ihrer Ratsverfassung, ihrer gotischen Architektur und dem Lebensstil ihrer Bürger hansischen Charakter. Vf. behandelt auch die Gilden der Hansekaufleute und ihre Häuser in Malmö. – Kulturgeschichtlich interessant ist der Beitrag von Ieva Ose über *Rigaer Ofenkeramik des 16. Jahrhunderts und ihre Vorlagen* (222–231). Die in Riga hergestellten, bei archäologischen Arbeiten zumeist als Bruchstücke geborgenen Kacheln zeigen in ihren Verzierungen Formen der Renaissance und reformatorisch bestimmte Bildinhalte. Als Vorlagen dienten vor allem graphische Werke von Nürnberger Meistern und Negativformen aus Deutschland. – Insgesamt präsentiert der hervorragend ausgestattete Band zusammenfassende und speziellere archäologische Beiträge in einer glücklichen Auswahl. Für die Hanseforschung ist er von hohem Interesse.

N. A.

Justyna Wubs-Mrozewicz, *Traders, Ties and Tensions. The Interaction of Lübeckers, Overijsselers and Hollanders in Late Medieval Bergen* (Groninger Hanze Studies, Bd. 3, Hilversum 2008, Uitgeverij Verloren, 282 S.). – Der alliterative Titel dieser von Dick de Boer und Hanno Brand betreuten Groninger Dissertation formuliert das Anliegen der Arbeit in der denkbar knappsten Weise. Es geht um die (ungestörten oder spannungsgeladenen) Beziehungen verschiedener Kaufmannsgruppen zueinander und zur Hanse im Bergenhandel: der Lübecker (stellvertretend auch für die Bergenfahrer aus den wendischen Städten), der Kaufleute aus dem IJsselgebiet (vor allem derjenigen aus Deventer und Kampen) und der Amsterdamer, die seit den 1430er Jahren Bergen aufsuchten. Auf breiter

Quellengrundlage und gestützt auf profunde Kenntnisse des Forschungsstandes untersucht Vf.in für die Zeit von ca. 1300 bis 1560 für jede der drei Gruppen die handelspolitischen Ziele der Kaufleute (Privilegienerwerb, Handelsfreiheiten, Handelsbeschränkungen), die Organisationsstrukturen in Bergen (hier geht es vor allem um das fest unter der Kontrolle Lübecks stehende Hansekontor), das sog. Wintersitzen, die Niederlassungen der gen. Gruppen, die Regeln des Zusammenlebens, die Handelsgüter (Stockfisch, Getreide und Getreideprodukte, Tuche, Krämerwaren), den Wettbewerb, das hansische Kreditsystem in Bergen sowie anhand dreier ausgewählter Fälle Strategien der Konfliktlösung. Zugrunde liegt dabei immer die Frage nach der Zugehörigkeit oder Nicht-Zugehörigkeit der niederländischen Kaufleute zur Hanse und damit zur Kontorgemeinschaft (mit den gleichen Rechten und Pflichten), wobei sich Vf.in der Problematik des Hansebegriffs durchaus bewusst ist. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Kaufleute aus Deventer seit der Mitte des 14. Jhs., die aus Kampen spätestens seit der endgültigen Aufnahme der Stadt in die Hanse (1441), ungeachtet der in den 60er und 70er Jahren des 15. Jhs. auftretenden Spannungen zwischen den wendischen und den süderseeischen Städten und gelegentlicher Irritationen, als gleichberechtigte Mitglieder der Hanse galten, während die Holländer, die in Norwegen eigene, z. T. von den hansischen abweichende Privilegien erwarben und auch in ihren Handelsaktivitäten eigene Wege gingen, als Nichthansen angesehen wurden, die aber, solange sie den Hansern nicht in die Quere kamen, unbehelligt blieben. Auch das (eigentlich verbotene) Befrachten holländischer Schiffe durch overijsselsche Kaufleute seit den 1440er Jahren hat die Beziehungen nicht nachhaltiger belastet. Vf.in hat die verfügbaren Quellen sorgfältig analysiert und ist zu manchen neuen Einsichten gelangt. Zu ihnen gehört die Beobachtung, dass sowohl das Verhältnis der wendischen Städte zu den overijsselschen als auch das der hansischen Bergenfahrer zu den Holländern nicht ausschließlich unter den Gesichtspunkten von Konkurrenz und Rivalität betrachtet werden sollte („Ties seem to have been far stronger than tensions“, 125), die Feststellungen, dass die Privilegien zugunsten der Holländer nicht generell darauf gerichtet waren, die Vorrangstellung der Hanse zu unterlaufen, dass die süderseeischen Kaufleute seit 1460 auch als Wintersitzer in Bergen blieben, oder auch der Nachweis der im 16. Jh. im Bergenhandel zunehmenden Bedeutung von in Deventer hergestellten Tuchen. – Ohne an dieser Stelle auf weitere Einzelheiten eingehen zu können, ist uneingeschränkt festzuhalten, dass es der Vf.in gelungen ist, ein wesentlich detaillierteres und differenzierteres Bild der vielfältigen Aspekte des hansischen und des holländischen Bergenhandels zu entwerfen, als dies bislang möglich war. Die Arbeit stellt einen wichtigen Beitrag zur hansegeschichtlichen Forschung insgesamt dar, und dafür gebührt der Vf.in hohe Anerkennung. V. H.

*Grundlagen für ein neues Europa. Das Magdeburger und Lübecker Recht in Spätmittelalter und Früher Neuzeit*, hg. von Heiner Lück, Matthias Puhle und Andreas Ranft (Quellen und Forschungen zur Geschichte Sachsen-Anhalts, Bd. 6, Köln 2009, Böhlau Verlag, 322 S.). – Der vorliegende Band versammelt die Ergebnisse einer Tagung, die im November 2005 im Kulturhistorischen Museum Magdeburg stattfand und für die Rechtsgeschichte der Hansestädte von zentraler Bedeutung war. Viele wichtige Hansestädte lebten bekanntlich nach Lübischem und Magdeburger Recht, umso erstaunlicher ist es, dass Forschungen zu beiden Rechtskreisen bisher nicht den gebührenden Platz einnahmen, vor allem der vergleichende Blick bisher weitgehend fehlt(e). Dies ist seit der Magdeburger

Tagung zumindest partiell anders, Grundlagen für einen Vergleich werden gelegt, in vielen Fragen wird dieser erstmals fruchtbar gemacht. – Eingangs argumentiert Eva-Marie Distler, *Stadtkommune und Städtebund als Grundlage einer gemeinsamen kulturellen Identität des europäischen Bürgertums* (15–36), noch einmal gegen die Bezeichnung der Hanse als Städtebund und erinnert einmal mehr an „ihren Mangel an institutioneller und struktureller Festigkeit“ (18). Sie vergleicht die großen Städtebünde des Mittelalters mit der Hanse und spricht ersteren ein „viel höheres Maß an Institutionalisierung und Organisation“ (19) zu. Einen Grund für die engere Bindung innerhalb der Städtebünde sieht sie in der räumlichen Nähe der Kommunen zueinander, während innerhalb der Hanse die großen Entfernungen die Festigung der Gemeinschaft erschwerten. Zudem erinnert sie daran, dass die Hanse vor allem wirtschaftliche, die anderen Städtebünde vor allem politische Interessen verfolgten. Es folgen grundlegende Überlegungen zum Städtebund als Verfassungs-, Friedens-, Rechts- und Freiheitsbündnis. Für D. sind die Städtebünde „Ausdruck und Ergebnis des neuen politischen Selbstbewusstseins der Städte wie des Bürgertums und haben einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung einer kulturellen Identität geleistet“ (35f.). – Friedrich Ebel (†), analysiert *Rechtstestung und Rechtstransfer im Spiegel der Überlieferung (Magdeburger und Lübecker Recht)* (37–47) und fragt zunächst danach, was Rechtstransfer war, aus welchen Motiven er stattfand, wie er sich vollzog und welche Ergebnisse er zeitigte. Der streitbare Gelehrte argumentiert in einem seiner letzten Aufsätze noch einmal sehr lebendig gegen die Auffassungen von Jürgen Weitzel und Peter Oestmann, kann deren Sichtweise zu Oberhöfen oder Urteilsschelte bzw. Rechtsbelehrung aber nicht entkräften. Die Bewidmung der Tochterstädte mit dem Recht der Mutterstadt stellt er zeitlich eng neben den Rechtszug von Mutter- zur Tochterstadt und behauptet einmal mehr, dass der landesherrliche Rechtszug der Hof- und Kammergerichte dem Oberhofsystem ein Ende setzte. Dabei beachtet er das jahrzehntelange Nebeneinander, das gegenseitige Ergänzen beider Systeme nicht genügend. Volker Henn, *Lübisches Recht in den Auslandsniederlassungen der Hanse* (49–65), prüft in seinem sehr gründlichen Beitrag eine der alten, von Wilhelm Ebel aufgestellten Grundthesen der Hanseforschung, dass in den Hansekontoren Lübisches Recht gegolten und der Lübecker Rat ihnen Rechtsbelehrungen erteilt habe. In den von ihm untersuchten Kontorordnungen findet er nur in Bergen Lübisches Recht, in Novgorod setzt es sich erst spät durch, in London und Brügge lässt es sich gar nicht nachweisen. In Schonen schließlich galt es nur in den Vitten der Städte, die nach Lübischem Recht lebten – insgesamt erschüttern und berichtigen diese Analysen das bisher gültige Bild. Zu prüfen bliebe, inwieweit der Lübecker Rat außerhalb der Hansetage trotzdem für die Hansekontore die oberste Rechtsinstanz war. – Danuta Janicka widmet sich der *Topographie der Städte des Magdeburger Rechts in Polen: das Beispiel Kulm und Thorn* (67–81) und erklärt, dass die meisten polnischen Städte von deutschen Siedlern zu Magdeburger Recht mit seinen Verzweigungen gegründet worden waren. Vf.in stellt zunächst die Besonderheiten für das Kulmer Land mit seiner historischen Hauptstadt Kulm, dann für Thorn dar und wendet sich dann der Entwicklung und dem Geltungsbereich des Kulmer Rechts zu, das auf dem Magdeburger Recht fußt. – Grundlegend sind die Überlegungen Heiner Lücks *Zur Gerichtsverfassung in den Mutterstädten des Magdeburger und Lübecker Rechts* (163–181). Sehr konzentriert trifft er zunächst Aussagen zur Verbreitung beider Rechtskreise, bevor er die Magdeburger Gerichtsverfassung mit ihrem neben dem Rat stehenden Schöffenstuhl (seit

1129) vorstellt, in dem auch Handwerker wirkten. In Lübeck wurde der Oberhof für alle Städte Lübischen Rechts hingegen aus dem Rat gebildet. L. stellt die Herausbildung der Gerichtsstrukturen akribisch und quellengesättigt dar, schreibt in Lübeck die rechtsschöpferische Leistung dem Rat, in Magdeburg dem Schöppenstuhl zu. Er wendet sich gegen die Übertragung des Begriffes Oberhof auf den Magdeburger Rechtskreis und benennt zahlreiche Forschungsdesiderata. – Peter Oestmann, *Lübisches und sächsisch-magdeburgisches Recht in der Rechtspraxis des spätmittelalterlichen Reiches* (183–222), fragt danach, welche Bedeutung beide Partikularrechte vor den obersten Reichsgerichten besaßen. Er erinnert an die wichtigen Reichsreformen von 1495, in deren Rahmen u. a. das Reichskammergericht gegründet wurde. Vorher lassen sich aus den bisher bekannten Quellen kaum Appellationen aus dem Magdeburger und Lübischen Rechtskreis nachweisen, seit der Wende zum 16. Jh. nehmen sie stetig zu. Mit dieser Reform wurde auch der Druck auf die Territorialgerichte größer, den Prozess schriftlich zu führen, damit er in einer eventuellen Appellation durch die Reichsgerichte geprüft werden konnte. Auf diese Weise übten die Reichsgerichte eine Kontrolle über die Untergeichte aus und sorgten für eine qualifiziertere Rechtsprechung. – Marion Perrin, *Fotokopierte und transliterierte Magdeburger Schöffensprüche* (1940–1945). *Zu den Beständen im Magdeburger Stadtarchiv* (223–237), schildert die kriegsbedingte schwierige Überlieferungssituation für den Magdeburger Schöffenstuhl, stellt aber einen Bestand fotokopierter und transliterierter Schöffensprüche vor, der bisher von der Forschung wenig beachtet wurde. Angelegt durch das 1940 gegründete „Institut zur Erforschung des Magdeburger Rechts“ vereinigt die Sammlung Schöffensprüche, die in den Tochterstädten überliefert waren und durch den 2. Weltkrieg weitgehend verlorengegangen sind. Vf.in stellt die Arbeitsweise des Instituts und die Person des Stadtarchivars Paul Krause vor und nennt Möglichkeiten zur Nutzung des Materials. – Neben den genannten Beiträgen mit direktem hantschen Bezug stellt Jolanta Karpavičienė *Das sächsisch-magdeburgische Recht in den Kleinstädten Litauens* (83–116) vor, Eva Labouvie beschäftigt sich mit der Stellung von *Frauen im Magdeburger Recht – Zwischen Geschlechtsvormundschaft und eingeschränkter Rechtsfähigkeit* (117–139); Peter Landau bezieht sehr grundlegend Stellung zum Problem des *Recht(s) als Grundlage für die Lebensrealität des Mittelalters* (141–161). Alexander Rogatschewski ediert in seinem Beitrag *Die sächsisch-magdeburgischen Rechtsdenkmäler und verwandte Quellen in den St. Petersburger Handschriftensammlungen* (239–281), u. a. einen Magdeburger Schöffenspruch. Abschließend widmet sich Matthias Springer *Fragen um das altsächsische Recht* (283–304), also aus der Zeit um 800 bis etwa 1300. – Der Band ist in vielem Startpunkt für eine vertiefte wissenschaftliche Beschäftigung, er spricht Fragen an, die für zahlreiche Qualifizierungsarbeiten Stoff bieten würden und bietet dutzende Gelegenheiten für einen Vergleich zwischen Lübischem und Magdeburger Recht. Dieser sollte in einer Nachfolgetagung verstärkt gesucht werden, interessant wäre auch herauszufinden, was Städte und Herrscher dazu bewog, Städte, die nach einem Stadtrecht gegründet worden waren, umzubewidmen. Mit der Tagung und dem vorliegenden Band ist der Forschung ein weites Feld eröffnet worden, das hoffentlich in den kommenden Jahren reiche Früchte tragen wird.

N. Jörn

*Bünde – Städte – Gemeinden. Bilanz und Perspektiven der vergleichenden Landes- und Stadtgeschichte*, hg. von Werner Freitag und Peter Johanek (Städte-

forschung A/77, Köln 2009, Böhlau, XII, 354 S., zahlreiche Abb.). – Der Sammelband enthält die Vorträge, die im Rahmen des Festkolloquiums zu Ehren Wilfried Ehbrechts anlässlich seiner Verabschiedung aus dem aktiven Dienst am Historischen Seminar der Universität Münster (2006) gehalten worden sind. Zusätzlich aufgenommen wurden die Aufsätze von Knut Schulz, Thomas Schilp und Wilfried Ehbrecht (über regionale Einungen zwischen Rhein und Küste), die auf Vorträge zurückgehen, die 2004 auf einer Tagung zur Geschichte des Rheinischen Bundes in Worms gehalten worden sind; des weiteren auch der Beitrag von Leopold Schütte. (Der Vortrag von Peter Johaneck über die stadtgeschichtliche Forschung des letzten halben Jahrhunderts ist zwischenzeitlich an anderer Stelle erschienen.) – Den Auftakt zu vorliegendem Band bildet der Beitrag von Werner Freitag, *Was ist wissenswert? Alte und neue Fragen einer Landesgeschichte für Westfalen* (1–15), der aus aktuellem Anlass nach der Berechtigung und der Zukunft landesgeschichtlicher Forschung speziell in Westfalen fragt und zu dem Ergebnis gelangt, dass es „von den erkenntnisleitenden Interessen her legitim (ist), über Westfalen zu forschen“ (14), wobei Westfalen als ein durch Kultur und Geschichte konstituierter, in seinen Grenzen im einzelnen zu bestimmender Wahrnehmungsraum verstanden wird, und dass die Landesgeschichte „von Methodik und Syntheseanspruch“ (ebd.) her Teil der Fachwissenschaft (ist)“, der sie wichtige Impulse geben kann. – Knut Schulz, *Stadtgemeinde, Rat und Rheinischer Städtebund. Das vorläufige Ergebnis des Prozesses der Kommunalisierung und Urbanisierung um 1250* (17–39), wertet die Entstehung und die kurze Geschichte des Rheinischen Bundes als Maßstab für den Stand der Kommunalisierung vor allem im mittelh rheinischen Raum und sieht in dem Bund „eine wichtige Etappe auf dem Weg zur Durchsetzung und schließlich Anerkennung der Städte als politische Machtfaktoren und einigermaßen gleichrangige Partner der klassischen Herrschaftsträger, von Königtum und Fürsten“ (23). Ob der abschließende, unter Berufung auf L. von Winterfeld vorgenommene „unangemessene Vergleich“ (39) mit der Hanse wirklich trägt, erscheint eher zweifelhaft. Auch Thomas Schilp, *Westfälische Städte und der Rheinische Bund stellt Überlegungen zur städtischen Autonomie in der Mitte des 13. Jahrhunderts* (41–61) an. Auch er sieht in den städtebündischen Aktivitäten der westfälischen Städte in den 40er und 50er Jahren des 13. Jhs. den Ausdruck einer gewachsenen Autonomie, die es ihnen erlaubt, eigene Außenbeziehungen zu gestalten und im Hinblick auf die Friedenswahrung „durch Kontrakt alternative Ordnungsmodelle ... zu entwickeln“ (61). – Gleich fünf Beiträge sind Themen der friesischen Geschichte gewidmet: Ausgehend von Überlegungen zur verfassungsrechtlichen Bewertung des Rheinischen Bundes in einem „Konzept alternativer Ideen zur Reichsverfassung“ (65) und der Vernetzung von Friedensräumen untersucht Wilfried Ehbrecht, *Formen und Dauer regionaler Einungen zwischen Rhein und Küste – zum Beispiel der Bund vom Upstalsboom* (63–106), die Geschichte des seit dem 13. Jh. quellenmäßig bezeugten, aber auf ältere Traditionen zurückgehenden Bundes vom Upstalsboom, eines Friedensbündnisses friesischer Landesgemeinden, dessen Kern die Gebiete östlich und westlich der Emsmündung waren, dessen Wirksamkeit sich aber im Hinblick auf die Friedenswahrung und die Verteidigung der friesischen Freiheit (im Bunde mit den Landesgemeinden) auf ganz Friesland erstreckte. In einem weiteren Aufsatz beantwortet E. die selbstgestellte Frage: *Gab es im mittelalterlichen Friesland Städte?* (125–163), indem er die naturräumlichen, die soziokulturellen, die rechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen der Stadtwerdungs-/Gemeindebildungsprozesse



in den verschiedenen friesischen Regionen aufzeigt und in die stadtgeschichtliche Forschung den spezifisch friesischen Typus der „landesgemeindlichen Stadt“ einführt. Die Frage, warum es in Friesland zwar städtische „Früh- und Spät- oder Kümmerformen gegeben hat, aber ... keine stauferzeitlichen Hochformen“ (134), beantwortet er mit dem Hinweis auf die Abneigung der Friesen auch gegen Städte, „wenn sie ihrer Freiheit gefährlich werden konnten“ (161). Auch Hajo van Lengen, *Friesische Landes- und Stadtgemeinde im Mittelalter. Der Fall Norden/Ostfriesland* (165–201), wirft die Frage auf, ob „die Friesen im Mittelalter Städten feindlich gesinnt (waren)“ (165) oder ob sie „andere, eigene Formen von Stadt“ hervorbrachten, „die nur nicht mit dem herkömmlichen Stadtbegriff ... zu fassen sind“ (ebd.). Am Beispiel Nordens zeigt Vf., dass der Ort zahlreiche Merkmale aufwies, die den städtischen Charakter bezeugen, aber Norden „war keine autonome Stadt“ (200), sondern „Teil der Norder Landesgemeinde“, innerhalb dieser aber eine „besondere Körperschaft, die ... gleichermaßen verfasst war wie das Land“ (ebd.). Damit habe das Landrecht das Stadtrecht mit abgedeckt. – Jürgen Lafrenz, *Mittelalterliche Entstehung und frühneuzeitlicher Ausbau der Städte in Midden-Friesland im Spiegel topographischer Karten* (203–262), diskutiert die stadträumliche Entwicklung der 11 mittelfriesischen (gemeint ist das Gebiet zwischen Vlie/IJsselmeer und Lauwers) Städte vorrangig auf der Grundlage der Kartenwerke von Braun-Hogenberg und Jacobs van Deventer. – Heinrich Schmidt beschäftigt sich mit *Friesland und Westfalen im Mittelalter* (263–290). Erste Beziehungen zwischen beiden Regionen ergaben sich, als der friesische Missionar Liudger erster Bischof von Münster wurde und sein Missionsgebiet beiderseits der Ems der bischöflichen Aufsicht unterstellte. Alle Bemühungen der münsterschen Bischöfe und anderer westfälischer Herren, weltliche Herrschaftsrechte in Friesland auszubauen, scheiterten an der „friesischen Freiheit“, die seit dem 11. Jh. zum festen Bestandteil des friesischen Stammesbewusstseins wurde. Von dauerhafter Bedeutung waren die wechselseitigen Handelsbeziehungen, wobei die Ems der wichtigste Verkehrsweg war; aber auch der Landweg von Osnabrück nach Jever spielte eine Rolle. Für die Zeit um 1500 stellt Vf. eine verstärkte westfälische Zuwanderung nach Emden fest, deren kulturelle Auswirkungen „freilich von den niederländischen Wellen, die im späteren 16. Jahrhundert durch das westliche Ostfriesland gingen, weitgehend verdeckt“ (289) wurden. – Einen bemerkenswerten sprach- und wortgeschichtlichen Aufsatz hat Leopold Schütte beigesteuert: „Hofen“, „Bauerschaften“ und andere Stadtteilbezeichnungen in Westfalen (291–318). Darin geht Sch. auch auf die Begriffe „burgensis“ und „civis“ ein und zeigt, dass „civis“ in Westfalen erst seit der 2. Hälfte des 14. Jhs. den „Bürger“ bezeichnet. Revidiert werden muss, nach Ansicht Sch.s, auch die verbreitete Vorstellung, wonach das lat. Wort „curtis“ den Haupthof einer Villikation meint; vielmehr seien die meisten „curtes“ „selbständige, nicht einem größeren System eingebundene Landwirtschaften ...“ (302) gewesen. Die Frage, inwieweit die Einteilung von Städten in „Viertel“ Aussagen über Entstehung und Entwicklung der jeweiligen Stadt zulässt, ob sie verfassungsrechtlich konstitutive oder „nur“ administrative Bedeutung hatten, lässt sich nur von Fall zu Fall beantworten. Beigegeben ist dem Aufsatz ein kommentiertes alphabetisches Glossar der einschlägigen Stadtteilbezeichnungen und eine Karte ihrer Verbreitung in Westfalen. – Anknüpfend an Untersuchungen W. Ehbrechts zu den Stadtkonflikten des späten Mittelalters und der Reformationszeit behandelt Heinz Schilling, *Die deutschen Städte in den politischen und religiösen Umbrüchen des „langen 16.*

*Jahrhunderts“*. Überlegungen auf den Spuren von Wilfried Ehbrecht (319–338), die Entwicklung der politischen Kultur des alteuropäischen Stadtbürgertums im Verlauf des 16. Jhs., die in den „gemeindlich-genossenschaftlichen Partizipationsansprüchen“ (323) der Bürger wurzelte. Am Ende des 16. Jhs. waren die „konfessionellen Städte“ mit ihrem jeweiligen „symbolum fidei“ Orte der Identitätsfindung, in denen sich aber zugleich Vorstellungen durchzusetzen begannen, wonach nicht die „konfessionell einheitliche, sondern die multikonfessionelle ... Stadtgemeinde ... die Grundlage bürgerlichen Zusammenlebens ... und der Garant des bürgerlichen Friedens in der Stadt“ (334) war. Darüber hinaus habe der Augsburger Religionsfriede dazu beigetragen, die Städte „in den territorialen Untertanenverband“ (335) einzugliedern. – Nicht unerwähnt bleiben soll schließlich auch der Beitrag von Franz Irsigler, *Dorfbefreiungen des hohen Mittelalters in Frankreich und im Westen Deutschlands* (107–124), der den in der Forschung wenig beachteten Freiheitsbrief König Ludwigs VI. von Frankreich für Lorris (ca. 50 km östl. Orléans), der bis 1300 vorbildlich für rund 60 weitere Dorfbefreiungen wurde, einer sorgfältigen Analyse unterzogen hat. Besonders ausführlich ist er dabei auf die vergleichsweise großzügigen Regelungen über die persönliche Freiheit von Zuziehenden eingegangen und vergleicht die Ergebnisse mit span. „fueros“, dem Recht von Beaumont und dem Freiheitsbrief für Diedenhofen von 1239 und wirft damit neues Licht auf Gemeindebildungsprozesse im europäischen Kontext. – Die Beiträge des Sammelbandes spiegeln zum einen die Breite der wissenschaftlichen Interessen Wilfried Ehbrechts, zum anderen sind sie ein eindrucksvoller Beleg für die fortdauernde Leistungsfähigkeit landes- und stadtgeschichtlicher Forschung.

V. H.

Volker Henn, *Aus rheinischer, westfälischer und hansischer Geschichte*, hg. von Franz Irsigler, Helga Irsigler und Rolf Häfele (Trier 2009, Porta Alba Verlag, XII, 362 S.). – Sechzehn Arbeiten aus der Zeit von 1971 bis 2001 gelangen zum Wiederabdruck und verdeutlichen das Schaffen eines Wissenschaftlers, der seit den 80er Jahren maßgeblich Richtung und Inhalte der gegenwärtigen Hanseforschung mitprägte (vgl. etwa *Der niederrheinisch-ostniederländische Raum und die Hanse*, 155–167; 1991), als Ideengeber, Organisator, Herausgeber der hansischen Umschau, vor allem als Forscher selbst: Es ist die Rede von Volker Henn, dem zu seinem Ausschied nach siebenunddreißigjähriger Tätigkeit im Dienste der Trierer Alma Mater Franz und Helga Irsigler sowie Rolf Häfele „eine Auswahl seiner wichtigsten Aufsätze widmen“ (VII), – versehen mit einem Orts- und Personennamenindex und ergänzt durch ein chronologisches Schriftenverzeichnis H.s bis 2008 sowie eine Lebens- und Wirkungsweg würdigende Widmung (VII-IX). Die originale Seitenzählung ist am Rand angegeben, in den Anmerkungen sind, in eckigen Klammern abgesetzt, auf Wesentliches beschränkte Nachträge zugefügt. – Die überlegte Auswahl aus einem umfangreichen Œuvre illustriert trefflich den Weg des Landeshistorikers, der die regionale Forschung in die Geschichte des hansischen Verbandes integriert und dessen Konzept darin besteht, die „uralte“ Frage, was denn die Hanse eigentlich sei, dadurch zu beantworten, dass sie von ihren Teilen, nämlich den Regionen und ihren Raumstrukturen, getragen wurde – entstanden durch kommunikative und wirtschaftliche Strukturen sowie personale Beziehungen (vgl. die nicht abgedruckte Arbeit über Tidemann Lemberg; 1998), und eben nicht durch eine formal organisierte Hierarchie. Ausdruck dieser Sicht ist unter anderem die gründlich begründete Ablehnung der Städtebunddoktrin: „Der

Plan, [1418] eine gesamthansische Tohopesate zustande zu bringen, der Hanse damit gewissermaßen einen städtebündischen Charakter zu geben, war gescheitert. ... Die Hanse war 1418 kein Städtebund, und sie ist auch nach 1418 kein Städtebund geworden, ...“ (209), denn „Hanse‘ vollzog sich nicht gewissermaßen ‚von oben nach unten‘; sie verwirklichte sich vielmehr in ihren Teilräumen“ (232), und: „Die Vorstellung, dass um die Mitte des 14. Jahrhunderts die „Städtehanse“ eine ältere „Kaufmannshanse“ abgelöst habe, ist unzutreffend.“ (133; 1989). – Der Weg von der Landesgeschichte zur hansischen aber ist keineswegs eine Einbahnstraße, sondern regionale und hansische Sicht ergänzen sich und haben in dieser Entsprechung ganz wesentlich dazu beigetragen, dass das neuere, wenngleich definitorisch komplizierter zu fassende Bild der gegenwärtigen Hansehistoriographie solide fundiert ist. Die Beiträge, die den Hansehistoriker besonders interessieren, hier im Einzelnen aufzuführen, hieße Salz nach Lüneburg zu karren, denn sie sind mittlerweile zu Standardbezugspunkten der Hansehistoriker geworden, und so ist die Zusammenschau in einem Band zu begrüßen, der vor allem geeignet ist, angehenden Hansehistorikern den Forschungsstand en détail und im Überblick zu vermitteln. – Ergänzend, gleichwohl aber keineswegs subsidiär tritt ein biographisch-prosopographischer, aber auch ein historiographischer Schwerpunkt hervor: *Wege und Irrwege der Hanseforschung und Hanserezeption in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert* (245–268) legt détail- und kenntnisreich die politische Vereinnahmung und Abhängigkeit der Hanseforschung dar, auch wenn Vf. selber betont, „angesichts des derzeit noch ziemlich unbefriedigenden Forschungsstandes [könne er] nur Grundzüge und Hauptlinien der Entwicklung“ (248) aufzeigen. Gerade diese Arbeit unterstreicht H.s Verdienste als Anreger und Ideengeber. In toto: Dem Vf. gebührt Dank für die Belehrung, den Hgg. für die Komposition, dem Verlag für die ästhetisch ansprechende Gestaltung des Buches. *F. B. Fahlbusch*

*Von Nowgorod bis London. Studien zu Handel, Wirtschaft und Gesellschaft im mittelalterlichen Europa. Festschrift für Stuart Jenks zum 60. Geburtstag*, hg. von Marie-Luise Heckmann und Jens Röhrkasten (Nova Mediaevalia, Bd. 4, Göttingen 2008, Vandenhoeck & Ruprecht unipress, 547 S., 12 Abb., 30 Tab.). – Aus Anlass des 60. Geburtstags des Erlanger Mediävisten Stuart Jenks, der den Hansehistorikern als eine streitbare, innovative Forscherpersönlichkeit bekannt ist, die alle als sicher geltenden hansischen Theorien und Erklärungsmodelle kritisch hinterfragt und der die hansische Geschichtsforschung zahlreiche wichtige Anregungen verdankt, haben 22 Freunde, Kollegen, Schüler und Lehrer zu diesem gewichtigen Band beigetragen. es hätten leicht doppelt oder dreimal so viele sein können. Der Geehrte selbst wird ihr schärfster Kritiker sein, und da sie ihn so kennen, werden sich die Beiträger auf seine weitergehenden Anregungen freuen. An dieser Stelle soll nur auf die Aufsätze mit hansischem Bezug hingewiesen werden, die es in erfreulicher Qualität gibt: Volker Henn ediert und kommentiert sehr kundig *Eine unbeachtete Brügger Kontorordnung aus dem 15. Jahrhundert* (31–50), die sich im Flandrischen Kopiar No. 9 des AHL befindet, sich formal als Abschrift des Rezesses von 1356 präsentiert, aber wesentlich darüber hinausgeht und die bislang für Brügge vermissten Statuten betreffs des Zusammenlebens und „des wirtschaftlichen Verhaltens“ der Kaufleute versammelt. Er kennzeichnet die hier edierte Kontorordnung als „Ergebnis eines eigenständigen Rezeptionsvorgangs, nicht als bloße Kopie bereits vorgefundener Statuten“ (38). In seinem, den Rahmen einer Festschrift sprengenden, sehr materialreichen Beitrag widmet sich

John H. Munro dem *Hanseatic Commerce in Textiles from the Low Countries and England during the Later Middle Ages: Changing Trends in Textiles, Markets, Prices, and Values, 1290–1570* (97–181). Er führt die Wirtschaftskrise um 1290 auf explosionsartig gestiegene Transaktionskosten für den flämischen Tuchhandel im Mittelmeer zurück, die zu einer Neuorientierung des Handels vom Mittelmeer in den Hanseraum geführt habe. In zahlreichen Tabellen listet er im Anhang Statistiken über den englischen Wollexport, die Tuchproduktion in den südlichen Niederlanden, Preise der Genter und anderer Tuche sowie englischer Wolle zwischen dem 13. und 16. Jh. auf, auf die er im Text Bezug genommen hatte. Rolf Hammel-Kiesow diskutiert in seinem Aufsatz *Schriftlichkeit und Handelsgesellschaften niederdeutsch-hansischer und oberdeutscher Kaufleute im späten 13. und im 14. Jahrhundert* (213–241) sehr gründlich das Thema, ob die hansischen Kaufleute einen innovatorischen Rückstand gegenüber den oberdeutschen Konkurrenten hatten. Er kommt zu dem Schluss, dass sich die Schriftlichkeit der Kaufleute im nieder- und oberdeutschen Sprachraum nicht wesentlich voneinander unterschied. Vf. weist darauf hin, dass die Hansekaufleute zwar nur wenige Einträge in ihrem Handelsbuch vornahmen, dies aber daran lag, dass nur Anfang und Ende der Geschäfte schriftlich fixiert wurden. Die Italiener hielten hingegen auch alle Zwischenschritte der Geschäfte fest und produzierten so Unmassen von schriftlicher Überlieferung, die von der älteren Forschung immer wieder als fortschrittlich gepriesen wurde. So kam Johann Wittenborg in 15 Jahren auf 350 Einträge in einem Handelsbuch, die Gesellschaft Datini & di Bertto produzierte etwa zur gleichen Zeit 100.000 Einträge in 35 Büchern – und dies wohlgermerkt bei gleicher Kapitalgrundlage. – Matthias Puhle, *Magdeburg und die Hanse im Mittelalter* (243–254), stellt anhand der Hanserezesse, der Hansischen Urkundenbücher und des Urkundenbuchs der Stadt Magdeburg die Rolle Magdeburgs in der Hanse vor. Er bezeichnet Magdeburg als eine der frühen Hansestädte, die durch die „Teilnahme ihrer Kaufleute am hansischen Handel in die Hanse hinein“wuchs (244), sucht nach hansischen Spuren in der Überlieferung und erklärt die Bündnispolitik der Stadt während ihrer wechselvollen Geschichte. Er stellt abschließend fest, dass spezifische Eigenentwicklungen der Stadt „eine gewisse Distanz zur Hanse ermöglichten oder sogar auferlegten“. Schade ist, dass auf die Frage des Magdeburger Rechts als eines der beiden großen Stadtrechte in der Hanse nicht eingegangen wird. Die Fragestellung Hammel-Kiesows greift auch Christina Link auf, die in ihrem sehr lesenswerten Beitrag *Stetig und genau oder lückenhaft und uneinheitlich? Die Rechnungsführung der Marienburger Großschäfferei des Deutschen Ordens in Preußen* (297–315) der Frage nachgeht, ob die Rechnungsführung des Deutschen Ordens wirklich so rückständig war wie bisher von der Forschung behauptet. Sie tritt dieser Auffassung vehement entgegen und macht den Überlieferungszufall, die von Carl Sattler in Auswahl besorgte Edition der Schuldbücher und die schlechte Erschließung der Rechenschafts- und Schuldbücher verantwortlich. Henry Summerson wertet in seinem Beitrag *Foreigners and Felony: aliens as perpetrators and victims of crime in London, 1272–1327* (409–424) bisher ungenutzte Gerichtsquellen für die Zeit Edwards I. und Edwards II. aus, und stellt in zahlreichen Fällen Ausländer aus Lucca, Florenz, Genua, Spanien, Frankreich, dem Reich und Flandern als Opfer aber auch Täter von Raub und Betrug in London vor. Bei der Bestrafung ausländischer Täter aber auch beim Opferschutz zeigt er, wie die Krone deren ökonomische Bedeutung in Betracht zog. Wenigstens erwähnt seien auch die Beiträge von Herman van der Wee, *Labour in late*

*medieval and early modern Antwerp* (183–196), Astrid Schmidt-Händel, *Landtransport im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit am Beispiel des Erfurter Waidhandels* (197–212), und Dieter Heckmann, *Süßwasserfische als Vorrats- und Handelsgut im spätmittelalterlichen Preußen* (317–340). – Nicht ganz einleuchtend ist die Reihung der Beiträge, die in der Einleitung thematisch gruppiert kurz vorgestellt werden, im Band selbst aber nach einem anderen Prinzip gestreut worden sind. Unbefriedigend ist die Qualität der meisten Abbildungen, negativ hervorstechen Abb. 4 und 5, auf denen nur derjenige etwas erkennen wird, der Bild und Siegel andernorts bereits gesehen hat. Das Buch wird durch Personen- und Ortsindex gut erschlossen, eine Zusammenstellung der Publikationen des Jubilars beendet den Band. Sie zeigt, dass die Pläne des Jubilars ambitioniert sind. Ankündigungen für die Erscheinungsjahre der Enrolled Custom Accounts reichen bis 2014, für die sehnsüchtig erwarteten Projekte Hanseakten aus England und HUB VII, 2 werden leider keine Prognosen (mehr) abgegeben – umso sehnlischer werden sie von seinen Hansefreunden erwartet!

N. Jörn

Es ist höchst erfreulich, dass in einem umfänglichen Sammelband anlässlich des 80. Geburtstags wichtige Teile des breiten und äußerst vielfältigen Œuvres von Heinrich Schmidt wiederabgedruckt und damit leichter zugänglich gemacht wurden: *Ostfriesland und Oldenburg. Gesammelte Beiträge zur norddeutschen Landesgeschichte*, hg. von Ernst Hinrichs und Hajo von Lengen (Aurich 2008. Ostfriesische Landschaftliche Verlags- und Vertriebsgesellschaft, 838 S.). Die Spannweite der hier versammelten Beiträge des Jubilars reicht vom Frühmittelalter bis zur Gegenwart, von der Behandlung größerer Räume bis zu einfühlsamen biographischen Skizzen, von souveränen Überblicken über längere Zeiträume bis zur Auseinandersetzung mit Spezialfragen wie dem Verhältnis von Kirchenbau und Gemeinde in Ostfriesland. Bei den Themen sind einige Schwerpunkte unverkennbar: Es geht um Geschichtsbewusstsein, regionale Identitäten und Mentalität, um die Besonderheiten von Herrschaft und Verfassung im nordwestdeutschen, speziell im friesischen Raum, um die rechtliche und soziale Situation vor allem der ländlichen Bevölkerung und um ihr Verhältnis zu den Herrschaftsträgern, aber auch um die Christianisierung, um geistliche Institutionen und kirchliche Entwicklungen. Ein besonderes Interesse Sch.s, der von den Hgg. zu Recht als „der lebende Landeshistoriker Ostfrieslands und Oldenburgs“ bezeichnet wird, gilt der Frage der Friesischen Freiheit. Aus hansischer Perspektive sind vor allem jene Beiträge von Interesse, die sich auf die ostfriesischen Häuptlinge und Landsgemeinden und damit auf wichtige Gegenspieler oder Partner von Hansestädten beziehen, so *Adel und Bauern im friesischen Mittelalter* (373–418), *Stammesbewusstsein, bäuerliche Landsgemeinde und politische Identität im mittelalterlichen Friesland* (419–439), *Häuptlingsmacht, Freiheitsideologie und bäuerliche Sozialstruktur im spätmittelalterlichen Friesland* (627–650) oder *Über Voraussetzungen und Motive der friesischen „Freiheitsbewegung“ im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts* (651–672).

R. H.

Roderich Schmidt, *Das historische Pommern. Personen – Orte – Ereignisse* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern. R. V: Forschungen zur Pommerschen Geschichte, Bd. 41, Köln 2009, 2. Aufl., Böhlau Verlag, 741 S.). – Nach 2007 erscheinen diese 38 Beiträge Sch.s aus 50 Jahren Forschung vor allem zur pommerschen Geschichte des Mittelalters und der Frühen Neuzeit bereits

in einer zweiten Auflage. Ein Teil befasst sich mit der Quellenüberlieferung, so zu den Anfängen der Geschichte Pommerns oder Mecklenburg und Pommern in der Reimchronik Ernst von Kirchbergs. Weitere Aufsätze behandeln die slawischen Stämme, Burgen und Kultstätten, das Heiligtum Rhetra, die rätselhaften Plätze Jumne, Vineta und Wollin, die Pommernmission Ottos von Bamberg und die Gründung der Greifswalder Universität. Intensiver geht Sch. auch auf die Geschichte der Städte Usedom, Stolp und Wolgast ein. Acht Beiträge befassen sich mit verschiedenen Aspekten der Reformation in Pommern, andere wiederum mit biographischen Themen, so dem pommerschen Herzogshaus und den Grafen von Gützkow. Etwas störend wirkt, dass Lexikonartikel wie „Pommern im Mittelalter“ vom Verlag mit allen Abkürzungen und den hier nicht vorhandenen Verweisen übernommen wurden. Verschiedene historiographische Aufsätze schließen dieses beeindruckende Kompendium eines langen Forscherlebens ab. O. P.

*Herbert Schwarzwälder. Eine besondere Festschrift zum 90. Geburtstag*, hg. von Horst Temmen (Bremen 2009, Edition Temmen, 86 nicht gezählte S., zahlreiche Abb.). – Den Lesern dieser Zeitschrift ist Herbert Schwarzwälder kein Unbekannter. Als Verfasser wichtiger Aufsätze zur bremisch-hansischen Geschichte und als langjähriger Mitarbeiter der „Hansischen Umschau“ haben sie ihn wahrgenommen. Vier Jahrzehnte lang, von 1963 bis 2003, hat Herbert Schwarzwälder mit großem Engagement, hoher fachlicher Kompetenz und sicherem Urteil über die Stärken und Schwächen der besprochenen Arbeiten Neuerscheinungen zur hansischen Geschichte, vor allem solche, die den nord- und nordwestdeutschen Raum betrafen, vorgestellt (in ca. 1900 Artikeln) und damit einen oft nicht angemessen honorierten Beitrag zur hansegeschichtlichen Forschung geleistet. Zu seinem 90. Geburtstag ist ihm nun eine in der Tat ungewöhnliche Festschrift gewidmet worden. Sie bündelt in faksimilierten Wiedergaben 43, z. T. sehr persönlich gehaltene Glückwunschschriften namhafter Persönlichkeiten aus Politik, Wissenschaft und anderen gesellschaftlichen Bereichen, die die beachtliche wissenschaftliche Leistung des Jubilars würdigen, aber auch Licht auf den Menschen Herbert Schwarzwälder werfen. Ein umfassendes Verzeichnis der Veröffentlichungen Schwarzwälders beschließt diese auf ihre Weise eindrucksvolle Festgabe. V. H.

Hans-Jürgen Gerhard, *Wesen und Wirkung vorindustrieller Taxen. Preishistorische Würdigung einer wichtigen Quellengattung*, hg. von Karl Heinz Kaufhold und Markus A. Denzel (Studien zur Gewerbe- und Handelsgeschichte, Bd. 30, Stuttgart 2009, Steiner Verlag, 54 S., 11 Abb.), hält die geläufige Unterscheidung zwischen „Ordnungstaxen“ und „echten Taxen“, d. h. Taxen (= obrigkeitliche Preisfestsetzungen), die einen Preis festlegen, der demjenigen nahe kommt, der sich auch am Markt gebildet hätte, und solchen Taxen, die obrigkeitlich gewollte Preise unabhängig vom Marktgeschehen vorschreiben, in der preisgeschichtlichen Forschung für unbrauchbar. Vf. geht stattdessen von der Wirksamkeit bzw. Durchsetzbarkeit der Taxen aus und erörtert an Beispielen vornehmlich aus dem 17. und 18. Jh. die Zielsetzungen flexibel gestalteter Taxen, die Elemente der schnellen Anpassung an Veränderungen der Preisbildungsfaktoren enthielten, und „starrer Taxen“. Waren die Taxen als „obrigkeitliche Eingriffe in den Markt“ (9) bis zur Wende vom 18. zum 19. Jh. weitgehend akzeptiert, so gerieten sie seitdem mit Blick auf die Preisbildung unter Wettbewerbsbedingungen in die Kritik. Insgesamt sieht Vf. in den Taxen „verlässliche preishistorische Quellen“ (47). V. H.

Rolf Walter, *Einführung in die Wirtschafts- und Sozialgeschichte* (Köln 2008, Böhlau Verlag, 325 S.). – Rolf Walter, Professor für Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Universität Jena, legt ein gründliches, vor allem für Studierende, aber auch für Doktoranden und Nachwuchswissenschaftler geeignetes Handbuch zu seinem Fachgebiet vor, in dem er bei der Aufbereitung des Stoffes dem bewährten Muster der UTB-Reihe folgt. Zunächst stellt er Instrumentarien, Theorien und Methoden (Quellen und Instrumente, Theorien und ein sehr wichtiger Methoden-Workshop, der geradezu zum Weiterlesen verpflichtet) vor, dann wendet er sich Elementen, Strukturen und Dimensionen zu, wobei er auf Erkenntnisebenen, Individuen, Organisationen, materielle Kultur und immaterielle Strukturen sowie auf die Dimension von Zeit und Raum eingeht. Im folgenden skizziert er dynamische Faktoren und Prozesse (Geschichte von Kommunikation und Interaktion, Migration, Transmission und Transformation, Integration, Entwicklung, Expansion und ökonomische Konzentration), um schließlich Wirtschaftssysteme im historischen Vergleich vorzustellen. Anschließend analysiert er in einem längeren Kapitel die Inhalte seines Faches und stellt die sektorale Wirtschaftsgeschichte, die Technik- und Innovationsgeschichte, die moderne Unternehmensgeschichte, die Geld- und Bankengeschichte, die Geschichte der Messen und Börsen und die Sozialgeschichte vor. Schwerpunkte der Darstellung liegen dabei auf der Unternehmens- und der Sozialgeschichte. W. beschäftigt sich dann mit 18 verschiedenen Konzeptionen des Faches, die allerdings so verknüpft dargestellt werden, dass sie nicht wirklich einführen können (siehe etwa den Beitrag zu Lokal- und Stadtgeschichte). Im Kapitel Interdisziplinäres überschreitet er die Grenzen des eigenen Faches in Richtung Philosophie, Kunst und Kultur, Sprach- und Literatur-, Politik- und Natur-, Rechts- und Sozialwissenschaft, Medizin, Soziobiologie, Psychologie, Ethnologie und Geographie und macht darauf aufmerksam, wie wichtig es ist, das eigene Fach mit dem kritischen Blick von außen zu betrachten und sich aus anderen Disziplinen immer wieder Anregungen zu holen. In einem weiteren großen Kapitel stellt Vf. die Historiographie und Dogmengeschichte dar und widmet sich dabei der Wissenschaftsgeschichte seines Faches. Ein sehr kurzes Kapitel zu didaktischen Konzeptionen, Ausstellungen und Museen, Personen, Organisationen, Institutionen und Kongressen sowie eine Zeittafel zur Wirtschafts-, Sozial- und Innovationsgeschichte soll „erste Hilfe“ bieten, hält aber wegen seiner Kürze nur sehr bedingt, was es verspricht. Eine Vorstellung ausgewählter Literatur beschließt den Band. Das Buch wird durch Personen- und Sachindices gut erschlossen und bildet einen kompakten und zum Weiterlesen animierenden Einstieg in die Disziplin. – Die Hanse spielt in dieser Darstellung bestenfalls am Rande eine Rolle, etwa, wenn auf die bekannte Erlanger Historikerseite im Internet hingewiesen wird. Hingegen finden weder eine übergreifende Darstellung noch die Urkundensammlungen zur Hansegeschichte oder die Hansischen Geschichtsblätter als Periodikum Erwähnung. Die Gründung der „Städtehanse“ wird in der Zeittafel kommentarlos mit 1358 und damit zwei Jahre nach dem ersten nachweisbaren Hansetag angegeben, ein Fehler, der symptomatisch ist für die süddeutsche Perspektive W.s. Ungeachtet dessen leistet das Buch als allgemeiner Einstieg in die Wirtschafts- und Sozialgeschichte Beachtliches und kann die Hansegeschichtsforschung nur dazu anspornen, auch im Süden wieder stärker wahrgenommen zu werden.

N. Jörn

Frank G. Hirschmann, *Die Stadt im Mittelalter* (Enzyklopädie Deutscher Geschichte, Bd. 84, München 2009, Oldenbourg, XII, 141 S.). – Der Reihenziel-

setzung verpflichtet, sind die Ausführungen dreigeteilt: Ein „enzyklopädischer Überblick“ wird ergänzt durch „Grundprobleme und Tendenzen der Forschung“ und geendet mit einer sachgruppengeordneten Zusammenstellung von „Quellen und Literatur“ (insgesamt 478 Titel). Knappe Personen-, Orts- und Sachindices runden das Werk ab. – Fraglos liegt eine erhebliche Herausforderung in der geforderten Darstellungskürze: Der Artikel „Stadt“ im Lexikon des Mittelalters (Bd. VII und VIII) umfasst mit verwandten Artikeln (wie z. B. Stadtherr) 74 Spalten (nicht gerechnet Artikel wie z. B. „Topographie, städtische“); mithin stand dem Autor geschätzt weniger Raum zur Verfügung als seinerzeit den Lexikonmitarbeitern, die allerdings ganz Europa abzudecken hatten. Entsprechend konzentriert sich die Darstellung fast ausschließlich auf den deutschsprachigen Raum (einschließlich des Baltikums), allerdings unter Einbezug der niederen Lande, Nordfrankreichs und Reichsitaliens, während andere Stadtlandschaften allenfalls randständig Erwähnung finden. Ob die ungefähren zeitlichen Grenzen (8. bis frühes 16. Jh., aber mit Verweisen auf vormittelalterliche Kontinuitäten) einer stadtentwicklungsgeschichtlichen Epochisierung gerecht werden, soll offen bleiben. Die Herausforderung wurde bewältigt: Vorgelegt wird eine, Forschungsstand und -kontroversen hinreichend skizzierende Gesamtschau, die auch auf Akzentuierungen (z. B. Städteatlanten, Grundriss – nicht bearbeitet der Aufriss –, kleine Städte) nicht verzichtet und in leicht lesbarer Form einen profunden, einführenden Überblick in die gängigen Aspekte der Stadtgeschichte bietet. Das knappe Hansekapitel (2 S.) zeigt in Verbindung mit den zugehörigen Schrifttumshinweisen recht deutlich das Problem solcher Überblicke, deren Ziel es ist, dem Studierenden einen ersten Ein- und wohl auch strukturierenden Überblick zu verschaffen: So gehen Information, Gehalt und Forschungsaktualität dieser Hinweise nicht über das hinaus, was auch jedes durchschnittlich gute Oberstufenschulbuch (dies aber zumeist mit Karte und Quellentexten versehen) zu bieten hat. Wenn aber die Zahl der Hansestädte, wie dies auch in der Hanse-Literatur immer wieder geschieht, auf die Vf. sich stützt, als von der Forschung „auf zwischen 50 und 200“ (41) geschätzt angegeben wird, dann vermittelt sich dem unkundigen Leser, der ja den unstrittigen Basisstand der Forschung erfahren möchte, eine forschungsseitige Beliebigkeitsvorstellung, die kein Gespür für die Problematik einer „Hansedefinition“ aufkommen lassen kann. Schon die Einordnung der Hanse (im Kapitel „Zwischenstädtische Kommunikation“) lässt sie nur als Sonderfall von Städtebünden erscheinen und so den Blick auf die Frage, was denn die Hanse eigentlich ausmache, kaum zu. Hinweise auf Schrifttum und Forschungslage (zur Hanse) muten eher zufällig an, lassen aber gleichwohl die Schwerpunkte der momentanen Hanseforschung erkennen. – Das Schrifttumsverzeichnis bildet deutlich ein Desiderat ab: Gerade einmal sieben allgemeine Sammlungen (schriftlicher) Quellen zur Stadtgeschichte stehen 471 Darstellungstiteln gegenüber. Bildquellen werden nicht berücksichtigt. Zumindest hätten unter den Quellenhinweisen B.-U. Hergemöllers „Quellen zur Verfassungsgeschichte der deutschen Stadt im Mittelalter“ (2000) und G. Mönckes „Quellen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte mittel- und oberdeutscher Städte“ (1982) eine Erwähnung verdient. Müßig hingegen ist es, über das Fehlen einzelner Titel zu streiten, zumal sich die Auswahl erkennbar an der Aktualität der Werke orientiert. Weniger gelungen aber ist, im zweiten Kapitel auf Literatur zu verweisen, die im Folgenden bibliographisch nicht nachgewiesen wird. Auf formale Fehler bei der Titelaufnahme (z. B. Nr. 2 und 5) sei nur summarisch verwiesen. Dennoch: Ziel der Reihe ist es, dem Studierenden und dem Nichtstadthistoriker einen ersten Ein- und



strukturierten Überblick zu geben, und dieses gelingt, aller geforderten Kürze zum Trotz.

F. B. Fahlbusch

Lutz Philipp Günther, *Die bildhafte Repräsentation deutscher Städte. Von den Chroniken der Frühen Neuzeit zu den Websites der Gegenwart* (Köln 2009, Böhlau Verlag, 478 S., 94 Abb., 9 Tab.). – Vf. hat Architektur und Stadtplanung studiert und wurde 2007 mit diesem Werk unter dem Titel „Von den Städtechroniken zu den kommunalen Websites – Zum Wandel von Darstellungskonventionen in der bildhaften Repräsentation deutscher Städte“ am Institut Darstellen und Gestalten der Fakultät Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart promoviert. Die vorliegende Arbeit rückt das Ausmaß des Wandels der „bildhaften“ Selbstdarstellung deutscher Städte infolge deren Transformation in den digitalen Raum ins Zentrum der Betrachtung. Gegenstand der Untersuchung sind Veränderungen formaler und inhaltlicher Art durch Anpassung an präsentationstechnische Anforderungen des neuen Mediums. Auf der Grundlage der Analyse von 100 exemplarisch ausgewählten Websites deutscher Städte wird nach dem Grad der Vorbildfunktion etablierter Konventionen gefragt. Der Begriff „Repräsentation“ wird als „Vergegenwärtigung“, hier ausschließlich der bildhaften Vergegenwärtigung, definiert. Vf. spannt den Bogen von frühneuzeitlichen Holzschnitten bis zu modernsten Stadtrepräsentationen im World Wide Web (www) und kommt zu dem Ergebnis, „dass lange Zeit vor Einführung kommunaler Marketingstrategien Städte die Werbewirksamkeit ihrer gebauten Gestalt erkannten“ (424). Im Laufe des 16. Jhs. diente die Darstellung der individuellen Stadtgestalt sowohl der „Vergewisserung der stolzen Bürgerschaft über Rang und Macht der eigenen Stadt“ (ebd.) als auch der repräsentativen Darstellung nach außen. Dazu entwickelten die Künstler „symbolhafte Abkürzungen“, die „dem Betrachter die Stadt auf einen Blick als individuelles Abbild der in den Köpfen ihrer Bewohner herrschenden Vorstellungen“ (ebd.) vermitteln sollten. Vf. zeigt, dass die über die vergangenen Jahrhunderte bewährten Prinzipien der Visualisierung städtischer Gestalt trotz aller technologischen Veränderungen bis in die Gegenwart hinein weitgehend gültig geblieben sind, „dass eine Vielzahl deutscher Städte im virtuellen Raum bei der visuellen Übermittlung ihres Images Traditionen verhaftet sind, die sich weit in die Geschichte bildhafter Stadtrepräsentation zurückverfolgen lassen“ (435f.). Dem Vf. gelingt der Nachweis dieser historischen Verbindungslinie der im www gängigen Bildangebote; zugleich stellt er für das 20. Jh. die Neu- bzw. Weiterentwicklung der verschiedenen Ausdrucksmittel im Kontext der Etablierung kommunaler Marketingstrategien dar. Dieses interessante Buch schließt damit Forschungslücken und wird künftig nicht nur für PR-Berater, sondern auch für den Hanse-Historiker nützlich sein. Die „Tabellarische Darstellung der Analyseergebnisse der untersuchten Websites“ (466–478) enthält z. B. Angaben zum Stand der „Startseitengestaltung auf 100 kommunalen Websites“ vom Dezember 2005 und bezieht dabei 22 ehemalige Hansestädte ein (Berlin, Bochum, Braunschweig, Bremen, Dortmund, Erfurt, Essen, Frankfurt/Oder, Goslar, Halle/Saale, Hamburg, Hameln, Hannover, Kiel, Köln, Lübeck, Magdeburg, Münster, Osnabrück, Rostock, Stralsund, Wismar). Historische Ansichten aus dem Inneren der jeweiligen Stadt überwogen danach in der Bildfolge bei 12 Städten (darunter Erfurt, Hameln, Lübeck und Münster), in der Collage ebenfalls bei 12 Städten (darunter Osnabrück), im Einzelbild bei 16 Städten (darunter Goslar, Kiel, Köln und Wismar). Mehrheitlich moderne Motive (ab den 20er Jahren des 20. Jhs.) fanden sich unter den Hansestädten lediglich in der Collage für Berlin.

H. Böcker

*Medieval Towns in Northeastern Europe*, hg. von Imke Hamann-Bock, Mareike Hansen, Alexandre Karwaski, Sina Kuhr, Thomas Riis (Tönning 2007, Der Andere Verlag, 163 S., zahlreiche Abb.). Der Band enthält Beiträge einer dänisch-sowjetischen Historikerkonferenz von 1986, die zumeist nicht aktualisiert worden sind. So bedauerlich die späte Veröffentlichung ist, sollte sie nicht auf Ablehnung stoßen. Der Leser kann daraus noch Nutzen ziehen, zumal es sich bei den Autoren z. T. um hervorragende Spezialisten handelt. Ein Vorteil besteht zudem darin, dass die Beiträge in englischer, französischer und deutscher Sprache vorliegen. Die ersten Aufsätze des Bandes sind zur Gruppe „Russia and Ukraine“ zusammengefasst. Dort bietet A. N. Kirpitschnikow [Kirpičnikov] Informationen über *Ladoga im 8.–9. Jahrhundert* und äußert sich spekulativ *Zur Frage der ersten slawisch-dänischen Kontakte*, wie der Untertitel des Beitrages lautet (9–19). Hier spielt u. a. die Erwägung, bei dem Gründer der russischen Herrscherdynastie Rjurik könne es sich um Rorik aus Jütland handeln, eine Rolle. A. N. Saharov [Sacharov] spricht über *General and specific features in the genesis of the Old Russian town* (21–38). Eine Besonderheit der Entstehungs- und Frühgeschichte der Stadt in der Ruß sieht er darin, dass die heterogenen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in dem großen Raum ein breites Spektrum an Entwicklungswegen bedingten. – Rezeptionsvorgänge, die für die Kulturgeschichte der Ostslaven grundlegend waren, behandelt Z. V. Udaltzova [Udal'cova] in einem Aufsatz über *Kiev and Constantinople: cultural relations before the 13<sup>th</sup> century* (39–58). V. E. Vozgrin, *Medieval Novgorod and Pskov in modern historiography* (59–76), kennzeichnet Kontroversen und Forschungsdefizite, die es zu einem guten Teil noch heute gibt, und berücksichtigt auch Erkenntnisfortschritte, die dank der archäologischen Ausgrabungen in Novgorod und – verzögert – in Pleskau möglich wurden. – Von den kürzeren Texten der Abteilung „II. Denmark“ sei zunächst derjenige von Inge Skovgaard-Petersen über *L' origine des villes danoises* erwähnt (119–123). Sie blickt zunächst auf die Erweiterung des Städtensetzes in Dänemark während des 11. Jhs. und dann zurück auf die ersten Städte der Wikingerzeit mit ihrer Bedeutung für den Fernhandel, um danach die Voraussetzungen für die neue Entwicklung im 11. Jh. – wie das generelle Bevölkerungswachstum und die Etablierung der Kirche – zu benennen. Der Zusammenhang von Kirchenbau und Städteentwicklung wird außerdem in einem aspektreichen Beitrag von Ebbe Nyborg erörtert: *Topographie ecclésiastique et urbanisation du Danemark médiéval* (91–105). Vf. äußert sich auch zu Paul Johansens Annahme der Existenz von Kaufmannskirchen (103–105). Hans Jørgen Madsen betrachtet die frühe Geschichte einer der ältesten Städte Dänemarks: *Århus – une ville fortifiée de l'âge des Vikings* (85–89). Beziehungen zu hansestädtischem Recht und die Privilegierung ausländischer Kaufgäste in Dänemark gelangen bei Inger Dübeck kurz in das Blickfeld: *Privileges and legal rights for provincial boroughs* (77–83), während man detaillierte und gut belegte Ausführungen über die ausländischen, vor allem deutschen Kaufleute in den dänischen Städten und über die vor 1400 kulminierende Zuwanderung aus Deutschland bei Thomas Riis findet: *Les étrangers dans les villes du Danemark médiéval* (107–117). – In der Abteilung „III. Other Regions“ charakterisiert H. Hellmuth Andersen knapp, aber nicht anspruchslos *Das Liubice des Abodritenkönigs Heinrich. Zur Regionalgeschichte um 1100* (125–130), und Enn Tarvel thematisiert *The Genesis of the Livonian Town in the Thirteenth Century* (133–147). Der Senior der estnischen Mediävistik hatte bereits in der Sowjetzeit praktisch ideologiefrei

geschrieben. Ein glänzendes Beispiel dafür bietet der vorliegende, nicht aktualisierte Text, dessen Literaturbelege bis 1985 reichen. Hier argumentiert T. gegen die Existenz von Klassen, von professionellen Kaufleuten und Städten in der Zeit vor der deutsch-skandinavischen Eroberung Livlands im 13. Jh. – Am Schluss folgt ein auf breite Literaturkenntnis gestützter großer Überblick, wie er für die zumeist eng spezialisierten Sowjethistoriker untypisch war: A. A. Svanidze, *The Typology of the Genesis of the Medieval Town: Europe und Scandinavia* (149–163). Vf.in unterscheidet dabei eine Zone von der späten Antike geprägter Regionen, eine solche der Balance von antiken und „barbarischen“ Traditionen (darunter Westdeutschland) und eine „barbarisch“ bestimmte Zone, zu der Nordeuropa und die Ruß gehörten. Dieser Beitrag hätte besser an den Anfang des Bandes gepasst. N. A.

*Städtische Räume im Mittelalter*, hg. von Susanne Ehrich und Jörg Oberste (Forum Mittelalter. Studien, Bd. 5, Regensburg 2009, Verlag Schnell & Steiner, 264 S., zahlreiche Abb.). – Die internationale Jahrestagung 2008 des interdisziplinären Regensburger „Forum(s) Mittelalter“ war dem Rahmenthema „Urbane Räume in der Vormoderne“ gewidmet, wobei vor allem der urbane Binnenraum, so Hgg., im Sinne des neuen „spatial turn“ „nicht mehr bloß als ... quasi natürliche Grundgegebenheit“ (9), sondern als „soziales Konstrukt begriffen wird“ (ebd.), so dass „neben der Agglomeration von Straßen, Plätzen und Bauwerken eine zweite und dritte Stadt, bestehend aus Memorialräumen, Kommunikationsräumen, Machträumen ... und symbolischen Räumen“ (10), entsteht. Freilich sind sich auch Hgg. der Tatsache bewusst, dass der Raum als erkenntnisleitende Kategorie nicht erst eine Entdeckung der modernen Kulturwissenschaften ist. – An dieser Stelle ist vor allem auf vier Beiträge aufmerksam zu machen: Gegenstand des Beitrags von Karsten Igel, *Vielerlei Räume – eine Stadt. Konstituierte und reale Räume im spätmittelalterlichen Osnabrück* (163–179), sind „die stadträumlichen Strukturen Osnabrücks und die Möglichkeiten ihrer Rekonstruktion“ (165). Dabei unterscheidet er entsprechend dem beschriebenen Ansatz zwischen realen und durch menschliche Interaktion konstituierten Räumen, die sich wechselseitig beeinflussen konnten, und weist auf die quellenbedingten Schwierigkeiten bei der Erforschung solcher Räume hin. Vf. beleuchtet die besondere Bedeutung des Kirchspiels St. Katharinen im Südwesten der Altstadt, das zum bevorzugten Wohnort der führenden Ratsfamilien sowohl der Alt- als auch der Neustadt wurde, die bauliche Umgestaltung der Katharinenkirche zwischen 1493 und 1510 (insbesondere die bemerkenswerte Erhöhung des Kirchturms) sowie die in die gleiche Zeit fallende „Neugestaltung des Herrschaftszentrums in der Altstadt“ (173) mit dem Bau des neuen Rathauses (1487–1512), der wegen der hohen Kosten den Widerstand eines Teils der Bürgerschaft hervorrief. Mit Blick auf die zahlreichen steinernen Hinterhäuser geht Vf. auch auf die (soziale) Struktur der Hausstätten ein. – Katalin Gönczi, *Städte des Magdeburger Rechts in Osteuropa* (181–193), bietet einen Überblick über die Verbreitung des Magdeburger Rechts, die Rolle der Schöffentühle, die Überlieferung des Magdeburger Rechts sowie die wissenschaftliche Beschäftigung mit ihm vor 1945 und in der Gegenwart. Dabei wird das bürgerliche und gemeindliche Freiheit garantierende Magdeburger Recht als Teil der europäischen Rechtskultur verstanden, das eine „virtuelle Brücke“ zwischen Mittel- und Osteuropa bilde. – Terry R. Slater, *Social, cultural and political space in English medieval market places* (227–240), beschreibt Formen und Funktionen der Marktplätze in englischen Städten des Mittelalters, das Nebeneinander verschie-

dener Märkte, die Bebauung mit Marktbuden, die durch zwei- bis dreigeschossige feste Bauten ersetzt werden konnten, die topographische Nähe von Kirchen und Marktplätzen und weist auch auf die nicht ganz unbekannte Tatsache hin, dass Rathäuser und Gerichtsgebäude bevorzugt an Marktplätzen errichtet wurden. – Auch James Davis, *The Cross and the Pillory: Symbolic structures of Commercial Space in Medieval English Towns* (241–259), weist auf die Multifunktionalität der Marktplätze hin, geht auf die (auch räumliche) Organisation des Marktgeschehens ein und hebt hervor, dass es das Ziel der Privilegierung von Marktplätzen war, im öffentlichen Raum die sichere Abwicklung möglichst ehrlicher Handelsgeschäfte zu gewährleisten; in diesem Zusammenhang erörtert er die dazu erforderlichen administrativen, jurisdiktionellen und fiskalischen Maßnahmen seitens der Marktherren. Im Mittelpunkt der Ausführungen aber steht die Bedeutung der oft aufwendig gebauten Marktkreuze und der Pranger. Erstere waren zunächst sichtbare Zeichen für die königliche Privilegierung des jeweiligen Marktes (mit den anhängenden Rechten) und den Marktfrieden. Gleichzeitig markierten sie den Ort, an dem bestimmte Marktteilnehmer, namentlich die Höker vom Lande, ihre Geschäfte tätigen mussten, weil sie dort leichter überwacht werden konnten. Darüber hinaus betont Vf., dass das Kreuz als christliches Symbol die Händler an ihr Seelenheil und daran erinnern sollten, „that transactions should be undertaken with probity“ (250). Wer diese Warnung missachtete, musste damit rechnen, mit dem ebenfalls am Markt befindlichen Pranger Bekanntschaft zu machen; seine Errichtung ergab sich rechtlich zwar nicht aus den Marktprivilegien, wurde aber von den Zeitgenossen als ein wesentliches Element der Marktaufsicht angesehen.

V. H.

Roman Czaja untersucht *Die Führungsgruppen in den Ostseestädten im Mittelalter* (Grupy rządzące w miastach nadbałtyckich w średniowieczu, Toruń 2008, 140 S., 9 Tab., 8 Abb., dt. Zusammenfassung). Behandelt werden vornehmlich – teilweise nebeneinander und vergleichend – die wendischen, preußischen und livländischen Städte der Hanse, vorwiegend die größeren unter ihnen, schon wegen ihres Quellenreichtums. Vf. geht auf die Definition der sozialen Schicht der am Stadtregiment beteiligten Familien ein und vergleicht die Begriffe „Führungsgruppe“, „kaufmännische Oberschicht“ und „Patriziat“. Der Verwendung des Begriffs „Patriziat“ für den Hansebereich steht er zurückhaltend gegenüber, da die Führungsgruppen der Ostseestädte keine abgeschlossene Schicht bildeten wie etwa das Patriziat der süddeutschen Städte. Er erkennt jedoch auch in den Führungsgruppen der Hansestädte ein eigenständiges Selbstbewusstsein und kulturelles Verhalten und meint, dass die Ratsherrengeschlechter wohl nicht so kurzlebig gewesen seien, wie die überlieferten Ratslinien es erscheinen lassen; denn in diesen scheinen die möglichen oder wahrscheinlichen Verwandtschaftsbeziehungen zwischen den alten und neuen Ratsfamilien nicht auf. Daher hält er die Verwendung des Begriffs „Patriziat“ durchaus für akzeptabel. Die Entwicklung der Ratsverfassung verfolgt Vf. gesondert in den einzelnen Regionen. Entscheidend ist für ihn die überall durchgesetzte Selbstkooptation des Ratskollegiums, die den Einfluss sowohl der Landesherrschaft als auch der übrigen Bürgerschaft begrenzte. Mit Hilfe der Ratslinienstatistik versucht Vf., die Intensität und das zeitliche Einsetzen der gesellschaftlichen Abschottung der Ratsfamilien in den einzelnen Städten und Regionen zu erfassen, wobei er sich der unsicheren Aussagekraft der Quellen bewusst ist; die Tendenz zur gesellschaftlichen Abschließung der Ratsfamilien glaubt er am stärk-

sten in Lübeck und Thorn zu erkennen (Ende 13. bzw. Ende 14. Jh., in Danzig erst in den 1470er Jahren). Eine für die Hansestädte typische sozialgeschichtliche Entwicklung kann Vf. nicht feststellen; Unterschiede in der Zusammensetzung der Führungsschichten führt er vielmehr auf verschiedene soziale und wirtschaftliche Voraussetzungen zurück. Die Ratsfamilien seien von außen zwar als soziale Gruppe wahrnehmbar gewesen; sie genossen jedoch keine Sonderrechte, wie etwa die unterschiedslose Behandlung aller Bürger in den Kleiderordnungen bis ins 15. Jh. zeigten. – In einem besonderen Kapitel geht Vf. auf die Bruderschaftsorganisationen in den Führungsgruppen ein: Obwohl es Unterschiede zwischen den einzelnen Städten gab, stellt Vf. fest, dass es den Bruderschaften nicht um Selbstdarstellung, sondern um Stärkung der ganzen kaufmännischen Schicht ging, auch derjenigen Teile der Kaufmannschaft, die nicht im Rat vertreten waren. Auch die Artushöfe in Preußen verstanden sich um 1300 als Gilde des gemeinen Kaufmanns. Nur zu bestimmten Zeitpunkten entsprachen die Träger der Bruderschaft den im Rat vertretenen Führungsgruppen. Insgesamt betrachtet, erschienen die mit dem Rat verbundenen Familien durchaus als besondere soziale Gruppe. Die zeitlichen und regionalen Unterschiede werden vom Vf. deutlich herausgearbeitet. H. W.

*Mittelalterliche Bruderschaften in europäischen Städten. Funktionen, Formen, Akteure. Medieval Confraternities in European Towns. Functions, Forms, Protagonists*, hg. von Monika Escher-Apsner (Inklusion/Exklusion. Studien zu Fremdheit und Armut von der Antike bis zur Gegenwart, Bd. 12, Frankfurt/M. 2009, Peter Lang Verlag, 382 S., 6 Abb., 2 Tab.). – Der vorgelegte Sammelband bildet den Abschluss und präsentiert die Ergebnisse des Teilprojekts B 2 „Christliche Gemeinschaften in ihrer Bedeutung für Arme, Fürsorge und Seelsorge im hohen und späten Mittelalter“ innerhalb des Trierer SFBs 600 „Fremdheit und Armut“. Ein wesentlicher Schwerpunkt des Teilprojekts war dabei die Untersuchung der religiösen, sozialen, wirtschaftlichen und politischen Bedeutung bruderschaftlicher Organisationen. Der Band enthält 14 Fallstudien, die mit unterschiedlichen Akzentsetzungen die jeweiligen Gegebenheiten in deutschen, flandrischen, englischen, französischen und italienischen Städten beleuchten. In einer ausführlichen Einleitung umreißt Hg. in die ganze Bandbreite der mit dem Thema verknüpften Aspekte, die dann in den einzelnen Beiträgen aufgegriffen und vertieft werden. Dabei werden die Bruderschaften (auf der Grundlage einer umfassenden Definition A. Haverkamps) als „multifunktionale Basisorganisationen“ (9) und als „Instrumente der sozialen Inklusion in die Stadtgesellschaft“ (10) verstanden, die aber auch Elemente der Exklusion (bezüglich der Mitgliedschaft und der Ansprüche auf karitative und seelsorgerische Leistungen) aufweisen konnten. Auf voreilige Typisierungen wird bewusst verzichtet; stattdessen werden die unterschiedlichen Zielsetzungen der Gemeinschaften, die „Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb der städtischen Führungsgremien“ (18) sowie die Möglichkeiten der Durchsetzung eigener wirtschaftlicher Absichten ebenso diskutiert wie die in solchen Kontexten sich ergebenden Konkurrenzsituationen. An dieser Stelle ist vor allem auf die folgenden Aufsätze hinzuweisen: Klaus Militzer bietet einen Überblick über *Genossenschaftliche und bruderschaftliche Organisationsformen im mittelalterlichen Köln (143–157)* und macht darauf aufmerksam, dass die älteren Genossenschaften (Amtleutegremien in den Kirchspielen, Schöffenkolleg, Richerzeche) und auch die jüngeren Gaffeln öffentlich-rechtliche Aufgaben wahrgenommen haben und dass – anders als bei den Bruderschaften – das Totenge-

denken kein gemeinsames Anliegen war. Nur bei den „Zünften“ (Ämtern) finden sich Hinweise darauf, dass neben der gewerblichen Funktion auch die Totenehrung zu den Pflichten der Mitglieder gehörte. Im 14. und 15. Jh. wurde diese Aufgabe aber vielfach „in die den jeweiligen Ämtern angegliederten Bruderschaften ... verlagert“ (147). Einen Sonderfall stellt die 1475 gegründete Rosenkranzbruderschaft dar, der jeder durch Eintrag in ein Buch, das von einem Pfarrer oder einem Dominikanerpater geführt wurde, beitreten konnte, die aber sonst über keine Organisation verfügte. Kerstin Rahn, *Braunschweiger Bruderschaften in städtischen Handlungs- und Konfliktfeldern* (187–208), geht auf die Rolle der Bruderschaften in der städtischen Gesellschaft ein und zeigt u. a., dass nicht zunftfähige Handwerker und lohnabhängige Gesellen durch die Bildung berufsbezogener Bruderschaften die eigene Gruppenidentität stärken, „Zugang zur Memoria“ (194) finden und sich so in die städtische Gesellschaft integrieren konnten. Auffallend hoch war der Anteil der Frauen in den Bruderschaften, wo sie zwar minderberechtigt, aber nicht ohne Einfluss waren. R. hebt außerdem hervor, dass die Bruderschaften informelle Kommunikationsräume bieten und Einfluss auf die Politik des Rates nehmen konnten. Paul Trio, *The Social Positioning of Late Medieval Confraternities in Urbanized Flanders: from Integration to Segregation* (99–110), stellt mit Blick auf die Verhältnisse in Flandern Veränderungen im Bruderschaftswesen fest, die sich um 1400 abzuzeichnen beginnen und dadurch bedingt waren, dass vor allem wohlhabende Bürger die Mitgliedschaft in mehreren Bruderschaften erwarben, ohne den damit verbundenen Verpflichtungen nachkommen zu müssen. Hinzuweisen ist schließlich auch, last but not least, auf den Aufsatz von Marco Veronesi, *Bruderschaftliche Elemente im oberdeutschen Fernhandel? Ein Versuch am Beispiel Genua* (321–348), in dem Vf., ausgehend von entsprechenden Formulierungen in einem Gutachten Konrad Peutingers, nach genossenschaftlich-bruderschaftlichen Elementen in der Organisation des Genua-Handels vornehmlich der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft (der „magna societas alemanorum“) im 15. Jh., in Konkurrenz zu und Kooperation mit anderen deutschen Kaufleuten in Genua, fragt. Dabei kann er sich auf die noch weitgehend unerschlossenen Genueser Notariatsimbreviaturen stützen. Er kommt zu dem Ergebnis, dass es auch im oberdeutschen Handel Spuren einer „bruderschaftlich-genossenschaftlichen Verfasstheit“ gegeben habe – in der Zusammenfassung ist allerdings nur von „solidarisch-partnerschaftlichen Beziehungen“ (347) die Rede –, dass diese aber eher der „Sphäre von Mentalitäten und Denkmustern“ (ebd.) zuzuordnen seien. V. H.

Michael Schäfer, *Geschichte des Bürgertums. Eine Einführung* (Köln 2009, Böhlau Verlag, 274 S., Register). – Der Autor lenkt die Aufmerksamkeit auf „zwei grundlegende Probleme“: „Das neuzeitliche Bürgertum ist eine Formation, die sich gegen eine einfache Definition sperrt.“ (9), denn anders als beim Adel, den Bauern oder der Lohnarbeiterschaft würden rechtliche oder sozialstatistische Kennzeichen, an denen sich die Zugehörigkeit zum Bürgertum eindeutig festmachen ließe, fehlen. Zum zweiten habe die historische Forschung „das Bürgertum nicht nur als eine irgendwie umrissene soziale, kulturelle oder politische Formation behandelt. Sie hat ihm gewissermaßen eine historische Aufgabe zugewiesen: Das Bürgertum ist der Protagonist einer neuen Gesellschaftsform, eben der ‚Bürgerlichen Gesellschaft‘.“ (ebd.). In vielen konzeptionellen Texten und empirischen Studien seien daher Bürgertum, Bürgerlichkeit und Bürgerliche Gesellschaft in einen engen gegenseitigen Bezug gesetzt worden. So mache es auch hier wenig Sinn, allein das

Bürgertum als soziokulturelle Formation in den Blick zu nehmen. Der Band habe vielmehr das Anliegen, „einige gangbare Pfade durch das Gestrüpp der Begrifflichkeiten und Ansätze“ (10) zu schlagen. Vf. behandelt die Geschichte des antiken, mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadtbürgertums in einem Einleitungskapitel („Bürger und Städte vor 1800“) als „Vor-Geschichte“ (ebd.). Die Darstellung trennt „die mittelalterliche Stadt“ und „das mittelalterliche Stadtbürgertum“ und fasst „Stadt, Staat und Bürgertum in der Frühen Neuzeit“ zusammen. Gelegentlich werden die Begriffe „Bürgerkämpfe“ und „Zunftrevolutionen“ unreflektiert aneinandergereiht; auch zeigt sich hier und öfter ein undifferenzierter Gebrauch des Patriziatsbegriffs. Über die Hanse erfährt der Leser: „In den zahlreichen norddeutschen Städten, die sich zur Hanse zusammen geschlossen hatten, agierten die Stadträte faktisch nicht weniger autonom als in den süddeutschen Reichsstädten“ (19); und weiter: „In ähnlicher Weise wie die Handwerker waren auch die Kaufleute in Berufskorporationen organisiert. Die Fernhändler bildeten Fahrtgenossenschaften, 'Hansen', die ihren Mitgliedern auch außerhalb ihrer Heimatstadt gegenseitigen Schutz und Hilfe gewährten“ (22). Die der Gesamtkonzeption anzulastenden Komprimierungen setzen sich mit dem Blick auf die Zeit nach dem Dreißigjährigen Krieg fort: „In Norddeutschland wurden nun fast alle ehemaligen Hansestädte zum Teil gewaltsam einer landesfürstlichen Oberhoheit unterworfen. Nur Hamburg, Bremen und Lübeck konnten ihren Status als Freie und Hansestädte bewahren. Wie die Reichsstädte, die vornehmlich in den territorial stark zersplitterten Gegenden Südwestdeutschlands lagen, blieben sie autonome Einheiten innerhalb des Reichverbandes“ (24). Eine Erwähnung des Stichwortes Hanse im Register erschien dem Vf. danach nicht nötig. Der Hauptteil des Buches widmet sich dem „klassischen 'bürgerlichen Zeitalter' von seiner Formationsphase in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis zu seinem abrupten Ende bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914“ (10f.). Die Schlusskapitel beschäftigen sich mit Bürgertum und Bürgerlichkeit im 20. Jh. Bei alledem geht es „grundsätzlich um das deutsche Bürgertum“; die Schwerpunktsetzungen folgen „pragmatischen Gesichtspunkten“ (11). Die in der Einleitung angesprochene „Masse von Büchern und Aufsätzen“, „die sich aus ganz unterschiedlichen Perspektiven mit der Geschichte des Bürgertums und ihren einzelnen Aspekten beschäftigen“ (10), findet in gut gegliederter „Auswahl Literatur“ einen Niederschlag; wengleich sehr deutlich zum gewählten Schwerpunkt (18. Jh. ff.). Anmerkungen fehlen durchgängig. Die Zielstellung: Das vorliegende Studienbuch „soll Studierenden, Fachhistorikern und anderen Lesern einen leichteren Zugang zu diesem komplexen Themengebiet vermitteln und einen brauchbaren Überblick verschaffen“ (10), dürfte den im Untertitel angegebenen Charakter des Buches namentlich für Mediävisten und Frühneuzeitler in seinem Effekt nicht übersteigen. H. Böcker

In einem interessanten Vergleich skizziert Roman Czaja prägnant *Die Entwicklung der ständischen Versammlungen in Livland, Preußen und Polen im Spätmittelalter* (ZfO 58, 2009, 312–328). In Livland entstanden im estländischen Landes- teil unter dänischer Herrschaft frühe ständische Bestrebungen (unter Beteiligung des Revaler Stadtrates), die danach allerdings unter der Herrschaft des Deutschen Ordens etwas eingedämmt wurden. Seit 1304 gab es gesamtlivländische Versamm- lungen, auf denen seit 1307 auch die großen Hansestädte Riga, Reval und Dorpat vertreten waren. In dem in mehrere Territorien aufgeteilten Livland waren eigent- lich nicht Standesinteressen, sondern das Bemühen um das Bewusstsein der Zu-

sammengehörigkeit aller Landesteile Ansatzpunkt für die ständische Entwicklung. Seit der Mitte des 14. Jhs. gab es besondere livländische Städtetage, auf denen insbesondere die Haltung der livländischen Städte auf den Hansetagen festgelegt wurde. Auch in Preußen ging es auf den Ständeversammlungen u. a. um die Stellungnahme der preußischen Hansestädte zu Fragen der Hanse; hier war allerdings vor allem eine Abstimmung der mit nur geringer Autonomie ausgestatteten Hansestädte mit dem Deutschen Orden als Landesherrn notwendig. Erst nach Schwächung der Landesherrschaft (nach 1410 durch Kriege) forderten die Städte mehr Autonomie und Mitsprache in der Landespolitik; die Ritterschaft schloss sich ihren Forderungen an. – In Polen besaßen die Stadtbürger in den Ständeversammlungen angesichts der starken Dominanz des Adels keine Bedeutung. H. W.

*Living with The Black Death*, hg. von Leif Bisgaard und Leif Søndergaard (Odense 2009, Syddansk Universitetsforlag, 233 S., zahlreiche Abb. und Ktn.). – Es gibt Bände, die sind kontrovers, es gibt Bände, die regen zum Nachdenken an und es gibt Bände, die beides sind. Letzteres trifft mit Sicherheit auf den vorliegenden Band zu, der die Beiträge eines Symposiums in Odense im Jahre 2004 in erweiterter und ergänzter Form wiedergibt. Hgg. haben es vermocht, nicht nur einen Teil der führenden Pestforscher Nordwesteuropas für dieses Symposium zusammenzurufen, sondern auch einen spannenden, sich aber auch heftig widersprechenden Inhalt zusammenzustellen. Hierin, soviel sei vorweg gesagt, liegt die Einzigartigkeit dieses Buches, hierin liegt aber auch sein deutlichstes Manko. Wir alle haben kanonartig unser Basalwissen zur Pest gelernt: 1338/39 entstanden in den Tiefen Zentralasiens verbreitete sich *Yersinia pestis* über die Handelswege vom Schwarzen Meer nach Italien und von dort aus über ganz Europa aus. Hier wurde 1348–50 ein Drittel bis zur Hälfte der Bevölkerung Opfer dieser Seuche. Dieses „Wissen“ ist so allgemein, dass es gemeinhin nicht hinterfragt wird – etwas, was genau dieses Symposium mit Applomb getan hat. – Zehn Beiträge beherbergt der Band, die sich über die gesamte Themenpalette der Pestforschung erstrecken. Peter Christensen, *Appearance and Disappearance of the Plague: Still a Puzzle* (11–21), versucht einleitend der Probleme der Chronologie und der Verbreitung dieser Seuche Herr zu werden. Als zentrale Erkenntnisse seines Beitrages kann man zweierlei festhalten, zum einen, dass die These einer Entstehung dieser Krankheit in Zentralasien einer tieferen Quellenkritik nicht standhält: „The origins of the plague remain unknown to us simply because extant sources are insufficient“ (15). Zum anderen lassen auch die Thesen zum Verschwinden und Wiederauftauchen der Pest in den verschiedenen Jahrhunderten mehr Fragen offen als dass sie sie beantworten. Ole Georg Moseng, *Climate, Ecology and Plague: The Second and Third Pandemic reconsidered*, (23–45), setzt sich u. a. mit der Fragen der Übertragungswege auseinander. Im allgemeinen wird an dieser Stelle immer auf die Ratte und den Rattenfloh als Überträger verwiesen, doch kann diese These gerade für Nordeuropa aus vielerlei u. a. klimatischen Gründen angezweifelt werden. Hier setzt Vf. an und zeigt auf Basis neuer Forschungen Neuansätze auf. Er kann deutlich zeigen, dass sich die von den britischen Forschern in Indien entwickelte Theorie des *Yersinia pestis* als Auslöser der mittelalterlichen Pest in Europa wohl nicht halten lässt: „But if someone should ask (...) the crucial question if „plague“ was plague; then my answer would have to be two-fold: „Yes, it could very well have been the same disease“. But then again: „No, it was not – if the precondition its hat „plague“ is what took place in India“ (45). Manfred



Vasold, *The Diffusion of The Black Death 1348–1350 in Central Europe* (47–61) zeigt aufgrund quellenkritischer Studien, dass sich die erste Pestwelle bei weitem nicht so weit verbreitete, wie allgemein konstatiert. Viele Horrorszenarien resultieren aus der Tatsache, dass moderne Verfasser Parallelen zu anderen Gebieten zogen, in denen Historiker dieses ebenfalls getan hatten, so dass ein Wettlauf des Schreckens einsetzte. Hier gilt es, die Forschung wieder auf den Boden der Quellen herabzuholen. Im Gegensatz hierzu bemüht sich Janken Myrdal, *The Black Death in the North: 1349–1350* (63–84) Ereignisse und Todesziffern in Skandinavien auf traditionelle Weise zu rekonstruieren. Diese Linie setzt Lars Bisgaard, *Danish Plague Pattern, 1360–1500* (85–111) mit intensiver Quellenarbeit fort, indem er u. a. Testamente untersucht, um so zu einem Mittel zu gelangen, indirekt Pestdurchzüge nachweisen zu können. Mit einer mikrohistorischen Studie zum Verlauf der Pestepidemie 1653–1657 auf Seeland in Dänemark setzt den Band fort: Lise Gerda Knudsen, *The course of a mid-17th century plague epidemic in Denmark* (113–134). Es wird deutlich, dass die Krankheit nicht bulldozergleich ein Gebiet durchquert, sondern zeitlich und räumlich springt, je nach Intensität der Kontakte. – Für die Hanseforschung von besonderem Interesse ist der darauffolgende Beitrag von Robert Braid, *Behaviourial economics, the Black Death and the Labor (sic!) Market*, (135–159). Vf. räumt in seinem Artikel mit einer Vielzahl alter Mythen auf. So kann er u. a. die These, die Lohnsteigerungen des 14. Jhs. seien eine Folge des Arbeitermangels aufgrund der Pest, mit dem logischen Gegenargument entkräften, dass wo weniger Menschen konsumieren auch weniger produziert werden müsse, wobei diese Argumentation noch mit anderen Begründungen gestützt wird. Als Lösung für dieses und andere Dilemmata recurriert er auf moderne ökonomie-theoretische Ansätze, vor allem auf die These vom „irrationalen“ Konsumenten und dessen Konsumverhalten, das von anderen als logischen Argumenten gesteuert wird. Ob alle Argumente des Vfs. einer weiteren Diskussion standhalten, bleibt offen. Wichtig ist allerdings, dass die Zusammenknüpfung moderner Konsumforschung und ökonomischen Sachverstandes mit historischen Dokumenten eine vielversprechende Zukunft verheißt. In den letzten Beiträgen beschreibt Heinrich Dormeier, *Saints as Protecors against the Plague: Problems of Definition and economic and social implications* (161–186), vor allem die Verbreitung des Rochus-Kultes durch die Familie der Nürnberger Imhoffs, und Ebbe Nyborg versucht, den Baustop zahlreicher skandinavischer Kirchen zur Mitte des 14. Jhs. mit den Auswirkungen der Pest in Zusammenhang zu bringen: *The Black Death as Reflected in Scandinavian Art and Architecture* (186–206), wohingegen Leif Søndergaard, *The Black death in Medieval Mentalities* (207–233), die mentalitätsgeschichtliche Dimension der Pest zu erhaschen versucht. – Unser generelles Weltbild ist erschüttert – und neue Fragen sind geweckt. Andererseits zeigt der Band auch, wie widersprüchlich die Meinungen auf diesem Gebiet zur Zeit sind und auch, wie wenig sich die Beiträger auf einem Symposium zuhören. Setzt Georg Moseng zum Beispiel ein dickes Fragezeichen hinter dem indischen Yersinia pestis und seinen Übertragungswegen, so taucht diese Theorie wie auch der Rattenfloh explicit oder implicit in vielen der anderen Beiträgen wieder auf. Hier hätte eine tiefere Diskussion zwischen den Beteiligten noch mehr und vor allem neue Information zutage fördern können. Verbreitete sich die Pest überall? Nach welchem Muster? Wie, wann und warum? Welche biologischen und epidemischen Gründe kann es hierfür geben und welche ökonomischen Folgen hatte dies, das sind die Fragen der Zukunft. Fragen, die in diesem

Band mehr als angerissen wurden, die aber weit davon entfernt sind, als gelöst zu gelten. C. J.

*Interdisziplinäre Tagung zur Geschichte der neuzeitlichen Metallgeldproduktion. Projektberichte und Forschungsergebnisse. Beiträge zur Tagung in Stolberg (Harz) im April 2006*, hg. von Reiner Cunz, Ulf Dräger und Monika Lücke, unter Mitarbeit von Konrad Schneider (Abhandlungen der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft LX und LXI, Braunschweig 2008, Braunschweigische Wissenschaftliche Gesellschaft, 2 Teilbde, 613 S.). – Die 27 Beiträge dieser Tagung erscheinen wegen der auch das Mittelalter berücksichtigenden Thematik, des interdisziplinären Charakters und der reichen wissenschaftlichen Ergebnisse nicht nur für Numismatiker und Geldhistoriker von Interesse. Schwerpunktthemen sind der Bergbau im Harz (zwei Beiträge von Christoph Bartels), Münzherstellung als technischer Prozess/Naturwissenschaftliche Forschungsmethoden (zwei Beiträge von Peter Wilk und Oliver Mecking/Mario Schlapke), Werkzeuge und technische Verfahren (sechs Beiträge von Bernward Ziegau, Elke Bannicke, Hermann Maué, Jianfeng Cui, Henner R. Meding und Konrad Schneider), Maschinisierung, die schon im 15. Jh. einsetzte (fünf Beiträge von Volker Benad-Wagenhoff, Romedio Schmitz-Esser, Andreas Udo Fitzel, Ulf Dräger, Katharina Lücke), Schmelzen und Probieren (fünf Beiträge von Hans Georg Stephan, Ulrich Sieblist, Peter Hammer, Gerald Stefke, Gerhard Schön) sowie die Münzstätten: Ausstattung, Organisation und Personal (fünf Beiträge von Hubert Emmerig, Monika Lücke, Dietrich Lücke, Klara Jahn, M. und D. Lücke); ein kluges Schlusswort steuerte Niklot Klüssendorf bei. Von besonderem Interesse für die Hanseforschung ist die den auch durch die Bergbauarchäologie stark bereicherten Forschungsstand präzise bietende Übersicht über *Bergbau und Münzstätten im Harz* (23–50) von Christoph Bartels. Das Silber für die berühmten Otto-Adelheid-Pfennige kam nicht vom Rammelsberg, sondern stammte aus den Erzgängen des Oberharzes. Wichtig ist auch der Hinweis auf das gemeinsame Verschmelzen von Blei aus dem Rammelsberg und silberreichen Erzen des Erzgebirges im 14. Jh. Noch wichtiger erscheint der Themenblock Schmelzen und Probieren. Einen ganz entscheidenden Fortschritt bei der exakten Münzprobe bot die „trockene“ Silberprobe mit Hilfe der Kupelle, deren Technik Ulrich Sieblist beschreibt: *Die „trockene“ Silberprobe* (391–398). Peter Hammer untersucht diese *Probiertechnik bei Georg Agricola und Lazarus Ercker* (399–410), die im Grunde aus der schmelzmetallurgischen Silbergewinnung abgeleitet ist, aber zu erstaunlich genauen Ergebnissen bei nur geringem Edelmetallverlust führt. Den mittelalterlichen Wurzeln dieser Probiertechnik gewidmet ist der umfangreiche und höchst informative Beitrag von Gerald Stefke, *Die Einführung der Kupellenprobe (Probe auf der Kapelle) als moderner Probiertechnik für Silber in den mitteleuropäischen Münzstätten des Spätmittelalters. Untersuchungen zur Bedeutung und Ausbreitungsgeschichte einer vormodernen erfahrungstechnischen Innovation* (411–464). Bei der Feuerprobe mit einem besonderem, aus der entsalzten Asche von Knochen und Holz geformten Tiegel, der Kupelle, wird eine Silber enthaltende Probiermenge (z. B. eine oder mehrere Münzen gleichen Typs) mit einer kleinen Menge (reinen) Bleis verschmolzen. Dabei oxidiert das Blei durch den Luftsauerstoff zu Bleiglätte (PbO), welche die Verunreinigungen der Probiermenge in sich aufnimmt und wegen ihrer geringen Oberflächenspannung vom Tiegelmateriale aufgesaugt wird. Das Silber (auch Gold!) löst sich nicht in der

Bleiglätte, sondern bleibt (fast) rein in der Kupelle zurück; es zeigt sich (meist kugelförmig) als „Silberblick“. St. weist nach, dass sich dieses preisgünstige, aber Erfahrung voraussetzende Probiervverfahren im 15. Jh. im ganzen Reichsgebiet durchgesetzt hat, um 1400 in Südwestdeutschland, im Bereich des „wendischen Münzvereins“ seit 1432, in Meißen-Thüringen seit 1444. Im rheinischen Raum, wo der Fachterminus „kupelle“ oder „kapelle“ nicht belegt ist, setzt die Probe „uf die assaye“, die im rheinischen Münzvertrag von 1386 genannt wird, die Technik der Kupellenprobe voraus. Als ältesten Beleg für dieses Verfahren außerhalb Mitteleuropas nennt er einen englischen Beleg von 1279. Der Vermutung, dass die „Erfindung“ in Italien gemacht wurde, wird man folgen können, arabische Wurzeln sind aber nicht ausgeschlossen. Einen Hinweis verdient schließlich der Exkurs: *Der Feingehalt des Lübecker lötigen Silbers, 1399–1441/1445*. – Unter den vielen lesenswerten Beiträgen dieses Bandes seien, auch wenn der Bezug zur Hansegeschichte nur randlich ist, noch zwei hervorgehoben: Die Untersuchung von Romedio Schmitz-Esser über die von Züricher Technikern erfundene und seit 1570 in Hall eingesetzte Walzenprägemaschine: *Die Walzenprägung der Münze Hall in Tirol, Innovation – innerhabsburgischer Technologietransfer – Rekonstruktion* (285–314); die rekonstruierte Maschine ist heute eine besondere Attraktion im Haller Münzmuseum. Spannend zu lesen ist Andreas Udo Fitzels Bericht über den 1584/85 erfolgten Transfer einer solchen Anlage samt Bedienungspersonal von Hall nach Segovia: *Der Stempelschneider Peter Hartenbeck und die Überführung der ersten Münzprägemaschine (Walzenprägewerk) nach Spanien im Spiegel deutsch- und spanischsprachiger Quellen und Literatur* (315–321). Verarbeitet wurde Silber aus Potosi (heute Bolivien) und Zacatecas (Mexiko).

F. I.

*Das Ende des Alten Reiches im Ostseeraum. Wahrnehmungen und Transformationen*, hg. von Michael North und Robert Riemer (Köln 2008, Böhlau, 352 S.). – Unter den 20 lehrreichen Beiträgen dieses Sammelbandes – Ertrag eines Forschungsprojekts des Alfred Krupp Wissenschaftskollegs Greifswald – sind für die Hansegeschichte zwei Aufsätze von besonderem Interesse. Antjekathrin Graßmann, „Vom reichsfreyen Bürger zum vogelfreyen Republikaner“ – *Traditionen und Chancen der drei Hansestädte 1806* (126–142), schildert aus teilweise bislang ungenutzten Quellen die Reaktionen der Senate Lübecks, Bremens und Hamburgs auf die Niederlegung der deutschen Kaiserkrone. Dass ihre auf Betreiben Lübecks einberufene Konferenz im September/Oktober 1806 ein ausgreifendes Konzept zur Sicherung ihrer politisch-wirtschaftlichen Selbständigkeit entwarf, wurde von der Entwicklung rasch überholt. Aber bemerkenswert war doch die Selbstverständlichkeit, mit der dabei an die hansischen Traditionen des 17. Jhs. angeknüpft werden sollte. Aus der Rückschau war dies so realitätsfern wie die Annahme, als neutrale Stadt- und Handelsrepubliken neben den europäischen Mächten bestehen zu können. – Damit korrespondiert der kurze Beitrag von Hans-Dieter Loose, *Der Verfall der Reichsordnung in der Wahrnehmung der Bürger der Reichsstädte Lübeck, Hamburg und Bremen 1801–1806* (144–155). Auch hier standen die für den Handel notwendige Neutralität und die bedrohte Selbständigkeit der drei Städte im Vordergrund. Neben wichtigen Hinweisen auf die Schwierigkeiten damaliger Pressezensur wird der begründete Pessimismus teilweise prominenter Zeitgenossen einprägsam dokumentiert. Doch zeigt sich auch, dass der Verfall des Alten Reiches nicht allen Hansestädtern naheging. Auch die Reichsferne der Hanse hatte sich offenbar bis zuletzt erhalten. R. Postel

## SCHIFFFAHRT UND SCHIFFBAU

(Bearbeitet von *Hans-Walter Keweloh*)

Mit Thomas Förster, *Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel* (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 67, Bremerhaven 2009, 376 S.), hat das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven die an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität in Greifswald von Günter Mangelsdorf und Horst Wernicke betreute Dissertation des Vfs. veröffentlicht. Dieser führte von 1994–2004 eine systematische Inventarisierung der Unterwasserfundplätze in Mecklenburg–Vorpommern im Auftrag des zuständigen Landesamts für Bodendenkmalpflege/Archäologischen Landesmuseums durch. Im Rahmen dieser Fundplatzinventarisierung und der genaueren taucharchäologischen Prospektion von rund 200 Fundplätzen untersuchte F. zwei spätmittelalterliche Schiffsfunde vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel in den Jahren 1996 und 1999 näher und stellt diese in den Mittelpunkt der vorgelegten Untersuchung. Im Vergleich mit anderen Wrackfunden konstatiert er im Bereich der südlichen Ostseeküste in der zweiten Hälfte des 14. Jhs. eine erhebliche Steigerung der Schiffsgrößen. Er beziffert die Steigerung der Schiffsdeckkapazitäten mit dem 2– bis 3-fachen. Diese Steigerung macht er nicht zuletzt als Grundlage für einen prosperierenden Handel im Ostseeraum in dieser Zeit aus. – Die weitere schiffsarchäologische Forschung wird diese grundlegende Arbeit bei zukünftigen weiteren Untersuchungen zu Fragen des Schiffbaus, der Schifffahrt und des Handels zur Zeit der Hanse auf jeden Fall heranziehen müssen. In diesem Zusammenhang soll besonders erwähnt werden, dass Vf. seiner Arbeit im letzten Kapitel einen Katalog einschlägiger Schiffsfunde der Ostsee- und Nordseeanrainerländer mit den grundsätzlichen Angaben zu diesen Funden angehängt hat.

In *Windward Sailing capabilities of ancient vessels* (IJNA 38, 2009, 314–330) setzt sich Colin Palmer mit den Untersuchungsergebnissen der experimentellen Archäologie zum Segelverhalten alter Schiffstypen bei Gegenwind auseinander. Er beschäftigt sich dabei u. a. auch mit demjenigen von Koggen. Ausgehend von den experimentellen Untersuchungen zur Segelleistung des Kieler Nachbaus der Bremer Hansekogge von 1380, die 1994 an der TU Berlin durchgeführt wurden und deren Ergebnisse von Hartmut Brandt und Karsten Holzkirch veröffentlicht wurden, hinterfragt P. die Aussagefähigkeit eines solchen Experiments für das wirkliche Verhalten des Originals. Er verweist zudem auf die Tatsache, dass das Segelverhalten der Bremer Hansekogge auf keinen Fall mit demjenigen aller anderen Hansekoggen gleichgesetzt werden darf.

In den HGbl. 127, 2009, 169, wurde der Aufsatz *Segeln mit Koggen* von Gabriele und Per Hoffmann aus dem JbMorgenst. 86, 2007, angezeigt. Dieser Beitrag liegt nun auch in englischer Sprache unter dem Titel *Sailing the Bremen Cog* (IJNA 38, 2009, 286–296) vor.

„Wind und Wetter“ waren in der Vergangenheit für die Schifffahrt noch von weit größerer Bedeutung als in der Gegenwart. Die Wetterbedingungen hatten Auswir-

kungen auf Fischerei, den Handelsverkehr auf dem Wasser und auf militärische Operationen. Darum ist das Wissen um das Wetter in vergangenen Jahrhunderten von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Darstellung der Schifffahrt. Jochen Haas *Stürme auf See und Dürren an Land. Zur Wetter- und Witterungsrekonstruktion im frühmittelalterlichen Nordwest- und Westeuropa nach Schriftquellen* (DSA 31, 2008, 255–287) prüft die Möglichkeiten einer Rekonstruktion von Wetter und Witterung anhand historischer Annalen für den Zeitraum des 6. bis 10. Jhs. Er kommt zu der Auffassung, dass eine solche Geschichte des Wetters im Allgemeinen und des Seewetters im Besonderen auf der Basis von Quellen möglich ist.

In der Reihe *The International Library of Essays on Military History* erschien der von Susan Rose edierte Band *Medieval ships and warfare* (Aldershot 2008, Ashgate Publ., 448 S.). Er vereinigt die Reprints von Aufsätzen zum Thema Schifffahrt und Kriegsführung aus verschiedenen englischsprachigen Zeitschriften wie z. B. „The Mariner’s Mirror“, „The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration“ oder „The English Historical Review“ aus dem Zeitraum von 1930 bis 2003. Inhaltlich aufgegliedert ist die Aufsatzsammlung in die beiden großen Themenblöcke „North-Western-Europe“ und „Mediterranean“. Von besonderem Interesse für den Hansehistoriker ist der Themenblock zu Nordwesteuropa, der in drei Teilen die Aspekte der Schiffe und Boote, der Piraterie sowie der Flotten und Kriegsführung behandelt. Dabei gehen die hier zusammengefassten zwölf Beiträge im Wesentlichen auf die englische Schifffahrtsgeschichte ein, wenn beispielsweise als Schiffstyp die englischen Galleys, bei der Piraterie die Auseinandersetzungen im Kanal in der Zeit von 1400 bis 1403 oder bei den Flotten und der Kriegsführung die Cinque Ports in den Blick genommen werden. Für denjenigen, der sich außerhalb Englands mit diesem Bereich der Schifffahrtsgeschichte auseinandersetzt, ist die Aufsatzsammlung sicherlich eine willkommene Arbeitserleichterung, auch wenn alle Zeitschriften ohne allzu großen Aufwand einzusehen sind. Angesichts dieser Tatsache wird der Preis von £ 115.00 aber mancher Anschaffung im Wege stehen.

Der Schifffahrt zur Zeit der Wikinger ist der Band von Anton Englert und Athena Trakadas (Hgg.): *Wulfstan’s voyage. The Baltic Sea region in the early Viking Age as seen from shipboard* (Maritime Culture of the North, Bd. 2, Roskilde 2009, 374 S.) gewidmet. Das Werk gibt die Beiträge eines Workshops im September 2004 wieder, der vom Viking Ship Museum in Roskilde und dem Archäologischen Landesmuseum Mecklenburg-Vorpommern in enger Zusammenarbeit mit dem GWZO in Leipzig organisiert wurde. Der erste Tagungsblock mit vier Beiträgen von Janet Bately, Judith Jesch, Rudolf Simek und Przemyslaw Urbanczyk beschäftigt sich mit der Person Wulfstans, seinem Text und dessen literarischer Einordnung sowie seiner Aussagefähigkeit. Der zweite Themenblock mit sieben weiteren Beiträgen ist der Bevölkerung und den politischen Strukturen, Häfen, Handelszentren, Städten und Ländern sowie den verschiedenen Seefahrtsrouten im Bereich des westlichen und mittleren Ostseeraums im 9. und 10. Jh. gewidmet. Auf die Schifffahrt dieser Epoche gehen dann im Besonderen die Beiträge in dem Themenblock „Navigating the Baltic Sea“ ein. Christer Westerdahl untersucht die Transportgebiete zur Zeit Wulfstans. Mit der Kosmographie von Aethicus Ister stellen Ian Wood und George Indruszewski eine weitere Quellen zu den Schiffen

und der Navigation im 8. Jh. vor. Den archäologischen und ikonographischen Quellen zu den Booten und Schiffen der Ostsee im 9. und 10. Jh. ist der Beitrag von Ole Crumlin-Pedersen gewidmet. Anton Englert und Waldemar Ossowski gehen anhand ihrer Erfahrungen mit dem Nachbau von Skuldelev 1 während der Reise von Hedeby nach Gdąnsk im Jahr 2004 den Segeleigenschaften dieses Schiffstyps nach. Den Segelmöglichkeiten Wulfstans gilt der letzte Beitrag dieses Themenblocks von George Indruszewski, Jon Godal und Max Vinner. Der vierte und letzte Themenblock mit vier Beiträgen von Heiko Steuer, Jörn Staecker, Felix Biermann und Jan Bill beschäftigt sich mit dem Handel, der Organisation des Handels und seiner Kontrolle sowie den Handelsgütern dieser Zeit. In ihrer Gesamtheit fassen die Tagungsbeiträge das aktuelle Wissen zu Schiffen, Schifffahrt und Handel der frühen Wikingerzeit aus der Perspektive der Schifffahrtsgeschichte kompakt zusammen.

Auf den Stellenwert maritimen Denkens in der angelsächsischen Gesellschaft des frühen Mittelalters verweist Jochen Haas, *Anmerkungen zur nautisch-maritimen Symbolik im altenglischen Gedicht „The Seafarer“* (DSA 32, 2009, 354–389). Das um die Mitte des 9. Jhs. entstandene Gedicht nutzt das gesellschaftliche Wissen um maritimes Geschehen und Geschichte, um Situationen und Abläufe im menschlichen Leben bis zum Erreichen der himmlischen Gottesnähe nach dem Tod verstehbar zu machen. Auf diese Weise ist das Gedicht auch als Quelle für die reale Schifffahrt der Zeit heranzuziehen.

In den Jahren 1975 bis 1982 suchte Christer Westerdahl in einem Feldforschungsprojekt im Rahmen einer Studie zur maritimen Kulturlandschaft in Nordschweden die Bauplätze hölzerner Schiffe für den Zeitraum 1750 bis 1900 örtlich präzise zu lokalisieren. Eine wichtige Grundlage für diese Arbeit war die mündliche Überlieferung, die durch dingliche Relikte gestützt und ergänzt wurde. W. konnte auf diese Weise rund 300 Schiffswerften und kleinere Schiffbauplätze in dem Untersuchungsgebiet festmachen. Die bisher nur in schwedischer Sprache publizierten Ergebnisse legt Christer Westerdahl jetzt mit dem Aufsatz *Shipyards and boatbuilding sites. Features of the maritime cultural landscapes of the north* (DSA 32, 2009, 267–344) vor. In seinem Beitrag hat er den Ergebnissen der siebenjährigen Studie die bisher auf der Grundlage schiffsarchäologischer Forschung gewonnenen Erkenntnisse zu prähistorischen und mittelalterlichen Bootsbauplätzen sowie dem Schiffbau und den Schiffbauern dieser Zeit einleitend vorangestellt. Die Ergebnisse liefern einen wichtigen Beitrag zur aktuellen Kulturerbe- und Kulturlandschaftsdiskussion.

Die Haff- und Boddengewässer des südlichen Ostseeraums haben mit ihren außergewöhnlichen naturräumlichen Gegebenheiten eine ganze eigene Ausprägung maritimer Kultur erfahren. Sie stellen heute eine einzigartige Kulturlandschaft dar, deren Herausarbeitung Ziel des internationalen und interdisziplinären, von der EU geförderten Projekts LAGOMAR ist. Der von Holger Meyer, Maik-Jens Springmann und Horst Wernicke hg. Band *Die Lagomar Haffe. Einzigartige maritime Kulturlandschaften im wissenschaftlichen Diskurs und interdisziplinären Vergleich* (Friedland 2009, Steffen Verlag, 272 S., 1 CD) stellt die bisherigen Arbeitsergebnisse vor. Sie sollen letztlich dahingehend genutzt werden, u. a. in musealen Einrichtungen, aber auch mit Schiffsnachbauten diese Kultur einer brei-

ten Öffentlichkeit nahe zu bringen und verständlich zu machen. Beiträge wie *Frühe Schifffahrt und Schiffbau in den Haffgebieten. Reisehorizont oder Vorortperspektive* von Maik-Jens Springmann (180–206) oder *Historical Vistula Lagoon boats and ship wrecks* von Waldemar Ossowski (207–215) widmen sich den frühmittelalterlichen und mittelalterlichen Schiff- und Bootsbautraditionen des Gebiets auf der Grundlage schiffsarchäologischer Funde. Andere Beiträge wie *Der Antrieb der Uecker-Randow-Kogge in komparativer Sicht* von Maik-Jens Springmann (216–224), *Dory – a reconstruction project of a fishing boat at the Lithuanian Sea Museum* von Romaldas Adomavicius (225–229) oder *Das Klucz-Niedamir-Projekt. Vom archäologischen Rest zum schwimmenden Symbol – von der Erfahrungswelt zur Wissenswelt* von Maik-Jens Springmann und Sebastian Schreier (240–272) stellen die Frage nach dem Vermittlungswert von Repliken mit ihren z. T. durch die Nutzung erforderlich gewordenen Anpassungen an gegenwärtige Erfordernisse.

In Zusammenhang mit Schiffsfunden in Frauenburg und Baumgart in Ostpreußen Ende des 19. Jhs. begann das Museum für Völkerkunde in Berlin auf Betreiben seines Direktors Albert Voß eine Fragenbogenaktion zu den volkstümlichen Booten im deutschsprachigen Raum. Auf diesen Aufruf, der den Beginn der Bootsforschung in Deutschland markiert, meldete sich auch das Vorstandsmitglied des Heimatbundes zwischen Elbe und Weser, Dr. Jan Bohls, mit Angaben zu Bootstypen im Unterweserraum. Auf seine Anregung hin lieferten auch der Schiffbauer Lühring sowie der Direktor des Oldenburger Landesmuseums weiteres Material zu den volkstümlichen Booten im Unterweserraum nach Berlin. Dieses bisher unveröffentlichte Material wird in dem Aufsatz von Hans-Walter Keweloh, *Jan Bohls und die Erforschung traditioneller Boote in Deutschland. Ein Beispiel zur Heimatforschung und deren Anteil an Forschungsvorhaben in Deutschland zu Beginn des 20. Jahrhunderts* (in: Blickwechsel. Festschrift für Ewald Gäbler, hg. von der Oldenburgische(n) Landschaft und dem Museumsverband Niedersachsen und Bremen, Oldenburg 2010, 59–77) vorgestellt. Die Beschreibung verschiedener Bootstypen des Unterweserraums gibt der Forschung ein Vergleichsmaterial zur Interpretation archäologischer Bootsfunde an die Hand.

In der Hansischen Umschau der Hansischen Geschichtsblätter (127, 2009, 171) wurde ein Aufsatz von Gregor Egloff und Thomas Reitmaier angezeigt, der sich mit der schiffbaulichen Einordnung eines 1987 am Vierwaldstätter See gefundenen Lastsegelschiffs befasst. Ende 2008 hat nun Thomas Reitmaier die umfassende Studie *Vorindustrielle Lastschiffe in der Schweiz* (Schweizer Beiträge zur Kulturgeschichte und Archäologie des Mittelalters, Bd.35, Basel 2008, 236 S., 277 Abb.) vorgelegt. Ausgangspunkt seiner schiffbautechnischen Untersuchung sind die 2003 im schweizerischen Weesen entdeckten Schiffsreste aus der Zeit um 1530. Vergleichend arbeitet er die bekannten frühneuzeitlichen und z. T. auch älteren Schiffswracks aus den Schweizer Gewässern auf und vermittelt unter Einbeziehung eines umfänglichen historischen Bildmaterials ein umfassendes Bild der Binnenschifffahrt auf Schweizer Gewässern in vorindustrieller Zeit.

Im Laufe des 20. Jhs. wurden im Mündungsgebiet des Po mehrere Schiffswracks gefunden, archäologisch untersucht und in Veröffentlichungen von Occioni-Bonaffons, Martin und vor allem von Marco Bonino der Fachwelt vorgestellt. Die

beiden Schiffsfunde von Contarina in der Nähe von Rovigo, von Logonovo bei Ferrara, das genähte Boot von Borgo Caprile in der Nähe der mittelalterlichen Abtei von Pomposa und die im ravennischen Hafen Fuori gefundenen Schiffsteile wurden in einer Zusammenschau von Marco Bonino in den Zeitraum zwischen dem 11. und 17. Jh. datiert. Carlo Beltrame von der Universität Ca'Foscari in Venedig setzt sich in dem Beitrag *A new view of the interpretation of the presumed medieval Po Delta wrecks, Italy* (IJNA 38, 2009, 412–417) mit den bisherigen verschiedenen Datierungen der Schiffsfunde auseinander. Auf der Grundlage z. T. neuer Untersuchungen datiert er das genähte Boot von Borgo Caprile nicht mehr ins 11., sondern ins 7. Jh. Auch für die anderen Schiffsfunde schlägt er andere Datierungen vor. Für die Betrachtung des Schiffbaus im mittelalterlichen Oberitalien ein beachtenswerter Beitrag.

Als Bd. 6 der Reihe Deutsche Maritime Studien des Deutschen Schiffahrtsmuseums fasst *A history of the North Atlantic fisheries, Bd.1: From early times to the mid-nineteenth century*, hg. von David J. Starkey, Jón Th. Thór und Ingo Heidbrink (Bremen 2009, 456 S.) die Beiträge einer 2004 im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven durchgeführten Tagung der North Atlantic Fisheries History Association (NAFHA) zusammen. Die Referenten betrachteten Aspekte der Fischereientwicklung weltweit in fünf regional abgegrenzten Vortragsblöcken. Für Handlungs- und Zeitraum der Hanse relevante Beiträge sind *The fisheries of the russian north, c.1300–1850* von Julia Lajus, Alexei V. Kraikovski und Alexei Yurchenko (41–64), *Norwegian fisheries, c. 1100–1850* von Alf Ragnar Nielssen (83–122), *The fisheries of Northwest Europe, c. 1100–1850* von Robb Robinson (127–171), *Spain's Atlantic Coast fisheries, c. 1100–1880* von Joám Carmona und Ernest López Losa (250–278), *Portuguese fisheries, s. 1100–1830* von Ines Amorim (279–306) sowie *Icelandic fisheries, c. 900 – 1900* von Jón Th. Thór (323–349). H.-W. Keweloh

## VORHANSISCHE ZEIT

Nachdem im Jahre 2007 Othere's Reise in einem umfangreichen Werk neu ediert und analysiert wurde (HGBl. 125, 2007, 273f.), ist nun Wulfstans Fahrt von Hedeby nach Truso auf gleiche Weise gewürdigt worden. (*Wulfstan's Voyage. The Baltic Sea region in the early Viking Age as seen from shipboard*, hg. von Anton Englert und Athena Trakadas (Maritime Culture of the North, Bd. 2, Roskilde 2009, 374, zahlreiche Abb. und Ktn.). – Auch diese Ausgabe wird von einer durch Janet Bately veranstalteten Ausgabe und englischen Übersetzung des altenglischen Textes eingeleitet (14–28). Wie schon im Othere-Text liefert B. dabei nicht nur eine einfache Übersetzung, sondern geht tiefgreifend auf die Tücken und Probleme des altenglischen Textes und seiner Übersetzung ein (14–28). An diese Übersetzung schließen sich Überlegungen von Judith Jesch über die Herkunft Wulfstans an (29–36), die von einer Einordnung dieses Textes in die frühmittelalterliche Reiseliteratur von Rudolf Simek (37–42) und Überlegungen zur Wahrscheinlichkeit der dargestellten Beobachtungen durch Przemysław Urbańczyk (43–49) gefolgt werden. – In einem zweiten Teil: „The western and central



Baltic Sea region in the 9th and 10th centuries“ beschreiben Christian Lübke und Przemysław Urbanczyk die politischen und ethnischen Strukturen der „Esten“, Slaven und Sachsen (50–57), Władysław Duczko Dänen und Schweden in den schriftlichen und archäologischen Quellen des 9. Jhs.; Søren M. Sindbæk die Zwischenmärkte („nodal points“) von Wulfstans Reise (72–78), Volker Hilberg Haithabu (79–113), Johan Callmer die Segelrouten im südlichen Skandinavien (114–134), Jens Ulriksen die der westlichen Ostsee (135–144) oder Anne Nørgård Jørgensen die Häfen und Märkte auf Öland, Bornholm und Gotland (145–159); Hauke Jöns die Häfen von Haithabu bis Wollin (160–181), Marek F. Jagodziński Truso und Vladas Žulkus und Mindaugas Bertasius die Handelsplätze zwischen Danzig und Riga (198–205). – Im dritten, seemännischen Teil beschreiben zehn Vff. die Schiffe und navigatorischen Möglichkeiten zu Zeiten Wulfstans bevor sich ein vierter Teil dem Warenaustausch und der Kontrolle zuwendet. In diesem Zusammenhang referiert u. a. Heiko Steuer über die *Principles of trade and exchange: trade goods and merchants* (294–308) oder Jörn Staecker (309–329) und Felix Biermann (330–342) über die christliche Mission und die Probleme ihrer Interpretation. – Insgesamt gibt allein schon die Aufzählung der Vff. und ihrer Themen einen Einblick in den Umfang und die Bandbreite dieses Bandes. Den Hgg. vom Vikingeskibsmuseet in Roskilde ist es gelungen, die Creme de la Creme der Forscher in diesem Bereich nicht nur zu einer Konferenz zu versammeln, sondern auch zu einer Vielzahl anregender Beiträge zu ermuntern. Dabei hat sich das schon bei Othere's Reise angewandte Darstellungsprinzip mehr als bewährt. Der edierte Text gibt nicht nur Anlass zu kritischen Fragen, sondern er regt auch zu einer tour d'horizon zu den verschiedensten Aspekten an. Entstanden ist daraus ein Kompendium zur Struktur, zur Seefahrt, zum Handel und zu den Handelsplätzen im Ostseeraum des 9. und 10. Jhs. das seinesgleichen sucht. C. J.

Dass Dänemark und England einst ein gemeinsames Reich bildeten, ist den meisten sicherlich nicht völlig geläufig, auch wenn im Zusammenhang mit den wikingerzeitlichen Plünderungen, dem Danegeld und den Schlachten bei Stamford Bridge und Hastings skandinavische Bezüge im Hintergrund aufleuchten. So ist es ein großes Verdienst, dass Timothy Bolton in seinem Werk *The empire of Cnut the Great. Conquest and the consolidation of Power in Northern Europe in the early eleventh century* (The Northern World, Bd. 40, Leiden 2009, Brill Publ., 351 S., 22 Abb. und Ktn.) die Geschichte dieses atlantischen Großreiches zu rekonstruieren versucht. B.s Arbeit besteht aus zwei großen Teilen. Im ersten untersucht Vf. den Aufbau und die Funktionsweise von Knuts Herrschaft in England. Ausgehend von einer Beschreibung des engeren Hofes und der Zusammensetzung des Gefolges des Königs, richtet sich sein Blick weiter auf die Verwaltung der Provinzen resp. Regionen, auf Knuts Verhältnis zur Kirche von England resp. zu einzelnen Institutionen bzw. Personen, wie der Kirche in Western Mercia oder dem Erzbischof von Canterbury, und geht abschließend auf das Ausgreifen des englischen „Imperiums“ auf benachbarte Territorien wie Northumbria, Wales, Schottland oder Irland ein. Im zweiten Teil untersucht Vf. die dänischen Verhältnisse. Hierbei legt er sein Augenmerk u. a. auf die Urbanisierung Dänemarks, die Entwicklung der bischöflichen Autorität, das Verhältnis zwischen Knut und dem dänischen Adel, auf das Ausgreifen Dänemarks in den mittleren und östlichen Ostseeraum, vor allem die Verhältnisse in Schonen, und den Ausbau der dänischen Suprematie in

Skandinavien. – Gerade im ersten Teil beweist B. eine bewundernswert intime Kenntnis der Quellen, der diplomatischen Überlieferung und der inneren Zusammenhänge in England im 11. Jh. Seine Schlüsse und die von ihm aufgezeigten Entwicklungen beeindrucken durch ihre Ausgewogenheit und Tiefgründigkeit. Vor dieser Folie wirkt dagegen der Abschnitt über Dänemark unter der Herrschaft Knuts fade und dünn. Dies liegt vor allem an dem anders gearteten Quellenmaterial in Skandinavien, das eine so detaillierte Untersuchung wie in England nicht zulässt, aber zumindest der Versuch einer ähnlichen Vorgehensweise wie im ersten Teil wäre wünschenswert gewesen. So zerfällt der Band leider in zwei Teile, wird die vorhandene oder mangelnde Kohärenz der beiden Teile des Knutschen Imperiums nur in Ansätzen deutlich. Hier hätte man, z. B. durch die Verfolgung einzelner Personen und ihrer Stationen in England und Dänemark, andere Ergebnisse erzielen können. Ein weiterer Punkt dieser Arbeit ist ebenfalls gewöhnungsbedürftig: Vf. wählt konsequent die altskandinavische/altenglische Namensform seiner Protagonisten. So wird aus König Sven Estridsen 'Sveinn Áastríðarson' oder aus Harald Godwinson 'Harolde Godwinesson'. B. begründet seine Wahl mit den unterschiedlichen Sprachen und Traditionen, in denen er agiert, aber es bleibt ein gewisser Grad an Irritation zurück. Bei aller Kritik bleibt aber festzuhalten, dass der vorliegende Band eine seit langem bestehende Forschungslücke auf tiefgründige Weise geschlossen hat. B.s Kenntnis der englischen aber auch der skandinavischen Verhältnisse und die Klarheit seiner Ausführungen haben ein Werk entstehen lassen, welches wahrscheinlich noch Generationen von Forschern als Vorbild und Steinbruch dienen wird.

C. J.

*Runes and their Secrets. Studies in runology*, hg. von Marie Stoklund, Michael Lerche Nielsen, Bente Holmberg und Gillian Fellows-Jensen (Kopenhagen 2006, 461 S). – Vom 16.–20. August 2000 fand an der Brandbjerg Højskole, unweit der berühmten Runensteine von Jelling, das Fünfte Internationale Symposium über Runen und Runeninschriften statt. *Runes and their Secrets* stellt 22 der dort präsentierten Vorträge zusammen und führt damit die seit 1981 bestehende Tradition der internationalen runologischen Tagungspublikationen fort. Standen in der Vorgängerpublikation die Runeninschriften als Quellen der philologisch-historischen Nachbardisziplinen im Zentrum, so war die Jelling-Tagung vor allem durch vier Themenschwerpunkte geprägt: 1. den Inschriften mit den „älteren Runen“, 2. der runischen Schriftlichkeit im Kontext von Christianisierung und lateinischer Schriftlichkeit, 3. den Problemkreisen Chronologie, Typologie und regionale Variation und 4. den Forschungsmethoden und Herausforderungen der Zukunft. Als Bindeglied jenseits dieser Themengebiete lässt sich in der Mehrzahl der Beiträge die Frage nach der Rolle und Funktion der Runen und der runischen Schriftlichkeit erkennen. Dabei deckt die vorliegende Publikation fast die gesamte zeitliche Spanne der runischen Überlieferung (1./2. Jh. n. Chr. bis in die frühe Neuzeit), die vollständige Variationsbreite der überlieferten Runenreihen (älteres „fupark“, altenglisches „fuporc“ und jüngeres „fupark“) und die verschiedenen Überlieferungsmedien (epigraphische Runen und Manuskriptrunen) ab. – Bernard Mees, *Runes in the First Century*, bildet den Anfang in dieser Reihe. In seiner ausführlichen Betrachtung der Hinweise und Berichte antiker Autoren zu Schriftkenntnis und Schriftgebrauch bei den Germanen stehen die bei Tacitus erwähnten „notae“ im Vordergrund, die seit dem 19. Jh. in der Forschung kontrovers diskutiert werden. Nach Auslotung aller Indizien kommt M. zu dem

Schluss, dass es sich bei den „notae“ tatsächlich bereits um runische Zeichen – und zwar im Sinne von „Lautzeichen“ und nicht „Sinnzeichen“ – handele. Einen weiteren Einblick in die Geschichte der runischen Schriftlichkeit gewährt der „Schemel von Wremen“ (5. Jh. n. Chr.), ein Fund, der mit seinen zahlreichen römischen Bezügen den vielfach thematisierten Zusammenhang der frühen runischen Schriftlichkeit mit der römischen Kultur stützt. M. D. Schön, K. Düwel, R. Heine und E. Marold stellen in einem gemeinsamen Beitrag alle Aspekte dieses Runenfundes vor und führen den Leser vom archäologischen Kontext über die Deutung des Objekts bis hin zur Inschrift (u. a. „ksamella“ als früheste Bezeugung des lat. Lehnwortes im Germanischen, vgl. dt. „Schemel“) und zu einer Gesamtdeutung in Verbindung mit der Bilddarstellung auf der Unterseite des Schemels (Jagddarstellung einer Hatz von Hunden auf Hirsche). Die Funktion des runischen Textes wird hier als drittes Glied im Verbund einer multimedialen Herrschaftssymbolik verstanden, in der Schemel und Jagddarstellung durch die Repräsentation und Verdauerung in Sprache und Schrift eine besondere „Vergegenwärtigung“ erfahren. – Einen erfolgversprechenden Zugang zur Rolle und Funktion der Runen und der runischen Schriftlichkeit sieht Stephen E. Flowers, *How to Do Things with Runes: A Semiotic Approach to Operative Communication*, im Einsatz moderner Zeichen- und Kommunikationstheorien. Einen anderen theoretischen Interpretationsrahmen wählt K. Lüthi in ihrer Untersuchung der südgermanischen Inschriften im älteren „fupark“ (6.–7. Jh.). Sie identifiziert die besonderen Merkmale der runischen Schriftlichkeit mit Merkmalen früher Schriffterwerbsphasen noch unkundiger Schriftverwender. Nach Skandinavien und in die Zeit des jüngeren „fupark“ führt der Beitrag von J. S. Jensen über den Gebrauch von Runen auf dänischen Münzen des Zeitraums ca. 1065–1074. Entgegen der älteren Forschungsmeinung, die das Aufkommen der runischen Prägungen auf ein erstarkendes dänisches Nationalbewusstsein zurückführt, plädiert Jensen dafür, die Runenmünzen als Reflex der Etablierung einer „renovatio monetae“ zu sehen. Ins skandinavische Mittelalter schließlich führt K. Zilmer den Leser mit einer Studie zu den sog. „christlichen“ Runeninschriften. Aus der Vielzahl von Zeugnissen, die aufgrund textueller, ornamentaler oder kontextueller Merkmale diese Zuordnung erfahren haben, greift sie drei Gruppen heraus, die zeitlich einen Bogen von der Wikingerzeit bis ins skandinavische Mittelalter spannen. In zweifacher Hinsicht durchbricht sie dabei etablierte Grenzen, zum einen durch die Zusammenstellung von Textzeugnissen aus dem gesamten skandinavischen Raum, zum anderen durch die Zusammenführung verschiedener Inschriftengruppen, die aus der texttypologischen Arbeit der vergangenen Jahre als gesonderte Gruppen hervorgegangen sind. Mit dem Konzept der „dynamic continuity“ sucht sie Entwicklungslinien zwischen diesen Gruppen aufzuzeigen, die als graduelle Weiterentwicklungen im Rahmen eines gleichbleibenden christlichen Kontextes zu verstehen seien. – Eine Fallstudie zur Schriftsituation am Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit präsentiert J. R. Hagland. Gegenstand seiner Untersuchungen sind die digraphischen Handschriften des dänischen Hofbeamten Bent Bille (1509–55), in dessen Texten runische und lateinschriftliche Passagen wechseln. Bei der Betrachtung der Schnittstellen zwischen lateinschriftlichen und runischen Sequenzen gelingt es H., eine funktionale Differenzierung aufzuzeigen: Alle runischen Abschnitte enthalten militärisch oder persönlich sensible Informationen, die Verwendung der runischen Schrift kommt somit einer Codierung gleich, die die Textinhalte für den allgemeinen Zugriff sperrt. Zeitlich nur einen kleinen Schritt in die Zukunft, inhaltlich jedoch in andere

Welt, nämlich hin zur ersten wissenschaftlichen Betrachtung der Runen, führt P. Stille, der sich in seinem Beitrag den Forschungen von Johannes Bureus (1568–1652) widmet, dem ersten schwedischen Reichsantiquar und Begründer der schwedischen runologischen Forschung. St.s Interesse gilt den Vorarbeiten zu Bureus' „Runtavlan“, die neben einer Zusammenstellung von 19 wikingerzeitlichen Runeninschriften in Abbildungen auch tabellenartige Übersichten zu runischen Zeichenformen, deren lautlichen Äquivalenten, den Runennamen und zum Verhältnis der Runen zu anderen Schriftsystemen enthält. Auch die zu diesem Zeitpunkt noch lebendigen Runentraditionen (vor allem die „dalrunor“) werden mit ihrem Zeicheninventar dargestellt. Neben diesem Einblick in die runische Schriftlichkeit und ihre früheste Rezeption birgt der Jelling-Band auch Neues und Aufschlussreiches zur Sprache der ältesten Runeninschriften (Hans Frede Nielsen), zum Verhältnis von runischem Schriftzeichen und sprachlichem Laut (T. Spurkland; G. Waxenberger) und zu den für die runische Orthographie typischen Ligaturen, den sog. „Binderunen“ (M. MacLeod). Einsichten und Ansichten zur Herkunft der Runennamen und zur Entschlüsselung des norw. Runengedichts präsentieren A. Griffiths und B. Neuner. Den Bildelementen, die neben den runischen Schriftzeichen vor allem die wikingerzeitlichen schwedischen Runensteine des 11. Jhs. kennzeichnen, widmen sich S. Gräslund und L. G. Bertelsen. Einen besonderen Akzent in der Reihe der Beiträge setzt M. Stoklund mit einer umfassenden Revision von Chronologie und Typologie des dänischen Runencorpus. – Drei Beiträge runden den facettenreichen Einblick in die runologische Forschung ab und halten ihr gleichzeitig prüfend den Spiegel vor: M. P. Barnes warnt vor den Gefahren der Verwendung standardisierter Runenreihen in der wissenschaftlichen Argumentation, R. I. Page nimmt sich der runischen Statistik und der Frage der Repräsentativität des überlieferten Runencorpus an, N. Wicker schließlich gibt eine detailreiche und umfangreich illustrierte Beschreibung des Herstellungsprozesses von Brakteaten und damit aufschlussreiche Einblicke in die technische Entstehung der Inschrift selbst, die bestimmte Inschriftenmerkmale aus dem technischen Prozess erklärbar macht. Eine gelungene Ergänzung bildet neben den eigentlichen Tagungsbeiträgen der Abdruck des umfangreichen und äußerst informativen Abendvortrages zur Geschichte der Jelling-Monumente (A. Pedersen) und die Abschlussrede des Nestors der Runologie R. I. Page. *Runes and their Secrets* bietet somit im besten Sinne all das, was eine internationale Tagungspublikation leisten kann, einen umfassenden und aktuellen Einblick in die Forschungsschwerpunkte einer Wissenschaftsdisziplin, im vorliegenden Falle der Runologie. C. Zimmermann

## 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. Die meisten Beiträge des neuen Bandes der Zeitschrift „Geschichte in Köln“ (56, 2009; SH-Verlag, Köln, 413 S.) sind aus unter-

schiedlichen Blickwinkeln dem Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln am frühen Nachmittag des 3. März 2009 gewidmet. Daniel Leupold, Historiker und Sprecher der Kölner Berufsfeuerwehr, beschreibt seine persönlichen Eindrücke am Unglücksort: *Medienarbeit am Archivkrater. Erinnerungen an den Einsturz in der Severinstraße* (11–23). Wolfgang Ernst,  $\Delta \rightarrow 0$ , oder: *Der Einbruch des Realen in die symbolische Ordnung von Gedächtnis. Eine medienarchäologische Reaktion auf den Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln am 3. März 2009* (25–38), erörtert aus der Sicht und in der Sprache des Medienwissenschaftlers die künftigen Chancen von Archiven und sieht sie in der „Transformation des klassischen, datenträgerbasierten, speichermateriellen Archivs in ein emotionales Archiv, in elektronischer Bewegung, in elektromagnetischer Flüchtigkeit und Latenz“ (29); dabei weist er darauf hin, dass die „Virtualisierung des Archivs, seine Translation vom materiellen zum alphanumerisch kodierten Speicher“ (33) längst stattfindet. Freilich setzt die Digitalisierung die Existenz der Originale (in ihrer „materiellen Verkörperung“) voraus. – Zu den unter den Trümmern des Archivs begrabenen Archivalien gehört auch die große Zahl der von ca. 1130 bis 1796 geführten Schreinskarten und -bücher, in die Liegenschaftsübertragungen, einschlägige gerichtliche Entscheidungen und Rentenerwerbe eingetragen wurden und die eine der wichtigsten Quellengruppen zur Geschichte der Stadt darstellen. Klaus Militzer, *Die Kölner Schreinsbücher* (39–53), erläutert deren Anlage, die Organisation der Schreinsbehörden und erörtert den Quellenwert der Schreinsbücher für die städtische Rechts-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Da alle Eintragungen mikroverfilmt sind, steht zu hoffen, dass die Schreinsbücher wenigstens in dieser Form der Forschung schon bald wieder zur Verfügung stehen. – James M. Brophy, *Aus der Not eine Tugend machen? Gedanken über die künftige Nutzung des Historischen Archivs der Stadt Köln* (55–67), schildert den Gewinn, mit dem er für eigene Forschungen zur Geschichte des 19. Jhs. die Bestände des Kölner Stadtarchivs benutzt hat, und benennt einige Forschungsprojekte, die unter der Federführung des Archivs künftig in Angriff genommen werden sollten, die aber voraussetzen, dass die entsprechenden Archivalien wieder verfügbar sind. – Andreas Rutz, *Ein digitaler Lesesaal für die Geschichte der Stadt Köln: Das digitale Historische Archiv Köln* (69–75), stellt ein Projekt vor ([www.historischesarchivkoeln.de](http://www.historischesarchivkoeln.de)), in das Benutzer des Archivs Kopien, Fotos oder Mikrofilme von Beständen des Stadtarchivs in digitaler Form einstellen können und das drei Ziele verfolgt: „die schnelle Verfügbarmachung digitalisierter Archivalien und Kopien im Internet, ... die virtuelle Rekonstruktion der Kölner Archivbestände ... und schließlich ... den sukzessiven Aufbau einer neuartigen Recherche- und Kommunikationsplattform“ (71). Toni Diederich, *Zur Urkunden- und Siegelüberlieferung des Stadtarchivs Köln nach dem Einsturz des Hauptmagazins am 3. März 2009* (77–88), kann berichten, dass der weitaus größte Teil der ca. 65.000 Urkunden dank der speziellen Aufbewahrungsart (Hängesystem) den Einsturz des Archivs weitgehend unbeschädigt überstanden haben; das gilt auch für die an den Urkunden befindlichen Siegel, während das „Schicksal der Siegelansammlungen ... vorerst ungeklärt ist“ (87). Ulrich S. Soénius, *Einheit in der Vielfalt – Die Archive in Köln und ihre Bedeutung für die Kölner Stadtgeschichte* (89–104), weist auf die Tatsache hin, dass es in Köln neben dem zerstörten Stadtarchiv noch eine ungewöhnlich große Zahl an Archiven gibt, die Material zur kölnischen und rheinischen Geschichte aufbewahren und die im einzelnen mit ihren Internetadressen aufgelistet werden. Dabei handelt es sich in vielen Fällen jedoch um sehr kleine

und sehr speziell ausgerichtete Archive, so dass es völlig verfehlt wäre, mit dem Hinweis auf sie die durch den Einsturz des Stadtarchivs entstandenen Verluste relativieren zu wollen. Darauf geht auch Frank Möller, *1514 antwortet nicht mehr ... Eine Geschichte von Verlust, Verantwortung und vom Nutzen eines Archivs* (105–124) ein, der an einem persönlichen Beispiel, der Arbeit an einem Buch über den Verleger Joseph Caspar Witsch, die Dimension der Aktenverluste – der Bestand 1514 war der des Kölner Verlags Kiepenheuer & Witsch – deutlich macht und Verharmlosungen wie auch das Weiterschieben von Verantwortung anprangert. – Von den Aufsätzen, die nicht mit dem Einsturz des Archivs in Verbindung stehen, seien hier noch die Beiträge von Klaus Militzer, *Ein Kölner Barbier und sein Nachlass vom Ende des 14. Jahrhunderts* (155–170), und Eva-Maria Schnurr, „Jedem anbringer glaub ich so balt nit“. *Informationsbeschaffung und Mediennutzung des Kölner Bürgers Hermann Weinsberg während des Kölner Kriegs (1582 bis 1590)* (171–206). Sch. geht der Frage nach, inwieweit Hermann Weinsberg bei der Abfassung seines „Gedenkboichs“ zur Informationsbeschaffung von den im 16. Jh. aufkommenden Tagesschriften (Flugblätter, Flugschriften, Neue Zeitungen, Messrelationen u. a.) Gebrauch gemacht hat. Dabei macht sie ihre Beobachtungen an den Nachrichten über den Kölner Krieg fest, die Weinsberg in seine Chronik aufgenommen hat. In diesem Krieg ging es um den am Ende gescheiterten Versuch des 1582 auf die protestantische Seite übergetretenen Kölner Erzbischofs Gebhard Truchsess von Waldburg, das Erzbistum zu säkularisieren. Sch. kommt zu dem Ergebnis, dass Weinsberg mündlich übermittelten Informationen (Gerüchten, soweit sie sich als glaubwürdig erwiesen, und Mitteilungen ihm bekannter Personen) den Vorzug vor Druckschriften (ausgenommen illustrierte Einblattdrucke) gegeben habe, denen er wegen ihrer Parteilichkeit misstraut habe.

V. H.

Ursula Gechter, *Der Weseler Fernhandel im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit* (in: Studien und Quellen zur Geschichte von Wesel, Bd. 31: Handel und Kirche, hg. von Martin Wilhelm Roelen, Wesel 2009, S. 9–46), fasst Ergebnisse ihrer Bonner Magisterarbeit zum Thema zusammen. Bei ihrer Analyse des Fernhandels, bei der sich Vf.in zum großen Teil auf die edierten Rheinzollrechnungen und die Weseler Stadtrechnungen stützt, unterscheidet sie drei Bereiche (abnehmender Intensität): einen Kernbereich, der Geldern, Holland und Zeeland im Westen, die IJsselstädte im Norden, Westfalen im Osten und Köln im Süden umfasst, einen zweiten Bereich, der den mittel- und oberrheinischen Raum, Flandern und Brabant sowie die wendischen Städte einschließt, und einen dritten, der bis England, ins Baltikum und nach Italien reicht, in dem sich aber nur noch wenige Weseler Kaufleute nachweisen lassen. Vf.in geht nicht nur auf die Palette der gehandelten Waren ein (Wein, Holz und Steine als Exportgüter, dazu Tuche aus der heimischen Produktion; Salz, Hering, holländische und englische Tuche u.v.a.m. als Import- und Transitgüter), sondern auch auf die Rahmenbedingungen des Handels (Zölle, Zollbefreiungen, Geleite, Bedeutung des Kölner Stapels). Sie beleuchtet außerdem die Rolle Wesels in der Hanse, das nach Köln sicherlich die aktivste niederrheinische Hansestadt gewesen ist. Gelegentlich hätte man sich, wenn auch nur in einem Nebensatz angedeutet, zusätzliche Information gewünscht; wenn z. B. die Höhe von Zollabgaben genannt wird, wäre es schon interessant zu wissen, welchem Warenwert die Zollabgabe gegenübersteht. 1451 ist das Brügger Kontor nicht nach Antwerpen, sondern (gegen den Widerstand der preußischen

Städte) nach Deventer (später nach Utrecht) verlegt worden, und bei der Verhandlung Kölns 1470/71 dürfte das eigenwillige Vorgehen Kölns in England nach 1468 wichtiger gewesen sein als der Schoßstreit in Brügge. V. H.

Eine überarbeitete und erweiterte Fassung seines Aufsatzes über den aus Wesel stammenden Maler Derik Baegert (s. HGBll. 125, 2007, 282) hat Martin Wilhelm Roelen vorgelegt: *Ein Maler zwischen Niederrhein und Westfalen. Neue Erkenntnisse zur Biographie Derik Baegerts* (Westfalen 85/86, 2007/2008, 301–321). V. H.

Bernward Schmidt, *Münster und das „Täuferreich“ im Spiegel der Flugschriften 1534–1538. Zu den Quellen älterer Geschichtsbilder* (WestfZs. 159, 2009, 33–57), will einen Beitrag zur Revision des gängigen Bildes von der Täuferherrschaft in Münster leisten, das unzutreffend sei, weil es sich auf polemische, den Täufnern feindlich gesinnte Quellen stütze. Vorgestellt werden Stellungnahmen führender Theologen (darunter Martin Luther, Philipp Melanchthon, Johannes Bugenhagen), erzählende Flugschriften, die über die Vorgänge in Münster „informieren“ wollten, und zeitgenössische historische Darstellungen der Ereignisse (Sebastian Franck, Antonius Corvinus). Wie freilich ein angemesseneres Urteil über das Täuferreich ausfallen sollte, darüber lässt Vf. den Leser weitgehend im Ungewissen. V. H.

Diethard Aschoff, *Die Juden im Herzogtum Westfalen im Mittelalter mit besonderer Berücksichtigung ihres Vororts Soest* (Soester Zs. 121, 2009, 35–58). Seit dem 13. Jh. sind in Soest Juden bezeugt, wo es vor der Mitte des 14. Jhs. wohl auch eine eigene Gemeinde gegeben hat. A. hält es für wahrscheinlich, dass sich im Zuge der Städtepolitik der Kölner Erzbischöfe, die dem Ausbau und der Festigung der erzbischöflichen Landesherrschaft im Herzogtum Westfalen dienen sollte, Juden auch in anderen Städten des Herzogtums niedergelassen haben. Eine Ausnahme dürften die „territorialen Festungs-Kleinstädte“ gebildet haben, weil hier das Betätigungsfeld für jüdische Geldverleiher kaum gegeben war. Die durch den „Schwarzen Tod“ ausgelösten Judenverfolgungen dürften dazu geführt haben, dass jüdisches Leben im Herzogtum nach 1350 zum Erliegen gekommen sei. Ungeachtet vereinzelter Nachrichten aus dem 15. Jh., die die Anwesenheit von Juden in Soest und Attendorn belegen, lassen sich Juden im Herzogtum erst wieder im 16. Jh. nachweisen. Freilich bleibt, angesichts der Dürftigkeit der Überlieferung, vieles nur Vermutung. V. H.

Aalke Maria Frerichs, *Eine Soester Kloake des späten Mittelalters als Untersuchungsobjekt* (Soester Zs. 121, 2009, 11–33). Bei Grabungen im Westen der mittelalterlichen Stadt Soest, in einem Areal, das im späten Mittelalter von wohlhabenderen Familien der Stadt bewohnt war, wurden vier Kloaken entdeckt. Die Bedeutung dieser Fundgruppe als Quelle für die Erforschung des Alltagslebens ist seit langem bekannt. Vf. stellt die Funde aus einer dieser Kloaken vor: Dazu gehören Keramikscherben sowie ein Krug und ein Becher, die komplett restauriert werden konnten; ferner gedrechseltes und geböttchertes Holzgeschirr, Lederreste eines Schuhs, eine Schiefertafel (mit Ritzungen, die noch nicht endgültig gedeutet werden konnten) und Reste von anderen Alltagsgegenständen aus dem 13. bis 15. Jh. V. H.

Hermann Großvollmer, *Das 'Lippiflorium' aus dem Lippstädter Stift – Heiligenlegende, Gründungsmythos, Rechtsinstrument. Überlegungen zu Entstehung, Quellenwert, Funktion und Datierung der lateinischen Vers-Vita Bernhards II. zur Lippe* (LippMitt. 78, 2009, 181–208), charakterisiert das in einer Handschrift aus der ersten Hälfte des 16. Jhs. überlieferte „Lippiflorium“, eine gereimte lateinische Vita des Edelherrn Bernhard II. zur Lippe († 1224), die wegen ihrer detailreichen Schilderung der „Gründung“ Lippstadts auch über den lokalhistorischen Bezug hinaus Beachtung gefunden hat und die üblicherweise einem Lippstädter Magister Justinus zugeschrieben wird, der sie um die Mitte des 13. Jhs. verfasst haben soll, als rechtssichernde „Urkunde“ des Marienstifts, um Ansprüche gegenüber dem Propst durchzusetzen. Der Verfasser habe den „inhaltlichen Kern (des Textes, Rez.) nach der Stammvaterepik und der Sünderheiligenlegende“ (201) gestaltet, um den Ansprüchen eine besondere Legitimation zu verleihen. Darüber hinaus rechnet G. mit der Möglichkeit, dass das „Lippiflorium“ erst gegen Ende des 15. Jhs., in zeitlicher Nähe zu der ebenfalls gereimten niederdeutschen Fassung, entstanden ist. V. H.

*Bochum, der Hellwegraum und die Grafschaft Mark im Mittelalter. Ein Sammelband*, hg. von Stefan Pätzold (Schriften des Bochumer Zentrums für Stadtgeschichte, Bd. 2, Bielefeld 2009, Verlag für Regionalgeschichte, 207 S., 23 Abb.). – Der Sammelband ist erwachsen aus einer im November 2007 im „Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte“ veranstalteten Tagung, deren Ziel es war, die lange vernachlässigte mittelalterliche Geschichte der Stadt Bochum in den Blick zu nehmen. Dass die mittelalterliche Geschichte Bochums in der Vergangenheit so relativ wenig Beachtung gefunden hat, liegt sicherlich auch an dem extremen Mangel an einschlägigen Quellen. Hg. hat nun in zwei Beiträgen die wenigen Nachrichten zur Frühgeschichte der Stadt und zur Frage der Stadtwerdung im Laufe des späten Mittelalters wie auch die verschiedenen Deutungen kritisch analysiert und neu bewertet: *Königshof und Kirche im frühmittelalterlichen Bochum* (17–42) und „*Die eigentliche Zeit, da der Ort eine Stadt geworden*“. *Bochums Stadtwerdung im Spätmittelalter* (43–72; Wiederabdruck aus WestfZs. 156, 2006). P. hält es für wenig wahrscheinlich, dass die frühmittelalterliche „villa publica“, die Keimzelle der späteren Stadt Bochum, „planmäßig als Teil der 'Hellwegsiedlungskette' ... beziehungsweise eines 'Netzes' von Zentralorten“ (31) entstanden sei, ebenso wie er sich gegen die Vorstellung wendet, derzufolge in der Urkunde Engelberts II. von der Mark von 1321 (WUB 11, 1751) die erste Bochumer Stadtrechtskodifizierung zu sehen sei. Zwar zeige sie, dass es um diese Zeit in Bochum politisch aktive „opidani“ gegeben habe, „die nach mehr Rechten und größeren ... kommunalen Freiheiten“ (55) strebten und auch schon einiges durchsetzen konnten, aber die Entwicklung zur Stadt sei erst gegen Ende des 14. Jhs. erfolgt, und über den Status einer (vom Landesherrn so gewollten) Minderstadt (im Sinne der Definition von Heinz Stoob) sei Bochum im Mittelalter auch nicht hinausgekommen. Freilich kommt auch P., angesichts der Dürftigkeit der Überlieferung, oft über mehr oder weniger gut begründete Vermutungen nicht hinaus. – Von den übrigen Beiträgen des Sammelbandes sei hier noch auf die Aufsätze von Thomas Schilp, *Essen – Bochum – Dortmund. Mittelalterliche Städte am Hellweg im Vergleich* (73–96), und Heinrich Schoppmeyer, *Die Städtepolitik der Grafen von der Mark* (97–121), hingewiesen. Auch für Schilp, der die Entwicklung in den benachbarten Hellwegstädten Essen und Dortmund vergleichend



mitberücksichtigt, markiert die Urkunde von 1321 einen wichtigen Schritt in Richtung „Stadt“, wobei die Mitwirkung der „opidani“ an der Aufsicht über Maße und Gewichte, das begrenzte Willkürrecht und die Aufteilung der Bußgelder als besonders aussagekräftig gelten. Dass Engelbert von der Mark auf eine förmliche Stadterhebung verzichtete, könnte mit territorialpolitischen Rücksichten auf den Kölner Erzbischof zusammenhängen. Im Anhang bietet Vf. den Text der Urkunde von 1321 (mit kleineren Änderungen gegenüber dem Druck im WUB und einer dt. Übersetzung). – H. Schoppmeyer betrachtet die Städtepolitik der Grafen von der Mark im Kontext des Ausbaus ihres Territoriums; dabei spielten fortifikatorische und wirtschaftliche Aspekte die wichtigste Rolle. Vf. macht außerdem darauf aufmerksam, dass die Stadtwerdung „kein Einmalakt, sondern ein laufender Prozess war“ (120), so dass von einer „stufenweisen Verdichtung der Ortsrechte“ gesprochen werden müsse, „die unterschiedliche Ausstattungen in den einzelnen Städten und Freiheiten hervorbrachte“ (ebd.); herrschaftliche Steuerung und bürgerliche Initiativen wirkten dabei zusammen. V. H.

Wilfried Reininghaus, *Werl und die Hansen in Westfalen* (WestfZs. 159, 2009, 263–279). Ausgehend von einem im Stadtarchiv Werl aufbewahrten Amtsbuch der Wandhanse des Kaufmanns zu Werl von 1684 bis 1718, fragt R. nach der Funktion und der Herkunft der auch in anderen westfälischen Städten im 16. bis 18. Jh. bezeugten Wand- und anderen überörtlichen „Hansen“, an deren Spitze Hansgrafen oder Hansmeister standen. R. kann zeigen, dass es sich bei diesen „Hansen“ um Zusammenschlüsse von Kaufleuten und Krämern handelte, vor allem solchen, die im Tuchhandel tätig waren und die innerwestfälischen Märkte aufsuchten, um dort ihren Geschäften nachzugehen. Ihre Aufgabe bestand vorrangig in der Marktaufsicht (Qualitätskontrolle der feilgebotenen Waren, Rechtsstellung der auswärtigen Kaufleute) auf der Grundlage entsprechender Polizeiordnungen. Die „Hanse“-Bezeichnung wurde dabei in der ursprünglichen Wortbedeutung verwendet; R. macht aber deutlich, dass schon den Zeitgenossen Irrtümer bezüglich der Zuordnung der „Wandhansen“ zur (eigentlichen) Hanse unterlaufen sind. V. H.

Klaus Albert Höller, *Breckerfelder Geschichtsatlas* (Ennepetal 2009, Jüngermann Druck, 32 S.). – Der im märkischen Sauerland gelegene, 1396 mit Stadtrechten ausgestattete Ort Breckerfeld war zur Hansezeit wegen seiner leistungsfähigen Stahl- und Messerschmieden bekannt, deren Erzeugnisse bis nach England und ins Baltikum vertrieben wurden. Das vorliegende Bändchen enthält 22 Karten zur Geschichte Breckerfelds (in den Gemeindegrenzen von 1929) von der Besiedlung des Raumes im frühen und hohen Mittelalter bis ins 19. Jh. Im einzelnen finden sich Karten zu den Flur- und Siedlungsnamen, zur Bewaldung 1825, zu den Wüstungen, zur Lage der Mühlen, Hütten und Schmieden, zu herrschaftlichen Besitzrechten, zur Verkehrssituation im Mittelalter, zur Stadtentwicklung seit 1727 u.a.m., auch zu den Aufenthaltsorten von Kaufleuten aus Breckerfeld im Hanse-raum. Die Karten sind kurz kommentiert; allerdings hätte man sich in vielen Fällen gewünscht, doch etwas ausführlicher und substanzieller informiert zu werden.

V. H.

Wilfried Reininghaus, *Forschungen über die Grafschaft Mark und ihre Wirtschaft in vormoderner Zeit. Die Festschrift von 1909 und die Folgen* (WestfF 59, 2009, 313–325), nimmt die 1909 zum „Gedächtnis der 300jährigen Vereinigung

[der Grafschaft Mark] mit Brandenburg-Preußen“ (313) von Aloys Meister hg. Festschrift, die schon damals eindeutige wirtschaftsgeschichtliche Akzente setzte, zum Anlass, den seither erreichten Stand der wirtschaftsgeschichtlichen Forschung mit Bezug auf die ehem. Grafschaft Mark zu diskutieren, auf deren Boden sich „eine Industrie von Weltrang entwickelt (hatte)“ (ebd.). Dabei geht es um das Berg-, Hütten- und Salinenwesen, das Metall- und Textilgewerbe, die Landwirtschaft, den Handel und den Einfluss des Staates vor 1806, als die Grafschaft ihre Eigenständigkeit verlor. Es zeigt sich, dass trotz vieler Fortschritte manche Fragen noch immer unbeantwortet geblieben sind. Zu ihnen gehören die nach dem Zeitpunkt des Übergangs „vom direkten (Rennfeuer, Rez.) zum indirekten (Hochöfen, Rez.) Verfahren der Eisengewinnung“ (318), die Entwicklung der Metallgewerbe während des 16. Jhs., die Frage, inwieweit im Laufe des 18. Jhs. „Metallgewerbe und kleine Landwirtschaft ... noch eine Symbiose eingingen“ (322), und nicht zuletzt, trotz der Vorarbeiten Emil Dösselers, auch die Frage nach dem Beitrag, den die märkische Kaufmannschaft zu dem hohen Entwicklungsstand der Wirtschaft in der Grafschaft im 17. und 18. Jh. geleistet hat. Vf. hebt hervor, dass die Verlagerung der Seehandelswege aus der Ostsee in die Nordsee und den Atlantik seit dem 16. Jh. der märkischen Wirtschaft dauerhaft zugute gekommen sei. Der Aufsatz zeugt von der intimen Kenntnis des einschlägigen Forschungsstandes seitens des Vfs., den er durch eigene Publikationen maßgeblich mitgeprägt hat. V. H.

NIEDERSACHSEN/SACHSEN-ANHALT. Am Beispiel der Karfreitagsprozession von 1631 und ihrer Darstellung bei einem protestantischen Autor behandelt Sabine Reichert *Prozessionen als Merkmal konfessioneller Zugehörigkeit. Die Osnabrücker Gegenreformation im Spiegel der Chronik des Rudolf von Bellinckhausen* (OsnMitt. 114, 2009, 31–48). Sie zeigt die auch bei Heiligenverehrung und Wallfahrtswesen zum Ausdruck kommenden, vergeblichen Bemühungen unter Bischof Wilhelm von Wartenberg, über die Inszenierung von Frömmigkeit die überwiegend lutherische Stadtbevölkerung für den tridentinisch geprägten Katholizismus zu gewinnen. R. H.

*Die Tuchplomben aus dem Umfeld von Kalkriese*, die Peter Ilisch vorstellt und kommentiert (OsnMitt. 114, 2009, 48–62), sind – soweit identifizierbar – ein Spiegelbild regionaler wie überregionaler Wirtschaftsbeziehungen (Warendorf, Bremen, Salzwedel, Gardelegen, Magdeburg), aber vor allem auch der Handelsbedeutung englischer Tuche in der Frühen Neuzeit, während Belege für die bedeutenden niederländischen Standorte fehlen. R. H.

Henning Steinführer, *Methodische Überlegungen zur zukünftigen Erschließung und Edition von mittelalterlichen Urkunden und Stadtbüchern im Stadtarchiv Braunschweig* (in: Quellenarbeit und Schriftgutverwaltung – Historische Hilfswissenschaft im Kontext archivischer Aufgaben, hg. von Karsten Uhde; Veröffentlichungen der Archivschule Marburg, Nr. 48, Marburg 2009, 13–23), stellt Überlegungen zur elektronischen Erschließung der stattlichen braunschweigischen Urkundenüberlieferung aus dem 15. Jh. vor, die in der herkömmlichen Form eines Urkundenbuches nicht mehr publiziert werden kann, hält daneben aber die „Herausgabe von Regesten in gedruckter Form“ (20) für gerechtfertigt. Ungleich schwieriger gestaltet sich, wegen der inhaltlichen Vielfalt, die Erschließung der Stadtbücher. Da eine Gesamtedition aller Stadtbücher nicht zu realisieren ist, hält

Vf. es für geboten, die verstreuten Erschließungsinformationen zusammenzuführen und den Benutzern online zur Verfügung zu stellen, damit sie sich schnell „über Funktion, Inhalt, Laufzeit und Erscheinungsbild“ (22) informieren können. Darüber hinaus wäre in Einzelfällen auch die Regestierung und Indizierung des Inhalts wünschenswert.

V. H.

Nicht nur von Gewicht im wörtlichen Sinne und unentbehrlich für die weitere Forschung ist *Die Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Braunschweigischen Landes vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, deren im Auftrag der Braunschweigischen Landschaft erstellte und von Claudia Märtl, Karl Heinrich Kaufhold und Jörg Leuschner unter Mitarbeit von Tanja Stramiello und Barbara Klössel-Luckhardt hg. ersten beiden Bände hier anzuzeigen sind (Hildesheim 2008, Georg Olms Verlag, X, 836 S.; VIII, 944 S., zahlreiche Abb.). Ihr Aufbau ist etwas unterschiedlich: Der erste Teil ist hauptsächlich chronologisch gegliedert; er bietet für das späte Mittelalter dann über die Behandlung etlicher Orte spezielle Zugriffsmöglichkeiten, enthält jedoch nur für wenige wirtschaftliche Bereiche eine eigene geschlossene Darstellung. Beim zweiten Band dagegen sind für die jeweiligen Sektoren von der Urproduktion bis zum Verkehr eigene Abschnitte verfasst worden; dafür wurde auf die Gesamtschau für einzelne Zeitabschnitte und den stadtbezogenen Überblick weniger Wert gelegt. Beide Vorgehensweisen haben ihre Berechtigung und sind mit Vor- und Nachteilen verbunden. Man hätte sich dann freilich insbesondere für den Mittelalterteil gewünscht, dass zusätzlich zum Orts- und Personenregister ein Sachregister die gezielte Information etwa zu einzelnen Handwerken, Produkten, Währungen u. a. erleichtert hätte. – Der erste Band enthält nach einer Einführung von C. Märtl, die zugleich den notwendigen herrschafts- und ereignisgeschichtlichen Rahmen für die nachfolgenden Ausführungen bietet, zunächst einen grundlegenden, ebenso umfänglichen wie facettenreichen Überblick von Caspar Ehlers zum *Frühmittelalter: Voraussetzungen und prägende Faktoren der wirtschaftlich-sozialen Entwicklung (8. bis 11. Jahrhundert)* (27–233). Gudrun Pischke stellt für das *Hochmittelalter* mit Blick vor allem auf die Grundherrschaft, aber auch auf Ministerialität, Stadtentwicklung u. a. *Alte und neue Elemente im Wirtschafts- und Sozialgefüge (Ende des 11. bis Mitte des 13. Jahrhunderts)* heraus (234–337). Für das späte Mittelalter ist aus hansegeschichtlicher Perspektive zentral der sachkundige Beitrag von Matthias Puhle, *Die Stellung des Landes zwischen Harz und Heide im Hanseraum* (338–357), in dem es hauptsächlich um Bündnisfragen und überstädtisches Zusammenwirken geht, in dem aber auch andere Bereiche wie Handel und Waren oder die Frage städtischer Identität angesprochen werden. Zu nennen sind weiterhin der aspektreiche stadtgeschichtliche Abriss von Claudia Märtl über *Braunschweig. Eine mittelalterliche Großstadt* (358–403), der allerdings stärker als die Wirtschaft die Verfassung und Verwaltung, das Sozialgefüge und die kirchlichen Verhältnisse akzentuiert, sowie die schöne Darstellung von Sabine Graf über *Goslar. Von der Marksiedlung zur Reichstadt* (424–474). Weitere ortsbezogene Ausführungen beziehen sich auf Schöningen (Claudia Märtl) (404–423), Wolfenbüttel (Ulrich Schwarz) (475–508), Gandersheim (Gaby Kuper) (509–536), Königslutter (Eva Schlothgeber) (537–557), Holzminden (Gudrun Pischke) (558–568), Stadtoldendorf (Gudrun Pischke) (569–578) und Salzgitter (Hans H. Quentmeier) (579–600). *Dörfer und Wüstungen. Veränderungen im ländlichen Siedlungsraum zwischen hohem Mittelalter und früher Neuzeit* behandelt Wolf-

gang Meibeyer (601–661), während Hans H. Quentmeier sich dem Thema *Salzgewinnung und Salzhandel im Mittelalter* (662–688) zuwendet. Für den auch für die hansische Wirtschaft wichtigen Bereich von *Bergbau und Hüttenwesen* (689–735) sowie für die *Geld- und Währungsgeschichte von der Mitte des 8. bis zum Ende des 15. Jahrhunderts* (735–763) konnten mit Hans-Joachim Kraschewski, der erfreulicherweise auch den Handel etwas mitberücksichtigt, und Hans-Jürgen Gerhard weitere kompetente Sachbearbeiter gewonnen werden. – Band II zur *Frühneuzeit* enthält fünf große Abschnitte mit einer Reihe von Unterabschnitten, die ebenfalls jeweils von hervorragenden Kennern der Materie verfasst wurden. Der erste Teil, *Wirtschaft und Gesellschaft im Fürstentum Braunschweig-Wolfenbüttel in der Frühen Neuzeit* (1–138), bietet nach einer knappen *Einleitung* von Karl Heinrich Kaufhold (1–8) zunächst einen Überblick von Horst-Rüdiger Jarck über einen Zeitraum, der erhebliche Einschnitte für das Braunschweiger Land mit sich brachte: *Braunschweig-Wolfenbüttel im Dreißigjährigen Krieg* (9–72). Es folgen die unverzichtbaren Darstellungen über *Die Geld- und Währungsgeschichte von 1500 bis zum Ende des Alten Reiches*, erneut durch Hans Jürgen Gerhard (73–124), sowie über *Die Maße und Gewichte* durch Peter Albrecht (125–138). *Die Urproduktion im Fürstentum Braunschweig-Wolfenbüttel in der Frühen Neuzeit* (139–407) nimmt einen breiten Raum innerhalb des Bandes ein: Umfassend und kenntnisreich wird von Walter Achilles (†) *Die Landwirtschaft* dargestellt (139–314), dankenswerterweise durch Karl Heinrich Kaufhold zumindest knapp auch *Die Forstwirtschaft* (315–323). Von herausragender wirtschaftlicher Bedeutung blieb in der Frühen Neuzeit weiterhin das Montanwesen, wie Hans-Joachim Kraschewski deutlich macht: *Bergbau und Hüttenwesen im Land Braunschweig 1500 – 1800* (324–385); wiederum von Hans H. Quentmeier bearbeitet wurden *Die Salzgewinnung und der Salzhandel in der Frühen Neuzeit* (386–407). Für *Das Gewerbe im Fürstentum Braunschweig-Wolfenbüttel vom 16. bis Ende des 18. Jahrhunderts* (408–670) liefert Karl Heinrich Kaufhold aus seiner profunden Kenntnis einen einleitenden Überblick (408–410) und hat die Beiträge *Das Heimgewerbe* (411–413) und *Das Handwerk* (414–435) beige-steuert. Die Organisationsform des Verlags bleibt hier leider etwas unterbelichtet; die großbetriebliche Produktion wird hingegen in den darauffolgenden Beiträgen behandelt, so zunächst bei Michael Mende (†) *Das Gewerbe in Manufakturen und Fabriken* (436–530). Unter *Manufakturen und Fabriken – Einzelne Gewerbe- und Industriezweige* (531–670) skizziert Peter Albrecht *Die Lebens- und Genussmittel* mit Grieß (auch Stärke), Tabak, Zichorien, Bier, Essig und Branntwein (532–568), *Das Buch- und Druckgewerbe* (569–572), *Die Farben und Chemikalien* (573–579) und *Die Modeartikel* (580–598), während Angelika Rauch *Die Braunschweiger Tischler und ihre Produktion im 18. Jahrhundert* (599–618) und Angela Klein *Die Porzellanmanufaktur Fürstenberg* (619–645) und *Die Lackmanufaktur Stobwasser in Braunschweig und ihre Konkurrenten* (646–670) in den Blick nehmen. *Der Handel und das Verkehrswesen im Fürstentum Braunschweig-Wolfenbüttel in der Frühen Neuzeit* (671–879) stehen im Mittelpunkt des letzten Teils des Bandes, zu dem wiederum ein knapper *Einleitender Überblick* von Karl Heinrich Kaufhold vorliegt (671–673). Die meisten Beiträge hat in diesem Kontext Peter Albrecht verfasst, der in *Der Handel und Wandel – Handelstreibende* (674–699) eine schöne Beschreibung von den Fernhändlern bis zu den ihre Produkte verkaufenden Künstlern liefert, sich mit dem wichtigen Thema *Obrigkeitsliche Eingriffe in das Handelsgeschehen* (700–735)

beschäftigt, *Die Absatzstrategien im Bereich Handel (736–792) und Das Kreditwesen, die Versicherungen, Leihhäuser und Banken (835–852)* beleuchtet und schließlich noch zusammen mit Michael Mende *Das Verkehrswesen* beschreibt (853–879). Eine wichtige handelsgeschichtliche Ergänzung stellt der Beitrag von Markus A. Denzel dar: *Die Braunschweiger Messen: Handel, Zahlungsverkehr und wirtschaftliche Bedeutung im ausgehenden 17. und im 18. Jahrhundert (793–834)*. – Schon vor dem Vorliegen des dritten Bandes kann der Meinung im Grußwort des Vorsitzenden der Braunschweigischen Landschaft nur zugestimmt werden, dass diese Wirtschafts- und Sozialgeschichte über ein Jahrtausend hin „in beeindruckender Form“ die Entwicklung und ständige Veränderung einer gesamten Region und die Gestaltung und Beschleunigung dieses Prozesses durch die Menschen zeigt.

R. H.

In der Kontroverse um die Deutung des Stadtnamens von Braunschweig und damit zugleich um das Alter der Siedlung setzt sich Gerhard Schildt unter Einbeziehung der Ergebnisse eines Kolloquiums von 2006 kritisch mit den Überlegungen des Leipziger Onomastikers Udolph auseinander, lehnt dessen Frühdatierung Braunschweigs ebenfalls ab und hält eine Entstehung im 10. oder 11. Jh. für plausibel: *Brunesguik – Braunschweig. Eine Kontroverse* (BraunschwJb. 89, 2008, 149–155).

R. H.

*Der verlorene Kontext: Mittelalterliche Ausstellungsstücke des Heiligkreuzklosters in Braunschweig* stehen im Mittelpunkt der Ausführungen von Jochen Luckhardt zu einer geistlichen Institution, die seit dem 13. Jh. eng mit den Patrizier- und Ratsfamilien der Stadt verflochten war und von dieser Seite auch Stiftungen erhielt (BraunschwJb. 89, 2008, 43–58).

R. H.

*Hermann Bote. Braunschweiger Stadtschreiber und Literat. Studien zu seinem Leben und Werk* von Herbert Blume (Braunschweiger Beiträge zur deutschen Sprache und Literatur, Bd. 15, Bielefeld 2009, Verlag für Regionalgeschichte, 366 S., Abb., graph. Darst.). – Hermann Bote ist in vieler Hinsicht ein Paradebeispiel: Sein facettenreiches Werk bietet Einblick in nahezu alle Bereiche der Geschichte Braunschweigs im Spätmittelalter und erhellt dabei Bauformen und Funktionen städtischer Chronistik und Literatur sowie Bedingungen und Besonderheiten von Schriftlichkeit um 1500. Sein Werk ist damit sowohl aus historischer als auch aus philologischer Perspektive von immensem Wert und eröffnet zahlreiche Anknüpfungspunkte für eine im besten Sinne interdisziplinär arbeitende Mediävistik. Dennoch lag bislang keine Einführung vor, die Orientierung über Botes Leben und Werk bot, aber auch zur Auseinandersetzung mit den Quellen und den damit verbundenen Forschungskontroversen anregte. Diese Lücke schließt nun der verdiente Braunschweiger Germanist und Mediävist Herbert Blume mit einem Sammelband, der 13 für den Wiederabdruck überarbeitete Beiträge aus den Jahren 1985 bis 2000 und zwei aktuelle Studien zu Hermann Bote (*Hermann Bote, nicht Hermen*, 43–52; *Oldendorf. Untersuchungen zur Topographie der 88. Historie des 'Eulenspiegelbuchs'*, 281–305) in sich vereint. Die konzise Einführung sowie die beiden Folgebeiträge widmen sich Leben und Werk Botes sowie der Kontroverse um die korrekte Namensgebung des Stadtschreibers. Zusammen mit dem Porträt des Zollschreibers Bote, das B. anhand des Zollbuchs entwirft (*'Tollenschrifer' in Braunschweig und 'Hofgrefe' im Papenteich? Beobachtungen zu Botes Leben*

*anhand seines Zollbuchs*, 187–210), gewinnt der Leser also einen Eindruck vom Lebens- und Arbeitsbereich Botes und seiner daraus resultierenden engen Bindung an Braunschweig und die Hanse. Diese enge Bindung ist mitverantwortlich für Botes Hauptanliegen, nämlich städtische Freiheit und Einheit als höchstes Gut zu zeigen bzw. die Gefährdung dieser beiden Werte als Angriff auf die Ordnung des Gemeinwesens zu verurteilen. Dies wird insbesondere in Botes Schichtbuch und in seinen Ludeke-Holland-Liedern deutlich; diesen Werken sind vier Beiträge gewidmet, die dem Leser Einblick in die Quellen bieten und die traditionsbildende Kraft von Botes Werken, insbesondere des Schichtbuchs, für die Braunschweiger Stadtchronistik aufzeigen (*Das 'Schichtbuch': Am Beispiel des 'Aufruhrs wegen zweifacher Steuer'*, 53–105; *Das Weiterleben des 'Schichtbuchs' in der Braunschweiger Stadtchronistik der frühen Neuzeit*, 107–124; *Eine bislang unbekannte mittelniederdeutsche 'Schichtbuch'-Handschrift und ihr Ort in der Überlieferung*, 125–139; *Von Hermann Bote zu Christoph Gerke. Perspektivenwechsel in der frühneuzeitlichen Stadtchronistik Braunschweigs*, 141–160). Entsprechend der Bedeutung und Popularität des Eulenspiegelbuchs steht dieses Werk im Zentrum von insgesamt sechs Beiträgen, die historische und philologische Perspektiven miteinander verbinden: Diskutiert werden neben der längere Zeit umstrittenen Autorschaft Botes (*Hermann Bote – Autor des 'Eulenspiegelbuchs'? Zum Stand der Forschung*, 211–235) auch Aspekte der Dialektforschung (*Zu vermeintlichen Ostfalismen im 'Eulenspiegelbuch' und zum Problem einer niederdeutschen Vorlage der Straßburger Drucke*, 237–263; *Till Eulenspiegel, niederdeutsch*, 307–324), des literarischen Transfers (*Von Straßburg nach Göteborg. Texterosion und kulturelle Transposition im ältesten schwedischen 'Ulspegel'-Druck von 1661*, 325–353) sowie Fragen der historischen Topographie (*Koldingen, Rosenthal, Peine. Zur Topographie der 16. Historie des 'Eulenspiegelbuchs'*, 265–279; *Oldendorf*, 281–305). Neben der intensiven Auseinandersetzung mit Forschungskontroversen bietet B. seinen Lesern aber noch weitaus mehr: So liefert er eine zweisprachige Edition eines Kapitels aus dem Schichtbuch (*Das 'Schichtbuch'*, 53–105), eine sprachlich nicht geglättete Version einiger Ludeke-Holland-Lieder, inklusive des bislang verschollen geglaubten „Lied von der Katzenteilung“ (*Hermann Botes 'Ludeke-Holland-Lieder' und ihre Überlieferung*, 161–186), und eine Episode aus dem frühneuhochdeutschen Eulenspiegelbuch (*Oldendorf*, 281–305). Freilich fällt es bei einem Sammelband ein wenig schwer, zielgerichtet Informationen aus den Beiträgen zu filtern, doch dank des Registers und der knappen Einführung sind diese Hürden zu überwinden, und es bleibt festzuhalten, dass B. einen anregenden Wegweiser zur Bote-Forschung vorgelegt hat.

S. Neumann

Martina Giese, *Goslars legendäre Gründung durch Gundelcarl. Eine neue Textversion nach der verlorenen Sächsischen Kaiserchronik?* (DA 65, 2009, 547–564). Die legendäre Gründung Goslars, derzufolge die Stadt ihre Entstehung einer Schenkung des Rammelsbergs an einen armen Bauern Gundelcarl verdankt, der Kaiser Heinrich II. nach der Jagd im Harz des öfteren bewirtet hatte, ist zuerst beim *Annalista Saxo*, später u. a. auch in der *Magdeburger Schöppenchronik* und bei Dietrich Engelhus überliefert. Den neuesten Forschungen von Klaus Naß zufolge fußt der Bericht des *Annalista Saxo* auf einer entsprechenden Erzählung in einer nicht erhaltenen Sächsischen Kaiserchronik aus dem 12. Jh. Vf.in stellt nun eine bisher unbeachtete Wolfenbütteler Hs. vor, die die bislang umfangreichste Fassung der Goslarer Gründungslegende enthält.

V. H.

Trotz der beträchtlichen Verspätung soll doch noch auf den Aufsatz von Eva-maria Engel, *Goslar und die Hanse* (in: Goslar im Mittelalter, hg. von Hans-georg Engelke, Bielefeld 2003, 215–228), hingewiesen werden. Vf.in bietet einen knappen, aber quellennahen und substantiellen Abriss der Beziehungen zwischen Goslar und der Hanse, die seit den 1260er Jahren bis 1566, als Goslar „seine Zugehörigkeit zur Hanse auf(gab)“ (227), bezeugt sind. Kaufleute aus Goslar waren im 13. und 14. Jh. bevorzugt am Handel mit Flandern interessiert, wohin auch Goslarer Kupfer exportiert wurde. Vf.in geht auf die Beteiligung Goslars an hansischen Aktivitäten ein, macht aber zugleich deutlich, dass dabei im 14. und 15. Jh. die Einbindung in die Bündnisse der sächsischen Städte ein maßgebendes Element war.

V. H.

Gudrun Wittek, *Die Magdeburger Messe im Mittelalter. Gründungsfest – Heiligenkult – Jahrmarkt – Volksfest* (Magdeburger Museumshefte 23, Magdeburg 2009, 54 S., zahlreiche Abb.). – Vf.in behandelt die Anfänge und die Bedeutung der Mauritius-Verehrung in Magdeburg, die ihren jährlichen Höhepunkt in den kirchlichen Feierlichkeiten der „Herrenmesse“ fanden. Vermutlich schon im 11. Jh. verband sich mit dem kirchlichen Hochfest ein Jahrmarkt – urkundlich erstmals erwähnt 1179 –, der der bedeutendste Magdeburger Jahrmarkt werden sollte, quellenmäßig aber sehr schlecht dokumentiert ist. Kurz geht Vf.in auch auf die Neuordnungen des Magdeburger Jahrmarktwesens 1448 und 1497 mit der Einrichtung von jeweils zwei zusätzlichen Jahrmärkten ein, die aber bald schon den Konkurrenzdruck aus Leipzig zu spüren bekamen. Die kleine Studie macht noch einmal deutlich, dass eine detaillierte Untersuchung des Magdeburger Jahrmarktgeschehens, auch mit Blick auf die benachbarten Marktgelegenheiten, durchaus wünschenswert wäre.

V. H.

Mit einer der bedeutendsten erhaltenen Backsteinbasiliken Norddeutschlands, nämlich mit *St. Nicolai in Lüneburg*, und mit dem *Bauen in einer norddeutschen Hansestadt 1405–1840* befasst sich unter kunstgeschichtlichen wie historischen Aspekten die überaus gründliche, auf umfänglichem Aktenmaterial basierende Hannoveraner Dissertation von Hansjörg Rümelin (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 248; Beiträge zur Architektur- und Kulturgeschichte. Leibniz Universität Hannover, Bd. 2; Hannover 2009, Hahnsche Buchhandlung, 864 S., 3 Schaubilder, 7 Diagramme, 4 Ktn., ca. 300 Schwarzweiß-Abb., 34 Farbtafeln, 6 Faltpläne, 1 CD-ROM). Die hohe Bedeutung der Nicolaikirche ergibt sich für den Vf. daraus, dass sie als „exemplarisches Beispiel für die Verflechtung politischer und privater Interessen im Kontext repräsentativer Baumaßnahmen“ sowie als schöpferische „Synthese traditioneller und hochmoderner Elemente an einer Schnittstelle unterschiedlicher Kunstlandschaften und Wirtschaftsräume“ (13) gelten kann. Nach einer knappen Einleitung gibt er im Abschnitt „Grundlagen“ zunächst Überblicke zur stadt- und kirchengeschichtlichen Entwicklung, zum städtebaulichen, siedlungsgeschichtlichen und soziotopographischen Kontext, ferner orientierend zur Baugeschichte, zur Terminologie und Vorgehensweise sowie zum Baumaterial und seiner Beschaffung aus der Umgebung. Es schließen sich eine exakte Baubeschreibung von Innenraum und Außenbau sowie mit zahlreichen neuen Ergebnissen die umfassende Baugeschichte des spätgotischen Gründungsbaus in ihren vier Phasen an. Hier finden sich zugleich viele interessante Nachrichten über die Bauorganisation durch den Rat, über

die Ziegelproduktion, über Stiftungen wie die des aus Lübeck vertriebenen Hermann Tzyrenberg 1416 u. a. Aus hansegeschichtlicher Perspektive erscheint weiter der fünfte Abschnitt zur „Bausoziologie“ von besonderer Bedeutung, in dem auf das Engagement unterschiedlicher Trägergruppen im Umfeld von St. Nicolai, so neben geistlichen Würdenträgern und Institutionen von Bürgermeister und Rat, ratsfähigen Familien, Juraten und Bruderschaften und auf Fragen der Finanzierung eingegangen wird. Die kunstgeschichtliche Einordnung des Bauwerks erfolgt unter Vergleich mit anderen hansestädtischen Kirchen in Lübeck, Wismar, Buxtehude, Hamburg, mit St. Nikolai in Brieg und weiteren Lüneburger Gotteshäusern. Abschließend wird im Textteil noch die neuzeitliche Baugeschichte bis 1860 skizziert und eine Zusammenfassung der Ergebnisse (auch in englischer Sprache) geboten. Hinzu kommen Schaubilder und Diagramme, Pläne, zahlreiche Schwarzweißabbildungen und etliche Farbtafeln, ein Personen-, Orts- und Sachregister sowie eine CD-ROM mit weiterem Material, so dem Abdruck von Quellen, einer Reihe weiterer Tabellen, einer Liste von Stiftern, einer systematisch-chronologischen Zusammenstellung über Karten, Handzeichnungen, Risse und Fotografien, vor allem aber mit einem umfänglichen Katalog der mittelalterlichen und neuzeitlichen Ausstattung der Kirche bis hin zu ihren Altären und Kapellen. Dies alles illustriert, ergänzt und erschließt die vorherigen Ausführungen weiter und hat so einen rundum gelungenen Band entstehen lassen, der sich völlig zu Recht großer Beliebtheit erfreut und bereits in der ersten Auflage vergriffen ist. R. H.

OSTFRIESLAND. *Die Kankena*, mit deren Geschichte sich Almuth Salomon befasst (EmdJb. 88/89, 2008/09, 7–22), gehörten mit ihren Aktivitäten vor allem im Raum von Östringen und dem Harlinger Land im späten Mittelalter zu den wichtigsten ostfriesischen Familien, die gelegentlich – u. a. beim Vertrag zwischen Häuptlingen und Städten von 1400 – auch in hansischem Kontext begegnen. R. H.

Als profunder Kenner der Materie hat sich Heinrich Schmidt ein weiteres Mal ausführlich mit dem Thema *Landeshäuptlinge und Landesgemeinden* auseinandergesetzt, und zwar *im spätmittelalterlichen Jeverland* (EmdJb. 88/89, 2008/09, 23–90). Aus hansischem Blickwinkel sind die Ausführungen nicht zuletzt wegen der Interessen und Aktivitäten Hamburgs im betreffenden Raum von Belang. So lief die „hamburgische Vertragstendenz vom Mai 1442“ nach Sch. u. a. darauf hinaus, „neben den Häuptlingen, bäuerliches, landesbezogenes Eigenständigkeitsbewusstsein als den Frieden stabilisierendes Element zu erreichen“ (52). R. H.

SCHLESWIG-HOLSTEIN. Thomas Riis, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins. Leben und Arbeiten in Schleswig-Holstein vor 1800* (Geist und Wissen, Bd. 2, Kiel 2009, Verlag Ludwig, 484 S., 36 Abb.). – R., von 1994 bis 2006 Inhaber des Lehrstuhls für schleswig-holsteinische Landesgeschichte an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, legt hier einen sehr nützlichen Leitfaden vor, erwachsen aus zwei mehrsemestrigen Vorlesungen über sein Fachgebiet, dessen Vielfalt er in klaren Strichen skizziert und in einen weiten zeitlichen Rahmen (incl. der Vorgeschichte!) einpasst. In den agrarisch bestimmten Herzogtümern (aber auch Nordschleswig und Lauenburg werden berücksichtigt) stehen natürlich die Entwicklung der Landwirtschaft, die ländliche Sozialstruktur, ja auch die Bevölkerungsgeschichte, Infrastruktur und Ökologie im Mittelpunkt, daneben die „Kolonisation“ Ostholsteins und die kirchliche Organisation, aber auch Landge-



winnung, Gewerbe und Leibeigenschaft sowie die Agrarreformen seit 1750, mehr am Rande allerdings findet man Schifffahrt, Schiffbau und Fischerei. – Besonders interessieren hier die Abschnitte der Urbanisierung, z. B. die Funktion des lübischen Rechts bei den Städtegründungen Adolfs IV. südlich der Eider, wie überhaupt die Stadtgeschichte, deren Wandlungen eng mit der recht ausführlich geschilderten Reformation verknüpft sind. Kiel, aber natürlich auch die Provinzstädte in seinem Schatten werden eingehend behandelt, wie auch die gesamte Darstellung durch die mannigfachen und weitgestreuten Beispiele aus dem ganzen Land sehr gewinnt. Die Reichsstadt Lübeck betrachtet R. verständlicherweise nur marginal, z. B. die wirtschaftliche Dimension der lübischen Außenpolitik, kurz ihre Ratsverfassung und den Handel, vor allem aber ihr Glacis, das Landgebiet um die Stadt, das er recht treffend als „contado“ bezeichnet (nach einem ähnlichen Befund bei nord- und mittelitalienischen Städten). Ohnehin ist es eine Stärke R.s. das interessante Brückenland zwischen Deutschland und Skandinavien in die internationalen Zusammenhänge der europäischen Geschichte einzuordnen. Dieser Blickwinkel des dänischen Autors wird Kenntnissen verdankt, die sich aus seiner wissenschaftlichen „Herkunft“, d. h. seinem Studium bzw. seiner Lehrtätigkeit in Kopenhagen, Florenz und St. Andrews, speisen. Das Fehlen eines Literaturverzeichnisses wird durch die Anmerkungen etwas aufgewogen; recht schmerzlich ist allerdings der Verzicht auf ein Register. Ein paar gutgewählte Abbildungen, Kartenskizzen und aussagekräftige Tabellen ergänzen das verdienstvolle Buch. A. G.

*Christentum zwischen Nord- und Ostsee. Eine kleine ökumenische Kirchengeschichte Schleswig-Holsteins*, hg. von Martin Lätzel und Joachim Liß-Walther (Bremen 2004, Edition Temmen, 223 S.). – Seine Handelsgeschäfte konnten dem Hansekaufmann nur in steter Gottesfurcht gelingen, und so ist nicht von der Hand zu weisen, dass für die hansische Geschichtsforschung auch hin und wieder kirchengeschichtliche Kenntnisse vonnöten sind. Diese vermittelt das vorliegende Buch, an dem dreißig Fachleute beteiligt waren, obwohl das Mittelalter und die frühe Neuzeit nicht die Hauptrolle spielen; denn die Darstellung deckt den Zeitraum von etwa 800 bis in die Gegenwart ab. Dennoch sei es hier angelegentlich empfohlen, da es in großer Vielfalt und in lesbarem Stil (und eben unter ökumenischem Blickwinkel) Geschichte und Wirken der Kirche ausbreitet. Von dem Märtyrer Ansverus und dem Slawenapostel Vicelin über die mannigfachen Zeugnisse mittelalterlicher Religiosität bis hin zur Reformation, in Lübeck getragen von Johannes Bugenhagen, wird ein Bogen geschlagen. Nach der Zeit der lutherischen Orthodoxie und der Einrichtung der ersten katholischen Freistätten in dieser durch und durch protestantischen Region wendet man sich der Epoche der Industrialisierung zu, welche die konfessionelle Vielfalt mit sich bringt. Es ist hervorzuheben, dass nicht nur die Ev.-reformierte Kirche berücksichtigt wird, sondern auch einzelne Gruppen, wie die Remonstranten aus den Niederlanden (Friedrichstadt), die Alt-Katholiken (Nordstrand), ja sogar die Ev.-methodistische Kirche und Ev.-freikirchliche Gemeinden, sowie die dänische Gemeinde in Kiel. Ausführlich wird die Röm.-kath. Kirche behandelt, und nicht zuletzt werden neue Entwicklungen, wie die Sonderseelsorge (Westerland) aufgezeigt. Außer der bewegenden Darstellung der vier Lübecker Märtyrer von 1943 ist die Betrachtung „Christentum unterm Hakenkreuz“ in Darstellung und Wertung lesenswert. Der Neuanfang nach dem 2. Weltkrieg, der durch den Zustrom der Flüchtlinge und Heimatvertriebenen aus dem Osten geprägt wurde, und Organisationsfragen, wie die Entstehung der Nordelbi-

schen Kirche, leiten thematisch über zu dem informativen Schlussteil über die „Ökumenischen Aufbrüche in Schleswig-Holstein“. Natürlich wird die vor etwa zwanzig Jahren erschienene fünfbandige schleswig-holsteinische Kirchengeschichte hierdurch nicht überholt oder ersetzt, aber eine so kurze und dennoch instruktive Zusammenfassung hat bisher gefehlt. Auf ein Register wurde leider verzichtet, dafür sind jedem Beitrag einige Literaturangaben beigelegt. A. G.

LÜBECK/HAMBURG/BREMEN. Ingrid Schallies, 24. *Bericht der Lübecker Archäologie für das Jahr 2008/2009* (ZVLGA 89, 2009, 301–336). – Im Bereich Wahnstraße, Sandstraße, Königstraße deuten Holzbauten (Zäune und Kloaken) auf Parzellenabgrenzungen des 13. Jhs. hin. – Bodenanschlüpfungen und Reste von Holzbauten zeigen den Bebauungsfortschritt des Winkels zwischen der Breiten Straße und der Beckergrube von den höher gelegenen Siedlungsteilen zur Traveniederung im Übergang vom ausgehenden 12. zum 13. Jh. – Auf der großen Grabungsfläche zwischen Kupferschmiedestraße, Ellerbrook, Becker- und Fischergrube trafen Sondierungen bei einer Tiefe von 8,7 m unter dem heutigen Niveau auf Kulturschichten. Holzkonstruktionen aus Pfählen und Balken, Drainagefässer und der Fund einer hölzernen Saugpumpe beweisen, dass die ehemaligen Randgebiete der Traveniederung, erst im 13. Jh. nach umfangreichen Aufschüttungen zwischen 3 und 9 m für die Besiedelung erschlossen werden mussten. – Außerhalb des bisher bekannten Siedlungsgebiets des slawischen Alt-Lübecks wurden ein Flechtwerkweg und ein Holzbrunnen entdeckt, der zwischen 769 bis 783 (dendrochronologisch) angelegt worden ist. G. M.

Irmgard Hunecke, *Jahresbericht 2008/2009 des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck, Abteilung Denkmalpflege* (ZVLGA 89, 2009, 337–367). – Neben zahlreichen Sanierungen einzelner Objekte in der kirchlichen Denkmalpflege konnte die Restaurierung des Renaissance-Erkers des Rathauses, 1586 aus der Werkstatt Tönnies Evers d. J., abgeschlossen werden. Bei der Sanierung des Torhauses im Marstallbereich konnten gotische Decken mit einer späteren Mauresken-Malerei der Renaissance, datiert 1612, freigelegt werden. G. M.

*Neue Lübecker Lebensläufe*, hg. von Alken Bruns (Neumünster 2009, Karl Wachholtz Verlag, 639 S., zahlreiche Porträts), ist nicht eine abgeschlossene Lübecker Biographie, sondern die Zusammenfassung von 166 Personenbeschreibungen des Biographischen Lexikons für Schleswig-Holstein und Lübeck (SHBL), bisher in den Bänden 8 bis 12 gedruckt bzw. aus dem noch nicht erschienenen Band 13. – Wie auch die Anlage des Lexikons gibt dieser zweite Sammelband (s. Lübecker Lebensläufe aus neun Jahrhunderten, hg. von Alken Bruns, 1993) eine von der Interessenlage der Vff. bestimmte Auswahl bedeutender Lübecker Personen. Das Gesamtregister für beide Bände vereinigt alle bisher bearbeiteten 382 Biographien Lübecks vom Mittelalter bis zur Gegenwart, mit Hinweisen auf die hier nicht erneut abgedruckten Lübecker Buchdrucker (s. dazu Bd. 10 SHBL). Ein Seitenhinweis wäre hilfreich. – Im Gegensatz zu den relativ geringen Untersuchungen für die letzten zwei Jahrhunderte scheinen bei der vorliegenden Auswahl Personen dieser Zeit bevorzugt zu sein; unter ihnen sind die Juristen, Bürgermeister und Senatoren besonders zahlreich vertreten; eine zweite häufig auftretende Gruppe bilden die Künstler; es finden sich aber auch Historiker, Direktoren des Kathari-

neums, Ärzte, Naturwissenschaftler (weniger Techniker und Ingenieure), Missionare und Ägyptologen unter ihnen: das Bild einer Stadtgesellschaft, wie es der Bedeutung Lübecks entspricht. In kurzer Auswahl sei hingewiesen auf: Heinrich Brokes (Bürgermeister, 1567–1623), Gherardo Bueri (Bankier aus Florenz, 1386–1449), August Hermann Francke (Theologe, 1663–1727), Thomas Fredenhagen (Spanienfahrer, 1627–1709), Christian von Geren (Sekretär in Bergen, † 1486), Reimar Kock (Chronist, † 1569), Hermann Korner (Chronist, † 1438), Herman Messman (Stockholmfahrer, 1455–1515), Hans Reckemann (Chronist, 1494–1561), Gerhard Schneider (Vorsitzender des HGV, 1904–1988), Jürgen Wullenwever (Bürgermeister, 1488–1537). – Die Biographien laden zum Suchen, Blättern und Entdecken ein; sie geben in knapper, noch hinreichend detaillierter Form mit ausreichend belegten Quellen- und Literaturangaben genügend Auskunft und die Möglichkeit zu eigenständiger Weiterarbeit. G. M.

Klaus Oldenhave, *Archive und Politik – wie paßt das zusammen. Zur Rückkehr der hansestädtischen Archivalien aus dem Osten vor zwanzig Jahren* (ZVLGA 89, 2009, 9–24). – Im Vortrag aus Anlass der Präsentation der 4. Aufl. der „Lübeckische(n) Geschichte“ (s. HGBl. 127, 2009, 188 f.) im Rathaus 2008 beschreibt Vf. zum ersten Mal die besonderen verwickelten politischen und archivrechtlichen Hintergründe und Bedingungen während der Verhandlungen von 1952 bis 1990. Archivalische Zuordnungen und vor allem Meinungsverschiedenheiten über die Stiftung Preußischer Kulturbesitz konnten nur durch die glückliche Zusammenarbeit zwischen Archivaren, Politikern und Beamten überwunden werden, weil sie mit Mut, Verantwortung und Vertrauen an einem tragfähigen Ergebnis interessiert waren. G. M.

Wilhelm Koppe (†)/Gert Koppe, *Der Kreis der Kaufleute um den Lübecker Russlandfahrer Godschalk Wise* (ZVLGA 89, 2009, 25–86). – Die zum detailreichen Aufsatz erweiterten Notizen von Wilhelm Koppe geben einen guten Einblick in Geschäfte und Handelspartner, unter ihnen auch Johann Wittenborch (Ratmann 1350, Flottenchef gegen Waldemar Atterdag, 1363 hingerichtet), eines aus Dortmund eingewanderten Lübecker Neubürgers in der Mitte des 14. Jhs.; Godschalk Wise, ab 1350 in Lübeck nachweisbar, 1355 eingebürgert und 1367 wahrscheinlich an der Pest verstorben, verhandelte überwiegend Pelze, Honig und Bienenwachs aus Livland (Dorpat) über den Schonenmarkt und Lübeck nach Köln, Flandern und Frankfurt. Aus 42 Einträgen im Niederstadtbuch und Testamenten der Jahre 1362 und 1367 werden Art und Umfang der Handelsgeschäfte sowie Fernkaufleute im Lübecker Russlandhandel anschaulich dargestellt. G. M.

Heinrich Dormeier, *Die Neubelebung des Barbarakultes in der Lübecker Petrikerche (1480–1530)* (ZVLGA 89, 2009, 87–122). – In Lübeck gab es im späten Mittelalter eine große Anzahl religiöser Laienverbindungen; neben den bekannten Leichnams-, Antonius- und Leonhardsbruderschaften werden seit etwa 1480 auch andere Bruderschaften vor allem in den zahlreichen Lübecker Testamenten fassbar. Dazu gehört die wahrscheinlich um die Mitte des 15. Jhs. bereits existierende Barbarabruderschaft in der Petrikerche, wo seit 1445 unter dem Turm ein Barabaraaltar nachweisbar ist. 1488 bestätigte der Bischof Albert Krummediek die Stiftung einer Vikarie in der Barbarakapelle. Wahrscheinlich haben die Pestjahre 1483–1485 in Lübeck den Barbarakult neu belebt. Im Anhang werden Mit-

glieder und Wohltäter der Bruderschaft zwischen 1480 und 1530 aufgelistet, darunter 1511 Godart Wiggerinck und Godard von Hövelen. G. M.

Albrecht Cordes, *Kaiserliches Recht in Lübeck. Theoretische Ablehnung und praktische Rezeption* (ZVLGA 89, 2009, 123–145). – Abgeleitet aus der Interpretation von acht Rechtsfällen zwischen 1294 und 1555, haben die Ratsherren als Inhaber des Appellationsgerichts für den Lübecker Rechtskreis und seit 1504 im Besitz des Privilegs de non appellando bei der Anwendung des kaiserlichen Rechts nach pragmatischen Interessen entschieden und nicht grundsätzlich das römische Recht abgelehnt. Bei der Wahl zwischen heimischem Sonderrecht und gelehrtem Recht des Reiches war die Wahrung der Unabhängigkeit und Freiheit entscheidend, fremdes Recht übernahmen die aus der kaufmännischen Erfahrung in die Stadtführung gewählten Räte, wenn es für die Stadt vorteilhaft war und die Einmischung Dritter verhinderte. G. M.

Niklas Gliesmann, *Beobachtungen zu den Schnitzern des Antwerpener Retabels in der Marienkirche zu Lübeck* (ZVLGA 89, 2009, 147–160). – Der Flügelaltar in der Marientidenkapelle aus dem Anfang des 16. Jhs. wird aus dem Vergleich mit ähnlichen Werken in Köln, Berlin, Warschau und Viborg als Ergebnis einer künstlerischen Gesamtleitung mit wechselnden Subunternehmern für Teilarbeiten gedeutet. G. M.

Hartmut Röhn, *Auf den Spuren eines verschollenen Codex Lubecensis*. (ZVLGA 89, 2009, 161–176). – Der früheste Codex der „*Historia de antiquitate regum Norwagiensium*“ des Theodoricus monachus, zwischen 1177 und 1188 im Erzbistum Trondheim entstanden, ist um 1620 von dem Rektor des Katharineums Johannes Kirchmann d. Ä. (1575–1687) aus dem Bestand der Ratsbibliothek in die neu gegründete Stadtbibliothek Lübeck überführt worden. Um 1629/30 entstand die älteste erhaltene Abschrift Kirchmanns. Seit 1680 gilt der Codex als verschollen. Er war möglicherweise zur Vorbereitung einer Edition im Besitz des Sohnes Johannes Kirchmann d. J., 1658–1687 Bürgermeister in Schleswig. G. M.

Mieczysław Grabowski, *Neue Erkenntnisse zur Lage der früheren St. Jürgen-Kapelle vor dem Mühlentor bei baubegleitenden Untersuchungen im ehem. Musikhaus Andresen* (ZVLGA 89, 2009, 369–375). – Backsteinmauerfunde, Schrift- und Bildquellen weisen auf das ehemalige St. Jürgen-Aussätzigigenhaus von 1290 an der Ratzeburger Allee vor dem Mühlentor hin, seit 1341 erweitert um eine Kirche, abgebrochen 1629. Wegen der Verstärkung der Stadtbefestigung wurde sie 1645 weiter südlich an der heutigen Stelle an der Ratzeburger Allee neugebaut. G. M.

Das von Herzog Julius zu Braunschweig-Lüneburg gestiftete Türportal, das seit 1587 in der oberen Halle des Bremer Rathauses zu finden ist, hing mit einem Bremer Darlehen sowie freundschaftlichen politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zusammen. Es diente zugleich aber der fürstlichen Repräsentation: Ingrid Münch, *Munificentia principis – Zum sog. Braunschweig-Portal im Bremer Rathaus* (BraunschwJb. 89, 2008, 160–164). R. H.

An einer Debatte um die Ausmalung der Bremer Börse ab 1869 zeigt Hans Gerhard Steimer neben unterschiedlichen ästhetischen Vorstellungen im Kon-

text von Eigenem und Fremden sowie Problemen der Legitimation von künstlerischen Entscheidungen bei Stiftungen die unterschiedlichen bürgerlichen Diskurse im Spannungsfeld von weltbürgerlicher, überseeischer Ausrichtung und vaterländischer Orientierung: *Hermann Allmers, Johann Georg Kohl und der Streit um das Bremer Börsenbild* (BremJb. 88, 2009, 148–171). Durch die Entscheidung des Stifters Christian Heinrich Wätjen setzte sich in Bremen das nationale Bildprogramm mit der 1872 vollendeten Darstellung der „Colonisation der Ostsee-Provinzen durch die Hansa. 1201“ durch. R. H.

Einen wichtigen Beitrag nicht nur zur Bremer Geschichte, sondern zur Geschichte des Bürgertums überhaupt im 19. Jh. leistet die Hamburger Dissertation von Nicola Wurthmann, *Senatoren, Freunde und Familie. Herrschaftsstrukturen und Selbstverständnis der Bremer Elite zwischen Tradition und Moderne 1813–1848* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen. Bd. 69, Bremen 2009, Selbstverlag des Staatsarchivs Bremen, 622 S., 19 Abb.). Sie stützt sich auf etliche Akten aus den Archiven von Bremen, Lübeck, Hamburg und anderen Orten, in erster Linie aber auf Familiennachlässe und hier speziell auf die Quellen zum Bremer Bürgermeister Johann Smidt. W. bietet zwar auch Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte im klassischen Sinne. So vergleicht sie etwa die Strukturen in den Hansestädten in der ersten Hälfte des 19. Jhs. mit ihren traditionellen Elementen und Modernisierungspotentialen. Vor allem aber greift sie moderne Ansätze der Elitenforschung und der Bürgertumsforschung, der Kulturgeschichte des Politischen und der Theorie des politischen Handlungsfeldes auf. Ihren Blick richtet sie immer wieder auf die handelnden Personen in Bremen und daneben in Hamburg und Lübeck, um die Beziehungen und das Selbstverständnis der Elite sowie insgesamt das Funktionieren von städtischer Herrschaft im Zusammenspiel von Personen und Institutionen in einer Zeit des Umbruchs herauszuarbeiten. Für die Darstellung der Lebenswege in der politischen Führungsschicht wird die Methode der kollektiven Biographie gewählt, um typische Voraussetzungen, Stationen und Verläufe von Karrieren wie Herkunft, Wahl von Studienorten, Eheschließungen, politische Handlungsfelder u. a. in Konstanz oder Wandel deutlich zu machen. Ansonsten geht es sehr stark um das Aufzeigen von konkreten Verflechtungen in der Stadt und über sie hinaus, um die Bedeutung von Herkunft, Leistung und Protektion für die Ausübung einer im Weberschen Sinne immer noch „traditionalen“ Herrschaft und um das Zusammenspiel von reichsstädtischer Politik und Bundespolitik. Berücksichtigt werden auch die stützende Rolle und das Selbstverständnis von Frauen in der Bremer Elite. – Im Mittelpunkt der Betrachtung steht als typischer Repräsentant immer wieder die Figur des für die Hansegeschichte durchaus wichtigen Johann Smidt (s. HGBl. 127, 2009, 197f.), dessen Leben und Karriere mit neuen Konturen versehen werden. Auch bei ihm finden die Verflechtungen in Bremen und in Hamburg seit der Studienzeit besondere Beachtung, in letzterer Stadt zunächst vor allem mit Ferdinand Beneke und dem Verleger Friedrich Christoph Perthes; interessant mit Blick auf gemeinsame hansestädtische Positionen erscheint ebenso Smidts Verhältnis zu Johann Michael Gries. Die Frage einer übergreifenden „hansischen“ Einstellung – die in unserem Kontext besonders wichtig erscheint – spielt gerade in jenem Kapitel der Dissertation eine Rolle, in dem es um die Rolle der Bundespolitik für die städtischen Führungsgruppen von Bremen, Hamburg und Lübeck geht. Es zeigt sich, dass Fahlbuschs Definitionen einer aus den Vertretern unterschiedlicher Städte zusammengesetzten gemeinsamen

Führungsgruppe für die Hanse des 16. und 17. Jhs. sich zwar kaum auf das 19. Jh. übertragen lässt. Jedoch gab es – getragen von den Mitgliedern des sog. „Hanseatischen Direktoriums“ mit Perthes, Beneke, Gries u. a. – durchaus Bestrebungen zur Wiederbelebung der Hanse und erscheint W. für die Zeit des deutschen Bundes die „Annahme einer bundespolitisch aktiven Führungsgruppe der drei Hansestädte, deren Mitglieder über politische und persönliche Freundschaften miteinander verbunden waren und ein besonderes Gruppenbewusstsein entwickelten“ (252), zumindest als Hypothese sinnvoll. Innenpolitisch wird in der Arbeit der vorhandene, aber begrenzte Modernisierungswille Smidts und der liberalen Bremer Elite deutlich, die für Reformen offen war, eine Demokratisierung aber noch ablehnte. – Ergänzt wird die schöne Untersuchung von W. durch eine Prosopographie der 72 zwischen 1801 und 1848 amtierenden Bremer Senatsmitglieder sowie durch einige tabellarische biographische Übersichten. R. H.

MECKLENBURG/POMMERN. Marko A. Pluns, *Die Universität Rostock 1418–1563. Eine Hochschule im Spannungsfeld zwischen Stadt, Landesherren und wendischen Hansestädten* (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. 58, Köln 2007, Böhlau Verlag, 581 S.). – Zentrales Thema dieser Dissertation sind die Beziehungen der Universität Rostock zur Stadt Rostock, den Mecklenburger Landesherren und den Hansestädten. In seiner ausführlichen Analyse arbeitet P. heraus, dass die Gründung der Universität 1418 durch die Stadt Rostock geschah, dass sie von dieser unterstützt und geschützt wurde, die mecklenburgischen Herzöge im Vorfeld der Rostocker Domfehde seit 1483 jedoch zunehmend Einfluss auf Stadt und Universität suchten. So ergibt sich auch die zeitliche Begrenzung der Arbeit von 1418 bis zur Einigung zwischen Rostock und den Landesherren 1563 über die Rechte an der Universität. Die wendischen Hansestädte, vor allem Lübeck, Hamburg und Lüneburg, waren an einer funktionierenden Universität in der Region interessiert, die mecklenburgischen Fürsten an einer nützlichen Institution für ihre Herrschaft sowie Einfluss in Rostock; diese Konstellation in Verbindung mit den politischen und religiösen Umbrüchen der Zeit hatte eine wechselvolle Entwicklung der Universität zur Folge. Schritt für Schritt, detailliert und gut lesbar (allein die Umbruchfehler des Verlages stören) untersucht P. diese Entwicklung, betrachtet die Förderung der Universität durch die Hansestädte zu verschiedenen Zeiten im 15. Jh. und geht besonders auch auf die Verhandlungen auf den Hansetagen von 1537, 1538, 1539, 1540 sowie 1543 ein. Die Reformation bewirkte weitreichende Veränderungen an der Rostocker Universität, die sich aber erst im Lauf von Jahrzehnten durchsetzten. Lübeck, Hamburg und Lüneburg stellten 1547/48 ihre Zahlungen an die Universität ein und verloren bis 1561 das Interesse an den Auseinandersetzungen um die Universität. – Das wechselvolle Spannungsverhältnis zwischen der Rostocker Universität und den Interessengruppen in ihrem regionalen Umfeld wird in dieser Arbeit mit neuen Erkenntnissen für die Städte- und Hanseforschung untersucht. O. P.

Von den zehn Beiträgen in den „Baltische(n) Studien. Pommersche Jahrbücher für Landesgeschichte“, N.F. 94, 2008, berühren mehrere die (Hanse- und) Stadtgeschichte. Karl-Otto Konow fragt *Anklam, Arnswalde oder Pyritz?* und äußert sich damit *Zu den in Hohenwalde gefundenen Pfennigen mit einem A auf der Rückseite* (11–18), für die er Arnswalde als Prägeort in den Jahren vor und nach 1269 ermittelt. Fred Ruchhöft nimmt die Diskussion um die Lokalisierung des

Ortes Karenz und die Frühgeschichte von Garz auf Rügen auf: *Wie wir zur neuen Karenz-Theorie gekommen sind* (19–28). Hans Georg Thümmel untersucht *Die Frühgeschichte der Greifswalder Universitätsbibliothek* (29–42) im 15., 16. und 17. Jh. Ulrich Neitzel geht einer Sage aus dem Kreis Schlawe auf den historischen Grund und fragt *Wie war das eigentlich mit dem Raubritter Winterfeld?* (43–54), der wohl 1484 in der Stadt Schlawe hingerichtet wurde. Heiner Lück betrachtet *Die Universität Wittenberg und Pommern* (71–88), insbesondere Studenten, Professoren und Institutionen, die in Wittenberg im 16. bis 18. Jh. tätig waren. Rudolf Vandr  will sich *Zur sozialen Stellung der M ller in Pommern* (89–98)  u ern, gibt aber nur Informationen zur Unehrllichkeit von M llern außerhalb Pommerns und deren Erwähnungen in Pommern im 15. bis 17. Jh. Stefan Sienell betrachtet eingehend *Das Kolberger Stadteigentumsdorf Bork und seine Einwohnerschaft am Ende des 17. Jahrhunderts* (99–130). O. P.

Claudia Hoffmann, Birgit Kulessa, Gunnar M ller, *Hus un Hoff. Wohnbauten im mittelalterlichen Stralsund* (Schriftenreihe Stralsunder Denkmale, H. 3, Stralsund 2008, 88 S.). – Der kleine Band liefert mit zahlreichen Abbildungen und Grundrissen anschauliche und detaillierte Einblicke in die bürgerlichen Wohn- und Lebensverhältnisse Stralsunds vom 14. bis 16. Jh. Es geht um Haustypen, Feuerstellen und das Heizen, Höfe und deren Bebauung, Buden und Gänge sowie mittelalterliche Hausnamen und die Hafenschmieden. Im Anhang finden sich u. a. eine Hausbeschreibung aus dem frühen 16. Jh., eine Liste mittelniederdeutscher Beschreibungen zum Haus des 15. Jhs. und die dendrochronologische Datierung von 26 Bürgerhäusern zwischen 1250 und 1530. O. P.

*Die Inschriften der Stadt Greifswald*, gesammelt und bearb. von J rgen Herold und Christine Magin (Die Deutschen Inschriften, Bd. 77, Wiesbaden 2009, Dr. Ludwig Reichert Verlag, 552 S., 149 z. T. farbige Abb.). – Die seit dem Jahre 2002 in Greifswald wirkende Arbeitsstelle zur systematischen Erfassung aller bis 1650 hinterlassenen Inschriften in Mecklenburg-Vorpommern beginnt die Präsentation ihrer Erträge mit einem Band zu den Inschriften der Hansestadt Greifswald einschließlich ihrer Ortsteile Wiek und Eldena. Die Greifswalder Arbeitsstelle kann sich auf die jahrzehntelangen Erfahrungen der Göttinger Inschriftenkommission stützen und folgt deren in 76 Vorg ngerb nden erprobten Erfassungsrichtlinien. Sie nimmt daher nicht nur die heute vorhandenen Inschriften mit mehr als 3 Buchstaben auf, sondern auch solche, die heute nur noch in älteren Abschriften oder Abbildungen überliefert sind. Wie in den anderen Bänden der Reihe wird in einer umfangreichen Einleitung zunächst ein kurzer Überblick zur Stadt- und Regionalgeschichte geboten, um die Inschriften in ihren historischen Kontext einzubetten. Es folgen instruktive, umfassend recherchierte Aussagen zu den Standorten, zur kopialem Überlieferung, Inschriften und Inschriftentr gern, zu Sprache und Schriftarten sowie zu Werkstattgruppen der Inschriften, die der weiteren Forschung zahlreiche Anknüpfungspunkte bieten. – Im Hauptteil des Bandes hat J rgen Herold in 445 Artikeln mehr als 1.000 Inschriften auf 355 Grabplatten aus Greifswald bearbeitet, Christine Magin hat 90 weitere Objekte mit Inschriften erfasst, vor allem Epitaphe, Vasa sacra, Glocken und Wandmalereien, aber auch z. B. die Szepter der Greifswalder Universität. Erschlossen ist dieses Corpus vorbildlich durch 15 (!) Indices, die einen schnellen, zuverlässigen Zugriff auf das umfangreiche Material gewährleisten. Die drei ältesten Stücke stammen aus dem Zisterzienserkloster

Eldena: eine Runen-Inschrift auf einer Ziegelwand aus der Mitte des 13. Jhs. und zwei Grabplatten für zwei am Ende des 13. Jhs. verstorbene Greifswalder Bürger. Für die Hanseforschung sind natürlich vor allem die zahlreich überlieferten Zeugnisse vom Leben und Sterben der kaufmännischen Oberschicht bedeutsam, da diese überwiegend dem Rat und den Fernhändlern zuzurechnen sind. Für prosopographische Projekte wie das Hanse-Brügge-Projekt bietet dieser Band eine wichtige Arbeitsgrundlage. Der sorgfältig erarbeitete, aufwändig bebilderte Band ist der erste, der sich einer Hansestadt an der Ostsee widmet; mit den Bänden für Hildesheim, Goslar oder Helmstedt liegen bereits Bände zu binnenländischen Hansestädten vor, Kompendien zu Stralsund und Wismar sind in Vorbereitung und werden auch für die Hanseforschung zu wichtigen Arbeitsmitteln werden. *N. Jörn*

Uwe Kiel, Michael Lissok, Hans-Georg Wenghöfer, Von der Stadtbefestigung zur Wallpromenade. Die Geschichte der Greifswalder Fortifikationswerke und ihre Umgestaltung zur städtischen Grünanlage (Greifswald 2008, 126 S.). – Der reich bebilderte Band beschreibt die Entwicklung der Greifswalder Befestigungen von der Verleihung des Verteidigungs- und Befestigungsrechts 1264 an die Stadt bis zur Nutzung und dem Schutz der Wallanlagen in der Gegenwart. Mit einem deutlichen Schwerpunkt auf der Neuzeit werden Mauern, Wälle, Gräben, Tore und Türme untersucht, die Verstärkung der Befestigungen während des 30jährigen Krieges und unter schwedischer Herrschaft sowie die Entfestigung seit dem 18. Jh. Mit der damaligen Umwandlung in Grünanlagen setzte der Abbruch der Stadtbefestigung ein, die im 19. Jh. wie in anderen Städten ihren Höhepunkt erreichte, bemerkenswerterweise aber bis in die 1970er Jahre anhielt. Mit Ausführungen zu den Erhaltungsmaßnahmen an den Wallanlagen und ihrem Denkmalcharakter schließt der attraktive Band. *O. P.*

OST- UND WESTPREUSSEN. Hendrik von Vöhren, *Der Deutsche Orden und sein Verhältnis zur Hanse in der lübeckischen Chronistik des 14. und 15. Jahrhunderts* (Beiträge zur Geschichte Westpreußens, Nr. 20/21, Münster 2006/2008, 135–152), untersucht die Darstellung des Deutschen Ordens und seiner Beziehungen zur Hanse in den Lübecker Chroniken vom späten 14. Jh. bis 1466. Bis zur Schlacht bei Tannenberg 1410 schildern die geistlichen Chronisten die Kämpfe des Deutschen Ordens gegen die Heiden in positivem Sinne, kaum Verbindungen zur Hanse. Nur im zweiten Teil der sogenannten Rufus-Chronik tauchen im Zusammenhang mit der Schlacht von 1410 kritische Bemerkungen zur Haltung des Deutschen Ordens gegenüber seinen Untertanen auf. Diese Tendenz setzt sich in der lübeckischen Chronistik für die Zeit des Dreizehnjährigen Krieges fort: die Aufkündigung des Gehorsams der preußischen Städte gegenüber ihrem Landesherrn wird als gerechtfertigt betrachtet, die Schuld am Kriege Polens und des Preußischen Bundes (einschließlich der großen Städte) gegen den Orden wird diesem zugeschrieben. Lübeck und die wendischen Städte bemühten sich um eine Friedensvermittlung. 1464 erschien eine hansische Gesandtschaft mit Lübeck an der Spitze zu Verhandlungen in Thorn, die allerdings scheiterten. Vf. stellt fest, dass es keine Solidarität zwischen den Hansestädten gab, dass Lübeck vor allem seine eigenen Handelsinteressen verfolgte und auch sonst Spannungen zwischen den wendischen und preußischen Städten zum Ausdruck kamen. Der Chronist Johann Hertze lässt trotz neutraler Darstellung der Verhandlungen in Thorn eine gewisse Sympathie für den Deutschen Orden erkennen. *H. W.*



Ruslan Gagua legt das Buch *Die Schlacht bei Tannenberg in den Quellen: Die „Cronica conflictus Wladislai regis Poloniae cum cruciferis anno Christi 1410“* (Grjunvald v istočnikach: „chronika konflikta Vladislava, korolja Polši, s krestonoscami v god Christov 1410“, Pinsk 2009, Polesskij gosudarstvennyj universitet, 208 S., Abb.) vor. Im Vorwort wird eine umfassende Untersuchung einer der wichtigsten Quellen zur Schlacht bei Tannenberg versprochen. Freilich beschäftigt sich Vf. aber nicht nur mit der „Cronica conflictus“, sondern auch mit anderen sich auf die Schlacht beziehenden Chroniken und Dokumenten. Statt sich auf eine quellenkundliche Analyse der Schriften zu konzentrieren, behandelt Vf. auch andere Themen, darunter die Zahl der Banner des polnisch-litauischen Heeres, die Flucht des litauischen Flügels, die sog. „drei Smolenker Banner“, die Frage des Oberbefehls und sogar die Rekonstruktion des ganzen Schlachtverlaufs. Es sei betont, dass alle genannten Probleme in der Fachliteratur intensiv erforscht und diskutiert wurden. Leider wird nicht vieles aus der großen Anzahl von speziellen Arbeiten zum Thema berücksichtigt – nur die Werke von Franz Thunert (1886), Karl Heveker (1906), Stefan M. Kuczyński (1960), Sven Ekdahl (1982), Marian Biskup (1991) und Andrzej Nadolski (1996). Mehrere der Schlacht bei Tannenberg gewidmete Veröffentlichungen aus den beiden letzten Jahrzehnten, einschließlich wichtiger Publikationen der deutschsprachigen Forschung, blieben dem Vf. wohl unbekannt, weil sie nicht einmal erwähnt werden. Nichtsdestoweniger kann man im Buch die Bewertung antreffen, dass der Stand der Kenntnisse über die Quellen zur Schlacht in der westlichen Geschichtsschreibung ungenügend sei. Merkwürdigerweise behauptet Vf., seine Erforschung der „Cronica conflictus“ erlaube ihm, „verschiedene Aspekte der berühmten Schlacht aus neuer Sicht zu interpretieren“. Tatsächlich sind aber die meisten der Schlussfolgerungen nicht neu – sie wurden in der jüngeren Tannenbergforschung schon formuliert. Manche Ideen von anderen Forschern werden durch Vf. simplifiziert. Dazu gehören die Folgerungen, dass die „Cronica conflictus“ den höchsten Quellenwert besitze, während die „Historia Polonica“ von Jan Długosz tendenziös und nur mit Vorsicht zu benutzen sei, oder dass Thesen über die wichtige Rolle der Smolenker Banner ebenso wie die über Wolfsgruben am Schlachtfeld nur Mythen seien usw. In Bezug auf wissenschaftliche Innovation verdient das Buch also kaum Beachtung. Sicherlich ist aber nützlich, dass die „Cronica conflictus“ sowie einige andere Schriften im Anhang auf Latein und in russischer Übersetzung abgedruckt werden. *H. Sahanovič*

Jürgen Sarnowsky vergleicht *Preußen und Rhodos als multiethnische Gesellschaften des 15. Jahrhunderts* (Beiträge zur Geschichte Westpreußens, Nr. 20/21, Münster 2006/2008, 175–188): Beide Territorien wurden von geistlichen Ritterorden getragen, Preußen vom Deutschen Orden, Rhodos von den Johannitern, in beiden gab es eine multiethnische Bevölkerung, wobei eine Minderheit dominierte: in Preußen die Deutschen (nur mit Einschränkung als Minderheit zu bezeichnen: um 1400 schätzungsweise etwa 103000 gegenüber etwa 140000 Prußen und 27000 Polen), denen die gemeinsame Herkunft mit den Herrschaftsträgern und bessere Rechtsausstattung zugute kamen, auf Rhodos die westlichen Eroberer (insbesondere aus Italien und Spanien) in der Ordensherrschaft und in anderen Führungspositionen gegenüber der griechischen Mehrheit. In Preußen wurden die einheimischen Prußen christianisiert und allmählich in die deutsch bestimmte Gesellschaft integriert, sie lebten in geringer Zahl auch in den Städten, manche erreichten einen adelsähnlichen Stand. Bezeichnenderweise hielten im Dreizehn-

jährigen Krieg viele Ritter aus prußischer Wurzel zum Deutschen Orden, während die deutsch bestimmten großen Hansestädte vom Orden abfielen. Auf Rhodos konnte sich die Landesherrschaft nicht auf westliche Siedler stützen wie der Deutsche Orden in Preußen auf die Deutschen. Zudem gehörte die griechische Mehrheit der Ostkirche an; durch die Union von 1439 vereinfachte sich ihr Verhältnis zu den „Lateinern“, die ihrerseits angesichts der islamischen Bedrohung gute Beziehungen zu den orthodoxen Untertanen anstrebten. H. W.

Annika Souhr untersucht *Die Rolle der preußischen Stände in dem Konflikt zwischen König Albrecht II. und dem Deutschen Orden (1438–1439)* (Beiträge zur Geschichte Westpreußens, Nr. 20/21, Münster 2006/2008, 153–174). Der römische König Albrecht II. forderte vom Deutschen Orden militärische Hilfe gegen Polen, die preußischen Stände lehnten dies unter Berufung auf den 1435 in Brest zwischen dem Deutschen Orden und Polen geschlossenen Ewigen Frieden ab. Diese Absage zeigt einerseits das nunmehr lockere Verhältnis des Deutschen Ordens zum Reich, andererseits die starke Stellung der preußischen Stände – vor allem der großen preußischen Hansestädte – gegenüber dem Landesherrn. Dass dies auch im Reich so eingeschätzt wurde, beweist die vom römischen König vorgeschlagene Zusammensetzung einer preußischen Gesandtschaft, die zu Verhandlungen in dieser Angelegenheit nach Breslau kommen sollte: es sollten ihr nur zwei Ordensgebietiger, aber je vier Vertreter der Ritterschaft und der Städte angehören. Vf.in unterstreicht, dass die Berücksichtigung der Ständeforderungen durch den Hochmeister nicht unbedingt auf ständischen Druck erfolgt sein muss, sondern möglicherweise gleicher Einschätzung der Lage durch Landesherrn und Stände zuzuschreiben war.

H. W.

Der letzte Hochmeister in Preußen, Albrecht von Brandenburg-Ansbach, wandelte das Deutschordensland Preußen 1525 in ein weltliches Herzogtum um und huldigte dem polnischen König als Lehnsherrn, zugleich führte er in seinem Herrschaftsgebiet die Reformation ein. Das Reich und vor allem der Deutschmeister in Mergentheim gingen gegen Albrecht, der kurz vorher vom Kaiser die Regalien eines deutschen Fürsten verliehen bekommen hatte, vor, warfen ihm Verrat, Aneignung und Säkularisierung von Ordensgebiet und Bruch des Ordensgelübdes vor; er wurde vor das Reichskammergericht geladen und in die Acht erklärt. Albrecht wehrte sich in vier, teilweise umfangreichen Schriften aus den Jahren 1526, 1530, 1531 und 1532 unter Berufung auf Bibel, Konzile, Synoden, Ordensregeln und unter Darlegung der ihm aufgezwungenen Situation, in der ihm das Reich nicht zur Hilfe kam. Almut Bues hat *Die Apologien Herzog Albrechts* ediert (Deutsches Historisches Institut Warschau – Quellen und Studien, Bd. 20, Wiesbaden 2009, Harrassowitz Verlag, VIII, 373 S.). Nach einer knappen Einführung in deutscher und polnischer Sprache werden die vier „Apologien“ im Originaltext abgedruckt – in deutscher Sprache, die „Supplik“ von 1530 und die „Apologie“ von 1532 zusätzlich auch in der lateinischen Fassung. Außerdem werden in diesen Zusammenhang gehörige Schriftstücke und Reden von Kaiser, Reichsfürsten, dem König von Polen, Gesandten des Herzogs und des polnischen Königs sowie von Martin Luther aus den Jahren 1526–1534 wiedergegeben, die den Ablauf der Vorgänge verständlich machen. Der größere Teil der „Apologien“ lag bisher nicht im Druck vor (bis auf die „Christliche Verantwortung“ von 1526 – gedruckt im 17. Jh. – und der lateinischen Fassung der „Apologie“ von 1532), ebenso ein Teil der Schrift-

stücke und Reden, so dass hier wichtiges Material zu einem Schlüsselereignis in der Geschichte des Preußenlandes in editorisch zuverlässiger Form vorliegt. H. W.

Hiram Kümper, *Die Erbrechtssammlung des Peter Kulvicz aus dem Jahre 1546. Ein Beitrag zur Rezeption des sächsisch-magdeburgischen Rechts in Preußen (mit Editionsanhang)* (Beiträge zur Geschichte Westpreußens, Nr. 20/21, Münster 2006/2008, 189–219), beschreibt eine wohl in Königsberg entstandene, im 19. Jh. in die Leipziger Universitätsbibliothek gelangte und bisher kaum erforschte Handschrift einer Zusammenstellung von Erbrechtsbestimmungen aus dem Bereich des sächsisch-magdeburgisch-kulmischen Rechts, wie sie im 16. Jh. im Preußenland verwendet wurden; es ist die älteste Erbrechtssammlung der Zeit, als man sich in Preußen um eine Überarbeitung des Kulmer Rechts bemühte. Der Editionsanhang druckt einige interessante Abschnitte ab. H. W.

Andrzej Groth, *Warenumschatz am Frischen Haff. Eine Handelsstatistik der kleinen Seehäfen (1581–1712)* (Veröffentlichungen aus den Archiven Preußischer Kulturbesitz, Bd. 64, Köln 2009, Böhlau Verlag, VIII, 382 S.). – Ziel dieser Publikation ist die Aufstellung einer Handelsstatistik der Häfen um das Frische Haff auf der Grundlage der im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin vorhandenen Königsberger Zollbücher für die Jahre 1549–1645 und der Pillauer Zollbücher von 1638–1712. Entgegen der Aussage des Untertitels steht die Wareneinfuhr und –ausfuhr von Königsberg und Braunsberg im Vordergrund; die „kleinen Häfen“ am Haff – wie Frauenburg, Pillau, Fischhausen, Tolkemit, Balga und andere – spielen eine nur geringe Rolle. In der Einleitung geht G. ein auf die Organisation des Schiffsverkehrs und der Zollerhebung in Pillau, am Zugang von der Ostsee ins Frische Haff, er beschreibt die Hafenverhältnisse in Königsberg und die Marktgebiete des Hinterlandes der Häfen, er zählt die wichtigsten eingeführten und ausgeführten Güter auf, nennt deren Herkunftsgebiete und Ziele sowie zeigt die Aussagemöglichkeiten der ausgewerteten Quellen auf. Bei der Einfahrt ins Pillauer Tief mussten alle für Häfen am Haff bestimmten Schiffe bei der am Ende des 16. Jhs. eingerichteten Pillauer Zollkammer Pfahlsteuer und Zollgebühren entrichten, ebenso geschah dies bei der Ausfahrt; nur der Königsberger Schiffsverkehr wurde von der Königsberger Zollkammer am Pregel erfasst. Bei der Ausfuhr standen Getreide und Waldprodukte im Vordergrund, bei der Einfuhr herrschte in Königsberg Warenvielfalt vor, bei den übrigen Häfen spielte vor allem Kalk von der Insel Gotland eine größere Rolle. Handelspartner waren insbesondere die Niederlande (Amsterdam!), England, Schottland, Skandinavien, auch Lübeck und Hamburg. Die Königsberger Zollbücher enthalten Angaben über Schiffe und Schiffer, über Art und Menge der Waren und über die Höhe der gezahlten Gebühren, nicht aber über die Ausgangs- und Bestimmungshäfen. Diese zusätzliche Auskunft ist hingegen den Pillauer Zollbüchern zu entnehmen. – Der Hauptinhalt der Zollbücher ist in zehn umfangreichen, je nach Art und Umfang der Quellaussagen unterschiedlich gestalteten Tabellen zu einer Handelsstatistik verarbeitet. Je vier Tabellen betreffen die Königsberger und Braunsberger Ein- und Ausfuhr (1581–1645 bzw. 1638–1712, mit zahlreichen Überlieferungslücken), zwei Tabellen die „kleinen Häfen“, deren Daten auf den Pillauer Zollbüchern beruhen. Die ersten beiden Königsberger Tabellen belegen die seewärtige Getreideausfuhr, getrennt nach Getreidesorten, einmal in Jahresmengen, zum anderen mit monatlichen Ausfuhrzahlen. Die umfangreiche Tab. 3 enthält die Zusammenstellung der sons-

tigen aus Königsberg über See ausgeführten Waren, unterteilt nach rund 200 Artikelbezeichnungen, die nach G. in alphabetischer Ordnung aufgereiht sein sollten. Eine Überprüfung ergibt jedoch, dass diese Angabe sich nur auf die polnische Urfassung der Tabellen beziehen kann; denn in der vorliegenden Fassung steht etwa Zucker vor Holz, Erbsen, Butter, Blei, Bier, Käse, Kalk und Eisen. Erst die polnische Übersetzung dieser Begriffe lässt eine alphabetische Reihenfolge erkennen: cukier – drzewo – groch – masło – ołów – piwo – ser – wapno – żelazo. Die gesonderte Registrierung aller Warensorten – etwa bei Holz Klappholz, Rundholz, Krummholz, Bergholz – erschwert zusätzlich die Benutzung der Warenlisten. Manche Angaben überraschen, etwa die Ausfuhr von Lüneburger und schottischem Salz oder von französischem und spanischem Wein und von „Sekt“ (bei diesem Begriff wäre der Hinweis nützlich gewesen, dass er damals einfach trockenen Wein bezeichnete) aus Königsberg. Die zu Tab. 3 gemachten grundsätzlichen Bemerkungen gelten auch für Tab. 4, welche die ebenso mannigfaltige Wareneinfuhr nach Königsberg mit Mengenangaben belegt. Die ersten beiden Braunsberger Tabellen (5 und 6) stellen die Getreideausfuhr über See 1638–1712 (mit Lücken) dar, zunächst nur jahrweise die Mengen an einzelnen Getreidearten, dann mit Angabe der Bestimmungsziele, zusammengefasst zu Ländern und Regionen, gelegentlich unter Berücksichtigung einzelner Häfen; im Vordergrund stehen die Niederlande, es folgen England, die Pyrenäenhalbinsel, Frankreich, erstaunlicherweise auch Mecklenburg und Pommern, ferner Dänemark („Dänemark, Jütland, Holstein“), Skandinavien, Lübeck, Hamburg, auch Danzig (als Umladehafen?), 1711 Malz nach Livland und Kurland. Tab. 7 registriert den Umfang und die Art der übrigen aus Braunsberg ausgeführten, vornehmlich aus der Land- und Forstwirtschaft stammenden Waren mit Angabe der Zielländer und auch einzelner Häfen. Die seewärtige Wareneinfuhr nach Braunsberg (Tab. 8) war nicht sehr umfangreich, umfasste allerdings eine ziemlich breit gefächerte Warenliste. Die Warenausfuhr und –einfuhr der „kleinen Häfen“ (Tab. 9 und 10) war unbedeutend, sie ähnelte inhaltlich dem Braunsberger Handel. Einen großen Anteil hatte die Ausfuhr von Stör (von Pillau und der „Danziger Nehrung“ aus), ungewöhnlich war die (einmalig belegte) Ausfuhr von schlesischem Leinen von Lochstädt aus nach Hamburg, das diese Ware in erheblichem Umfang normalerweise auf direkteren Wegen erhielt. Bei der Einfuhr spielte Kalk aus Gotland eine beachtliche Rolle. – Für die Benutzung der Tabellen sind eine Übersicht der Maße und Gewichte, ein Verzeichnis der Warenbezeichnungen mit Erläuterungen und ein Ortsregister sehr hilfreich. Wer sich einen quantitativen und qualitativen Überblick über den Warenverkehr vom und zum Frischen Haff und über die Anteile der einzelnen Handelspartner verschaffen will, muss sich mühsam durch die nicht sehr übersichtlich dargebotenen Zahlenreihen hindurcharbeiten.

H. W.

Für die ersten 19 Bände der *Beiträge zur Geschichte Westpreußens. Zeitschrift der Copernicus-Vereinigung für Geschichte und Landeskunde Westpreußens e. V.*, die auch für die Hanse relevante Aufsätze enthalten, hat Rüdiger Koke ein *Gesamtregister Bände 1 (1967) bis 19 (2004)* erstellt (Münster 2008, Nicolaus-Copernicus-Verlag, 99 S.). Es erschließt das Material der Bände sehr sorgfältig durch Inhaltsverzeichnisse der einzelnen Bände, Verzeichnisse der verschiedenen Beitragsgattungen (nach Autoren), ein Sachregister aufgrund von Titelstichwörtern und ein Autorenverzeichnis (mit Lebensdaten!).

H. W.

Die Kunsthistorikerin Lilianna Krantz-Domasłowska untersucht *Zwei Pfarrkirchen und zwei Städte des mittelalterlichen Thorn* (Beiträge zur Geschichte Westpreußens, Nr. 20/21, Münster 2006/2008, 113–134, 2 Stadtpläne), St. Johannis in der Altstadt und St. Jakob in der drei Jahrzehnte jüngeren Neustadt, wobei sie die Baugeschichte der Pfarrkirchen zur Stadtgeschichte in Beziehung setzt. Die ungewöhnliche Randlage der altstädtischen Pfarrkirche ergab sich durch Erweiterung des Stadtareals bei gleichzeitigem Festhalten am ursprünglichen Kirchengrundstück, wodurch der Marktplatz näher an die Franziskanerkirche zu liegen kam als an die Pfarrkirche. In der Neustadt (1264) mit regelmäßigem Grundriss lag die Pfarrkirche in Marktplatznähe. Der zweite Bau der St. Johanniskirche und die erste St. Jakobskirche wurden etwa gleichzeitig errichtet (erste Hälfte 14. Jh.), allerdings von verschiedenen Baumeistern und auf der Grundlage verschiedener Traditionen (bei St. Johannis Einflüsse u. a. aus Westfalen; St. Jakob angeblich erster basilikaler Bau Preußens). Es scheint, dass in der Altstadt beim Kirchenbau der Einfluss der Bürger wohl entscheidend war, in der mehr von Handwerkern besetzten und daher sozial schwächeren Neustadt eher der des Deutschen Ordens. – Beim zweiten Stadtplan hätte die freistehende polnische Legende ohne Schwierigkeit ins Deutsche übersetzt werden können, was für den Benutzer ohne Polnischkenntnisse hilfreich gewesen wäre. H. W.

Rainer Zacharias bietet eine umfassende, quellenmäßig wohl fundierte Darstellung über *400 Jahre Marienburger Nogatbrücke. 1340–1743* (Beiträge zur Geschichte Westpreußens, Nr. 20/21, Münster 2006/2008, 221–255, 6 Abb.), unter Berücksichtigung der geologischen und klimatischen Bedingungen, der rechtlichen und fiskalischen Probleme sowie der wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Verhältnisse. Die 1340 vom Deutschen Orden errichtete Holzbrücke wurde nach häufigen Beschädigungen und Zerstörungen durch Eis und Hochwasser 1743 durch eine Schiffsbrücke ersetzt (bis 1857). H. W.

*Die englische und schottische Kaufmannschaft in Danzig im 18. Jahrhundert* besaß nicht nur eine wirtschaftspolitische, sondern auch eine soziale und kulturelle Bedeutung in der Danziger Gesellschaft. Diese hohe Stellung der fremden Kaufleute basierte nach der Untersuchung von Almut Hillebrand (Beiträge zur Geschichte Westpreußens, Nr. 20/21, Münster 2006/2008, 257–284) auf dem Handelsvertrag zwischen Danzig und Großbritannien von 1706, der bis 1806 gültig war. Nach einem historiographischen Überblick zur unterschiedlichen, vom Zeitgeist bestimmten Einschätzung dieser Phase der englischen Beziehungen zu Danzig schildert Vf.in die im 17. Jh. auftretenden Probleme und die Bemühungen um deren Lösung, die nach langwierigen Verhandlungen im Vertrag von 1706 mündeten. Er war das Ergebnis einer veränderten Einstellung der Danziger Kaufleute und des Rates – oft gegen den Widerstand der Dritten Ordnung der Stadt – und beinhaltete vor allem eine Abkehr von den restriktiven gästerechtlichen Bestimmungen der Hansezeit, dafür Rechtssicherheit sowie günstigere institutionelle und handelstechnische Rahmenbedingungen für die englischen Kaufleute; der Fremdenhandel wurde allerdings weiterhin nicht gestattet. Für die Danziger Kaufleute enthielt der Vertrag eine Zusammenfassung bereits vorher durchgesetzter Forderungen. Die englische und schottische Kaufmannschaft übte auf den Danziger Handel des 18. Jhs. großen Einfluss aus. Ihre kulturelle und soziale Bedeutung für Danzig bedarf noch gesonderter Erforschung. H. W.

Der Beitrag von Mario Glauert über *Kirchen, Klöster und Hospitäler zwischen Marienwerder und Rosenberg im Mittelalter. Ein Beitrag zur Sakraltopographie und Prosopographie des Niederklerus im Deutschordensland Preußen* (Beiträge zur Geschichte Westpreußens, Nr. 20/21, Münster 2006/2008, 9–111, 1 Karte), erfasst alle kirchlichen Einrichtungen im Hochstift Pomesanien im Preußenland mit genauen Angaben zu den einzelnen Orten. In diesem Gebiet lagen die Städte Marienwerder, Rosenberg und Garnsee. H. W.

## WESTEUROPA

NIEDERLANDE. *Regesten Kaiser Friedrichs III. (1440–1493) nach Archiven und Bibliotheken geordnet*, hg. von Heinrich Koller, Paul-Joachim Heinig und Alois Niederstätter. Supplemente: *Kaiser und Reich in der Regierungszeit Friedrichs III., Bd 1: Regesten zur burgundisch-niederländischen Geschichte unter Maximilian I. bis zum Tode Friedrichs III. (1477–1493) aus den Archives générales du Royaume/dem Algemeen Rijksarchief in Bruxelles/Brussel. Bestand: Manuscripts divers*, bearb. von Claudia Rotthoff-Kraus (Wien 2008, Böhlau Verlag, 209 S.). – Der sorgfältig bearbeitete und umsichtig kommentierte Regestenband enthält Nachrichten über die ersten 15 Jahre der Regentschaft Maximilians in den burgundischen Niederlanden aus dem Bestand der „Manuscripts divers“ des Allgemeinen Reichsarchivs in Brüssel. Es handelt sich um einen Bestand, der formal sehr heterogenes Schrifttum aus dem 11. bis 20. Jh. aufweist, das inhaltlich aber – freilich in unterschiedlicher Dichte – alle Felder landesherrlichen Handelns betrifft. Aus der Sicht der Hanse ist das letzte Viertel des 15. Jhs. im hansischen Westen durch den unübersehbaren Niedergang des Brügger Kontors und die zunehmende Übersiedlung der Kaufleute nach Antwerpen gekennzeichnet. Auch die politischen Verhältnisse, die z. T. gewaltsamen Auseinandersetzungen Maximilians vor allem mit den flandrischen Städten in den 1480er Jahren trugen nicht dazu bei, Brügge für die Kaufleute attraktiver zu machen. Zu den damit verbundenen Fragen bietet das in den „Manuscripts divers“ überlieferte Quellenmaterial nur wenig. Die meisten wirtschaftspolitischen Verfügungen Maximilians beziehen sich auf das Münzwesen (Nrn. 50, 148, 214, 215, 223, 266, 303, 342), daneben finden sich u. a. Jahrmarktsprivilegien für Bergen op Zoom und Brüssel (70, 128, 242), ein Privileg für die Anlage des neuen Hafens in Antwerpen (131), eine Ordnung über die Tuchherstellung in Namur (101), die Aussöhnung mit Brügge 1490 (311) oder ein Einfuhrverbot für englische Tuche in die burgundischen Niederlande (344). V. H.

*Bij afwezigheid van de schout. Het persoonlijke ambtsdagboek van Cornelis Volckenszoon, burgemeester van Amersfoort (1555–1556)*, hg, übers. und eingeleitet von Wil Gommers, Ludo Jongen und Anton van Nostrum (Hilversum 2009, Uitgeverij Verloren, 222 S., Abb.). – Bürgermeister Cornelis Volckenszoon von Amersfoort führte während seiner Amtszeit vom 25. Jan. 1555 bis 1. Feb. 1556 ein Tagebuch. Dieses Tagebuch, das sich auf die Angelegenheiten des Amtes beschränkt, ist in der vorliegenden Publikation in der Weise ediert, dass auf der linken Seite die Transkription des Originals in der Sprache des 16. Jhs. wiedergegeben und auf der rechten Seite eine Übersetzung in modernem Niederländisch geboten

wird. Der Ausgabe ist eine Einleitung sowie ein Namen- und Sachregister beigegeben. Hgg. vermuten, dass die überlieferte Handschrift bald nach dem Ende der Amtsperiode des Bürgermeisters niedergeschrieben worden ist, auf der Grundlage von Aufzeichnungen, die in eine Kladde eingetragen worden waren. Der Bürgermeister berichtet in seinem Tagebuch über die täglichen Mühen: Sitzungen und Beratungen, das Verhängen und Eintreiben von Bußzahlungen, das Versteigern und Verpachten von Akzisen, die Instandhaltung der Wälle, die Lösung von Problemen mit den Gilden usw. Seine Verhandlungen mit dem Schultheißen kommen immer wieder zur Sprache und bilden gewissermaßen den „roten Faden“ dieser Quellenspublikation, die einen seltenen Einblick in den Alltag einer Utrechtschen Stadt des 16. Jhs., aus der Sicht eines ihrer Bürgermeister. L. S.

## SKANDINAVIEN

(Bearbeitet von *Carsten Jahnke*)

Es ist selten, dass Veröffentlichungsreihen zu einem bewussten Ende gebracht werden. Zumeist hofft man ja, dass man eine Reihe auf die eine oder die andere Weise schon werde fortsetzen können und so fallen sie dann dem Tode durch Vergessen (oder Geldmangel) anheim. Bei dem vorliegenden Band der *Acta Visbyensia The reception of Medieval Europe in the Baltic Sea Region. Papers of the XIIIth Visby Symposium held at Gotland University, Visby*, hg. von Jörn Staecker (*Acta Visbyensia*, Bd. XII, Visby 2009, 494 S., zahlreiche Ktn. und Abb.), ist dies anders; mit diesem Band wurde die Reihe definitiv beendet und ein fruchtbares und erfolgreiches internationales Projekt nähert sich damit seinem Ende. – Wie in den vorangegangenen elf Bänden auch, war es den Veranstaltern des Visbysymposiums gelungen, ihre Beiträger zu einem „smörgåsbord“ der Forschungen im Ostseeraum zu animieren, bei dem vor allem auch die Archäologen zu ihrem angestammten Recht kamen. Hg. hat die verschiedenen Beiträge unter den Rubriken „Politics“, „Burghers and Peasants“, „Pagans and Christians“, „Memoria“ und „Reality and Fiction“ zusammengefasst, wobei gerade letztere Rubrik mehr der Archivbezeichnung „Diversa“ gleicht, als einen wirklich inhaltlichen Zusammenhang suggeriert. Allein schon diese Differenzierung macht aber auch die Vielfältigkeit der Interessen in diesem Kreise deutlich. – Alle 24 Beiträge an dieser Stelle zu besprechen, würde den gegebenen Rahmen deutlich sprengen, weshalb nur einige, wenige hervorgehoben werden sollen – ohne dabei die anderen Beiträge (und Beiträger) herabsetzen zu wollen. Als erster im Abschnitt „Politics“ widmet sich Detlef Kattinger der Frage *Tunc Aves Rapaces – Mentalitätsgeschichtliche Fragestellungen in bezug auf den Wandel von Regionen im Ostseeraum am Beispiel Schwedens und des Ostbaltikums (1100–1400)* (15–32). K. behandelt unter diesem etwas sperrigen Titel mentalitätsgeschichtliche Fragen der Herrschaftsvorstellungen und Herrscherkritik sowie von Traditionen und Riten als Ausdruck von Mentalität. Lars Hermanson stellt *The Town of Kungshälla as a Power Base. Norway's Baltic Sea Politics, 1123–1135* (43–58) in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen, gefolgt von zwei Beiträgen zu Fragen von Kreuzzug und Mission. Anti Selart geht in einem beeindruckenden Kabinettstück auf *Balduin*

von Alna, Dänemark und Russland. Zur politischen Geschichte Livlands in den 1230er Jahren (59–74) ein, und John H. Lind behandelt in gewohnt gründlicher Weise die *Mobilisation of the European Periphery against the Mongols: Innocent IV's All-European Policy in its Baltic Context – A Recantation* (75–90). – Im zweiten Abschnitt „Burghers and Peasants“ zeichnet u. a. Christian Radtke ein systemisch äußerst verdichtetes Bild der *Urbanisierung im Ostseeraum. Das Beispiel Haithabu aus systemtheoretischer Sicht. Ein Versuch* (93–108), gefolgt von Anton Pärn, der *Die Rolle der Esten bei den Städtegründungen Westestlands* (109–126) untersucht. Desweiteren soll in diesem Zusammenhang auch auf den Beitrag von Tryggve Siltberg hingewiesen werden, der *The Gotlandic Farm in general – an agreeable way of Europeanization* untersucht (S. 137–142). Im dritten Abschnitt „Pagans and Christians“ ist auf Henrik Jansons *Pagani and Christiani – Cultural identity and exclusion around the Baltic in the Early Middle Ages* (171–192) und auf Thomas Blomkvists *The coming of Religion – Legitimation of Power on Gotland during the Iron and Middle Ages* (193–214) hinzuweisen. In den beiden abschließenden Kapiteln „Memoria“ und „Reality and Fiction“ sollen hier nur Bertil Nilssons Beitrag *Die Kleinen, die nie erwachsen wurden. Kirche und Kinderbestattungen im mittelalterlichen Norden* (293–316) und Christian Lübkes *Germanica Slavica – Die Entstehung eines historiographischen Konzeptes in der deutschen Geschichtswissenschaft* (381–396) herausgehoben werden. Beide Beiträge leisten auf ihrem Feld Pionierarbeit und sind in sich spannende Exempel moderner Forschungsansätze. – Insgesamt bewegen sich die meisten Beiträge auf einem überaus hohen Niveau, auch wenn ihre Ausrichtungen grundverschieden sind. Hierin liegt aber auch der Kritikpunkt an diesem Band – und vielleicht auch an der gesamten Reihe. Viele, wenn auch nicht alle der Beiträge sind äußerst regionalspezifisch und lassen eine übergeordnete Fragestellung vermissen; Vff. bewegen sich einzig in ihrem heimatlichen Rahmen, ohne auch nur einen Blick in andere Regionen zu werfen. Hier wäre ein richtiger Dialog zwischen den Beiträgern und auch eine inhaltliche Zusammenarbeit wünschenswert gewesen. So aber ist ein Gemischtwarenladen entstanden, in dem alles und jedes zu haben ist – ein Manko, dem auch die Überschriften der Kapitel nicht wirklich Abhilfe schaffen, zumal man den einen oder anderen Beitrag auch unter einer anderen Kapitelüberschrift hätte unterbringen können. Diese, vielleicht klein-karierte Kritik soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir mit den 12 Bänden der Reihe *Culture Clash and Compromise (CCC)* eine mehr als wichtige Sammlung der modernen Forschung im Ostseeraum besitzen, die für jeden etwas bietet. Und so ist es auch zu begrüßen, dass in dem vorliegenden Band abschließend noch einmal eine Übersicht über alle in der CCC-Reihe veröffentlichten Beiträge zusammengestellt wurde (*List of CCC Project's conference Volumes*, 487–494), die bei der Vielzahl der unterschiedlichsten Artikel sicherlich von großem Nutzen sein wird.

C. J.

Stefan Ullrich, *Untersuchungen zum Einfluss des lübischen Rechts auf die Rechte von Bergen, Stockholm und Visby* (Rechtshistorische Reihe, Bd. 375, Frankfurt/M. 2008, Peter Lang, 292 S.). – Die an der Julius-Maximilians-Universität Würzburg entstandene Dissertation ist im Bereich der vergleichenden Stadtrechtsgeschichte angesiedelt. U. interessiert hierbei die Frage, inwieweit das skandinavische Recht vom lübischen beeinflusst worden ist. Als Untersuchungszeit wählt er das ausgehende 13. und 14. Jh., wobei er sich auf die Städte Bergen, Stockholm



und Visby beschränkt, wo ihm die Quellenlage für einen Vergleich aussichtsreich erschien. Das Werk widmet sich zunächst in den beiden großen Abschnitten des Teils A der allgemeinen Geschichte von Skandinavien und der Hanse sowie den untersuchten Städten und ihrer Rechtsgeschichte. Hierbei zeigt Vf. vor allem den derzeitigen Stand der Literatur im Überblick auf. Hilfreich für weitere Forschungen sind die Verweise auf die ausgewertete skandinavische Literatur zur Thematik. In Teil B fährt der Autor sodann mit den detaillierten Analysen fort. U. zieht für seine Untersuchungen „Magnus Erikssons Stadslag“ von Stockholm aus dem 14. Jh. und das dem vorgenannten vorausgegangene „Björköarätt“ aus dem späten 13. Jh. heran. Für Bergen wertet er „Magnus Lagabøters bylov“ von 1276 aus. Im Hinblick auf Visby, in dem „Magnus Erikssons Stadslag“ im Gegensatz zu den anderen schwedischen Städten nicht galt, zieht er eine zwischen 1341 und 1344 entstandene niederdeutsche Rechtsaufzeichnung heran. Für das lübische Recht wiederum stützt sich Ulrich auf die bekannten Editionen. Aus diesen stadtrechtlichen Quellen beleuchtet er diejenigen Rechtsbereiche, die seiner Meinung nach typischerweise Regelungsbedarf bei Städten erzeugt hätten, mithin das Gäste-, Bürger-, Handels-, Kauf- und Schiffsrecht. – Das methodische Programm, Beeinflussungen sichtbar zu machen und von bloßen Rechtsähnlichkeiten abzugrenzen, ist durchaus anspruchsvoll. Vor allem diese Abgrenzung aber bereitet dem Autor manche Schwierigkeiten. U. gelingt es jedoch an einigen Stellen, Anzeichen für Beeinflussungen kenntlich zu machen. Als Erklärung nimmt er unter anderem den regen wirtschaftlichen Kontakt im Handel an, der gerade in den kaufmännischen Rechtsgebieten zu einem Rechtstransfer geführt hätte, was ein plausibles Erklärungsmuster darstellt. Alles in allem bleibt er in den Betrachtungen der Einzelanalysen vielfach sehr vorsichtig was die Feststellung von Einflüssen anbelangt. In der Schlussbetrachtung resümiert er dann aber, was deshalb etwas erstaunt, vor allem im „Visby Stadslag“ sowie im „Magnus Erikssons Stadslag“ deutliche Einflüsse des lübischen Rechts nachgewiesen zu haben, wohingegen er beim „Magnus Lagabøters bylov“ die geringsten Spuren hätte finden können. Sicher nur dem Publikationsdruck ist der an sich unübliche Verweis auf das Internetwörterbuch wiktory geschuldet. Hervorzuheben sind die vielen anschaulichen Quellenauswertungen aus den Stadtrechten der untersuchten Städte, die der Autor vielfach mit eigenen Übersetzungen versehen hat. – Das Werk bietet insgesamt einen guten Zugang zu der in der Forschung bislang nur wenig Widerhall gefundene Fragestellung der Stadtrechtsvergleiche zwischen lübischem und skandinavischem Recht und gerade aufgrund der ausgewerteten skandinavischen Literatur sowie der Quellen interessante Ansatzpunkte für die weitere Forschung.

A. Krey

NORWEGEN. Svein H. Gullbekk, *Pengevesenets fremvekst og fall i Norge i middelalderen* (Kopenhagen 2009, Museum Tusulanums Forlag, 388 S., zahlreiche Abb.). – G.s 2003 an der Universität Oslo verteidigte Dissertation zum norwegischen Münzwesen des Mittelalters war bislang nur in einigen wenigen Exemplaren verfügbar, die im Rahmen des Promotionsverfahrens erschienen und in keiner öffentlichen deutschen Bibliothek verfügbar sind. Umso erfreulicher ist es daher, dass die Arbeit nun vom Kopenhagener Universitätsverlag veröffentlicht wurde, wengleich zwischenzeitlich erschienene Literatur offenbar nur noch in Ausnahmefällen eingearbeitet werden konnte. Dabei ist ein bereits rein äußerlich ansprechender Band entstanden, der mit einem farbigen Schutzumschlag und sehr

guten, vielfach farbigen Abb. daherkommt. Auf diese Weise erhält der Leser einen guten Eindruck von dem vor ihm ausgebreiteten Material, was insonderheit bei den relativ unscheinbaren Geprägten von Vorteil ist, die Gegenstand der Arbeit sind. Doch ist das Ziel des Vfs. keine ausschließlich numismatische Darstellung. Vielmehr bewegt er sich zwischen den Fächergrenzen der Numismatik, Geldgeschichte und Wirtschaftsgeschichte und beleuchtet auf diese Weise sowohl die Organisation als auch die Funktion und den Verbreitungsgrad des Münzgeldes in der mittelalterlichen norwegischen Gesellschaft. Abschließend wird auch die übergeordnete Frage nach der Entwicklung der Geldwirtschaft behandelt. Drei Kapitel verdienen dabei besonderes Interesse. Erstens dasjenige über Münzen in der Gesetzgebung, in dem von den legislativen Bemühungen des Königtums zur Durchsetzung des Münzgebrauchs anstelle des Tauschhandels berichtet wird. Diese Bemühungen sind vor dem Hintergrund des Münzgewinns zu sehen, den es durchzusetzen galt. Zweitens ist das Kapitel über das Münzwesen als Einkunftsquelle des Königtums zu nennen, in dem G. von bedeutenden Einnahmen ausgeht, zu denen man allerdings nicht selten auf dem Wege starker Geldwertverringerungen gelangte. Es ist daher wenig überzeugend, das Münzwesen in diesem Zusammenhang als ein „ökonomisches Sicherheitsventil“ zu verstehen, das eine Herrschaftsfinanzierung ohne „zusätzliche wirtschaftliche Belastungen“ (155f.) für die Bevölkerung ermöglicht habe. Drittens schließlich scheint der Abschnitt über Geldwirtschaft in den Städten und Tauschwirtschaft auf dem Lande erwähnenswert. Darin macht Vf. auf die ungewöhnliche Tatsache aufmerksam, dass in Norwegen mehr mittelalterliche Münzen auf dem Lande als in den Städten gefunden werden. In jedem Fall ergänzten Münzen und Naturalien einander als Bezahlungsmittel. Darüber hinaus ist hervorzuheben, dass die Untersuchung auch auf die Rolle fremder Münzen im norwegischen Geldumlauf eingeht, darunter vor allem der deutschen und englischen Münzen. Das norwegische Münzwesen reflektiert auf diese Weise naturgemäß die zeitgenössischen Handelsaktivitäten ebenso wie die Schwäche der norwegischen Könige bei dem Versuch, ihre auf die Ausnutzung des Münzgewinns ausgerichteten Interessen gegen diejenigen der Hansekaufleute durchzusetzen, die an überregional gültigem und vor allem wertstabilem Geld interessiert waren. Diese Beispiele mögen genügen, um aufzuzeigen, dass G.s Dissertation der Forschung, nicht zuletzt derjenigen zur Hansegeschichte, mannigfache Anregungen für die weitere Diskussion gibt. Durch eine ausführliche englische Zusammenfassung wird der Inhalt der Arbeit auch für Leser erschlossen, die nicht des Norwegischen mächtig sind.

H. Mäkeler

Der Zusammenhang zwischen Klimaveränderungen und demographischer Krise steht im Mittelpunkt des Beitrages von Audun Dybdahl *Klima og demografiske kriser i Norge i middelalder og tidlig nytid* (NHT, 89, 2009, 183–222). Nach einer ausführlichen Einführung in die internationale Historiographie zur Agrarkrise und der Trias Pest-Klima-Verödung knüpft Vf.in neue Verbindungen. Sie nutzt dabei vor allem neue dendrochronologische Studien, die eine lokale Kieferndendroreihe aufgebaut haben und die Vf.in mit aus historischen Quellen erschlossenen Daten korrelieren kann. Dieses Verfahren ist sicherlich interessant, auch wenn die selektiv ausgewerteten Daten keine allgemeinen Rückschlüsse zulassen und auch die Schwankungen in der dendrochronologischen Kurve nicht so groß sind, als dass sich daraus im Umkehrschluss immer Hungerjahre ablesen lassen könnten. Hierzu wird es wohl noch weiterer Studien bedürfen.

C. J.

Aus der lebhaften norwegischen Pestforschung kommen neue, überraschende Impulse, die die Diskussionen zur Pest und zur Pestausbreitung im Mittelalter neu beleben werden: Lars Walløe, *Var middelalderens pester og moderne pest samme sykdom?* (NHT, 89, 2009, 13–23); Anne Karin Hufthammer und Lars Walløe, *Om utbredelsen av rotter i Norge i middelalderen og tidlig nytid. Kan rotter ha vært mellomverter for spredning av pestepidemier?* (ebd., 29–43). In Norwegen, wie im angelsächsischen Sprachraum, gibt es z. Z. zwei Forschungslager, die sich diametral gegenüberstehen. Auf der einen Seite stehen die Befürworter der Theorie, dass es sich auch bei der mittelalterlichen Pest um eine Erkrankung an *Yersinia pestis* gehandelt habe, in Norwegen repräsentiert durch Lars Walløe, und auf der anderen Seite die Gegner einer solchen Annahme, vertreten durch Ole Jørgen Benedictow, die vor allem auf das Fehlen von Hinweisen zu einem allgemeinen Rattensterben und anderen Faktoren hinweisen. In diese Diskussion kann W. nun neueste Forschungsergebnisse aus Deutschland, England und Frankreich einbringen, die DNA-Reste von *Yersinia pestis* und von Antikörpern gegen *Yersinien* in Pestgräbern des 14. aber auch des 7.–9. Jhs. nachweisen konnten. Hierdurch werden nicht nur neue Argumente in die Diskussion eingeführt, die für neuen, erheblichen Zündstoff sorgen werden, es ist zudem erstmals gelungen, die Justinianische Pest mit der mittelalterlichen und neuzeitlichen Pest in einen beweisbaren Bezug zu setzen. C. J.

SCHWEDEN. Mit einiger Verspätung dafür aber größerem Enthusiasmus soll an dieser Stelle die am 1. Dezember 2006 in Stockholm verteidigte Doktorarbeit von Sofia Gustafsson *Svenska städer i medeltiden Europa. En komparativ studie av stadsorganisation och politisk kultur* (Stockholm 2006, 243 S., Abb. und Ktn.) vorgestellt werden. G. hat sich zum Ziel gesetzt zu untersuchen, ob die schwedischen Städte in ihrer inneren Organisation einem – wie von der Forschung immer wieder behauptet – deutlichen deutschen Einfluss unterlegen waren, oder ob deren Organisation das Ergebnis einer eigenständigen, schwedischen Entwicklung darstellt. Hierzu will sie explizit untersuchen, ob ausländische Städte als Modell für die schwedische Stadtwerdung fungiert haben, wobei natürlich zu allererst an Lübeck zu denken ist, oder ob schwedische und deutsche Städte nur gewisse Aspekte ihrer Organisation gemeinsam haben. Vor allem bei letzterem Punkt legt Vf.in den Finger in eine klaffende Wunde, wenn sie feststellt, „att bilden av vad som är tyskt är alldeles för unyanserat. Området var oerhört differentierat och i stort set allt kan betraktas som tyskt, därför att det fanns någonstans på tyskt område“ (das Bild dessen, was als deutsch bezeichnet wird, ist allzu undifferenziert. Deutschland als Gebiet war unerhört vielfältig und deshalb kann im Großen und Ganzen alles als deutsch bezeichnet werden, nur weil es sich irgendwo in Deutschland wiederfinden lässt, 43). Als Ausgangspunkt ihrer Untersuchung dient der Vf.in das schwedische „Stadtrecht“ Magnus Erikssons, welches spätestens im 15. Jh. in allen Städten des Reiches galt. Innerhalb dieser Stadtrechtsgruppe gab es jedoch Einheitlichkeiten und Abweichungen innerhalb der Auslegung und Anwendung des Stadtrechtes. G. untersucht nun a) ob die Ausbreitung dieser Abweichungen geografisch bedingt war, b) ob die Abweichungen durch lokale Verhältnisse geprägt sein konnten, c) ob ein chronologisches Muster dieser Abweichungen festzustellen ist und d) ob, wenn man ausländische Einflüsse konstatieren könnte, diese unbedingt und ausschließlich auf Lübeck zurückzuführen seien oder genauer, „om stadsorganisationen och den politiska kulturen i de svenska städerna har

formats med Lübeck som modell“ (46). – Auf ihrer Reise durch die schwedische Stadtlandschaft untersucht Vf.in sieben grundlegende Elemente des städtischen Regiments: 1. Die Institution „Rat“ und dessen Entstehung, 2. Die Stadtverwaltung, 3. Das Ämterwesen, hier vor allem die Ratsämter, 4. Die Ratsherren und deren Alltag, 5. Den Rat als soziale Gruppe, 6. Die Legitimität des Ratsregiments und abschließend 7. Die Interaktion zwischen Herrschenden und Beherrschten. Diese Punkte werden dann in einer überaus klaren und überzeugenden Zusammenfassung in Hinblick auf die Fragestellung analytisch zusammengefasst. – Zu den wichtigsten Resultaten der vorliegenden Arbeit gehören u. a. A) die banale, aber beachtenswerte Aussage dass die Stadtorganisation in ganz Skandinavien grundsätzliche Ähnlichkeiten aufweist, die durch das einheitliche Stadtrecht in Schweden allerdings noch verstärkt werden. Schweden bildet hierdurch sicherlich eine Ausnahme in der Rechtslandschaft. B) Innerhalb der Ämterstruktur gab es Gleichheiten und Gegensätze zum deutschen aber auch dem englischen Modell. War auch die Grundstruktur ähnlich, so war das Verhältnis von Stadt zu Stadtherrn in Schweden vollständig anders als in vielen Teilen Deutschlands, weshalb sich auch die Funktion der einzelnen Ämter verschieden entwickelte; wie vor allem am Amt des Stadtvogtes gezeigt werden kann. Generell gleicht die schwedische Ämterstruktur mehr der englischen, als der deutschen. C) In Hinblick auf die Legitimität des Stadtregementes gab es ebenso Parallelen zum deutschen Model, vor allem bei der Begründung der Macht des Rates. D) Allerdings waren schwedische Ratsherren ihrer Stadtbevölkerung sehr viel näher als die deutschen und für sie galten keine Sonderregeln im Stadtrecht. E) Ein Großteil der Abweichungen zwischen den einzelnen schwedischen Städten kann durch lokale Verhältnisse (Größe und Möglichkeiten der Stadt, Bevölkerungszusammensetzung und direkter vs. indirekter Einfluss des Stadtherrn) erklärt werden. Generell lässt sich aber nicht ausschließen, dass man andere Städte zum Vorbild genommen hat und dann deren Modell den lokalen Gegebenheiten angepasst hat. F) Abschließend kann Vf.in dann festhalten, dass ein direkter Einfluss Lübecks auf die Stadtrechte Schwedens nicht feststellbar ist. Die Aspekte, die Lübeck und die schwedischen Städte gemeinsam hatten, finden sich auch im allgemeinen in anderen Städten Nordeuropas, wie z. B. die Kooptation der Ratsmitglieder, der Ausschluss der Handwerker etc.; und warum gerade Lübeck als Inspirationsquelle erhalten sollte, ist weder beweis- noch konstaterbar. Gerade mit letzterer Aussage stößt G. tief ins Herz der deutschen Forschung der letzten Jahrzehnte (s. die Besprechung der Arbeit von Ullrich, o. S. 302f., der die vorliegende Arbeit nicht rezipiert hat), die geradezu zwangsläufig davon ausgegangen ist, dass das Haupt der Hanse auch in anderen Bereichen tonangebend gewesen sein müsse und deshalb den Beweisschluss umgekehrt hat: Da Lübeck in dieser Zeit tonangebend ist, müssen Ähnlichkeiten in den Stadtrechten auf Lübecker (deutschem) Einfluss beruhen. Natürlich ist auch diese Arbeit nicht frei von Fehlern und an der einen oder anderen Stelle kann man sicherlich diskutieren aber – und das ist das wichtigste – G.s Analysen bringen einen frischen und erneuernden Wind in die Überlegungen zu den Rechtsinstitutionen im Ostseeraum, und es sind diese neuen Ansätze, die der Rechtsforschung neuen Schwung verleihen werden.

C. J.

Die Gründung der Stadt Sigtuna am Mälaren untersucht Jonas Ros in seinem Buch *Stad och gård. Sigtuna under sen vikingatid och tidig medeltid* (Occasional Papers in Archaeology, Bd. 45, Uppsala 2009, 285 S.). – Sigtuna, der Vorgänger

Uppsalas als wichtigstes geistliches Zentrum Schwedens, galt lange Zeit als direkte Nachfolgerin Birkas und als Parallelmodell zum deutschen Duo Haithabu-Schleswig. Aus diesem Grunde sind gerade die neuesten archäologischen Erkenntnisse von Bedeutung, die Vf. in seinem Werk mitverarbeitet. Vf. setzt bei der Darstellung seines Materiales drei Schwerpunkte. Im ersten Abschnitt behandelt er das Begriffspaar Stadt und Haus im mittelalterlich-europäischen Kontext. In diesem Zusammenhang stellt er ebenso Thesen zur Stadtdefinition auf wie zur Bebauungsstruktur der Städte und den praktischen Bauformen. Im zweiten Abschnitt widmet sich Vf. dann der Stadt Sigtuna und ihrer Entwicklung von ca. 980 an, wobei er vor allem auf die von ihm geleiteten Ausgrabungen aber auch auf anderes archäologisches Material zurückgreifen konnte. In einem dritten Abschnitt stellt Vf. dann die gewonnenen Erkenntnisse neben die anderer Städte, wie Oslo, Ripen, Dublin, York oder Novgorod. Zu den wichtigsten Erkenntnissen dieser Arbeit gehört u. a., dass Sigtuna höchst wahrscheinlich nicht in direkter Nachfolge Birkas stand – auch wenn letztere Stadt genau zu dem Zeitpunkt ihre Bedeutung verlor, als Sigtuna gegründet wurde. R. stellt dagegen die These auf, dass die Stadtgründung als Schaffung eines Zentralortes für die drei Landschaften Tiundaland, Fjärdrundaland und Attundaland durch den König gedeutet werden kann, der diese drei Landschaften zu einer Einheit zusammenfassen wollte. Gleichzeitig kann konstatiert werden, dass es bis heute nicht gelungen ist, eine königliche Residenz in der Stadt zu lokalisieren. Diese hat wahrscheinlich außerhalb der Stadt in Fornsigtuna, dem Signhildsberg, gelegen. Ein ebenso spannendes Thema ist die Lokalisierung der Domkirche Sigtunas, die bis heute nicht gelungen ist. Nachdem an dieser Stelle Mitte des 11. Jhs. ein Bistum eingerichtet worden war, wurde dieses ca. einhundert Jahre später nach Uppsala verlegt, ohne, dass die Vorgänge vollständig klar wären. Aus diesem Grunde hat man so ziemlich jeder mittelalterlichen Kirche der Stadt die Funktion einer Bischofskirche zugewiesen, ohne jedoch schlüssige Argumente zu finden. Auch Vf. bezieht hierzu eine klare Position. Nachdem er in früheren Werken propagierte, dass St. Per die Funktion eines Minsters nach englischem Vorbild eingenommen habe, spricht er nun diese Funktion der St. Olovskirche zu. An dieser – wie an anderen Stellen auch – werden wesentliche Defizite der schwedischen Archäologie sichtbar, die nicht nur die Arbeit dieses Vfs., sondern die meisten schwedischen archäologischen Werke betreffen. In enger Anlehnung an Anders Andréns „Den urbana scenen“ (1985), das noch immer als Standardwerk gilt, spricht Vf. u. a. von festen Parochien und Parochiegrenzen vor 1215, ohne sich der Umwälzungen nach dem zweiten Laterankonzil bewusst zu sein. Hierdurch werden die Ergebnisse seiner Überlegungen wesentlich verfälscht. Auch ist es zumindest fraglich, ob das englische Modell eines Minsters mit seinen spezifischen Funktionen für Uppland in Schweden wirklich angewandt werden kann. Diese Annahme bleibt, wie viele andere Thesen des Vfs. auch, im Bereich des Spekultativen und lassen sich – zumindest anhand des präsentierten Materiales – schwer oder nicht beweisen. – Diese spekulativen Tendenzen, sowie einige, kleinere Fehler, so wird Ripen wiederholt als Teil des Ostseeraumes bezeichnet oder ist das Literaturverzeichnis nicht vollständig, verhelfen der Arbeit zu einem bitteren Beigeschmack. Viele der Aussagen des Vfs. sind mit einem Gran Salz zu bewerten und das schadet dem Gesamteindruck des Bandes ungemein – und verdunkelt gleichzeitig, vollständig zu unrecht, das Ergebnis auch der grundsätzlichen und vollständig unangreifbaren archäologischen Arbeit des Vfs.

C. J.

Nachdem im Jahre 1917 der erste Band der Edition der Stockholmer Tänkeböcker erschienen war, der den Zeitraum 1474 bis 1483 umfasste, beschloss der Stockholmer Magistrat am 18. Dezember 1931, das Stadtarchiv zu beauftragen, die nächste Reihe der Tänkeböcker von 1592 bis 1635 vollständig zu edieren. Dieser Aufgabe ist das Stockholmer Stadtarchiv seit 1931 kontinuierlich nachgekommen und kann mit dem nun vorliegenden Band (*Stockholms Tänkeböcker, från år 1592*, hg. von Bo Elthammer, Bd. 23: 1635, Stockholm 2009, 430 S.) den Abschluss dieses Auftrages vermelden. Im Laufe der letzten fast achtzig Jahre hat das Stadtarchiv die Edition auf einem sehr hohen Niveau gehalten und der vorliegende Band entspricht dabei selbstverständlich den vorangehenden. Auch er umfasst zahlreiche Handelsaktionen innerhalb Schwedens aber auch zwischen Stockholm und dem Hanseraum, so z. B. die verunglückte Lieferung von 100 Fass Tran nach Lübeck, die 1635 vor dem Magistrat verhandelt wurde, oder die Nachlassangelegenheit des verstorbenen Andreas Bureus, der einen Koffer in Hamburg und einen in Nürnberg hatte stehen lassen. Insgesamt besitzt die Forschung mit den nun vorliegenden 23 Bänden der Stockholmer Tänkeböcker einen Schatz, der in seiner vollständigen Gänze noch lange nicht gehoben ist.

C. J.

Die *Studenten aus Mitternacht. Bildungsideal und peregrinatio academica des schwedischen Adels im Zeichen von Humanismus und Konfessionalisierung* (Contubernium, Bd. 68, Stuttgart 2009, 826 S., 2 Ktn., 25 Grafiken, 33 Tab., 6 Stammbäume,) stehen im Mittelpunkt der Tübinger Dissertation von Simone Giese. Vf.in untersucht das Bildungsverhalten und die Bildungsfahrten des schwedischen Adels seit dem Beginn des 16. Jhs. bis zum Jahre 1637, in dem die Universität Uppsala einer grundlegenden und gut dokumentierten Visitation unterzogen wurde. G. hat ihre Arbeit dabei in mehrere systematisch untergliederte Abschnitte unterteilt. Nach einer Einführung in die europäischen und im besonderen in die schwedischen Erziehungsideale ihres Untersuchungszeitraumes und den allgemeinen Rahmenbedingungen in Schweden sowie einer geschärften Definition der Begriffe „peregrinatio academica“, Kavaliertour und Grand Tour widmet sich Vf.in der Adelserziehung in Schweden im allgemeinen sowie den im Reich vorhandenen Bildungsinstitutionen in den einzelnen Epochen ihres Untersuchungszeitraumes. Anschließend untersucht sie die Rahmenbedingungen der „peregrinatio“, wie die praktischen Fragen der Planung, der Wahl des Studienortes und des sozialen Profils, bevor sie abschließend in einem großen Überblick die Frequenz schwedischer Studenten und Adelsstudenten in gesamt Europa untersucht, vom Ostseeraum bis Italien und Spanien. Das vorliegende Werk ist nicht nur von der Seitenzahl her umfangreich, sondern es präsentiert ebenfalls auch eine große Arbeitsleistung, selbst wenn die Autorin auf die Vorarbeiten anderer Kollegen, wie Vello Helk, direkt zurückgreifen konnte. Vf.in kann überlieferte Studienreisen des schwedischen Adels über ganz Europa dokumentieren und ist ebenfalls in der Lage, das adelsspezifische Studienverhalten in eine Relation zu den bürgerlichen schwedischen Studenten zu setzen und somit zu relativieren. Die Analyse G.s erbringt neben erwarteten Resultaten, z. B. dem deutlichen Interessenschwerpunkt schwedischer Studenten für die Universitäten von Rostock und Leiden, auch einige überraschende Ergebnisse. So kann Vf.in zeigen, dass Schweden im Ostseeraum neben Rostock und Greifswald vor allem das Jesuitenkolleg in Braunsberg als Studienort gewählt haben – und das noch bis 1617 und darüber hinaus. Ebenso überraschend ist das Interesse schwedischer Adliger und schwedischer Studenten

an einem Studium in Rom oder in Oxford – aber nicht in Cambridge. Auf dieser Grundlage ist das vorliegende Werk eine unerhört wichtige Grundlagenarbeit und aufgrund der zahlreichen Personennachweise ein Nachschlagewerk zugleich. Einige Nebenaspekte der Arbeit sind darüber hinaus auch für die Hanseforschung von Bedeutung, z. B. wenn Vf.in den Besuch schwedischer Adliger auf den Gymnasien der Ostseestädte und Hamburgs untersucht, oder wenn sie klarstellen kann, dass der Geldtransfer schwedischer Adliger an ihre studierenden Söhne auch noch im 17. Jh. über die Lübecker Kaufmannschaft abgewickelt wurde, die den Übergang von Naturalprodukten (zumeist Butter) in Studiengelder gewährleistete. – Bei allem Lob hat die vorliegende Arbeit allerdings auch eklatante Schwächen, die ihren Wert deutlich herabsetzen. So gibt es zahlreiche, zum Teil wortwörtliche Redundanzen. So wird e. c. ein Zitat Magnus Wernstedts sowohl auf den Seiten 281, 418 als auch 571 wiedergegeben und mit den gleichen Worten kommentiert. Ebenfalls kommt es zu inneren Widersprüchen, wenn z. B. die auf S. 364 aufgestellte Behauptung, der berühmte Gelehrte Johannes Messenius sei wegen seines Studienaufenthaltes in einem Jesuitenkolleg längere Zeit eingesperrt worden, nicht mit dem auf den Seiten 223–236 dargestellten Lebensweg konform ist. Am schwersten aber wiegen die zahllosen grammatischen und satzinhaltlichen Fehler der Vf.in. Zahlreiche Sätze mangeln eines inneren Bezuges oder sind willkürlich abgebrochen, so wie z. B. auf S. 226, wo der Satz „In Schweden gab es keine eigene mittelalterliche Dramentradition und obwohl die „Nova Ordinantia“ von 1575 das“ an dieser Stelle aufhört und der Text nach einem Absatz mit den Worten „Dieses moderne, dem französischen honnête homme oder englischen gentleman zu Beginn des 17. Jahrhunderts vergleichbare Bildungsziel des höfischen Umgangs [...] wurde desweiteren [...] in kurzen, Adelsspiegeln gleichenden Einschüben verfochten“ weiterfährt. Es scheint so, als sei der Text in aller Eile, willkürlich und ohne anschließende Redaktion für die Drucklegung gekürzt worden. Hierdurch wird nicht nur der Lesefluss erheblich gestört, sondern sind teilweise auch einige inhaltliche Ausführungen bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt worden. – So bleibt also ein sehr gemischtes Fazit zu ziehen. Auf der einen Seite handelt es sich um ein gewichtiges Nachschlagewerk, welches als solches sicherlich Bestand haben wird – auf der anderen Seite stehen aber die äußerlichen Errata, die dem Werk wirklich schaden.

C. J.

Die Entwicklung des schwedischen Salzmarktes während des großen Nordischen Krieges untersucht Erik Lindberg in seinem Artikel *The Swedish salt market during the Great Northern War* (SEHR 57,2, 2009, 191–206). L. kann zeigen, dass die Salzversorgung Schwedens – trotz der schwierigen Verhältnisse – relativ konstant blieb und die Preissteigerungen bei Salz in diesen Jahren die der anderen Waren nicht sonderlich überstieg. Das lag u. a. daran, dass die Stadt Königsberg die Rolle eines führenden Salzlieferanten und Embargobrechers übernahm und dieses trotz der Tatsache, dass Preußen auf Seiten der Gegner Schwedens stand. Als ein zweites Ergebnis seiner Untersuchung kann Vf. einen deutlichen Zusammenhang zwischen dem „Produktplakatet“ von 1724, dem schwedischen Navigation Act, und den Diskussionen im Zusammenhang mit dem Salzembargo gegen Schweden ziehen.

C. J.

Die quantitative Entwicklung der schwedischen Getreideproduktion zwischen 1665 und 1820 steht im Blickpunkt von Rodney Edvinssons Beitrag *Swedish har-*

*vests, 1665–1820. Early Modern growth in the periphery of European economy* (SEHR 57,1, 2009, 2–25). Anhand verschiedener Basismodellen und Hochrechnungen versucht Vf., die sporadischen Quellen zur Entwicklung der schwedischen Getreideernten zu korrelieren und stellt einen Gross-per-capita-Index zur Getreideproduktion im Untersuchungszeitraum auf. Darüber hinaus ist es dem Vf. möglich, eine Liste der 30 schlimmsten Hungerjahre in Schweden zusammenzustellen, die eindeutig vom Jahr 1709 angeführt wird, in dem der Ernteertrag nur bei 68 v. H. des Ertrages des Jahres 1665 lag. Die hier gewonnenen und präsentierten Zahlen können, bei aller Unsicherheit der Datengrundlage, sicherlich als Grundlage zu weiteren Forschungen dienen. C. J.

Der Bauboom von gotländischen Kirchen zwischen 1000 und 1361 ist ein, auch in der Hanseforschung, wohlbekanntes und oft diskutiertes Phänomen. Problematisch dabei ist aber, dass es außer Strelows *Cronica Guthilandorum* von 1633 und Johnny Roosvals architekturhistorischen Überlegungen vom Beginn des 20. Jhs. kaum Quellen zur Baugeschichte dieser Kirchen gibt. Aus diesem Grunde wurde 2006 ein neues Forschungsprojekt zur Datierung gotländischer Kirchen ins Leben gerufen, dessen erste Ergebnisse Heikki Ranta, Joakim Hansson, Als Lindroos u. a. nun in ihrem Artikel *Om datering av Gotlands medeltida kyrkor* (Hikuin 36, 2009, 85–100) präsentieren. Das Bestreben der Projektgruppe geht dabei dahin, neben der Dendrochronologie neue Datierungsmethoden zu erproben, im gegebenen Fall <sup>14</sup>C AMS-Analysen des verwandten Mörtels. Die vorgestellten Fallbeispiele zeigen aber, dass man u. U. in die Nähe anderweitig bestätigter Daten kommen kann, die ganze Methode aber bisher noch mit zu großen Unsicherheitsfaktoren behaftet ist. C. J.

ISLAND. Die Ausgrabungen der Kaufmannskapelle von Gásir im nördlichen Island präsentiert Ori Vésteinsson in seinem spannenden Beitrag *A medieval merchant church in Gásir, North Island* (Hikuin 36, 2009, 159–170). Der Handelsplatz von Gásir ist in vielfacher Hinsicht interessant, ist er doch aus den schriftlichen Quellen bisher nicht bekannt. Allerdings zeigen die digitalisierten Elevationen dieses Gebietes die unverkennbaren Kennzeichen eines temporären Entrepôts mit zahlreichen Zeltgründen/-plätzen und einer steinernen Kirche am Rande des Platzes, eingefriedet durch einen runden Torfwall. Diese Kapelle nun, ausgeschlossen aus der isländischen Pfarrorganisation, wurde in drei Phasen gebaut resp. ausgebaut: vor 1200, vor 1300 (dem Ausbruch des Heklas) und nach 1300. Dabei wurde das Kirchenschiff von ursprünglich 6 1/2 auf 11 1/2 m verlängert und das Gesamtareal der Kapelle von ca. 37 m<sup>2</sup> auf knapp 70 m<sup>2</sup> vergrößert. Die Kapelle von Gásir wurde mindestens bis 1359 genutzt, vielleicht auch darüber hinaus. Die verschiedenen Merkmale und wenige, vereinzelte archäologische Beobachtungen deuten klar darauf hin, dass hier eine Gruppe von Kaufleuten eine saisonale Kapelle unterhalten hat, die vielleicht auch als Lagerhaus diente. Gásir war damit neben der hamburgisch-lutherischen Kirche von Hafnarfjörður aus dem Jahre 1532 das einzige isländische Beispiel einer solchen Kaufmannskapelle auf Island. C. J.



## OSTEUROPA

(Bearbeitet von Norbert Angermann, Karsten Brüggemann und Hugo Weczerka)

Das Jahrbuch „Archäologie und Geschichte Pleskaus und des Pleskauer Landes“ (Archeologija i istorija Pskova i pskovskoj zemli. Seminar imeni akademika V. V. Sedova. Materialy 54 zasedanija (15–17 aprelja 2008 goda), hg. von Inga Konstantinovna Labutina u. a., Pskov 2009, Institut Archeologii RAN, 464 S., Abb.) enthält zahlreiche Beiträge, die zumeist den archäologischen Forschungen in der Stadt und im ganzen Gebiet gewidmet sind. Den veröffentlichten Texten liegen die Vorträge der jährlichen Seminare in Pleskau zugrunde, die auch von ausländischen, besonders baltischen Forschern besucht werden. Es seien hier aus dem Blickwinkel der hansischen Geschichte drei Aufsätze hervorgehoben. Der Beitrag von Marina Borisovna Bessudnova, *Pleskau und das Pleskauer Land im Kontext der russisch-livländischen Beziehungen am Ende des 15. Jahrhunderts* (Pskov i Pskovskaja Zemlja v kontekste rusko-livonskich otnošenij konca XV veka (1494–1500), 302–324), wiederholt mit einer Akzentuierung auf Pleskau das Material ihrer Monographie über die russisch-livländischen Beziehungen während der letzten Jahre des 15. Jhs. (vgl. unten). Für die russischen Leser sind bestimmt die als Beilage abgedruckten Übersetzungen von 21 Quellentexten wichtig. Ritis Jonajtis [Rytis Jonaitis], *Die neuesten Grabungen auf dem Territorium der „Civitas rutenica“ in Wilna: vorläufige Analyse der Resultate* (Novejšie raskopki na territorii „Civitas rutenica“ v Vil’njuse: predvaritel’nyj analiz rezul’tatov, 414–425), präsentiert die ersten Ergebnisse der Ausgrabungen im sogenannten russischen Stadtteil von Wilna, wo ein christlicher Friedhof mit Funden aus dem 14. Jh. freigelegt wurde. Hejki [Heiki] Valk thematisiert die lokalen Wirkungen des Feldzuges des Großfürsten Jaroslav von Kiev nach Südostland um 1030: *Die Burgstätten des östlichen Estland und der Zug des Fürsten Jaroslav gegen die Tschuden* (Gorodišča Vostočnoj Estonii i pohod knjazja Jaroslava na Čud’, 393–406). Er stellt fest, dass die Bevölkerungszahl im äußersten Südosten Estlands erheblich zurückging und die dortigen, an den Wasserstraßen gelegenen und wohl früher am wikingerzeitlichen Pelzhandel beteiligten Burgen unbenutzt blieben, während die mit dem agrarischen Hinterland verbundenen Wallburgen in Ostestland nördlich von Dorpat nach dem Ende der Oberherrschaft der Fürsten der Ruß wieder aufgebaut wurden. A. Selart

Das Heft mit Kurzbeiträgen der 20. Konferenz zum Andenken Vladimir Pašutos *Osteuropa im Altertum und Mittelalter. Die transkontinentalen und lokalen Wege als soziokulturelle Erscheinung* (Vostočnaja Evropa v drevnosti i srednevekov’e. Transkontinental’nye i lokalnye puti kak sociokul’turnyj fenomen. XX Čtenija pamjati člana-korrespondenta AN SSSR Vladimira Terent’eviča Pašuto. Materialy konferencii, hg. von Elena Aleksandrovna Mel’nikova u. a., Moskau 2008, Institut vseobščej istorii RAN, 252 S.) enthält zahlreiche kleinere Veröffentlichungen zum Thema Wege und Kommunikation im Raum von der arabischen Welt und Byzanz bis nach Skandinavien und Westeuropa. Zahlenmäßig treten besonders die Beiträge über skandinavisch-altrussische Beziehungen in den Vordergrund. Vom Blickwinkel der Hansegeschichte sind wohl die folgenden Abhandlungen erwähnenswert: Pavel Vladimirovič Lukin beweist, dass eine Chronikstelle unter

dem Jahre 1288 über *mestiči* in Volodymyr-Volynskyj bloß Stadteinwohner bedeutet und keineswegs auf das deutsche Stadtrecht im Wolhynien des 13. Jhs. hindeutet („Mestiči rouscii“ vo Vladimire Volynskom: zaimstvovanie „nemeckogo prava“ ili rezul'tat lingvo-kul'turnogo vzaimodejstvija?, 135–140). Arkadij Anatol'evič Molčanov thematisiert den Handel der Norweger in der Rus' im zweiten Jahrzehnt des 13. Jhs. Er vermutet, dass gerade in Novgorod für diejenigen westlichen Fremden eine Art Geleitbrief ausgestellt wurde, die über Kiev und Konstantinopel in das Heilige Land reisen wollten (Put' skandinavskogo kupca i put' palomnika čerez Vostočnuju Evropu v pervoj četverti XIII v., 160–163).

A. Selart

Aleksandrs Ivanovs, Anatolijs Kuzņecovs, *Smolensk-Rigaer Urkunden aus dem 13. und der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Quellen des Komplexes Moscovitica-Ruthenica über die Beziehungen zwischen Smolensk und Riga* (Smolensk-Rīgas aktis 13. gs.–14. gs. pirmā puse. Kompleksa Moscovitica-Ruthenica dokumenti par Smolensk un Rīgas attiecībām, Vēstures Avoti VI, Riga 2009, Latvijas Valsts vēstures arhīvs, 768 S., Abb., russischer Nebentitel, deutsche Zusammenfassung S. 751–765). Im Bestand Moscovitica-Ruthenica des Historischen Staatsarchivs Lettlands sind altrussische Urkunden zu den Beziehungen der Hanse und Rigas mit Smolensk aufbewahrt, die hier in der Schreibweise der Vorlagen und in lettischer Übersetzung veröffentlicht sind. Vor allem handelt es sich dabei um Fassungen des für den Dünahandel grundlegenden Vertrages des Smolensker Fürsten Mstislav Davydovič mit den Deutschen von 1229 einschließlich einer Vorstufe und späterer Bestätigungen. Auch die sonstigen Schriftstücke betreffen den Handel. Besonders sinnvoll wurde die Neuedition, weil die von den Bearbeitern vorgenommene gründliche Untersuchung der Texte die Notwendigkeit von Verbesserungen gegenüber den vorliegenden älteren Ausgaben hatte erkennen lassen. Den neun Urkunden, die z. T. in mehreren Fassungen abgedruckt sind, werden hier im lettisch- und im russischsprachigen Teil des Buches jeweils Kommentare und genaue Beschreibungen des Textzustandes beigefügt. Darüber hinaus haben die Bearbeiter eine umfangreiche Untersuchung dieser Quellen vorgelegt (lettisch 11–182, russisch 183–372). Zu den wichtigsten Ergebnissen bzw. Thesen gehört, dass der sog. „Vertrag eines unbekanntes Fürsten von Smolensk“ aus der Zeit zwischen 1219 und 1228/29 stammt, dem Fürsten Mstislav Davydovič zuzuordnen ist und keinen Vertragstext darstellt, sondern nur Verhandlungsbedingungen der russischen Seite festhält. Der Vertrag von 1229 liegt bekanntlich in zwei „Rezensionen“ – der Rigaer und der Gotländischen – sowie jeweils in verschiedenen Fassungen vor. Zur Klärung des Entstehungszusammenhanges dieser Ausfertigungen wenden die Autoren größte Mühe auf, und ihre Darlegungen, nach denen die Gotländische Redaktion den endgültigen Text, bietet, sind sehr beachtenswert. Auch zu den späteren Beglaubigungen des Vertrages präzisieren Vff. unsere bisherige Kenntnis. Die hier gebotene sorgfältige Darstellung ist für die weitere Beschäftigung mit dem Dünahandelsvertrag von 1229 grundlegend. Erfreulich ist nicht zuletzt, dass die Autoren die ältere deutsche Tradition der Herausgabe und Erforschung dieser Texte (Tobien, Kunik, Goetz usw.) positiv würdigen.

N. A.

Aliaksandr Kušniarevič befasst sich im Aufsatz *Konventhäuser im Großfürstentum Litauen* (Kanventchaūzy Vialikaha Kniastva Litoŭskaha, in: Vesci Belaruskaha dzjaržaŭnaha pedahahičnaha universiteta, Ser. 2, 2009, 3 (61), 17–19)

mit den Einflüssen der Baukunst des Deutschen Ritterordens auf die Architektur des Großfürstentums Litauen. Als ein typisches Konventhaus beschreibt Vf. nur die Burg von Trakai (Troki), die mittelalterliche Residenz der litauischen Großfürsten. Sie wurde nach den preußischen Burgen geformt, und viel später, im ersten Viertel des 16. Jhs., erbaute Jan Sapieha unter dem Einfluss von Trakai seine Burg auf einer Insel im See Ikazń (im Vitebsker Gebiet) – glaubt Vf., was aber unbewiesen bleibt. Noch fragwürdiger ist die Behauptung, dass diese Art der Festungen auch durch ostrussische Fürstentümer (z. B. Tveř) übernommen wurde und das Großfürstentum Litauen deshalb „ein Übermittler der europäischen Fortifikationsmuster auf die Architektur der Polnischen Krone und des russischen Staates“ (19) gewesen sei.

H. Sahanovič

Jolanta Karpavičienė, *Magdeburger Stadtrecht im Großfürstentum Litauen im europäischen Kontext* (in: Akten des 36. Deutschen Rechtshistorikertages, Halle an der Saale, 10.–14. September 2006, Baden-Baden 2008, Nomos, 489–509), bietet unter Herausarbeitung von Besonderheiten im Großfürstentum Litauen einen Überblick über die Etappen der dortigen Verbreitung des Magdeburger Rechts. Dabei wird die wichtige Rolle Polens bei dessen Vermittlung angemessen gewürdigt. 1387 erhielt die litauische Hauptstadt Vilnius dieses Recht, und bis zum Ende der Existenz des Großfürstentums (1795) wurde es in dessen Gesamttraum – zu dem Weißrussland und zeitweise ein großer Teil der Ukraine gehörten – an etwa 250 Städte und kleinere Siedlungen verliehen. Nach dem Umfang ihrer Rechte waren die Bürger der „Magdeburgischen Städte“ gegenüber denen anderer städtischer Siedlungen des Großfürstentums erheblich begünstigt.

N. A.

Im Beitrag *Über die Ursachen des Staatsstreichs im Großfürstentum Litauen im Jahre 1432* (K voprosu o pričinach gosudarstvennogo perevorota v Velikom Knjazestve Litovskom v 1432 g., in: *Studia Historica Europae Orientalis*, Vol. 1, Minsk 2008, 34–55) prüft Sergej Polechov den bisher in der Geschichtsschreibung herrschenden Standpunkt, dass das Attentat auf den Großfürsten Švitrigaila am 1. September 1432 wegen dessen Orientierung an den Orthodoxen organisiert worden sei. Jetzt kann dies als überholt angesehen werden. Vf. weist darauf hin, dass es in den Jahren 1430–1432 praktisch keinerlei personelle Veränderungen im Kreis der Mächtigen gegeben habe. Wie unter Witowt (Vytautas), besaßen die Katholiken die vollständige Herrschaft in den öffentlichen Ämtern des Großfürstentums Litauen. Obwohl er die Tatsache beachtet, dass Švitrigaila zur größten Annäherung an den Deutschen Orden schritt, und obwohl er das in Christmemel abgeschlossene Bündnis zwischen den beiden Seiten behandelt, sieht Vf. hier nicht die Hauptursache des Attentats. Großfürst Švitrigaila verärgerte die litauischen und vor allem polnischen Eliten dadurch, dass er seine Haltung gegenüber Polen radikal verändert hatte. Nach P. war es die Gefahr der Eskalation des Konflikts mit Polen, die die Litauer zum Staatsstreich geneigt machte.

H. Sahanovič

*Die Aufzeichnungen des Dominikaners Martin Gruneweg (1562– ca. 1618) über seine Familie in Danzig, seine Handelsreisen in Osteuropa und sein Klosterleben in Polen*, Bd. 1–4, hg. von Almut Bues (Deutsches Historisches Institut Warschau. Quellen und Studien, Bd. 19, 1–4, Wiesbaden 2008, Harrassowitz Verlag, 1888 S.). Der hier veröffentlichte frühneuhochdeutsche Text wurde als Manuskript ohne Titel in der Danziger Stadtbibliothek aufbewahrt und befindet sich heute in

der Bibliothek der Polnischen Akademie der Wissenschaften in Danzig. Bereits im 19. Jh. von Historikern gelegentlich benutzt, liegt er nun mit den ersten drei Bänden der anzuzeigenden Edition vor, während Bd. 4 eine umfangreiche Einleitung, Beilagen sowie ein Orts-, ein Namen- und ein Sachregister enthält. Der Autor des Textes ist 1562 als Sohn eines Kaufmanns in Danzig geboren und blieb seiner Heimatstadt zeitlebens emotional eng verbunden. Zu seinem Bildungsweg als angehender Kaufmann gehörte ein Jahr an einer Schule in Bromberg, wo er Polnisch lernte. Nachdem sein Vater früh gestorben war, trat er in den Dienst eines deutschen Kaufmanns in Warschau, um 1582 nach Lemberg zu übersiedeln, wo er bei armenischen Kaufleuten als Schreiber tätig wurde. Er nahm mehrmals an Handelsfahrten in das Osmanische Reich teil und 1584–1585 an einer Karawanenreise nach Moskau. Nach der Konversion des Lutheraners zum Katholizismus trat er 1588 in den Dominikanerorden ein. Seine autobiographisch orientierten Aufzeichnungen schrieb Gruneweg unter Verwendung von Reisenotizen und Chroniken in den Jahren 1601–1606 nieder. Sie waren für seine Danziger Verwandten, aber auch für seine Ordensbrüder bestimmt. Mit ihren Beobachtungen und Urteilen besitzen sie großen Quellenwert und stellen ein interessantes Zeugnis für die Denkweise einer Persönlichkeit des späten 16. Jhs. dar. Aus hansegeschichtlicher Sicht ist der umfangreiche Teil über die familiäre Herkunft und die Jugend Grunewegs in Danzig von großem Interesse. Gleiches gilt für seine Berichte über Lemberg und seine von dort aus unternommenen Handelsreisen. Vermerkt sei, dass auch in der Einleitung von B. (Bd. 4) größere Themen der Aufzeichnungen Grunewegs aufgegriffen und mit den Ansprüchen der modernen Wissenschaft behandelt werden. Hier findet man Kapitel über „Städte und ihr Umfeld“ sowie über „Handel und Reisen“. Unter den behandelten Städten vermisst man in der Reihe der Abschnitte über Danzig, Lemberg usw. einen solchen über Moskau, doch gibt es im Kapitel über „Handel und Reisen“ den Abschnitt „Moskowien 1584/85“ (1567–1572). Wie mitunter auch sonst, fehlen hier aber eine Verknüpfung mit den Ausführungen Grunewegs und Fragen nach den Besonderheiten und dem Quellenwert seines Berichts. Auch wird weder hier noch im Abschnitt über Lemberg (1545–1550) auf die Fragestellungen und Ergebnisse von Anna Choroškevič und Jaroslav Isaevyč hingewiesen, die laut eines Verzeichnisses der „Literatur zu Gruneweg“ (Bd. 4, 1759–1762) jeweils eine ganze Reihe von Beiträgen zu den Ausführungen des Danzigers über Moskau bzw. Lemberg vorgelegt haben. Dass B., wie damit angedeutet, nicht alle denkbaren Wünsche erfüllen konnte, darf ihr aber nicht zum Vorwurf gemacht werden. Mit der arbeitsintensiven Herausgabe des umfangreichen Textes, der mit zahlreichen erklärenden Fußnoten versehen und dank der Beilagen und Register leicht erschließbar ist, hat sie der Forschung einen großen Dienst erwiesen.

N. A.

Ralph Tuchtenhagen, *Zentralstaat und Provinz im frühneuzeitlichen Nordosteuropa* (Veröffentlichungen des Nordost-Instituts, Bd. 5, Wiesbaden 2008, Harrassowitz Verlag, 583 S.). Gegenstand dieser Arbeit sind die Beziehungen der nordosteuropäischen Großmächte Schweden und Russland zu den Provinzen, die sie nacheinander in Besitz hatten: Estland, Livland, Ösel, Ingermanland, Kexholms län und Altfinnland. Der zeitliche Rahmen erstreckt sich von der Unterwerfung Nordestlands unter Schweden im Jahre 1561 bis zum frühen 19. Jh. Die maßgebliche Zäsur bildet dabei der Große Nordische Krieg (1700–1721), durch den das besiegte Schweden seine Großmachtposition verlor und Russland an seine Stelle

trat. Um in den eroberten Provinzen ihre Herrschaft zu sichern und aus ihnen optimalen Nutzen zu ziehen, musste es das Streben beider Großmächte sein, jene dem jeweiligen Zentralstaat anzugleichen. Damit kam es aber zu einem Gegensatz zu den Autonomierechten der Provinzen. Von den letzteren gingen bis zu einem gewissen Grade auch Wirkungen auf den Zentralstaat aus. Diese Interdependenz sucht T. in der vorliegenden Habilitationsschrift aufzuzeigen, wobei er durch Vergleiche der schwedischen und der russischen Herrschaft Kontinuitäten und Unterschiede verdeutlichen will. Das umfangreiche Programm wird nach einer ungewöhnlich knappen Einleitung für sieben jeweils in einem eigenen Kapitel behandelte große Sachbereiche durchexerziert: Verwaltung, Justiz, Militär, Kirche, Bildung, Wirtschaft und Soziales. Aufgrund einer riesigen Zahl von Veröffentlichungen (die Bibliographie umfasst ca. 120 Seiten) findet man dazu jeweils eine Menge Einzelheiten zusammengefügt. Das gebotene Gesamtbild ist nicht grundsätzlich neu, doch ist die systematische Verfolgung der komplexen Aufgabe sinnvoll, und zwischen bekannten Fakten werden nicht selten plötzlich neue Zusammenhänge sichtbar. Klar wird die große Bedeutung der Ostseeprovinzen für die schwedische und die russische Machtposition vor Augen geführt, wobei T. aber auch hervorhebt, dass Schweden die staatliche Integration der Provinzen weitgehend gelang, was im Falle Russlands, das den Ostseeprovinzen im 18. Jh. u. a. auf den Gebieten der Verwaltung und Bildung unterlegen war, nicht galt. Aus unserer Sicht ist der umfangreiche Teil über die schwedische und die nur kurz behandelte russische Wirtschaftsentwicklung und -politik von besonderem Interesse. Hinzuweisen ist namentlich auf das Unterkapitel „Der Anteil der Ostseeprovinzen an Wirtschaft und Finanzen des schwedischen Zentralstaates“ (330–349). Neben einigen Anregungen findet man hier allerdings auch unverständliche Fehler wie die Aussage, dass Getreide zur Herstellung von Flachs, Leinen und Hanf diene. N. A.

ESTLAND/LETTLAND. Ein von Evgenija L. Nazarova hg. Band beschäftigt sich mit dem *Baltikum im Kontext des nördlichen Raumes vom Mittelalter bis zu den 1940er Jahren* (Baltija v kontekste severnogo prostranstva ot srednevekov'ja do 40-č godov XX veka, Moskau 2009, Institut vseobščej istorii RAN, 244 S., engl. Zusammenfassungen). Roberts Spīrgis aus Riga untersucht *Ovale Broschen der Liven* (Oval'nye fibuly Livov, 11–54). Unter den hier analysierten Fundstücken aus Lettland befinden sich mehrheitlich Stücke aus lokaler Produktion. Um 1000 waren die zuvor aus Skandinavien übernommenen Broschen dort außer Gebrauch gekommen, so dass nun einheimische Handwerker die Herstellung übernahmen. Unter ihnen befanden sich in einigen Fällen auch solche aus der Ruß. – Mit den verschiedenen Redaktionen des Vertrages zwischen Riga und Smolensk aus dem Jahre 1229 beschäftigt sich der Daugavpilsener Historiker Aleksandr Ivanov (Aktovye istočniki ob otnošenijach smolenskogo knjažestva s Gotlandom v pervoj polovine XIII. v.: k voprosu ob sootnošenii redakcij dogovora 1229 g., 55–83). Anhand der verschiedenen Abschriften verweist Vf. auf die zeitliche Abfolge der Rigaer und der gotländischen Redaktion; die letztere stellt den durch Unterschrift bestätigten Text des Vertrages dar, dessen hypothetisches Original auf Latein oder Mittelniederdeutsch abgefasst worden ist. – Anti Selart untersucht *Die Anfänge des städtischen Lebens im mittelalterlichen Livland und die Ruß* (Načalo gorodskoj žizni v srednevekovoj Livonii i Ruś, 84–102), wobei er auf die antagonistischen historiographischen Traditionen in den baltischen Nationalstaaten der Zwischenkriegszeit und in der Nachkriegssowjetunion, aber auch den

variantenreichen Gebrauch des Begriffs „Stadt“ hinweist. Die Anwesenheit von Russen in den livländischen Städten war meist an die Handelsverbindungen geknüpft. Wer seinen Lebensmittelpunkt dorthin verlegen wollte, hatte sich in die katholische Welt einzufügen, was meist zur Assimilation geführt habe. K. B.

Die Beiträge des Sammelbandes *The „Baltic Frontier“ Revisited. Power Structures and Cross-Cultural Interactions in the Baltic Sea Region*, hg. von Imbi Sooman und Stefan Donecker (Wien 2009, 309 S.) sind aus einer 2008 veranstalteten Konferenz in Florenz hervorgegangen. Die Einführung der Hgg. (11–24) versucht sich an einer Kontextualisierung solcher Konzepte wie „frontier“, the „other“ oder „ethnicity“ mit Blick auf den baltischen Raum. Allerdings wird bei den damit verbundenen Generalisierungen zuweilen ein Grad erreicht, an dem es nicht mehr wissenschaftlich und sachlich korrekt zugeht und der Leser eher desorientiert wird. Unter den Beiträgen befinden sich indes einige wertvolle Veröffentlichungen. Linda Kaljundi demonstriert anhand des Beispiels der Slawenchronik Helmolds von Bosau, wie die Rituale und die Rhetorik der Kreuzzüge im Norden Europas an die lokalen Verhältnisse angepasst wurden (*Medieval Conceptualisations of the Baltic Sea Region. Performing the Frontier in Helmold of Bosau's „Chronicle of the Slavs“*, 25–40). – Stefan Donecker thematisiert die Darstellungen Livlands und der Geschichte des Landes in den Schriften des 16. und 17. Jhs. (*The Medieval Frontier and its Aftermath. Historical Discourses in Early Modern Livonia*, 41–61). Auch wenn es fraglich ist, ob man den Deutschen Orden und die Hanse lapidar als „protagonists of the medieval Baltic frontier epic“ (41) bezeichnen kann, ist die Präsentation der Topoi wie die Lage Livlands am Rande der christlichen bzw. zivilisierten Welt, die gefährliche Nachbarschaft der Glaubensfeinde oder die Rolle der „deutschen“ Aufsegeler und Missionare mit ihren Parallelen aus der Entdeckungsgeschichte der Neuen Welt beachtenswert. – Holger Berg behandelt die Erwähnungen der Ethnien im Buch der Ältermänner der Großen Gilde in Riga (*Ethnic Demarcations in an Age of Upheaval. Notes on a Riga Guild Book, c. 1538–1616*, 63–87). Leider hat Vf. die zeitgenössischen politischen, rechtlichen und sozialen Nebenbedeutungen der Begriffe, die heute in erster Linie ethnisch verstanden werden (‘Russen’, ‘Deutsche’, ‘Letten’ usw.) außer Acht gelassen. – René Tebel bietet einen Überblick über alte Karten der Region. In der Regel sei das Baltikum als Randgebiet dargestellt worden, jenseits dessen kalte, sagenhafte oder unbesiedelte Gebiete lagen (*Could Maps from the Middle Ages and the Early Modern Period Provide Information about the „Baltic Frontier“?*, 89–105). Fragwürdig sind freilich Aussagen wie etwa die, dass die Verwendung der deutschen Ortsnamen auf den mittelalterlichen Karten einen starken Einfluss des Deutschen Ordens im Gebiet manifestiere. – Der herausragende Beitrag ist der Aufsatz der britischen Slawistin Maureen Perrie, *The Baltic Lands as Russian Patrimony. The Uses and Abuses of History in the USSR under Stalin* (135–152). Leider beschränkt sich Vf.in auf die Nutzung ausschließlich russischer und englischer Literatur, weshalb sogar die baltischen Orts- und Personennamen zum Teil nur Transliterationen aus dem Russischen sind. Ihr ist aber ein inhaltsreicher Beitrag über die Wiederbelebung der aus der Zeit Ivan Groznyjs stammenden These über Livland als russisches Erbland in der Sowjetunion der 1940er Jahre gelungen. – Insgesamt handelt es sich um einen interessanten Ansatz, Frederick Jackson Turners Konzeption der „frontier“ im Kontext der baltischen Geschichte zu relativieren, aber aufgrund der Oberflächlichkeit mancher Autoren

und der mangelnden Akribie der Hgg. ließen sich die Möglichkeiten dieses Unterfangens leider nicht vollständig realisieren. A. Selart

In dem von Gerhard Jaritz und Juhan Kreem hg. Band *The Edges of the Medieval World* (CEU Medievalia 11, Budapest 2009, Central European Press, 143 S., Abb.) geht es um mittelalterliche Vorstellungen von (geografischen) Enden der Welt, aber auch um alltägliche Grenzerfahrungen mit fremden Welten. Da die dieser Publikation zugrunde liegende Tagung 2006 auf der estnischen Insel Muhu stattfand, einem modernen „Ende der Welt“, seien vor allem die Livland betreffenden Texte angezeigt. Nicht nur das Mittelmeergebiet, sondern auch das mittelalterliche Livland machte Erfahrungen mit Piraten oder „freien Bruderschaften“. Die bekanntesten Piraten auf der Ostsee waren im Spätmittelalter die Vitalienbrüder. In seinem Beitrag *Living on the Edge: Pirates and the Livonians in the Fifteenth and Sixteenth Centuries* (70–82) beschäftigt sich Juhan Kreem mit dem Verhältnis der Piraten zur „normalen“ Welt, wobei ihn besonders die grenzüberschreitende Kommunikation zwischen den beiden Sphären interessiert. Obwohl die Piraten als vogelfrei bezeichnet wurden und außerhalb des Rechts standen, wurden sie von den livländischen Machthabern mehrmals für eigene Zwecke genutzt. So stützten die Vitalienbrüder 1394 den Bischof von Dorpat gegen den Livländischen Orden, ferner standen die Piraten dem Komtur von Memel Johann von Sunger 1467–1473 gegen Lübeck bei und halfen dem entlassenen Landmarschall Gert Mallinckrode ab 1468 gegen den Orden. K. zufolge könne man von einer zeitweiligen Integration der Piraten in die „normale“ Gesellschaft sprechen. Der Revaler Rat wiederum verhielt sich ihnen gegenüber neutral und duldsam. Die sog. freien Bruderschaften („lose boven“, „zeerauben“) konnten in unmittelbarer Nähe der Stadt Handel treiben, ohne Eingriffe seitens der Stadt fürchten zu müssen. Die livländischen Mächte hatten eigentlich nur beschränkte Möglichkeiten, um die Piraten auf See zu kontrollieren, die so genügend Raum für ihre Aktionen vorfanden; trotzdem blieb stets eine starke Unsicherheit in diesem Leben zwischen den Welten. – Anti Selart beobachtet in seinem Aufsatz *Political Rhetoric and the Edges of Christianity: Livonia and Its Evil Enemies in the Fifteenth Century* (55–70) die Beziehungen des mittelalterlichen Livland zu seinen Nachbarn und dessen bekannte Rolle als „Vorposten des Christentums“. So zeigt S., wie stark die politische Situation am Ende der christlichen Welt die Selbstdarstellung des mittelalterlichen Livlands geprägt und gestaltet hat. Im 13. und sogar im 14. Jh. hatte Livland nur feindliche Nachbarn, die „Schismatiker“ in der Ruß, die Heiden in Litauen sowie die zu dieser Zeit noch überwiegend heidnische Urbevölkerung. Erst im 15. Jh. änderte sich die Situation in der Region, als Litauen das Christentum annahm. S. zufolge wurden nun die Litauer in der politischen Rhetorik nicht mehr als Heiden, sondern als „Ungläubige“ oder „Feinde des Christentums“ bezeichnet. Zugleich wurden die Russen, die oft mit den Litauern gleichgesetzt worden waren, zum Hauptfeind Livlands erkoren. Im 16. Jh. schließlich wurde die Grenzlage Livlands dahingehend rhetorisch erweitert, dass es nun nicht nur einen Vorposten des Christentums, sondern auch des Römischen Reichs und der deutschen Nation verkörperte. – Kurz seien weitere Beiträge vorgestellt. Felicitas Schmieder führt in die Vorstellungen des Mittelalters über das Ende der Welt im geografischen wie temporalen Sinne ein (4–20) und Gerhard Jaritz untersucht die visuellen Vorstellungen von den Bewohnern dieser wilden Weltenden anhand der auf den Karten der Zeit porträtierten Kreaturen als Konstruktion von Eigen- und Fremd-

bildern der im Zentrum lebenden Gesellschaften (21–38). Else Mundal wiederum beschäftigt sich mit dem Weltbild der nordischen Quellen, das über eine weite geografische Vorstellung verfügte, die von Vinland im Westen bis zur Ruß im Osten reichte und die Kugelform der Erde gleichsam voraussetzte (39–45). Adam von Bremens Vorstellungen vom für ihn noch in seiner Ausdehnung unbekanntem Ostseeraum und den heidnischen (und daher wilden) Völkerschaften werden von Torstein Jørgensen thematisiert (46–54). Städte und ihre Grenz- bzw. Übergangsräume in Text- und Bildquellen, die „Darkness on the Edge of Town“, analysieren Tom Pettitt (82–98) und Judit Sebő (99–112) in ihren Beiträgen. Mit der spannenden Korrelation zwischen dem Bild von exotischen Produkten und ihrer Herkunftsregion „am Rande der Welt“ als Forschungsaufgabe beschäftigt sich Aleksander Pluskowski (113–129). Novgorod z. B. sei nicht nur aufgrund seiner Felle als Herkunft von Luxusgütern bekannt geworden, sondern auch wegen der vom Weißen Meer aus exportierten Walrosszähne. Der Deutsche Orden wiederum trat nicht nur als Lieferant von Biber- oder gar Auerochsenfellen auf, sondern partizipierte auch am Luxushandel aus Asien und der Ruß. Abgesehen von der wirtschaftshistorischen Bedeutung dieses Handels sei es an der Zeit, sich auch mit den Bildern zu beschäftigen, die diesen Produkten in den diversen lokalen Kontexten zugeschrieben worden sind. Die größer werdende Distanz zwischen Konsument und Produzent habe es ermöglicht, kulturell relevante Identitäten für die tierischen Produkte zu konstruieren.

I. Põltsam-Jürjo/K. B.

Unter dem Titel *Communication in the early modern Baltic Sea region* ist eine Ausgabe der Zeitschrift *Ajalooline Ajakiri* (2009, 3/4) erschienen. Sie bietet eine stattliche Auswahl an Beiträgen zum Post- und Reisewesen sowie zur Nachrichtenvermittlung im Zeitraum vom 13. bis zum 19. Jh. Marek Tamm betont die Bedeutung der Zisterzienser für die livländische Mission in den ersten Jahrzehnten des 13. Jhs. generell, hebt dabei aber ihre Rolle als Netzwerk für die Vermittlung von Informationen über Livland in „Alteuropa“ hervor (*Communicating crusade. Livonian mission and the Cistercian network in the thirteenth century*, 341–372). Vf. hält es für wahrscheinlich, dass die nicht allzu zahlreich erhaltenen schriftlichen Texte über Livland aus dem Milieu der Zisterzienser nur die Spitze eines Eisbergs der einst vorhandenen mündlichen Überlieferung darstellen. – Tapio Salminen skizziert die soziale und rechtliche Bedeutung der öffentlichen Straßen im lokalen Kontext (*Common, imposed, or public? Aspects on the understanding of roads in late medieval and early modern Finland*, 373–382). – Der umfangreiche Aufsatz von Örjan Simonson *Seventeenth-century virtual communities. Postal service and correspondence networks in the Swedish empire* (383–424) demonstriert anhand des Postverkehrs, dass die verschiedenen Teile des schwedischen Großreichs im 17. Jh. nur schwach integriert waren; speziell untersucht werden die Regionen Mittelschweden, Baltikum und Vorpommern. Die baltischen Städte kommunizierten enger mit den deutschen und niederländischen Handelsstädten als mit den anderen Regionen des Königreiches, ausgenommen die Hauptstadt Stockholm. Während in Mittelschweden durchschnittlich 16 Städte für einen Tarif bis zu zwei Öre postalisch erreichbar waren, wurden damit im Durchschnitt außerhalb der „core area“ nur vier Städte erreicht. – Enn Küng behandelt unter Benutzung neuer Archivquellen die frühneuzeitlichen Projekte, den Wasserweg zwischen Pernau und Dorpat schiffbar zu machen (*The plans for making the Pärnu-Viljandi-Tartu waterway navigable in 1630–1680*, 425–446). Dabei ging es darum, das



wirtschaftliche Hinterland Pernaus zu erweitern, und die Stadt dem Russlandhandel anzugliedern, jedoch wurden nur minimale Reinigungsarbeiten durchgeführt, die ihr Ziel nicht erreicht hätten. – Irina Gerasimova verfolgt das Schicksal der Wilnaer Flüchtlinge in Preußen während des russisch-polnischen Krieges 1654–1667 (*Between Wilna and Königsberg: A history of one flight, August 1655*, 447–463). – Interessantes findet der Leser auch zur Geschichte des 18. und 19. Jhs.

A. Selart

Kārlis Zvirgzdiņš, *Die Übernahme der deutschbaltischen Archive in staatliche Verwahrung (Herbst 1935)* (Vācbaltiešu arhīvu pārņemšana valsts glabāšana [1935. gada rudens], in: *Latvijas Arhīvi* 2009, 3, 52–72, dt. Zusammenfassung). Die Archive der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga, der Kurländischen Gesellschaft für Literatur und Kunst, der Großen Gilde zu Riga und der Großen Gilde zu Libau wurden 1935 konfisziert und dem Historischen Staatsarchiv Lettlands einverleibt. Vf. verdeutlicht die formal-rechtlichen Grundlagen dieser Maßnahme, die Rolle des lettischen Denkmalamtes und des Bildungsministers bei ihr sowie den Zusammenhang mit den Tendenzen des nationalistisch-autoritären Ulmanis-Regimes. Den damaligen Vorwurf gegen die deutschbaltischen Gesellschaften, nicht imstande zu sein, ihre Archive in Ordnung zu halten, bezeichnet Vf. als unberechtigt.

N. A.

Der lettische Archäologe Andris Šnē weist zum wiederholten Male das zuvor kaum je bestrittene Geschichtsbild der Staatlichkeit im frühzeitlichen Lettland als unbegründet zurück (vgl. HGBll. 127, 2009, 221). Auch wenn die „altlettischen Königreiche“ der nationalistischen Geschichtsschreibung eindeutig ein anachronistisches Phantasieprodukt sind, steht die Vorstellung der lokalen Gesellschaft am Vorabend der Kreuzzüge als egalitäre „chiefdoms“, deren Machtpositionen nicht erblich gewesen seien, in einem gewissen Widerspruch zu den zeitgenössischen schriftlichen Quellen. In seinem Aufsatz *The image of the other or the own: Representation of local societies in Heinrici Chronicon* (The Medieval Chronicle 6, 2009, 247–260) versucht Š. das Problem zu lösen. Die Chronik Heinrichs von Lettland biete ein inadäquates Bild der lokalen Gesellschaften, da diese vom Chronisten aufgrund seiner eigenen Vorstellungen und Annahmen hierarchischer beschrieben wurden, als sie in Wirklichkeit gewesen seien. Dass Heinrich die livländischen „seniores“ mit eigenen Augen sah, ist gewiss richtig. Š.s Ansatz aber beschreitet einen Weg, mit dem die Quellen nahezu nach Belieben „korrigiert“ werden können. Das Problem ist im Rahmen nur eines Quellentextes nicht lösbar, und man sollte auch das urkundliche Material einbeziehen. Die Forschungsliteratur zum Thema Heinrich von Lettland hat Š. nur lückenhaft ausgewertet. Die analoge, in internationalen Sprachen zugängliche Diskussion innerhalb der estnischen Historiografie (Enn Tarvel, Valter Lang, Heiki Valk, Marika Mägi) nimmt Š. offenbar nicht zur Kenntnis.

A. Selart

Der diesjährige Band *Archaeological Fieldwork in Estonia. Arheoloogilised välitööd Eestis 2008* (hg. von Ester Oras und Erki Russow, Tallinn 2009, Muinsuskaitseamet, 238 S., Abb.) ist zum ersten Mal im Farbdruck erschienen. Neben den traditionellen Überblicken unter der Rubrik *Archaeological Fieldwork in 2008* (Ester Oras, Erki Russow, Ülle Tamla, 9–35) und den *New interesting coin finds* (Mauri Kiudsoo, 210–212) sind hier noch weitere, auch für die

hansische Geschichte relevante Beiträge zu nennen. Im Aufsatz *Rescue excavations of a Vendel Era boat-grave in Salme, Saaremaa* (Marge Kõnsa u. a., 53–64) werden die ersten Untersuchungsergebnisse über ein im September 2008 auf Ösel gefundenes Schiffsgrab veröffentlicht, in dem Überreste eines wohl aus der ersten Hälfte des 7. Jhs. stammenden Kriegsschiffes freigelegt wurden. – In Harrien ist ein Ort der wikingerzeitlichen Eisenproduktion erforscht worden (Mauri Kiudsoo, Jaak Mäll, Irita Kallis, *Archaeological excavations on the iron-smelting site in Tõdva village*, 96–103). – In der Domruine zu Dorpat wurden mehrere Bestattungen aus der Zeit gefunden, als das Gebäude nicht mehr seinem ursprünglichen Zweck entsprechend genutzt wurde und allmählich zerfiel (Martin Malve, Heiki Valk, *Archaeological excavations in Tartu Cathedral*, 141–150). – Rivo Bernotas, Aivar Kriiska und Aldur Vunk haben *Archaeological fieldwork at Pärnu medieval and early modern fortifications from 2007 to 2009* (155–165) durchgeführt. – Wichtig sind auch die Überlegungen von Andres Tvaauri zum Problem, dass in der Mitte der heutigen Stadt Valga keine mittelalterliche Kulturschicht zu finden ist (*Archaeological supervision around the St. John's church in Valga*, 182–192). Dementsprechend dürfte der Vorgänger der 1584 gegründeten Stadt, ein mittelalterliches Hakelwerk und ein bedeutender Ort der livländischen Land- und Städtetage, irgendwo anders gelegen haben, eventuell etwas westlich, wo heute die Grenze zwischen Estland und Lettland verläuft, oder aber nördlich des Flusses Pedeli in den Vororten der jetzigen Doppelstadt. A. Selart

Juhan Maiste, Professor für Kunstgeschichte an der Universität Tartu, ist Chefredakteur des neuen Periodikums *Baltic Journal of Art History*, dessen erster Band in der Adventzeit 2009 erschien. Aus dem Blickwinkel der hansischen Geschichte sind hier zwei Beiträge erwähnenswert. Kaur Alttoa behandelt *Die Tartuer Marienkirche und die Frage der Bauschule in Tartu im 14. Jahrhundert* (7–30). Vf. fasst die Informationen über die Anfang des 19. Jhs. endgültig abgerissene Dorpater Marienkirche zusammen und resümiert, dass weder die Bauzeit noch die relative Chronologie des Gebäudes feststellbar sind. Die Kirche war im Mittelalter wohl eine sog. Stutzbasilika, deren Bau nicht unbedingt von den örtlichen Meistern durchgeführt wurde. – Der umfangreiche Aufsatz des Archäologen Andres Tvaauri, *Late medieval hypocausts with heat storage in Estonia* (49–78), fasst unser Wissen über Hypokausten im mittelalterlichen Livland zusammen. Gerade in Livland fand diese Heizanlage, in der Wärme im Ofen mit Hilfe von Feldsteinen akkumuliert wird, nicht nur in öffentlichen Gebäuden, sondern auch in Privathäusern ihre weiteste Verbreitung. Diese Hypokausten standen in einer genetischen Verbindung mit dem im Ostbaltikum und Finnland seit dem 7.–8. Jh. bekannten Ofentypus. Sie stellen eine Weiterentwicklung der lokalen Bautraditionen dar. Im Laufe des 16. Jhs. ersetzen in den Häusern der höheren gesellschaftlichen Schichten Kachelöfen die Hypokausten, während die großen, mit Feldsteinen gefüllten Öfen in den Bauernhäusern noch Anfang des 20. Jhs. üblich waren und in kleinerer Form noch heute in der Sauna gebräuchlich sind. A. Selart

Der Kunsthistoriker Kaur Alttoa hat die spärlichen Informationen über die Gründung und die Lage der Klöster im mittelalterlichen Dorpat zusammengefasst (*Kloostrikest keskaegses Tartus*, in: Ajalooline Ajakiri 2008, 4 [126], 295–316, engl. Zusammenfassung). Als Revision der bisherigen Vermutungen lokalisiert er das Zisterzienserinnenkloster St. Katharina überzeugend nördlich der Jakobstraße

und verlegt das Kloster der Franziskaner-Observanten hinter die Stadtmauer an die Jakobspforte am Westrand der Stadt. Hier soll zwischen 1466 und 1472 die schon früher vorhandene Jakobskirche dem frisch gegründeten Konvent übergeben worden sein. In dieser Gegend wurden in den 1950er Jahren während Bauarbeiten Mauerreste und Bestattungen gefunden.

A. Selart

Anti Selart, *Russians in Livonian Towns in the Thirteenth and Fourteenth Centuries* (Segregation – Integration – Assimilation. Religious and Ethnic Groups in the Medieval Towns of Central and Eastern Europe, hg. von Derek Keene, Balazs Nagy, Katalin Szende, Farnham 2009, Ashgate, 33–50). Die nicht nur kurzfristige Präsenz russischer Kaufleute und Handwerker in Livland wird hier mit einer bisher nicht gekannten Breite und Präzision nachgewiesen. Zusätzlich zu schriftlichen Quellen bezieht S. auch Ergebnisse der archäologischen Forschung ein, dank derer u. a. die Tätigkeit von russischen Töpfern in Fellin bekannt ist. Erwartungsgemäß treten bei diesem Thema aber die großen livländischen Handelsstädte hervor – Riga mit seinem „Russischen Dorf“, Tartu mit seinem „Russischen Ende“ und Reval. Speziell in Riga ist ein recht umfangreicher Grundbesitz von russischen Bürgern nachzuweisen. Das starke Sinken der Zahl der russischen Bürger im späten Mittelalter erklärt S. interessanterweise u. a. mit einer Assimilation der sozial aufsteigenden Russen infolge ihrer Einbeziehung in die katholischen Korporationen der Städte. Im Zuge dieser Entwicklung verloren auch die russischen Wohnbezirke in Riga und Dorpat ihren ethnisch homogenen Charakter. N. A.

Andris Caune berichtet über das Thema *Der russische Hof im mittelalterlichen Riga* (Krievu sēta viduslaiku Rīgā, in: Latvijas Zinātņu Akadēmijas Vēstis, A daļa: Sociālās un humanitārās zinātnes 63 (2009), 1/2, 29–40). Zwar ist gut bekannt, wo sich der Hof, der zwischen 1210 und 1229 entstand, in Riga befand, doch ist die Lage der St. Nikolaj-Kirche unklar. Deren Steinfundament ist nach Ansicht Vfs. dort zu suchen, wo es bereits in den 1950er Jahren Janis Straubergs vermutete. Die Analyse der archäologischen Funde auf dem Gebiet des Hofes ergänzt unser Bild von den Aktivitäten der Russen, über die die schriftlichen Quellen schweigen. So dürfe nun als gesichert gelten, dass die Russen auch als Glasbläser tätig waren und Silber- und Goldschmuck herstellten.

I. Lipša

Es sei kurz darauf hingewiesen, dass die aus einer Ausstellung des Tallinner Stadtarchivs hervorgegangene Studie von Juhan Kreem zu den Zeichnungen aus den Revaler Kämmereibüchern des 14. und 15. Jhs. (HGBl. 125, 2007, 332) nun durch einen reich bebilderten und zweisprachig kommentierten kleinen Katalog *Linnaametnik joonistab. Sulejoonistused Tallinna rae keskaegsetes arveraamatutes/A Drawing Clerk. Pen Drawings in Medieval Accounting Books in Tallinn* (Tallinn 2009, Tallinna Linnaarhiiv, 80 S., zahlreiche farbige Abb.) ergänzt wurde.

K. B.

Juhan Kreem fragt *Wem sollen wir glauben? Bemerkungen über Schriftlichkeit (und Mündlichkeit) in den Beziehungen zwischen dem Deutschen Orden und Reval*, in: Ordines Militares – Colloquia Torunensia Historica XV. Die Rolle der Schriftlichkeit in den Geistlichen Ritterorden des Mittelalters, hg. von Roman Czaja, Jürgen Sarnowsky (Toruń 2009, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, 181–191). In seinem Aufsatz betrachtet K. die mündliche Kommunikation

zwischen dem Deutschen Orden und Reval im Spätmittelalter, die er anhand der schriftlichen Quellen zu rekonstruieren versucht. Verschiedene Akten und Berichte über Verhandlungen erlauben diverse Zugänge zum Aspekt des Mündlichen. Man kann z. B. die Grenzen der Autorität des Gesprochenen andeuten oder zeigen, wie die Autorität des Sprechers delegiert wird. Ohne Zweifel stellen Textstellen, die ein direktes Gespräch abbilden, die größte Versuchung für die Rekonstruktion von Mündlichkeit dar. Direkte Rede wird oft benutzt, um vom Höhepunkt der Verhandlungen zu berichten. Mündlichkeit ist auch dann stärker in den Texten präsent, wenn es zu Streit und verbalen Auseinandersetzungen kommt. K. zufolge deutet direkte Rede in den Texten auf emotionale Ereignisse hin, die als solche nicht nur niedergeschrieben, sondern wahrscheinlich auch weitererzählt wurden. Zudem dürfte die Schriftlichkeit die mündliche Seite der Verhandlungen stark beeinflusst haben. Auch wenn der Verhandlungsprozess mündlich war, sind schriftliche Texte einbezogen worden, die geschrieben und verlesen wurden und so das mündliche Umfeld prägten.

I. Põltsam-Jürjo

Während Riga und Reval von der Geschichtswissenschaft hinreichend erforscht sind, gilt dies weitaus weniger für die zahlreichen kleineren urbanen Zentren der Region. *Die livländische Kleinstadt Neu-Pernau in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts* (Liivimaa väikelinn Uus-Pärnu 16. sajandi esimesel poolel, Tallinn 2009, Argo, 493 S., zahlreiche Abb., engl. Zusammenfassung) ist Objekt eines ausführlichen Porträts, das nun aus der Feder von Inna Põltsam-Jürjo vorliegt. An dieser aus einer an der Tallinner Universität verteidigten Dissertation hervorgegangenen Publikation ist nicht nur die Umsicht bei der Suche nach möglichen Quellen und der vergleichende Blick auf andere Städte des Ostseeraums zu loben, sondern auch der Wille zu einer durchdachten und übersichtlichen Gesamtstruktur. Nach einer ausführlichen Einleitung, die über Quellenlage und Forschungsstand informiert, folgen zunächst die äußere Beschreibung der Stadt und ein Porträt ihrer Einwohner. Sodann kommen Kapitel über den Orden als Landesherrn, den Rat und die städtische Politik, die Kaufleute und den Handel sowie über die Handwerker der Hansestadt Pernau. Bevor ein abschließendes Kapitel sich mit der Kirche und der Reformation sowie ihren Folgen beschäftigt, untersucht P. ihre Quellen auf Informationen über das Familienleben und die Stellung der Frau. An dieser Stelle ist in erster Linie der handelsgeschichtliche Aspekt relevant. Pernau spielte keine Rolle im Ost-West Transithandel, der Reval, Riga und Dorpat reich gemacht hat, hier stand der Export livländischen Getreides nach Lübeck und den preußischen Städten im Vordergrund. Damit stellte der Bauernhandel die eigentliche Grundlage des Pernauer Wohlstands dar, doch habe sich der Pernauer Kaufmann durchaus mit seinem Revaler oder Rigaer Kollegen in Hinblick auf Wohlstand und dessen Verwendung z. B. für die Universitätsbildung der Söhne messen können. Allerdings machten Riga und Reval in der ersten Hälfte des 16. Jhs. Pernau zunehmend Konkurrenz auf dem Gebiet der Getreideausfuhr, was zu einer wirtschaftlichen Niedergangsperiode führte. Im Unterschied zu den Großstädten nahm die Kaufmannsgilde der Stadt auch unverheiratete Gesellen auf. Der Ältermann der Gilde hatte keine so starke Position in der Stadtverwaltung, und wer in den Magistrat aufsteigen wollte, musste nicht unbedingt Gildenvorsteher gewesen sein. Zugleich waren in Neu-Pernau ungefähr 25 Handwerkszweige vertreten, doch findet sich in den Quellen nur eine Schuhmacherzunft bestätigt, auch wenn es wohl wenigstens noch eine Organisation der Goldschmiede gegeben haben dürfte. Eine Handwer-

kerkgilde wird es aber nicht vor der Mitte des 16. Jhs. gegeben haben. Viele Handwerker haben sich mit Nebenbeschäftigungen wie dem Bierausschank über Wasser halten müssen, und auch der Umstand, dass sie in den 1540er Jahren aus dem Stadtzentrum vertrieben wurden und sich außerhalb ansiedeln mussten, weist auf ihre wirtschaftlichen Schwierigkeiten hin. Man mag einwenden, dass die konkrete Praxis und eine quantitative Analyse des Handels bei P. zu kurz kommt, doch geht es ihr ja um etwas anderes: die Rehabilitierung des Forschungsobjektes Kleinstadt. Zu den faszinierenden Facetten dieses Untersuchungsgegenstandes gehört zwar auch der Handelsaspekt, doch stellt er nur einen Aspekt unter vielen anderen dar, die das Leben in Neu-Pernau geprägt haben. Spannend ist die differenzierte Schilderung des Siegeszugs der Reformation in der Stadt, worauf hier leider nicht weiter eingegangen werden kann. Somit hat P. Neu-Pernau in einer bewegten Phase zwischen den siegreichen Zügen Plettenbergs und dem Ausbruch des Livländischen Krieges vor unseren Augen zu neuem Leben erweckt. *K. B.*

Die Heiligenverehrung war ein wesentlicher Teil des religiösen Lebens im Mittelalter. Mit ihren Studien versucht Anu Mänd, die in Bezug auf Livland bestehende Forschungslücke auf diesem Gebiet zu schließen. In ihrem ausführlichen Beitrag *Saints' Cults in Medieval Livonia*, (in: *The Clash of Cultures on the Medieval Baltic Frontier*, hg. von Alan V. Murray, Farnham 2009, Ashgate Publ., 191–224) bietet sie einen zusammenfassenden Überblick über die Heiligenverehrung bzw. über die Schutzheiligen der Kirchen, Städte und verschiedenen Institutionen Livlands im Mittelalter. M. geht speziell auch auf die populärsten Schutzheiligen in der Hanseregion ein wie Petrus, Nikolaus, Gertrud, Jacob und die Hl. Jungfrau. In diesem Punkt existierte kein wesentlicher Unterschied zwischen Livland und dem übrigen Hanseraum. Doch macht M. darauf aufmerksam, dass der Kult der vorher genannten Heiligen in Livland nicht nur von der Hanse, sondern auch vom Deutschen Orden gefördert wurde. Bemerkenswert ist, dass die starke Verehrung der Hl. Jungfrau und der Hl. Anna besonders charakteristisch für Livland war. Laut M. galt die rigische Kirche im Mittelalter als sehr konservativ, weil nur wenige der sog. neuen Heiligen in den örtlichen Kirchenkalender einbezogen wurden, ebenso wie der Kult der ersten livländischen Bischöfe nicht begünstigt wurde. – In ihrem Text *Wer ist wer im Hochaltarretabel in der Nikolaikirche in Tallinn/Reval* (*Kes on kes Niguliste kiriku peaaltari retaablil*, in: *Kunstiteaduslikke uurimusi/Studien für Kunstwissenschaft* 1/2, 2009, 7–41, 21 Abb., engl. Zusammenfassung) versucht M. die Heiligen im Hochaltarretabel des Hermen Rode von 1478–1481 zu identifizieren. Vf.in demonstriert überzeugend, dass dabei nicht nur Kenntnisse in der Ikonografie, sondern auch eine gute Vorstellung von der lokalen Heiligenverehrung und den sozialen Verhältnissen von Nutzen sind. – Der Aufsatz *The Patron Saint of Medieval Tallinn* (in: *Earth, Stone and Spirit*. Markus Hiekkänen Festschrift, hg. von Hanna-Maria Pellinen, Helsinki-Turku 2009, Helsinki University Press, 360–366) ist dem Schutzheiligen des mittelalterlichen Reval gewidmet, als den M. anhand visueller und schriftlicher Quellen den Hl. Viktor identifiziert. In der Tat wurden zwei Heilige, Viktor von Xanten und Viktor von Marseille, in der Revaler Viktorverehrung vereinigt, so dass beide Heilige als ein und dieselbe Person verstanden wurden. Vf.in stellt auch die offen bleibende Frage, warum in der am Handel orientierten Hansestadt die Verehrung der sog. Soldaten-Heiligen (Viktor, Georg, Mauritius) so stark begünstigt wurde. *I. Põltsam-Jürjo*

*Die baltischen Lande im Zeitalter der Reformation und Konfessionalisierung. Livland, Estland, Ösel, Ingermanland, Kurland und Lettgallen. Stadt, Land und Konfession 1500–1721*, Teil 1, hg. von Matthias Asche, Werner Buchholz, Anton Schindling (Katholisches Leben und Kirchenreform im Zeitalter der Glaubensspaltung 69, Münster 2009, Aschendorff Verlag, 307 S., zahlreiche Abb., 2 Tab., 6 Ktn.). Drei Bände dieser Reihe sollen den baltischen Landen gewidmet werden. Wie Hgg. im Vorwort des unlängst erschienenen ersten Teils erklären, ist das Ziel dieses Projekts die Darstellung der Entwicklung der Reformation und der Entstehung der Konfessionen im 16. und 17. Jh. Insgesamt besteht der Band aus sechs Abhandlungen, wobei es verwundert, dass zwei Texte gerade einmal aus vier Seiten bestehen, während Loit seine Kenntnisse auf ca. 170 Seiten darlegt und so mehr als die Hälfte des Umfangs einnimmt. Nach den Worten der Hgg. soll der erste Band die einheimische Bevölkerung „am Geschehen der Reformation und der Entstehung der Konfessionen in ihrem Anteil angemessen“ berücksichtigen (9). Diese zweifelsohne lobenswerte Zielsetzung wurde aber leider nicht wirklich realisiert. Der erste Beitrag von Raimo Raag *Sprachen der Bevölkerung in den baltischen Landen Livland, Estland, Ösel, Kurland, Lettgallen und Ingermanland im Zeitalter von Reformation und Konfessionalisierung* (15–19), ist ziemlich schematisch. Hierbei handelt es sich mehr um Kommentare zu beigelegten Karten als um eine selbständige Abhandlung. Auch Werner Buchholz' Text *Bäuerliche Arbeit in den baltischen Landen im Spiegel von Olaus Magnus* (45–49) gehört in diese Kategorie. Was Magnus' Bilder mit den Einflüssen der Reformation auf die einheimische Bevölkerung zu tun haben, bleibt unklar. Dagegen ist Aleksander Loits Text *Reformation und Konfessionalisierung in den ländlichen Gebieten der baltischen Lande von ca. 1500 bis zum Ende der schwedischen Herrschaft* (49–217) als ein Buch im Buch mit einem eigenen Inhaltsverzeichnis zu betrachten. Trotz seines Umfangs bietet dieser Beitrag jedoch einen eher allgemeinen Überblick. Der Hexenverfolgung, welche die bäuerliche Gesellschaft auch in den baltischen Ländern ziemlich beeinflusst hat, werden nur drei Seiten gewidmet. Auch die Gegenreformation und deren Einfluss werden wenig behandelt. Dafür schenkt L. den Rechtsverhältnissen und der ökonomischen Entwicklung einfach zu viel Aufmerksamkeit, wie auch der Vorgeschichte der Reformation. Den wertvollsten Teil dieser Abhandlung stellen die der sog. schwedischen Zeit gewidmeten Kapitel dar. Bei der Darstellung der Kirchengeschichte und des religiösen Lebens im 17. Jh. stützt er sich nicht nur auf Literatur, sondern auch auf zum Teil neue Archivquellen. Ein wenig wundert und irritiert aber die spürbare Glorifizierung und Rechtfertigung der schwedischen Herrschaft. – Das zentrale Thema des Bandes ist die Entstehung der estnischen und lettischen Schriftsprachen, die eines der Resultate der religiösen Formierungen des 16. und 17. Jhs. war. Seit der Reformation wurde begonnen, volkssprachliche kirchliche Texte herauszugeben, und gerade in dieser Zeit beginnt auch die Geschichte des gedruckten estnischen und lettischen Buches. Außerdem wurden damals estnische und lettische geistliche Bücher von den in Livland wirkenden Jesuiten gedruckt. Die Beiträge von Raimo Raag, *Die Literatur der Esten im Zeichen von Reformation und Konfessionalisierung* (217–247) und Pēteris Vanags *Die Literatur der Letten im Zeichen von Reformation und Konfessionalisierung* (263–285) dienen als gute Zusammenfassungen zum Thema, bieten jedoch wenig Neues. – Störend sind an diesem Band die zuweilen fehlerhaften oder schlicht falschen Angaben zur älteren Geschichte Est- und Livlands. Es bleibt zu hoffen, dass die folgenden Bände neue Fragestellungen

gen aufgreifen und neue Erkenntnisse zu Reformation und Glaubensspaltung liefern werden.

I. Põltsam-Jürjo

LITAUEN. Joachim Tauber und Ralph Tuchtenhagen, *Vilnius. Kleine Geschichte der Stadt* (Köln 2008, Böhlau, 284 S.). Im vorliegenden Buch schildern Vff. die Geschichte der litauischen Hauptstadt, die 2009 auch zur Kulturhauptstadt Europas wurde. Als Residenz der Großfürsten von Litauen gegründet, entwickelte sich Vilnius im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit zu einer der bedeutendsten Städte Osteuropas, die durch ihre Multikulturalität, Multireligiosität und Vielsprachigkeit ganz außergewöhnlich war. Der Text ist in vier Teile aufgeteilt, in denen das mittelalterliche Vilnius, die Stadt im Zeitraum 1569–1795, das 19. Jh. und die dramatischen Vorgänge des 20. Jhs. vom Ersten Weltkrieg bis zur Erlangung der staatlichen Unabhängigkeit Litauens und bis heute dargestellt sind. Von besonderem Wert ist ein umfangreicher Anhang, der Daten, chronologische Verzeichnisse der hohen Amts- und Würdenträger, eine Liste der Literatur sowie Register enthält. Von vornherein sei betont, dass die Autoren die vor ihnen stehende Herausforderung erfolgreich bewältigt haben. Hier interessieren vor allem die von Tuchtenhagen verfassten Kapitel über die mittelalterliche und frühneuzeitliche Geschichte der Stadt. Man sollte begrüßen, dass mehr als die Hälfte des Buches jenen alten Zeiten gewidmet ist. – Es ist durchaus verständlich, dass man immer auswählen muss, wenn man eine solche Geschichte schreibt. Die Autoren haben versucht, in jedem Textteil Vilnius als Residenz- und als Bürgerstadt zu zeigen, was ganz sinnvoll zu sein scheint. Die politische Geschichte wird jedoch dadurch nicht immer zusammenhängend vorgestellt. Wenn man einige Ereignisse und Erscheinungen berücksichtigt, andere wesentliche aber übersieht, ist es für den unvorbereiteten Leser schwer, das Wesen der Dinge zu verstehen. Dies gilt z. B. für Beziehungen des Großfürstentums Litauen zu Moskau und dem Deutschen Orden. Die Darstellung der Fakten ist mitunter ebenfalls nicht einwandfrei. Und wenn etwas nicht den bekannten Tatsachen entsprechend erklärt wird, kann man nur bedauern, dass die „Kleine Geschichte“ keine Verweise auf die Quellen vorsieht. Geben wir nur einige Beispiele dafür. Es ist bloß eine unbegründete Hypothese, Vilnius für den Ort der Krönung von Mindaugas und der Errichtung der ersten Kirchen in Litauen zu halten, und nicht zufällig wurde diese Annahme durch viele Historiker kritisiert. Schätzungen der Einwohnerzahl mittelalterlicher Siedlungen sind immer kompliziert, auf jeden Fall aber ist es kaum korrekt, die Bevölkerungszahl der Stadt bereits für das 14. Jh. mit rund 30.000 anzusetzen. Die offizielle Christianisierung von Litauen geschah nicht 1386, sondern ein Jahr später. Das zweite Litauische Statut (1566) konnte Polnisch neben Litauisch und Latein im Großfürstentum Litauen nicht zur gleichberechtigten Sprache machen, da es diese Frage überhaupt nicht betraf. Die orthodoxe Kirche des Großfürstentums Litauen, deren Lage im Buch nicht ganz gelungen geschildert wird, sah im 16. Jh. Moskau nicht als hierarchisches Zentrum an, und Ipatij Potij war zur Zeit des erwähnten Angriffs nicht Bischof von Volodymyr, sondern Metropolit von Kiev. Die berühmte Mamonicz-Druckerei war nicht katholisch, denn sie veröffentlichte zuerst Bücher für Orthodoxe, und nach der Brester Union solche für Unierte. Die Union von Kedainiai (1655) beabsichtigte wirklich, ein Protektorat des protestantischen Schweden über den protestantischen Zweig der Radvila zu errichten, es ist aber sehr fraglich, ob die konfessionelle Motivation dabei bestimmend war. Die Radvila entschieden sich unter dem Druck der Moskauer Truppen dafür. Übrigens wäre es

angebracht, den schmerzlichen Bevölkerungsverlust von Vilnius während des Krieges von 1654–1667 mit der allgemeinen Situation des Landes und dessen schrecklicher Verwüstung zu verbinden. Ohne Bezug auf den Kontext ist es schwierig, das reale Ausmaß der Tragödie zu verstehen. Wie es scheint, hat der Autor von einigen der politischen Ereignisse und geografischen Grenzen des damaligen Osteuropa eine sehr grobe Vorstellung. So verbindet er die Verringerung der Zahl der Ruthenen in Vilnius in der 2. Hälfte des 17. Jhs. mit dem „Verlust der meisten ruthenisch besiedelten Gebiete“ (134) von Polen-Litauen infolge des Krieges, was ganz unberechtigt ist. Vilnius war immer eine multiethnische, multikulturelle, multireligiöse und vielsprachige Stadt, wie dies treffend Tomas Venclova und Czesław Miłosz beschrieben haben. Nicht ohne Grund wird die bedeutende Beteiligung der Deutschen im Leben des mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Vilnius beachtet. Zunächst handelte es sich bei den Vilniuser Deutschen um zahlreiche Kaufleute und Handwerker, und seit dem 16. Jh. auch um viele Gelehrte, die ohne Zweifel einen spürbaren Einfluss auf die kulturelle und wirtschaftliche Geschichte der Stadt und des ganzen Landes ausübten. Neben anderen ethnischen Gruppen wie Polen, Juden, Tataren und Karaimen geht es auch um die ostslawische ruthenische Bevölkerung, dies aber kaum in hinlänglicher Weise. Obwohl Vf. den Anteil der Ruthenen an der Bevölkerung von Vilnius einmal als „ebenso groß“ wie den der Litauer bezeichnet, kann man im ganzen Buch kaum etwas über sie lesen. Insgesamt erscheint Vilnius in dem Buch eher als eine monoethnische litauische Stadt. Andererseits handelt es sich gelegentlich um „orthodoxe Litauer“ (27, 109), woraus man die Schlussfolgerung ziehen könnte, dass die Bezeichnung „Litauer“ nicht im ethnischen, sondern im politischen Sinn verwendet wird. Im Allgemeinen scheint Vf. aber mit den Realien des Großfürstentums Litauen nicht genügend vertraut zu sein. Abschließend lohnt es sich noch, die Namensformen zu beachten. Die Vergangenheit einer multiethnischen Stadt zu beschreiben, steht vor Schwierigkeiten bei der Auswahl entsprechender Eigennamen und Bezeichnungen. Wie Vf. erklären, entschieden sie sich, in der Regel litauische Namensformen zu verwenden, um Litauen und die litauische Kultur dem deutschsprachigen Leser näher zu bringen. In einigen Fällen wird aber von dieser Regel abgewichen, und es werden die polnischen oder deutschen Namensformen benutzt. Niemand kann sagen, wie hilfreich dieses Prinzip für das deutschsprachige Publikum ist, dafür wirft es sicherlich Fragen bei den Spezialisten der osteuropäischen Geschichte auf. *H. Sahanovič*

POLEN. Maria Bogucka hat eine sehr treffende Charakterisierung von *Stadt und Bürger in der Gesellschaft des neuzeitlichen Polen (16.–18. Jahrhundert)* vorgenommen (Miasto i mieszczaństwo w społeczeństwie Polski Nowożytnej, XVI–XVIII wiek, in: *Czasy Nowożytne*, Bd. 22, 2009, 9–49, engl. Zusammenfassung). Die Gesellschaft Polens wurde vom Adel dominiert, der eine ländlich geprägte Kultur vertrat, und dieser Adel hatte aus einer moralischen und ethischen Haltung heraus eine negative Meinung über die Städte und ihre Bewohner, vor allem über Danzig, die einzige Metropole des Landes (in der zweiten Hälfte des 18. Jhs. kam Warschau hinzu), das durch seinen monopolistischen Handel und seine politischen Ambitionen den Widerspruch des Adels herausforderte. Die überwiegende Mehrheit der Städte Polens war klein und unbedeutend, im polnischen Reichsteil hatten nur acht von ihnen etwa 10.000 oder mehr Einwohner, darunter die preußischen Hansestädte Danzig, Thorn und Elbing (darüber hinaus noch Krakau, Lemberg, Posen, Lublin und Warschau). B. arbeitet die Typen und Strukturen der polnischen



Stadt heraus und vergleicht sie mit westeuropäischen Verhältnissen. Ausführlich beschäftigt sie sich mit der ethnischen und konfessionellen bzw. religiösen Zusammensetzung der städtischen Bevölkerung; sie war zumindest in den größeren Städten sehr gemischt. Die Verhältnisse im „Königlichen Preußen“, wo nicht nur die großen Städte wie Danzig, Elbing und Thorn seit dem Mittelalter eine überwiegend deutsche Bewohnerschaft besaßen, werden gebührend berücksichtigt: Eine gewisse Polonisierung der Unterschichten in den großen Städten erfolgte sehr langsam in der Neuzeit, am stärksten in Thorn seit dem 17. Jh. Gleichzeitig ließen sich Engländer, Schotten, Holländer und andere in den Hansestädten nieder. Unter diesen Gegebenheiten entstand eine spezifische städtische Mischkultur. Den – geringen – Einfluss der Städte auf die gesamtpolnische Kultur, etwa in den Bereichen Bildung, Literatur, Kunst, Musik und Wissenschaft, erörtert B. in einem besonderen Kapitel.

H. W.

UKRAINE. *Wirtschaftliche Privilegien der Stadt Lemberg (15.–18. Jahrhundert): Privilegien und Satzungen der Zünfte und kaufmännischen Korporationen*, hg. von Myron Kapral' (Ekonomični pryvilei mista L'vova (XV-XVIII st.): pryvilei ta statuty remisnyčych cechiv ta kupec'kich korporacij. Zbirnyk dokumentiv (L'viv 2007, Instytut ukrains'koj archeografii ta dzereloznavstva, LI, 816 S.). Die hier publizierten Quellen (Satzungen und Privilegien) widerspiegeln die rechtliche Organisation des Lemberger Gewerbes und der kaufmännischen Angelegenheiten im späten Mittelalter sowie in der Frühen Neuzeit. In den Schriftstücken geht es um die Pflichten des Lehrlings, Meisters und Gesellen in der Zunft, die national-konfessionellen Beziehungen, den Stand der Frau in der Zunft usw. Die Dokumentation beinhaltet 197 Schriftstücke auf Lateinisch, Polnisch und Deutsch mit ukrainischer Übersetzung. Die meisten Unterlagen werden zum ersten Mal publiziert. Der wissenschaftliche Apparat der Ausgabe enthält ein erklärendes Verzeichnis der veralteten gewerblichen Termini, ein metrologisch-numismatisches Glossar, Register der Namen und Ortschaften sowie eine Beschreibung der Siegel und Embleme der Lemberger Zünfte.

N. Podaljak

WEISSRUSSLAND (BELARUS). Dzianis Duk, *Die Polozker Vorstadt im 9.–17. Jahrhundert: eine vergleichende historische Schilderung* (Polacki pasad IX-XVII stahoddziaŭ: historyčna-paraŭnaŭčaja charaktarystyka, in: Vesnik Polackaha dzjaržaŭnaha universiteta, Ser. A, 2009, 1, 2–8) versucht, die Entwicklung der Polozker Vorstadtsiedlungen von ihren Anfängen bis zur Zeit der Kriege des 17. Jhs. zu verfolgen. Seit der zweiten Hälfte des 11. Jhs. gab es in Polozk zwei Ansiedlungen von Händlern und Handwerkern (Vialiki und Zaplotje), dabei existierten keine sogenannten Enden (wie in Novgorod und Pleskau). Laut Vf. vereinigten sich die freien Städter in „Bruderschaften“ (bratčina), und nach der Verleihung des Magdeburger Rechts (1498) wurden alle Einwohner der Stadt mit Ausnahme der Bojaren und Geistlichen in die Bürgergemeinde aufgenommen. Die in Novgorod und Pleskau bekannte Einteilung der Bewohner in Hundertschaften als Organisationsmodell zeigte sich in Polozk erst im 16. Jh., was, verglichen mit den nordrussischen Städten, eine der Besonderheiten dieser Stadt sei. H. Sahanovič

RUSSLAND. Das Buch des bekannten St. Petersburger Archäologen Lev Samuilovič Klejn *Der Varägerstreit* (Spor o varjagach. Istorija protivostojanija i argumenty storon, St. Petersburg 2009, Evrazija, 400 S., Abb.) behandelt nicht den

Streit über die Herkunft und Rolle der Wikinger in der Geschichte der Ruß als solchen, sondern eher die Historiographie und die politische Bedeutung der Frage. Schon seit dem 18. Jh. stieß die Tatsache, dass das Fürstengeschlecht der Rjurikiden skandinavischer Abstammung war, auf den Protest einiger patriotisch gesinnter russischer Wissenschaftler, die das Herkunftsland Rjuriks anderswo gesucht haben. In der Sowjetunion wurde der „Antinormannismus“ in den 1940er–1950er Jahren zum staatlich allein zugelassenen Standpunkt erklärt, dessen Gegner – die „Normannisten“ – als Staatsfeinde auch verfolgt werden konnten. K., damals junger Dozent der Leningrader Universität, wurde um 1960 zu einem Vorkämpfer des wissenschaftlichen Zugangs zum Thema und gründete ein Seminar, dessen Hörer rasch anerkannte Experten der Wikingerzeit in Osteuropa wurden. Im Vorwort konstatiert K., dass seine etwa vor zehn Jahren geäußerte Meinung, die Diskussion über die „Normannenfrage“ sei jetzt beendet, voreilig war, weil heute der „Antinormannismus“ in seiner primitivsten Gestalt – die Verneinung der skandinavischen Herkunft der Varäger – in Russland wieder als patriotisch gilt und auch administrative Unterstützung gefunden hat. Im Band sind knapp kommentierte Schriften von K. zum Thema aus mehreren Jahrzehnten publiziert, die die Entwicklung der Diskussion zu verfolgen ermöglichen. Das Hauptstück bildet ein bisher unveröffentlichtes Buch *Spor o varjagach* aus dem Jahre 1960. Als Beilagen findet der Leser noch den Nachruf auf den führenden Leningrader/Petersburger Erforscher der Wikingerzeit Gleb Sergeevič Lebedev und eine Reihe von kürzeren Erinnerungen der Schüler und „Enkelschüler“ Klejns. Damit wird ein Einblick in den Alltag der sowjetischen historischen Wissenschaft in den 1960er–1980er Jahren gewährt. Während der 1965 von den Behörden als Diskutant gegen K. eingesetzte Historiker Igor’ Pavlovič Šaskol’skij mit Sympathie beschrieben wird, wirkt die hier publizierte Denunziation des Moskauer Archäologen Daniil Antonovič Avdusin, der dem zuständigen Ministerium im Jahre 1974 vorschlug, Lebedev keine Auslandsreiseerlaubnis zu erteilen, weil er ein „Normannist“ sei, dessen wissenschaftliche Position (und diejenige von K.) „dem Marxismus-Leninismus widersprechend und antipatriotisch“ (183) wäre, recht unangebracht. Verständlicherweise konzentriert sich so eine Veröffentlichung auf die Person des Verfassers, jedoch ist hier auch die Meinung der Moskauer Kollegen Vladimir Jakovlevič Petruchin und Tamara Anatol’evna Puškina vertreten, die die Person Avdusins in bedeutend hellerem Licht erscheinen lassen. Der Leser der interessanten Publikation bedauert jedoch die mangelnde redaktionelle Arbeit. Es kommen nicht nur die bei einem solchen Buch wohl unumgänglichen Wiederholungen vor, sondern auch zahlreiche – dabei oft irreführende – Druckfehler; des weiteren sind die Liste der zitierten Literatur und das Abkürzungsverzeichnis nicht vollständig. A. Selart

A. V. Plochov informiert über *Altertümer des achten Jahrhunderts am Ursprung des Volchov* (Drevnosti VIII veka u istoka Volchova, in: Vestnik Sankt-Petersburgskogo universiteta, Serija 2, 2008, 3, 155–165). Es geht dabei um beachtenswerte neue Funde aus der Siedlung Prost’ in der Nähe des späteren Novgorod. Die Formen der Keramik, von Gürteln usw. belegen eine Zugehörigkeit der dort Lebenden zur finnougri-schen Welt zwischen Finnland und dem Gebiet an der Kama, sie bezeugen aber noch keine engeren Kontakte mit der Kultur von Ladoga. Damit gelangen Verhältnisse unmittelbar vor der Erschließung des transkontinentalen Ostsee-Wolga-Weges, zu dem Ladoga als Station und der Volchov als Teilstrecke gehörten, in das Blickfeld. N. A.

Die beachtenswerte neue Monographie des Geschichtsprofessors von Joensuu Jukka Korpela *The World of Ladoga. Society, Trade, Transformation and State Building in the Eastern Fennoscandian Boreal Forest Zone c. 1000–1555* (Nordische Geschichte, Bd. 7, Berlin 2008, Lit Verlag, 400 S., Abb.) bietet einen vielseitigen Einblick in das Leben im Land der Seen und Wälder zwischen Finnland und Russland – in Karelien und dessen Nachbargebieten von Beloozero bis Savolax. Seine Hauptaufgabe sieht Vf. im Lossagen von der traditionellen Historiographie, die hier schon im Mittelalter einen Kampfplatz der Staaten Schweden und Novgorod bzw. Russland gesehen hat. Seine zentrale These lautet, dass die wenig hierarchische soziale Ordnung und die auf der Fischerei, Jagd und Brandrodung basierende Wirtschaft des Gebietes aufgrund der zeitgenössischen schriftlichen Quellen, die a priori das Vorhandensein einer Administration, des Grundbesitzes, linearer Grenzen und des Steuerwesens voraussetzen, nicht verlässlich zu rekonstruieren sind. Die Wirtschaftsweise und die für Ackerbau wenig geeignete Natur begrenzten das demographische Wachstum stark. Obwohl der Pelzhandel die Region in der Wikingerzeit vorübergehend mit den anderen Ostseeländern verband, blieb sie peripher und im Wesentlichen sich selbst versorgend, bis die erst relativ späte Einführung der staatlichen Steuerpflicht den Produktionsüberfluss notwendig machte. Vf. konnte in der Monographie von den Forschungsergebnissen der Archäologie, Toponymik, Volkskunde, Genetik und Landwirtschaft Gebrauch machen und warnt, dass man aus dem Fehlen schriftlicher Quellen und fester agrarischer Siedlungsplätze nicht auf das Fehlen von Bevölkerung in den Wäldern schließen dürfe. Also spiegele das allmähliche Auftauchen der Dörfer und Höfe seit dem Ende des Mittelalters keine umfangreiche Kolonisation des Gebietes, sondern eher die Wandlung der Lebensweise der „people of the forests“ wider. K. sieht eventuelle Kritik voraus und untermauert seine Arbeit im Vorwort mit den notwendigen Vorbehalten. Dabei sind die Behauptungen des Vfs. jedoch keineswegs unbestreitbar. Die Brandrodungswirtschaft bedeutete ja nicht, dass die Gebiete und Benutzungsrechte der Gemeinden unbegrenzt waren, obwohl die Grenzen in der Tat ungenau bestimmt und überlappend sein konnten. Auch ist nicht jede Gegend für einen Siedlungsplatz geeignet, also sind die Unbeständigkeit sowie die archäologische Unbeweisbarkeit von Siedlungen nicht überzubewerten, und die im 16. Jh. belegten zahlreichen Wüstungen bezeugen doch eher einen Rückgang der Bevölkerung als die reguläre Mobilität der Bauern. Ebenso ist eine Nachprüfung der ono- und toponomastischen Rückschlüsse wohl notwendig. So kann die begrenzte Varianz der christlichen Vornamen der Bauern in den Quellen keineswegs den Fortbestand der heidnischen Namenstradition bestätigen. Das misslungene Layout der Abbildungen und Tabellen erschwert ab und zu das Verfolgen des Textverlaufes. – Wichtig ist die Darstellung des langsamen Verlaufs der Christianisierung des Gebiets, wo erst in der frühen Neuzeit die wachsende Präsenz der Staaten Schweden und Russland es mit sich brachte, dass man sich um den Inhalt des bäuerlichen Glaubens sorgte. Davor kann man hier auch über keinen Konflikt zwischen der West- und Ostkirche sprechen. Handels- und verkehrsgeschichtlich hebt K. die zentrale Rolle von Kexholm im 10.–13. Jh. hervor. Die Etablierung der schwedischen Staatsmacht im Westen Finnlands im 14. Jh. gestaltete das System der Wasserstraßen dermaßen um, dass der Handel im Gebiet sich teils nach Wiborg umorientierte, teils aber abgebrochen wurde, so dass erst die Gründung der kirchlichen, administrativen und militärischen Zentren seit Ende des 15. Jhs. das Land wieder enger mit der weiten Welt verband.

A. Selart

Mit Erich Donnert und Edgar Hösch legen zwei ausgewiesene Kenner der älteren Geschichte des östlichen Europa in dritter, vollständig überarbeiteter Auflage ein unverzichtbares Nachschlagewerk vor: *Altrussisches Kulturlexikon* (Stuttgart 2009, Franz Steiner Verlag, 248 S., zahlreiche Abb.). Vff. begreifen zeitlich und territorial unter Altrussland die Kiever Ruß (9. Jh. – 1237/40) und das Moskauer Russland (1328 – Ende des 17. Jhs.). Von einem großzügig breit gefassten Kulturbegriff ausgehend, beziehen sie auch politische, sozialgeschichtliche und nicht zuletzt wirtschaftliche Bezüge mit ein. Entsprechend lesenswert gestaltet sich u. a. der Lexikonartikel zu „Kultur“, der die verschiedenen gängigen Definitionen und Konzeptionen diskutiert. Gegenüber den 1985 und 1988 in Leipzig erschienenen Ausgaben des Werkes sind die neueren Erkenntnisse der Forschung berücksichtigt. Dies wird deutlich an der Darbietung der Ergebnisse neuer Forschungsansätze, darunter z. B. der Frauenforschung, sowie an zahlreichen Hinweisen auf die neueste Fachliteratur. Vermissen mag man allenfalls zum Thema „Mongolen“ eine deutlichere Charakterisierung der kontroversen Ansichten über ihre Bedeutung für die Ruß, die im Forschungsdiskurs laut geworden sind. Hervorzuheben ist nicht nur, dass die sorgfältig ausgewählten Artikel zu Sach- und Personenbetreffen von zahlreichen zeitgenössischen Bildquellen begleitet werden. Für die kulturwissenschaftliche wie für die wirtschaftsgeschichtliche Forschung gleichermaßen nützlich ist der Ansatz der Vff., dem Bereich der „Literatur, Dichtung und Geschichtsschreibung“ besondere Aufmerksamkeit zu schenken und neben der wesentlichen russischen Quellenüberlieferung auch die wichtigsten zeitgenössischen ausländischen Reiseschriftsteller und ihre Werke in jeweils eigenen Artikeln vorzustellen. In bewährter Manier finden hierbei Informationen zu handelsgeschichtlichen Bezügen breiten Raum, u. a. zu den Schauplätzen und Akteuren des Hansehandels inklusive seiner breiteren kulturellen Wirkungen. Hinweise auf die zentralen „Internet-Ressourcen, Datenbanken und Links“ (15) bedienen die modernen Recherchegewohnheiten und weisen den Weg zu digitalisiertem Quellenmaterial. Ein dem Haupttext vorgeschaltetes Verzeichnis der Stichwörter erleichtert den Einstieg in dieses überaus nützliche, instruktive Handbuch, das in den Bücherschrank jedes mit dem alten Russland befassten Forschers oder Interessierten gehören sollte.

S. Dumschat

*Groß-Novgorod und die mittelalterliche Ruß. Aufsatzband zum 80. Geburtstag des Akademiemitglieds V. L. Janin* (Velikij Novgorod i Srednevekovaja Ruß. Sbornik statej k 80-letiju akademika V. L. Janina, Moskau 2009, Pamjatniki istoričeskoj mysli, 699 S.). Auf eine kurze Würdigung Janins und ein Verzeichnis seiner Publikationen aus den Jahren 2004–2008 folgen mehr als 50 Aufsätze, von denen hier mit dem Blick auf das Profil der HGBll. nur einige angezeigt werden können. E. A. Mel'nikova schreibt *Über den rechtlichen Status des Gotenhofes in Novgorod in der Mitte des 13. Jahrhunderts* (O juridičeskom statuse Gotskogo dvora v Novgorode v seredine XIII v., 95–103), wobei auch viel über den hansischen St. Peterhof gesagt wird. Vf.in betrachtet die weitgehenden Wünsche der Hansen und der Gotländer, die sie in ihrem Vertragsentwurf von 1268, die Höfe betreffend, vorbrachten, und andererseits die restriktiven Zugeständnisse der Novgoroder, welche im Vertrag von 1269 festgehalten sind. Garantiert wurde hier die Sicherheit der Höfe, aber nicht deren Exterritorialität. B. B. Ovčinnikova bietet Interessantes über *Handelsreisen der Novgoroder zum Ural und nach Westsibirien* (Torgovye „putešestvija“ novgorodcev na Ural i v Zapadnuju Sibir', 123–

132). Im Vordergrund stehen dabei das 11. und das 12. Jh. Vf. in zeichnet die verschiedenen Wege nach, auf denen die Novgoroder nach Osten vorstießen, um hauptsächlich Pelze zu erwerben. Auch auf archäologische Zeugnisse des Novgoroder Osthandels weist der Beitrag hin, so auf Keramikfunde am Ob und am Irtyš aus dem 12.–13. Jh. E. A. Rybina äußert sich *Noch einmal über den „Zug nach Sigtuna“ von 1187* (Ešče raz o „Sigtunskom pochode“ 1187 g., 161–171). Sie zeigt quellenkritisch, dass es den in der Literatur als großen Triumph gefeierten Vernichtungszug der Novgoroder gegen Sigtuna von 1187 nicht gegeben hat. M. Müller-Wille, *Münzfunde der frühmittelalterlichen Handelssiedlungen von Ribe, Hedeby und Kaupang (455–467)*, stellt Gepräge aus dem Westen (Sceattas und karolingische Stücke) und solche aus dem Osten (byzantinische und arabische Münzen) in den Mittelpunkt und schärft damit unser Bild von den weiträumigen Beziehungen, die es im 8.–9. Jh. zwischen Ost und West gab. A. Caune, *Der russische Hof im mittelalterlichen Riga* (Russkoe podvoře v srednevekovoj Rige, 533–545), zeichnet aufgrund schriftlicher und archäologischer Quellen ein dichtes Bild von der Präsenz vor allem von russischen Kaufleuten, aber auch Handwerkern in Riga. Für das ins Blickfeld gezogene Quartier, in dem die russischen Kaufleute nach 1210 unterkamen und auch Besitz erwarben, kennt Vf. den Quellenausdruck das „Russche Dorp“. Auch dies weist darauf hin, dass die Bezeichnung „Hof“ hier zu eng greift. A. V. Jurasov, *Die ausländischen Gästehöfe in Pleskau im 17. Jahrhundert* (Inozemnye gostinye dvory v Pskove v XVII v., 573–594), charakterisiert den Lübecker und den hauptsächlich von Livländern besuchten Deutschen bzw. Schwedischen Handelshof in Pleskau unter allen in Frage kommenden Aspekten. Für die Lübecker Niederlassung lagen dem Vf. die von A. Graßmann erschlossenen Abrechnungen der Hofverwalter vor (vgl. HGBll. 115, 1997, 167f.), für den Deutschen Hof konnte er Archivalien aus Moskau und Pleskau heranziehen. Dazu gehört das einzige erhaltene detaillierte Zollbuch des Deutschen Hofes von 1670/71, auf dem die Zollerhebung von allen Ausländern stattfand, dazu gehören aber auch jährliche Berichte der Pleskauer Voevodenverwaltung, die die Zolleinnahmen des Deutschen Hofes wenigstens als Gesamtsummen überliefern, was dem Vf. für die Zeit von 1622/23 bis 1691/92 ihre tabellarische Präsentation ermöglicht hat. Der Aufsatz bereichert unser Wissen ganz außerordentlich. Es ist dringend zu wünschen, dass J. seine noch ungedruckte Dissertation über den Pleskauer Außenhandel des 17. Jhs. bald zur Gänze publiziert. N. A.

*Bunt- und Edelmetalle sowie ihre Legierungen im mittelalterlichen Osteuropa*, red. von N. V. Ryndina (Cvetnye i dragocennye metally i ich splavy na territorii Vostočnoj Evropy v epochu srednevekov'ja, Moskau 2008, 191 S.). Der Band enthält zwei größere Beiträge, in denen die Zusammensetzung des Metalls von in Osteuropa gefundenen Gegenständen, ermittelt vor allem durch Spektralanalysen, behandelt und nach den Wegen der Zufuhr des Rohmetalls gefragt wird. Die bekannte Voraussetzung ist dabei, dass es auf dem Gebiet der Ruß im Mittelalter keine eigene Bunt- und Edelmetallgewinnung gab. Der erste Text besteht aus der seinerzeit nicht gedruckten Kandidatendissertation von A. A. Konovalov (1938–1985) über *Buntmetall (Kupfer und seine Legierungen) in den Erzeugnissen Novgorods aus dem 10.–15. Jahrhundert* (Cvetnyj metall [med' i ee splavy] v izdelijach Novgoroda X-XV vv., 7–106). Die Publikation dieser grundlegenden Arbeit erscheint als sinnvoll, wobei zu begrüßen ist, dass in ergänzenden Anmerkungen auf den heutigen Kenntnisstand hingewiesen wird. Besonders wertvoll sind

für diese Publikation erstellte Tabellen mit Informationen über die Zusammensetzung des Metalls der Novgoroder Fundgegenstände und die vielen gebotenen Abbildungen von solchen. Die zweite Untersuchung stützt sich auf die sehr zahlreichen Analysen von Metallerzeugnissen aus der Ruß und ihren Nachbarländern, die in der Zeit seit dem Abschluss der Kandidatenarbeit von Konovalov vorgenommen wurden. Der Titel dieser Studie von N. V. Eniošova, R. A. Mitojan und T. G. Saračeva lautet *Die chemische Zusammensetzung des Rohmetalls für Juwelierarbeiten aus dem Mittelalter und seine Wege in die Alte Ruß* (Chimičeskij sostav juvelirnogo syrja epochi srednevekov'ja i puti ego postuplenija na territoriju Drevnej Rusi, 107–191). Wichtige Ergebnisse dieser Autoren sind uns bereits bekannt (vgl. HGbl. 124, 2006, 264–266). Hier sei darüber hinaus auswahlweise festgehalten, dass Kupfer aus dem Harz im 11. Jh. nicht nur über Gotland ins Ostbaltikum gelangte, sondern, offenbar auf dem Landwege, auch nach Kiev. Für das 12.–13. Jh. ist zu berücksichtigen, dass vor allem Kupfer, aber auch andere Buntmetalle aus dem Wolgabulgarenreich in die nordwestliche Ruß (u. a. nach Novgorod und Pleskau) vermittelt wurden, wo also nicht nur mit gotländischer und hansischer Metallzufuhr gerechnet werden darf. Auch diesem Aufsatz sind Tabellen mit bisher unveröffentlichten Ergebnissen von Metallanalysen beigelegt, die hier Gegenstände aus verschiedenen nordwestrussischen Zentren betreffen. N. A.

Die renommierte Erforscherin der altrussischen und skandinavischen Geschichte Elena Aleksandrovna Mel'nikova aus Moskau veröffentlichte in einem Sammelband, der dem Zeitalter des Großfürsten Jaroslav Vladimirovič von Kiev († 1054) gewidmet ist, einen umfangreichen Aufsatz über *Die baltische Politik Jaroslavs des Weisen* (Baltijskaja politika Jaroslava Mudrogo, in: Jaroslav Mudryj i ego epocha, hg. von Igor' Nikolaevič Danilevskij und derselben, Moskau 2008, Indrik, 78–133). Vf.in stellt die erste Hälfte des 11. Jhs. als eine Zeitwende dar, in der für die Kiewer Ruß die Beziehungen nach Norden und Westen die Verbindung zu Byzanz in den Hintergrund drängten. Die früheren persönlichen und spontanen Verbindungen mit Skandinavien wurden jetzt durch systematische, institutionelle Formen der Zusammenarbeit ersetzt. Besonders wird die Kooperation Jaroslavs mit Olav dem Heiligen und dessen Sippe hervorgehoben. Seit den 1030er Jahren, als Knut der Große den Weg der nordischen Wikinger nach Westen sperrte, intensivierte dies den Handel der Skandinavier in der Ruß. Gerade unter Jaroslav soll in Novgorod zuerst ein Hof der skandinavischen Kriegersleute entstanden sein, der sich später, als hier auch eine Kaufmannskirche des Heiligen Olav gegründet wurde, zum bekannten „Gotenhof“ entwickelte. A. Selart

Sigismund von Herberstein, *Aufzeichnungen über Moskowien, Bd. 1: Lateinischer und deutscher Text, russische Übersetzungen, Bd. 2: Aufsätze, Kommentare, Beilagen, Register und Karten*, red. von A[nn]a L[eonidovna] Choroškevič (Sigizmund Gerberštejn, Zapiski o Moskovii. V dvuch tomach. T. I: Latinskij i nemeckij teksty, russkie perevody. T. II: Stat'i, kommentarij, prilozhenija, ukazateli, karty (Moskau 2008, Pamjatniki istoričeskoj mysli, 776, 656 S., zahlreiche Abb.). Die erstmals 1549 erschienenen „Rerum Moscoviticarum commentarii“ des habsburgischen Gesandten Herberstein haben wie kein zweites Buch die westliche Russlandkenntnis auf ein höheres Niveau gehoben und besitzen noch heute großen Quellenwert, auch zur Stadt- und Handelsgeschichte. Ch. hatte bereits 1988 eine russischsprachige Ausgabe des Werkes mit wertvollen Kommentaren

vorgelegt (vgl. HGBlI. 107, 1989, 251), die nun in imponierender Weise überboten wird. In Bd. 1 findet man parallel in vier Spalten Herbersteins lateinischen Text letzter Hand von 1556 und seine eigene deutsche Übersetzung von 1557 nach der 2007 erschienenen synoptischen Edition von Frank Kämpfer (vgl. HGBlI. 127, 2009, 238), des weiteren eine ältere Übersetzung der lateinischen Fassung ins Russische von A. I. Malein, jetzt überarbeitet von A. V. Nazarenko, und schließlich die russische Übersetzung der Abweichungen des deutschen Textes Herbersteins vom lateinischen, ebenfalls angefertigt von N. Der letztere vermag auch zur Textgestaltung der Ausgabe von 2007 einiges Kritische zu sagen. Beigegeben sind dem Bd. neben Illustrationen auch russische Übersetzungen von weiteren Quellen zu den Gesandtschaftsreisen Herbersteins nach Moskau. Bd. 2 enthält Untersuchungen über die internationalen Beziehungen in Mittel- und Osteuropa am Ende des 15. und in der 1. Hälfte des 16. Jhs., ferner Beiträge über Herberstein und sein Werk sowie zahlreiche gehaltvolle Kommentare in Anmerkungsform. An all diesen Texten ist eine Reihe von Autoren beteiligt. Zu den Aufsätzen gehört ein solcher von Reinhard Frötschner über den Goslarer Kaufmann Hans Schlitte, dessen oft bezweifelte Beauftragung durch den Zaren Ivan IV. (u. a. mit der Anwerbung von Fachleuten für Russland) der Autor mit neuen Quellen zu bestätigen sucht (132–147). Mit Beilagen, insbesondere genealogischen Tafeln und einer sehr umfangreichen Bibliographie, sowie mit Registern schließt die großartige Edition.

N. A.

In Moskau erschien eine kommentierte Publikation der *Aufzeichnungen über den Moskauer Staat* Heinrich von Stadens (Genrich Štaden, Zapiski o Moskovii, hg. von Anna Leonidovna Choroškevič, 2 Bde., Moskau 2008–2009, Drevlechranišče, 584, 478 S., Abb.). Das Vorwort der Hg.in bietet einen gründlichen Überblick der Publikations- und Forschungsgeschichte der „Aufzeichnungen“, die gleichzeitig eine Geschichte der erschwerten wissenschaftlichen Kommunikation zwischen den Ländern des sowjetischen Regimes und der freien Welt war. Den Hauptteil des ersten Bandes bildet die aufgrund einer Kopie aus dem Staatsarchiv Stade erstellte Publikation (bearb. von Evgenij Evgeņevič Ryčalovskij), die von einer russischen Übersetzung von Svetlana Nikolaevna Ferdinand begleitet ist, der jedoch die deutsche Edition von Fritz T. Epstein (1930, 1964) zugrunde liegt. Als Beilage findet man hier noch die bisher unveröffentlichte neue Fassung (1938) der ersten russischen Übertragung von Ivan Ivanovič Polosin (Erstausgabe 1925). Der zweite Band wird mit kurzen Erinnerungen an die Historiker Polosin, Epstein und Pavel Petrovič Smirnov eingeführt, denen eine Analyse der Wiedergabe des russischen Wortschatzes im Werk Stadens von Ferdinand (23–36) und ein interessanter Aufsatz von Andrej Alekseevič Bulyčev über *Die Symbolik der Ausrüstung des opričnina-Soldaten* (37–79), der in den schwarzgekleideten Hundekopfträgern ein Sinnbild der strafenden Engel der altrussischen Apokryphen und geistlicher Lieder sieht, folgen. Unter den zahlreichen Kommentaren (81–368) sind viele, die eigentlich selbständige, auch auf archivalischen Quellen basierende Kurzstudien sind. Schwer zu begreifen ist jedoch das Prinzip, wonach einige der Erläuterungen von den insgesamt dreizehn Autoren unterzeichnet sind, manche aber nicht. Hinsichtlich der Livonica lassen sie ab und zu doch zu wünschen übrig, vieles ist aus den wertvollen, aber veralteten Anmerkungen der Publikation Epsteins übernommen worden. Während Epstein den Vorwurf der katholischen Autoren, der Ordensmeister Fürstenberg sei Ketzer (Lutheraner), er-

wähnt, hat der Kommentator es hier als angeblichen Übertritt Fürstenbergs zur Orthodoxie verstanden; bei der Wiedergabe der Bibliographie Epsteins sind Fehler zustande gekommen – in Dorpat gab es keine Gesellschaft für Altertumskunde, sondern die Gelehrte Estnische Gesellschaft, deren Sitzungsberichte traditionell als „Sb. Dorpat“ abgekürzt werden; obsolet ist die Behandlung des orthodoxen Bistums Dorpat, deren Verfasser den instruktiven Aufsatz N. Angermanns (1966) nicht kennt, usw. Insgesamt handelt es aber um eine beachtenswerte Leistung, die von den Forschern der russischen und baltischen Geschichte des 16. Jhs. bestimmt aktiv benutzt werden wird. A. Selart

Mit dem im Allgemeinen gelungenen Nachschlagewerk *Groß-Novgorod. Geschichte und Kultur im 9.–17. Jahrhundert* (Velikij Novgorod. Istorija i kul'tura IX-XVII vekov, otv. red. Valentin Lavrent' evič Janin, St.-Petersburg 2009, Nestor-Istorija, 552 S., Abb.) ist eine Publikation zustande gekommen, die nicht nur den Stand der Forschung der politischen und Wirtschaftsgeschichte sowie der archäologischen Untersuchungen vermittelt, sondern gleichzeitig in hohem Masse auch kultur- und kunsthistorisch orientiert ist. Die Lexikonartikel sind knapp, aber enthalten das Wesentliche; sie sind mit einer Bibliographie und dem Verfasser-namen versehen. Die umfangreiche Bibliographie der zitierten Literatur ist nicht auf russische Veröffentlichungen begrenzt, sondern enthält außerdem eine kleine Auswahl von Büchern und Aufsätzen in den westeuropäischen Sprachen. Beachtens- und begrüßenswert sind auch die zahlreichen Informationen über die Erforscher der Novgoroder Vergangenheit. So werden z. B. von Anna Leonidovna Choroškevič die Verdienste von Leopold Karl Goetz und Paul Johansen gewürdigt. Dem Letzteren ist jedoch eine falsche Illustration beigefügt: Wegen eines Fehlers des Layouts steht hier das Porträt des schwedischen Historikers Harald Hjärne, dessen Name im Lexikon übrigens aus dem Russischen unrichtig als „Jerne“ rücktransliteriert worden ist. Die Artikel zur Geschichte der hansisch-russischen Beziehungen hat Elena Aleksandrovna Rybina verfasst (Hansekontor, 132f.; Gotenhof, 142; Lübecker Hof, 279f.; Der Handel Novgorods im 10.–15. Jh., 456f.), zur Geschichte der auswärtigen Beziehungen Novgorods im 16.–17. Jh. der Novgoroder Lokalhistoriker Gennadij Michajlovič Kovalenko (Der Handel Novgorods im 16.–17. Jh., 457f.). A. Selart

Die Archäologieprofessorin der Moskauer Universität Elena Aleksandrovna Rybina veröffentlichte den Abriss *Novgorod und die Hanse* (Novgorod i Ganza, Moskau 2009, Rukopisnye pamjatniki Drevnej Rusi, 320 S., 57 Abb., dt. Zusammenfassung). Im Grunde handelt es sich um eine gekürzte und nicht nur an Akademiker, sondern auch an das breitere Publikum gerichtete Fassung einer früheren Monographie von R.: *Der Handel des mittelalterlichen Novgorod* (vgl. HGBll. 120, 2002, 372). Zusätzlich findet der Leser hier einen Abschnitt über die Beziehungen Novgorods zur Hanse und Lübeck unter der Moskauer Herrschaft im 16.–17. Jh. Neu ist auch das letzte Kapitel, das aus der Feder von Ekaterina Skvajrs [Catherine Squires] stammt und ihre Untersuchungen der sprachhistorischen Aspekte der hansisch-russischen Geschichte zusammenfasst. A. Selart

Catherine Squires, *Die Hanse in Novgorod: Sprachkontakte des Mittelniederdeutschen mit dem Russischen mit einer Vergleichstudie über die Hanse in England* (Niederdeutsche Studien 53, Köln 2009, 278 S., 10 Abb.). Die Studie der



Moskauer Sprachwissenschaftlerin S. zu Sprachkontakten des Mittelniederdeutschen mit dem Russischen sowie im englischen Sprachraum mutet auf den ersten Blick wie einer der nicht so seltenen Vergleiche an, welcher eine Handvoll Spezialisten interessiert, der aber für die Breite der Forschung kaum von Relevanz zu sein scheint. Doch dieser erste, oberflächliche Eindruck ist schlichtweg falsch. Der Vf.in gelingt eine methodisch anregende, schlüssige Arbeit, deren nun geschlossen auf Deutsch vorliegende Ergebnisse – soviel darf vorweggenommen werden – für die Geschichtsschreibung über die frühe hansische Zeit bis ins späte 13. Jh. das Rüstzeug bilden, um bestimmte Kontroversen bezüglich der russisch-hansischen Kontakte abschließend beurteilen zu können. Dabei kann sie u. a. auf Bestände russischer Archive zurückgreifen, die erst in jüngster Zeit der Forschung wieder zugänglich wurden. Im ersten Hauptteil der Arbeit startet S. ihre Analyse, indem sie nach einem kurzen Aufriss der Ziele der Arbeit die soziolinguistischen Rahmenbedingungen des Sprachkontaktes der Hansen im russischen Sprachraum darstellt. Diese Ausführungen sind naturgemäß selektiv, aber zutreffend und für das Vorhaben absolut hinreichend. Besondere Aufmerksamkeit widmet Vf.in dabei Dolmetschern und Übersetzern im russisch-hansischen Dialog, ein Aspekt, der aufgrund seiner Wichtigkeit sowohl aus formalen wie inhaltlichen Gründen nicht in einer in diesem Abschnitt singulären, dritten Gliederungsebene hätte versteckt werden sollen. Bereits in diesem ersten Abschnitt der Arbeit löst S. ein zentrales Problem des russisch-hansischen Kontaktes: Ihr gelingt auf der Grundlage inhaltlicher und formaler Analyse der Handschriftenüberlieferung der Nachweis, dass die deutschsprachigen Schriftstücke im russisch-hansischen Kontakt zwischen 1269 (dem Jahr, aus dem das erste niederdeutsche Schriftstück aus Novgorod überliefert ist) und der Mitte des 15. Jhs. ausnahmslos von der hansischen Seite und somit muttersprachlichen Verfassern erstellt wurden. Dies ist von immenser Wichtigkeit, da das niederdeutsche Schriftgut der russisch-hansischen Beziehungen innerhalb der gesamten mittelniederdeutschen Überlieferung nicht nur einige der ältesten Stücke überhaupt enthält (die Jaroslav-Urkunde von 1269 steht etwa in der chronologischen Liste bekannter niederdeutscher Originalurkunden von Norbert Nagel bereits an 4. Stelle), sondern auch besonders umfänglich ist und die Stücke nun als „authentische deutsche Texte“ (50) eingeschätzt und ausgewertet werden können. Diesen oft vernachlässigten sprachwissenschaftlichen Schatz „ausländischer“ Texte gewinnbringend zu nutzen, ist eines der vorrangigen Ziele der Vf.in. Als nächstes stellt S. kurz und auf den Punkt gebracht ihr Modell des russisch-hansischen Sprachkontakts vor. Dabei nennt S. drei Formen der Beteiligung des Russischen am Sprachkontakt: 1. als sprachliche Umgebung, 2. als russische Vorlage bei der Übersetzung von Verträgen usw. und 3. als Adressat niederdeutscher Schreiben nach Novgorod mit entsprechend empfängerorientierter Ausdrucksweise. S. schätzt in diesem Zusammenhang das Niederdeutsche als besonders kontakt- und innovationsfreudige Sprache ein. Außerdem regt sie den Gedanken an, die in einer bilingualen Situation (Niederdeutsch und Latein) lebenden Hansen hätten durch den Kontakt mit den ebenfalls bilingualen Russen den Anstoß zur Hinwendung zur Volkssprache im Urkundenwesen erhalten. Danach stellt Vf.in ausführlich und exakt gegliedert das Quellenkorpus und Aufgaben und Methoden der Untersuchung vor, bevor sie in zwei umfänglichen Kapiteln konkrete russische Formeln in niederdeutschen Schriftstücken (wie die Kreuzküssungsformel und Bitt- und Einleitungsformeln) sowie die Interferenz in der Urkundensprache beleuchtet. Von besonderem Interesse sind dabei die – hier nicht im Einzelnen aufzuzeigenden –

Modifizierungen des hansischen Brief- und Urkundenformulars einerseits und der Wandel (Flexion, Substantivierung usw.) der adaptierten Begriffe andererseits, die auf einen vitalen Umgang mit den Neuerungen schließen lassen. Auf der Grundlage der hier geschaffenen Ergebnisse gelingt es S. im ersten ihrer sehr ausführlichen vier Anhänge gesichert darzulegen, dass es sich bei der erhaltenen niederdeutschen Fassung der berühmten Jaroslav-Urkunde von 1269 nicht um einen Entwurf, sondern um eine getreue Abschrift der Übersetzung eines gültigen Vertrages handelt. Hierfür sprechen neben inhaltlichen Aspekten die beiden sehr aufwendig gestalteten Ausführungen der Niederschrift. Dass die Sicherungsformel am Ende des Schriftstücks fehlt, erklärt S. mit der Tatsache, dass die Urkunde das erste Stück eines russisch-niederdeutschen Sprachkontaktes darstellt und sich hier noch eine gewisse „Unreife der kanzleisprachlichen Tradition im Ausland“ niederschlägt (203). Die Überlegungen zum russisch-hansischen Sprachkontakt werden von der Vf.in durch Überlegungen zum niederdeutschen Sprachkontakt in England in Form einer Vergleichsstudie ergänzt. Hier gilt es zu berücksichtigen, dass der Sprachkontakt nicht bi-, sondern multilingual war. Neben dem Niederdeutschen treten von beiden Seiten Latein, Altfranzösisch und Mittelenglisch als genutzte Sprachen auf. Dieser Vergleich ist interessant, die daraus gewonnenen Ergebnisse sind m. E. aber noch nicht als so gesichert anzusehen, wie dies für das erste Untersuchungsfeld gilt. Insgesamt ist die Studie von großem wissenschaftlichem Gewinn. Aufgrund gelungener Zusammenfassungen am Ende der einzelnen Teile gelingt es der Autorin ferner, vom konkreten Fallbeispiel gelöst, allgemein gültige Ergebnisse zu formulieren und dem interessierten Leser einen schnellen Zugriff auf die wichtigsten Ergebnisse zu ermöglichen. Dies lässt auch etwas verschmerzen, dass dem insgesamt gut ausgestatteten Buch keine Register beigegeben wurden. R. Zühlke

Der Titel der inhaltsreichen Monographie der Lipezker Historikerin Marina Borisovna Bessudnova, *Die Geschichte von Groß-Novgorod am Ende des 15. – Anfang des 16. Jahrhunderts aufgrund der livländischen Quellen* (Istorija Velikogo Novgoroda konca XV – načala XVI veka po livonskim istočnikam, Velikij Novgorod 2009, Novgorodskij gosudarstvennyj universitet, 244 S.) ist eigentlich irreführend. Das Buch behandelt in erster Linie die russisch- (bzw. novgorodisch-) livländischen und russisch-hansischen Beziehungen im Zeitraum etwa von 1478 bis 1503 und schöpft dabei nicht nur aus der livländischen, sondern auch aus der hansischen Überlieferung. Nach dem allgemeinen Überblick über die Geschichte der Beziehungen Novgorods mit den westlichen Partnern und Livland im Mittelalter betont Vf.in, dass die livländischen und hansischen Quellen zum Thema einen umfangreichen Komplex darstellen, der systematisch und als ganzer zu erforschen ist, während die frühere russische bzw. sowjetische Historiographie diese Materialien nur auszugs- und wahlweise verwendet hat. – Die hansisch-russische „starina“ („upt olde“) funktionierte nach der Unterwerfung Novgorods durch den Großfürsten Ivan III. von Moskau 1471/1478 nicht mehr, weil sie auf dem grundsätzlichen Prinzip der Gleichberechtigung der beteiligten Seiten und der öffentlichen Entscheidungen beruht hatte. Diese Praxis sei mit den Grundsätzen der gottgegebenen Macht des Moskauer Herrschers unvereinbar gewesen, die die bedingungslose Priorität des Willens des Großfürsten voraussetzte. Also habe Ivan die Novgoroder „starina“ bewusst außer Kraft gesetzt, damit die neue Machtkonstellation sichtbar werde. Zusätzlich vernichteten die Deportationen der gesamten Novgoroder Elite das soziale Milieu der früheren hansisch-russischen Verhältnisse.

In den hansisch- bzw. livländisch-russischen Beziehungen haben sich gleichzeitig die diplomatischen Kontakte zwischen Ivan III. und dem Kaiser widergespiegelt, worin B. auch den Grund der Schließung des hansischen Kontors zu Novgorod 1494 sieht (s. HGBll. 127, 2009, 69–99). Die Hinrichtungen der russischen Kaufleute in Reval seien für den Großfürsten nur ein Vorwand gewesen, und die entsprechende These in den russischen Chroniken sei erst später gebildet worden: „Nicht die merkantilen Kalkulationen des Großfürsten, sondern seine politischen Ambitionen bestimmten das Schicksal des Hansekontors in Groß-Novgorod“ (93). Unterschiede des kulturellen Hintergrundes und Rechtsverständnisses erschwerten die Verhandlungen über die Freilassung der gefangenen Hansen erheblich. Hinsichtlich der Eskalation der Spannung an der Ostgrenze Livlands in den 1490er Jahren, die kausal zum russisch-livländischen Krieg von 1501–1503 führte, betont Vf. in einerseits, dass der Großfürst keine Absicht hatte, Livland zu unterwerfen. Die livländische Angst vor der „russischen Gefahr“, die sich in dieser Zeit verbreitete, sei jedoch aufrichtig gewesen, und die sporadischen kleineren Überfälle des russischen Militärs nach 1498 hätten kaum ohne Billigung Ivans stattgefunden; der Moskauer Herrscher wollte damit wohl die livländischen Landesherren vor einer politischen Verbindung mit Dänemark oder Litauen warnen. Ein ganzes Kapitel ist dem hansisch-russischen Handel in den 1490er Jahren gewidmet, der ungeachtet der Komplikationen nicht abbrach, sondern trotz der Handelssperren immer Umwege gefunden hat. Im Kontext der entsprechenden Historiographie ist die Monographie von B. wichtig, weil die russische Geschichtsschreibung hier vorbehaltlos mit der aktuellen internationalen Forschung verknüpft wird. Vf. hebt hervor, dass es weder eine gezielt antirussische hansische bzw. livländische Handelspolitik gab, noch der Ordensmeister Plettenberg das Ziel gehabt habe, die Zentralisation des Moskauer Staates zu verhindern, wie die ältere Forschung in Russland stets betonte. Die politischen Entscheidungen waren pragmatisch; Plettenberg agierte auch während des Krieges immer vorsichtig und erkannte vorzüglich den Unterschied des Machtpotentials der Länder. Als Kritikpunkt sei hier bemerkt, dass eine strengere, Wiederholungen vermeidende Komposition des faktenreichen Textes notwendig gewesen wäre, ebenso haben die drucktechnischen Schwierigkeiten eine Menge von Fehlern in den nichtrussischen bibliographischen Angaben verursacht.

A. Selart

Während die Monographie von Bessudnova in der Provinz erschien und durch den Buchhandel kaum zu beziehen ist, wurde das Buch des prominenten St. Petersburger Historikers Jurij Georgievič Alekseev *Die Kriegszüge der russischen Truppen unter Ivan III.* (Pochody russkich vojsk pri Ivane III., Sankt-Petersburg 2007, Izdatel'stvo S.-Peterburgskogo universiteta, 464 S., 3 lose Karten, zweite Auflage 2009) von einem Großverlag veröffentlicht. Vf., der in den 1940er und 1950er Jahren selbst Marineoffizier war, behandelt hier explizit nur die militärischen Kampagnen und verwendet dabei bewusst die moderne Militärterminologie (Mobilisation, Hauptquartier, Oberkommando, Ostfront usw.). Der schwedisch-russische Krieg von 1495–1497 wird als „faktischer Beginn des Kampfes um Seefahrt auf der Ostsee“ (363) bewertet. Den alleinigen Grund der livländisch-russischen Auseinandersetzungen sieht Vf. in der „Aggression des [livländischen, A. S.] Ordens“. Die einzige nichtrussische Forschungsarbeit, die in den Anmerkungen erwähnt wird, ist ein Aufsatz Carl von Sterns aus dem Jahre 1940. A. Selart

Günter Baranowski, *Die Gerichtsurkunde von Pskov* (Rechtshistorische Reihe 364, Frankfurt/M. 2008, Peter Lang, 440 S.). Während in der Epoche des Kiever Reichs die „Russkaja Pravda“ als großes Rechtsdenkmal entstanden war und später der Moskauer Einheitsstaat mit dem Gerichtsbuch (Sudebnik) von 1497 eine neue Grundlage des Rechtslebens erhielt, ragen aus der dazwischen liegenden Zeit der „Feudalen Zersplitterung“ Russlands die Novgoroder und vor allem die Pleskauer Gerichtsurkunde (Pskovskaja Sudnaja gramota) hervor. Letztere entstand zwischen 1397 und 1471 aus gewohnheitsrechtlichen, fürstlichen und gerichtlichen Setzungen und repräsentiert gegenüber der Russkaja Pravda eine entwickeltere Stufe des Rechts. Die Forschung hat den im Original fortlaufenden Text in 120 Artikel aufgeteilt, die B. hier auf Russisch und in deutscher Übersetzung präsentiert, wobei zu jedem Artikel ein Kommentar geboten wird, in dem auch die Deutungen der bisherigen Forschung referiert werden. Das Ganze hat B. instruktiv eingeleitet und mit Übersetzungen verwandter russischer Rechtstexte, einem Glossar und einem Literaturverzeichnis ergänzt. Damit wird uns eine Quelle erschlossen, die für die Kenntnis der Verhältnisse in Pleskau sehr aufschlussreich ist. In das Blickfeld geraten hier u. a. Zins- und Schuldverhältnisse, Kauf und Verkauf sowie allgemein das Geschehen auf dem Pleskauer Markt. Von deutscher Seite wurde diese Quelle wenig beachtet; aus neuerer Zeit ist nur die große Monographie über das alte Pleskau von G. Pickhan zu nennen (vgl. HGBl. 112, 1994, 406–409), in der auch einzelne Artikel der Gerichtsurkunde übersetzt sind. Umso größer ist das Verdienst von B., der in der ehemaligen DDR Professor für Rechtsgeschichte an der Universität Leipzig gewesen war. In einer Zeit, in der die mittelalterliche Ruß von deutschen Historikern nur wenig beachtet wird, hat er den Fundus deutscher Übersetzungen altrussischer Quellen und ihrer Bearbeitungen mit dieser Publikation erneut in willkommener Weise bereichert (vgl. bereits HGBl. 126, 2008, 346).

N. A.

*Roman Vilimovič zu Gast bei Petr Ignat'evič. Das Pleskauer Archiv eines englischen Kaufmanns aus den 1680er Jahren*, hg. von P. S. Stefanovič und B. N. Morozov (Roman Vilimovič v gostjach u Petra Ignat'eviča: Pskovskij archiv anglijskogo kupca 1680-ih godov, Moskau 2009, Indrik, 176 S., Abb.). In der Londoner British Library wird ein Handschriften-Konvolut aufbewahrt, zu dem Hefte mit russischsprachigen Texten gehören. Dabei handelt es sich um den 1686–1687 in Pleskau geführten Briefwechsel zwischen dem ausländischen Kaufmann „Roman Vilimovič“ und seinem russischen Sprachlehrer Petr Ignat'evič, um weitere Übungs- und Informationstexte aus der kaufmännischen Welt, darunter das russische Neue Handelsstatut von 1667, sowie um literarisches und kirchliches Schrifttum. Mit Ausnahme des schon öfters publizierten Handelsstatuts sind diese Texte hier abgedruckt und in vielen Fällen kommentiert. Am interessantesten ist der Übungszwecken dienende und zugleich persönlich gehaltene, ja freundschaftliche Briefwechsel zwischen dem ausländischen Kaufmann und seinem Pleskauer Lehrer, der zu Vergleichen mit der Situation der hansischen Sprachschüler auffordert, wie wir sie aufgrund der älteren hansischen Lehrbücher des Russischen rekonstruieren können. In den Texten wird oft auf den Handel von Engländern aus Narva mit Pleskau Bezug genommen. Dies stützt die Annahme der Hgg., dass der Kaufmann und fortgeschrittene Sprachschüler Roman Vilimovič, dessen Nationalität im Briefwechsel nicht angegeben ist, ein Engländer war und der Londoner Textbestand sein „Archiv“ darstellt. Indessen wird in einer hier gedruckten Verein-

barung über den Transport von Flachs aus Pleskau nach Riga von 1686 als Expedient ein Kaufmann Roman genannt, der als „Schwede“ bezeichnet wird, also am ehesten ein livländischer Untertan der Krone Schweden war. Er könnte der Korrespondent gewesen sein, und bei einem hier schon 1682 genannten „schwedischen“ Kaufmann Vilim könnte es sich um seinen Vater gehandelt haben, daher der Name Roman Vilimovič. Einige Erwägungen von St. weisen bereits in diese Richtung. Herkunftsmäßig gehörte diese rekonstruierte Familie offenbar nach Dorpat, beide Genannten unterhielten auch Beziehungen zu Petschur, der Handelsstation zwischen Dorpat und Pleskau. Nach London könnten die Texte Romans durch einen am Russischen interessierten Engländer gelangt sein, der die Schriftstücke in Narva hatte kopieren lassen – die in London erhaltenen Texte sind Kopien eines russischen Schreibers jener Zeit! Die Frage der Identität von Roman Vilimovič wird die Forschung sicher noch weiter beschäftigen. Hier sei zunächst festgehalten, dass mit dem vorliegenden Band kultur- und handelsgeschichtlich sehr interessantes Quellenmaterial vorliegt. Die ausführliche Einleitung bietet dazu bereits kluge Interpretationen.

N. A.

Den hamburgisch-russischen Verbindungen vom Mittelalter bis heute, insbesondere den sich in Hamburg aufhaltenden und den Charakter der Stadt mitgestaltenden Russen, ist die Publikation von Olaf Irlenkäufer, *Russland in Hamburg* (Hamburg 2007, Ellert & Richter, 216 S., zahlreiche Abb.) gewidmet. Interessant für den Bereich der HU wäre zunächst das Kapitel „Pelze aus Novgorod – Hamburgs Reichtum kommt aus Russland“, worin Hamburgs Teilnahme am hansischen Russlandhandel im Mittelalter thematisiert wird, als die Stadt über Lübeck aus Novgorod importierte russische Pelzwaren in den Westen vertrieb. Zu Recht wird festgestellt, dass sich der Handel gewissermaßen als roter Faden durch die hamburgisch-russischen Beziehungen zog und ein erheblicher Teil des Reichtums der Stadt aus dem hieraus gezogenen Gewinn stammte. Im Weiteren geht Vf. auf die im 16. Jh. aufgenommenen Handelsbeziehungen der Hamburger nach Russland über Narva und in der Folge über Archangel'sk ein, charakterisiert diese jedoch unzutreffenderweise als Fortsetzung des mittelalterlichen Hansehandels. Das folgende Kapitel „Der Zar hat sein Wort dafür gegeben – Peter der Große in Hamburg“ beschäftigt sich mit den Kontakten zu Beginn des 18. Jhs., insbesondere dem in Norddeutschland persönlich anwesenden Zaren und dessen dreimaligem Besuch in der Hansestadt. Für das 19. und 20. Jh. gelangt eine Fülle interessanter Beziehungskomplexe in das Blickfeld. Leider erfährt dieses Kaleidoskop in der vorliegenden Veröffentlichung trotz aufwendiger Edition mit vielen farbigen Abbildungen keine fundierte Behandlung, sondern es handelt sich um eine auf einer begrenzten Literaturliste beruhende oberflächliche Darstellung mit Fehlern und Ungenauigkeiten. Angesichts der bislang weitgehend unbekannt gebliebenen Relevanz der Bedeutung Russlands für Hamburg hätte man sich eine gründlichere Bearbeitung gewünscht.

A. Martens

Der informationsreiche Beitrag *Die Portagen am Nordpolarmeer – ein alter Weg des Handels, der Gewerbe und ethnischen Kontakte* von Oleg Vladimirovič Ovsjannikov und Marek Éduard [Edward] Jasinski (Voloki vdol' Ledovitogo okeana – drevnjaja doroga torgovli, promyslov, étničeskich kontaktov, in: Mezen' i Mezenskij kraj v istorii Otečestva i Barenceva regiona, Bd. 2, hg. von Ljudmila Dmitrievna Popova u. a., Archangel'sk 2006, Pravda Severa, 21–

117, engl. Zusammenfassung) behandelt nicht nur den Warentransport zu Schiff im Raum von der Bottenwiek bis zur Jamal-Halbinsel, sondern es wird hier auf einer breiten Basis schriftlicher und archäologischer Quellen der Handel und die Schifffahrt am Weißen Meer thematisiert. Während die Quellen aus dem 12.–13. Jh. (wie Depotfunde) nur knappe Auskünfte liefern können, sind die schriftlichen Quellen zu dem Schiffbau und der Küstenschifffahrt des 17.–18. Jhs. ausführlich bewertet und in Auszügen publiziert. A. Selart

*Bestands- und Bevölkerungszählbücher Vologdas aus dem 17. und frühen 18. Jahrhundert in zwei Bänden, Bd. 1: Bestands- und Bevölkerungszählbücher Vologdas aus dem 17. Jahrhundert*, hg. von I. V. Pugač und M. S. Čerkasova (Piscovye i perepisnye knigi Vologdy XVII – načala XVIII veka. V 2-ch tomach. T. 1: Piscovye i perepisnye knigi Vologdy XVII veka, Moskau 2008, XIV, 394 S.). Die hier veröffentlichten Verzeichnisse von Grundstücken und ihrer Besitzer bieten auch Material für die Kenntnis von Vologda als Handelszentrum am Weg zwischen Moskau und Archangel'sk. Die Besitzer der Höfe sind allerdings auch im Falle der nicht wenigen Ausländer in russischer Namensform aufgeführt, was ihre Identifizierung weitestgehend unmöglich macht. Einige werden aber ausdrücklich als englische oder holländische Kaufleute oder auch als „Moskauer handeltreibende Ausländer“ bezeichnet, d. h. als Angehörige einer Gruppe, die im Wesentlichen aus verschleppten Livländern und deren Nachkommen bestand. Bereits 1646 findet man einen Gäste- und Handelshof (Gostinnyj dvor) erwähnt, für den 1685/86 eine genaue Beschreibung geboten wird. N. A.

Hingewiesen sei auf zwei Beiträge zum Außenhandel über Archangel'sk im 18. Jh., die auch die davorliegende Epoche beleuchten. T. S. Minaeva legt einen Aufsatz zum Thema *Weißmeeraußenhandel und die Zollpolitik Russlands im 18. Jahrhundert* vor, der sich mit dem Einfluss der Zollpolitik auf die Entwicklung des dortigen Außenhandels und die wirtschaftliche Entwicklung der nordrussischen Region beschäftigt (Belomorskaja vnešnjaja torgovlja i tamožennaja politika Rossii v XVIII veke, in: RossIst. 2009, 3, 52–57). Nachdem der Außenhandel über Archangel'sk in der ersten Hälfte des Jahrhunderts durch die staatliche Handels- und Zollpolitik künstlich begrenzt worden war, wurden hier der Außenhandel und die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere die Entwicklung von Exportindustrien, ab den 1760er Jahren durch die staatliche Zollpolitik stimuliert, was jedoch nur von Erfolg gekrönt war, wenn Maßnahmen der Handels- und Industriepolitik flankierend hinzutraten. – P. V. Lizunov legt einen anregenden Beitrag über die *Archangel'sker Kaufmannsbörse im 18. und 19. Jahrhundert* vor (Archangel'skaja kupečeskaja birža v XVIII–XIX vekach, in: RossIst. 2009, 3, 57–65). Vf. weist anhand von ihm ausgewerteter Quellen darauf hin, dass es in Archangel'sk bereits im 18. Jh. eine bislang in der Forschung unbeachtet gebliebene Börse, mit Vorformen möglicherweise bereits im 17. Jh., gab, als sich während der dortigen Messe regelmäßig russische und westliche Kaufleute zum Handel trafen. Im Weiteren zeichnet Vf. die Geschichte der Börse bis 1914 nach. A. Martens

## AUTORENVERZEICHNIS für die Umschau

Achilles 282, Adomavicius 269, Albrecht 282, Alekseev 337, Althoa 320, Amorim 270, Andersen 256, Asche 324, Aschoff 277, Bannicke 264, Baranowski 338, Barnes 274, Bartels 264, Beltrame 270, Benad-Wagenhoff 264, Benders 235, Berg 316, Berga 241, Bernotas 320, Bertašius 271, Bertelsen 274, Bessudnova 311, 336, Biermann 239, 271, Bischof 241, Bisgaard 262, 263, Blomkvist 302, Blume 283, de Boer 234, Bogucka 326, Bolton 271, Braid 263, Brand 234, Brophy 275, Bruns 288, Buchholz 324, Bues 296, 313, Büttner 240, Bulyčev 333, Busch 241, Callmer 271, Carmona 270, Choroškevič 332, 333, 334, Christensen 262, Caune 240, 321, 331, Cordes 290, Cui 264, Cunz 264, Czaja 258, 261, 321, Čerkasova 340, Davis 258, Denzel 252, 283, Diederich 275, Distler 244, Donecker 316, Donnert 330, Dormeier 236, 263, 289, Dräger 264, Duczko 271, Dübeck 256, Düwel 273, Duk 327, Dybdahl 304, Ebel 244, Edvinsson 309, Ehbrecht 246, 248, Ehlers 281, Ehrich 257, Elthammer 308, Emmerig 264, Engel 285, Englert 267, 270, Eniosova 332, Ernst 275, Escher-Apsner 259, Fellows-Jensen 272, Ferdinand 333, Fitzel 264, 265, Flowers 273, Förster 266, Freitag 245, 246, Frerichs 277, Freytag 236, Frötschner 333, Gagua 294, Gechter 276, Gerasimova 319, Gerhard 252, 282, Giese, M. 284, Giese, S. 308, Gläser 239, 240, Glauert 300, Gliemann 290, Gönczi 257, Gommers 300, Grabowski 290, Gräslund 274, Graf 281, Graßmann 236, 237, 265, Griffiths 274, Großvöllmer 278, Groth 297, Günther 255, Gullbekk 303, Gustafsson 305, Haas 267, 268, Häfele 248, Hagland 273, Hamann-Bock 256, Hammel-Kiesow 233, 235, 250, Hammer 264, Hansen 256, Hansson 310, von Heberstein 332, Heckmann, D. 251, Heckmann, M.-L. 249, Heidbrink 270, Heine 273, Heinig 300, Henn 234, 244, 248, 249, Hermanson 301, Herold 293, Hilberg 271, Hillebrand 299, Hinrichs 251, Hirschmann 253, Hösch 330, Hoffmann, C. 293, Hoffmann, G. 266, Hoffmann, P. 266, Höller 279, Holbach 238, van Holk 235, Holmberg 272, Hufthammer 305, Hunecke 288, Igel 239, 257, Ilisch 280, Irlenkäuser 339, Irsigler, F. 248, Irsigler, H. 248, Ivanov 315, Jagodziński 271, Jahn 264, Jahnke 234, Janicka 244, Janin 240, 334, Janson 302, Jansons 242, Jarck 282, Jaritz 317, Jasinski 339, Jenks 234, Jensen 273, Jesch 270, Jöns 271, Jørgensen, A. N. 271, Jørgensen, T. 318, Johaneč 245, Jonajtis 311, Jongen 300, Jurasov 331, Kaljundi 316, Kallis 320, Kapral' 327, Karpavičienė 245, 313, Karwaski 256, Kattinger 301, Kaufhold 252, 281, 282, Keene 321, Kersken 240, Keweloh 269, Kiel 294, Kirptschnikow 256, Kiudsoo 319, 320, Klein 282, Klejn 327, Klössel-Luckhardt 281, Klüssendorf 264, Knol 234, Knudsen 263, König 239, Koke 298, Koller 300, Konovalov 331, Konow 292, Konsa 320, Koppe, G. 289, Koppe, W. 289, Korpela 329, Kovalenko 334, Kowalski 240, Kraikovski 270, Krantz-Domasłowska 299, Kraschewski 282, Kreem 317, 321, Kriiska 320, Kümper 297, Küng 318, Kuhr 256, Kulesa 293, Kunkel 239, Kuper 281, Kušniarevič 312, Kuznecovs 312, Labouvie 245, Labutina 311, Lätzel 287, Lafrenz 247, Lajus 270, Landau 245, van Lengen 247, 251, Leupold 275, Leuschner 281, Lind 302, Lindberg 309, Lindroos 310, Link 250, Liß-Walther 287, Lissok 240, 294, Lizunov 340, Löffler 240, Loits 324, Looper 235, Loose 265, López Losa 270, Luckhardt 283, Lübke 271, 302, Lück 243, 244, Lücke, D. 264, Lücke, K. 264, Lücke, M. 264, Lukin 311, MacLeod 274, Madsen 256, Mäll 320, Mänd 323, Märtil 281, Magin 240, 293, Maiste 320, Malein 333, Malve 320, Markfort 240, Marold 273, Maué 264, Mecking 264, Meding 264, Mees 272, Meibeyer 282, Mel'nikova 311, 330,

332, Mende 282, 283, Meyer 268, Militzer 259, 275, 276, Minaeva 340, Misāns 238, Mitojan 332, Möller, F. 276, Möller, G. 293, Molčanov 312, Morozov 338, Moseng 262, Mührenberg 241, Müller 239, Müller-Wille 331, Münch 290, Murgurēvičs 241, Mundal 318, Munro 250, Murray 323, Myrdal 263, Nagy 321, Nawrolska 241, Nazarenko 333, Nazarova 315, Neitzel 293, Neuner 274, Niebaum 235, Niederstätter 300, Nielsen, H. F. 274, Nielsen, M. L. 272, Nielsens 270, Niemeyer 239, Nilsson 302, North 265, van Nostrum 300, Nyborg 256, 263, Oberste 257, Oestmann 245, Oldenhage 289, Oras 319, Ose 240, 242, Ossowski 269, Ovčinnikova 330, Ovsjannikov 339, Pärn 302, Pätzold 278, Page 274, Palmer 266, Pedersen 274, Pelc 239, Pellinen 323, Perrie 316, Perrin 245, Pettitt 318, Pischke 281, Plochov 328, Pluns 292, Pluskowski 318, Podaljak 235, 238, Poeck 236, Polechov 313, Polosin 333, Popova 339, Postel 237, Pöltsam-Jürjo 322, Pugač 340, Puhle 233, 243, 250, 281, Quentmeier 281, 282, Raag 324, Radtke 302, Rahn 260, Ranft 243, Ranta 310, Rauch 282, Real 239, Rebkowski 241, Reichert 280, Reininghaus 279, Reisnert 242, Reitemeier 237, Reitmaier 269, Riemer 265, Riis 256, 286, Rimpel 239, Ring 239, 242, Robinson 270, Röhn 290, Röhrkasten 249, Roelen 276, 277, Rogatschewski 245, Ros 306, Rose 267, Rotthoff-Kraus 300, Ruchhöft 239, 292, Rümelin 285, Russow 319, Rutz 275, Rybina 241, 331, 334, Ryčalovskij 333, Ryndina 331, Saharov 256, Saksa 241, Salminen 318, Salomon 286, Saračeva 332, Sarnowsky 295, 321, Schäfer 260, Schalies 288, Schildt 283, Schilling 247, Schilp 246, 278, Schindling 324, Schlapke 264, Schlotheuber 281, Schmidt, B. 277, Schmidt, H. 247, 251, 286, Schmidt, R. 251, Schmidt-Händel 251, Schmieder 317, Schmitz-Esser 264, 265, Schneider, K. 264, Schneider, M. 239, Schnurr 276, Schön, G. 264, Schön, M. D. 273, Schoppmeyer 278, Schreier 269, Schuchard 237, Schütte 247, Schulz 246, Schumann 240, Schwarz 281, Sebő 318, Selart 301, 315, 317, 321, Sieblist 264, Sienell 293, Siltberg 302, Simek 270, Sindbæk 271, Skovgaard-Petersen 256, Slater 257, Soėnius 275, Søndergaard 262, 263, Sooman 316, Souhr 296, Spirgis 242, 315, Springer 245, Springmann 268, 269, Spurkland 274, Squires (Skvajrs) 334, Staecker 271, 301, Starkey 270, Stefanovič 338, Stefke 264, Steimer 290, Steinführer 280, Stephan 264, Steuer 271, Stille 274, Stoklund 272, Stramiello 281, Summerson 250, Svanidze 257, Szende 321, Šnė 319, Štaden 333, Taavitsainen 240, Tamm 318, Tarvel 256, Tauber 325, Tebel 316, Temmen 252, Terberger 239, Thór 270, Thümmel 293, Trakadas 267, 270, Trio 260, Tuchtenhagen 314, 325, Tvauri 320, Udaltzova 256, Ullrich 302, Ulriksen 271, Uotila 240, Urbańczyk 270, 271, Valk 311, 320, Vanags 324, Vandrė 293, Vasold 263, Veltmann 237, Veronesi 260, Vésteinsson 310, Vick 239, von Vöhren 294, Vogeler 236, Vozgrin 256, Vunk 320, Walløe 305, Walter 253, Waxenberger 274, van der Wee 250, Weidinger 239, Weitzel 239, Wenghöfer 294, Wernicke 268, Westerdahl 268, Weststrate 235, Wicker 274, Wilk 264, Wilks 240, Winands 239, Wittek 285, Wittenburg 233, Wubs-Mrozewicz 235, 242, Wurthmann 291, Yurchenko 270, Zacharias 299, Zdrenka 240, Ziegauš 264, Zilmer 273, Zunde 242, Zvirgzdiņš 319, Zulkus 271.



## MITARBEITERVERZEICHNIS für die Umschau

Angermann, Prof. Dr. Norbert, Buchholz/Nordheide (240–242, 256f., 312–315, 319, 321, 328, 330–333, 337–340; N. A.); Böcker, PD Dr. Heide Lore, Berlin (255, 260f.); Brüggemann, Prof. Dr. Karsten, Tallinn/Estland (315–317, 321–323; K. B.); Deeters, Dr. Joachim, Köln (236–238); Dumschat, Dr. Sabine, Berlin (330); Fahlbusch, Dr. Friedrich Bernward, Warendorf (233f., 248f., 253–255); Graßmann, Prof. Dr. Antjekathrin, Lübeck (286–288; A. G.); Henn, Dr. Volker, Kordel (238, 242f., 245–248, 252, 257–260, 274–281, 284f.; V. H.); Holbach, Prof. Dr. Rudolf, Oldenburg (239, 251, 280–283, 285f., 290–292; R. H.); Irsigler, Prof. Dr. Franz, Konz (264f.; F. I.); Jahnke, Prof. Dr. Carsten, Kopenhagen/Dänemark (262–264, 270–272, 301f., 304–310; C. J.); Jörn, Dr. Nils, Wismar (243–245, 249–251, 253, 293f.); Keweloh, Hans-Walter, Bremerhaven (266–270); Krey, Dipl.-Jur. Alexander, Frankfurt/M. (302f.); Lipša, Dr. Ineta, Riga/Lettland (238, 321); Mäkeler, Dr. Hendrik, Uppsala/Schweden (303f.); Martens, Anke, M.A., Hamburg (339f.); Meyer, StD Günter, Malente (288–290; G. M.); Neumann, Dr. Sarah, Oldenburg (283f.); Pelc, Dr. Ortwin, Hamburg (239f., 251f., 292–294; O. P.); Podaljak, Prof. Dr. Natalija, Kiew/Ukraine (235f., 238, 327); Pöltsam-Jürjo, Dr. Inna, Tallinn/Estland (317f., 321–325); Postel, Prof. Dr. Rainer, Hamburg (265); Sahanovič, Dr. hab. Henadz, Minsk/Weißrussland (295, 312f., 325–327); Selart, Dr. Anti, Tallinn/Estland (311f., 316–321, 327–329, 332–334, 336f., 339f.); Sicking, Ass. Prof. Dr. Louis, Leiden/Niederlande (234f., 300f.; L. S.); Weczerka, Dr. Hugo, Marburg/L. (258f., 261f., 294–300, 326f.; H. W.); Zimmermann, Dr. Christiane, Kiel (272–274); Zühlke, Dr. Raoul, Münster (234–236).

NACHTRAG ZUM REGISTER FÜR DIE JAHRGÄNGE 101 (1983)  
BIS 125 (2007) DER HANSISCHEN GESCHICHTSBLÄTTER

Bedauerlicherweise ist in dem im letzten Band der Hansischen Geschichtsblätter (127, 2009, S. 131–150) veröffentlichten Register für die genannten Jahrgänge der Vereinszeitschrift durch ein Versehen des Bearbeiters der Beitrag von

MÜLLER-MERTENS, Eckhard, Eröffnungsrede und Schlußwort zur letzten Tagung der Hansischen Arbeitsgemeinschaft in der DDR, in: HGbl. 110, 1992, S. V-IX,

unberücksichtigt geblieben. Er wird deshalb an dieser Stelle nachgetragen. In die Sachlich-topographische Gliederung ist er unter Punkt 3.1. (Vereinsangelegenheiten) aufzunehmen.

Volker Henn

# HANSISCHER GESCHICHTSVEREIN

## Jahresbericht 2009

### A. Geschäftsbericht 2009

Die diesjährige 125. Jahrestagung des Hansischen Geschichtsvereins stand unter dem Thema „Hanse und Reich“. Sie fand vom 1.–4. Juni dieses Jahres in Dortmund statt und lockte etwa 60 Teilnehmer und Teilnehmerinnen an.

Der Ablauf der Tagung entwickelte sich in den traditionellen Bahnen. Nach der Begrüßung durch den Kulturdezernenten Herrn Miksch fanden die Vorträge statt: Carsten Jahnke, Kopenhagen: „Homines imperii“ und „osterlinge“. Selbst- und Fremdbezeichnungen hansischer Kaufleute im Ausland, – Klaus Krüger, Halle: Zur Symbolik des Reichs in Hansestädten und hansischen Niederlassungen, – Heideloire Böcker, Berlin: Reichs- und Landesstädte in ihrem Verhältnis zur Hanse, – Peter Oestmann, Münster: Prozesse aus Hansestädten vor dem mittelalterlichen Königs- und Hofgericht, – Nils Jörn, Wismar: Die Hanse – letzte Hoffnung des Alten Reiches im Kampf gegen die Türken?, – Joachim Deeters, Köln: Reichstag und Hansetag. Eine vergleichende Betrachtung, – Rainer Postel, Hamburg: Hanse und Reich von der Reformation bis zum Ende der Hanse, – Matthias Puhle, Magdeburg: Hanse und Reich. Rezeptionsgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert.

Im Rahmen des Tagungsprogramms stellten junge Historiker ihre Arbeiten vor, nämlich; Anna Orłowska Kiel/Warschau: Handlungsbuch Johan Pire (1427–1454), – Marija Lazar, Hamburg/Lettland: Pleskauer Kanzlei im 16.–17. Jahrhundert. Im Anschluß an die Jahresmitgliederversammlung berichtete Dr. Joachim Deeters authentisch über die Geschehnisse beim Einsturz des Kölner Stadtarchivs Anfang März 2009, die anschließenden Rettungsmaßnahmen und die Aussichten für die künftige wissenschaftliche Arbeit mit Kölner Quellen.

Der Nachmittag des ersten Tagungstages brachte den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Tagung die Hansestadt Dortmund nahe, mit einer eindrucksvollen Führung durch Frau Prof. Dr. Welzel in den Dortmunder Stadtkirchen des Mittelalters. Diese Eindrücke wurden in eindrucksvoller Form abgerundet durch den öffentlichen Vortrag von Thomas Schilp (Der Besuch Kaiser Karls IV. in Dortmund) in der St. Reinoldikirche, wobei die musikalische Umrahmung durch die Schola Gregoriana St. Reinoldi die zahlreiche Zuhörerschaft 600 Jahre zurückversetzte. Anschließend wurde zu einem Empfang durch die Stadt Dortmund in der St. Reinoldikirche geladen.

Die wissenschaftliche Exkursion lockte durch das sehr spannungsreiche Thema, unter dem Titel „Mittelalter und Industrialisierung in einer de-industrialisierten Stadt“ und führte nach Dortmund-Hörde, Dortmund-Syburg und Dortmund-Huckarde.

Im Berichtszeitraum fanden Vorstandssitzungen am 1. Juni und 6. November 2009 statt. Die Jahresmitgliederversammlung am 3. Juni wählte die Herren Cordes und Sarnowsky wieder in den Vorstand, nachdem ihre Amtszeit abgelaufen war.

An Veröffentlichungen erschienen: Mike Burkhardt, Der hansische Bergenhandel im Spätmittelalter. Handel – Kaufleute – Netzwerke (als Band 60 Neue Folge der Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte). Rolf Hammel-Kiesow / Rudolf Holbach (Hgg); Geschichtsbewußtsein in der Gesellschaft. Konstrukte der

Hanse in den Medien und in der Öffentlichkeit (als Band 19 der Hansischen Studien) sowie die Hansischen Geschichtsblätter 127 (2009).

Die Mitgliederzahl beträgt 471 (7 Austritte davon 3 Todesfälle und 2 Eintritte).

Lübeck, 12. Januar 2010

Prof. Dr. A. Graßmann

## B. Rechnungsbericht für 2009

Im Jahre 2009 überstiegen die Einnahmen entgegen den Erwartungen die Ausgaben beträchtlich. Es wurden 23.209,03 € eingenommen und 19.266,48 € ausgegeben. Der Überschuss betrug somit 3.942,55 €.

Die Einnahmen setzen sich wie folgt zusammen:

1. aus Mitgliedsbeiträgen in Höhe von 14.681 €, also etwa soviel wie im Vorjahr.
2. aus Zuschüssen und Spenden in Höhe von 1.370 €. Darin ist der Zuschuss der Possehl-Stiftung zu den Hansischen Geschichtsblättern in Höhe von 5.000 € nicht enthalten, da er vom Zuschussgeber direkt an den Verlag geflossen ist.
3. aus sonstigen Einnahmen in Höhe von 7.158 €. Daran waren der Verkauf von Veröffentlichungen mit 3.656 €, Tagungsbeiträge in Dortmund mit 1.643 €, Zinsen mit 840 € und die nachträgliche Abrechnung von Personalausgaben mit der Geschäftsstelle Hamburg mit 1.019 € beteiligt. Die Einnahmen fielen hier höher als erwartet aus, da der Verkauf von Restbeständen aus dem Lager der Geschäftsstelle Hamburg mit großem Erfolg durchgeführt werden konnte.

Die Ausgaben in Höhe von 19.266 € blieben weit unter den Erwartungen, da im Jahre 2009 weniger Veröffentlichungen als geplant abgerechnet werden konnten.

Die Ausgaben im Einzelnen:

1. Für die Hansischen Geschichtsblätter einschließlich Vorbereitung und Versand wurden 5.652 € gezahlt, ungerechnet den Zuschuss der Possehl-Stiftung von 5.000 €. Für sonstige Veröffentlichungen, nämlich die Hansischen Studien Bd. 18 (Der Kaufmann und der liebe Gott), wurden 2.173 € aufgewendet, für Postversand von Veröffentlichungen aus dem Lager 975 €, für eine Restforderung aus dem Forschungsauftrag Hansemuseum in Lübeck 81 €, insgesamt also 8.881 € für Forschungen und Publikationen.
2. Die Pfingsttagung des HGV in Dortmund und eine vorbereitende Vorstandssitzung in Lübeck erforderten Ausgaben in Höhe von 7.033 €.
3. Für die Geschäfts- und Kassenführung in Lübeck und Bremen (Personal, Porti, Bankgebühren) wurden 2.595 € benötigt. Sonstige Kosten (Pflege des Internets, Beitragseinzug und Beitragsrückerstattungen, Mitgliedschaft im Gesamtverein) fielen in Höhe von 757 € an.

Der Schatzmeister dankt im Namen des Vereins den zahlreichen Förderern für finanzielle Unterstützung der Vereinsarbeit im Geschäftsjahr 2009, nämlich für Zuschüsse, Spenden und erhöhte Beiträge. An erster Stelle ist hier wiederum die Possehl-Stiftung in Lübeck zu nennen, deren namhafter Förderbetrag den Druck der Hansischen Geschichtsblätter wesentlich ermöglichte. Zu danken ist auch wieder der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Freien Hansestadt Bremen für wesentlich erhöhte Jahresbeiträge sowie der Hansestadt Lübeck und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe für Druckkostenzuschüsse zu den Hansischen Geschichtsblättern. Die Hansischen Geschichtsblätter werden weiterhin durch die

Stiftung von Frau Dr. Schindler gefördert. Mit dem Dank für die Förderung seiner wissenschaftlichen Arbeit verbindet der Hansische Geschichtsverein erneut die Hoffnung, dass er mit kontinuierlichen Zuwendungen seiner Förderer auch künftig rechnen kann.

Die Rechnungsprüfer, Frau Dr. Christina Deggim und Herr Dr. Hartmut Müller, haben am 10. Mai 2010 die Kassenprüfung vorgenommen. Sie haben sich die Jahresrechnung für 2009 ausführlich erläutern lassen, Buchführung und Belege durch Stichproben geprüft und die Kassenführung für richtig befunden. Das Ergebnis der Prüfung haben sie schriftlich niedergelegt und damit den Antrag an die Jahresmitgliederversammlung auf Entlastung des Schatzmeisters und des übrigen Vorstands für das Geschäftsjahr 2009 verbunden.

Dr. Hofmeister  
Schatzmeister

Der Jahresmitgliederversammlung in Halle am 26.5.2010 vorgetragen.

## LISTE DER VORSTANDSMITGLIEDER DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS

### *Ordentliche Mitglieder*

#### *Vorsitzender*

Hammel-Kiesow, Prof. Dr. Rolf  
Archiv der Hansestadt Lübeck  
Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck  
rolf.hammel-kiesow@luebeck.de  
Tel. 0451–1224197

#### *Vorstandsmitglieder*

Böcker, PD Dr. Heide Lore  
Markgrafenstr. 40, 10117 Berlin  
heideboecker@t-online.de

Cordes, Prof. Dr. Albrecht  
Goethe-Universität  
Institut für Rechtsgeschichte  
Grüneburgplatz 1, 60323 Frankfurt  
cordes@jur.uni-frankfurt.de

Graßmann, Prof. Dr. Antjekathrin  
Bleichenweg 7a, 23564 Lübeck  
akgrassmann@aol.com

Henn, Dr. Volker  
Auf dem Pfahl 5, 54306 Kordel  
v.henn@gmx.net

Hofmeister, Dr. Adolf E.  
Am Gohbach 10a  
27283 Verden  
ae.hofmeister@t-online.de

Holbach, Prof. Dr. Rudolf  
Historisches Institut der  
Universität Oldenburg, Fakultät III  
Postfach, 26111 Oldenburg  
rudolf.holbach@uni-oldenburg.de

Jörn, Dr. Nils  
Archiv der Hansestadt Wismar  
AltWismarstr. 13–17, 23966 Wismar  
nilsjoern@aol.com

Lokers, Dr. Jan  
Archiv der Hansestadt Lübeck  
Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck  
Jan.Lokers@luebeck.de

Puhle, Prof. Dr. Matthias  
Magdeburger Museen  
Otto-von-Guericke-Str. 68–73  
39104 Magdeburg  
matthias.puhle@museen.magdeburg.de

Sarnowsky, Prof. Dr. Jürgen  
Historisches Seminar  
der Universität Hamburg  
Von Melle-Park 6, 20146 Hamburg  
juergen.sarnowsky@uni-hamburg.de

Wernicke, Prof. Dr. Horst  
Historisches Institut  
der Universität Greifswald  
17487 Greifswald  
wernick@uni-greifswald.de

#### *Altmitglieder*

Ellmers, Prof. Dr. Detlev  
Oldenburger Str. 24  
27568 Bremerhaven  
reell1@gmx.de

Knüppel, Dr. Robert  
Bürgermeister a. D.  
Claudiusring 38e, 23566 Lübeck

Loose, Prof. Dr. Hans-Dieter  
Auf der Looge 21, 21255 Tostedt  
Ke-Kock@t-online.de

Müller-Mertens,  
Prof. Dr. Eckhard  
Dammsmühler Str. 6A, 13158 Berlin  
eckmuelme@web.de

Weczerka, Dr. Hugo  
Lahnbergstr. 12, 35043 Marburg  
hugo.weczerka@web.de

## 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 Schiffsarchiv. 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.



NNU	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.
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.
RossIst.	Rossijskaja istorija. 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.
WestZs.	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 im Porta Alba Verlag



**Eckhard MÜLLER-MERTENS:**  
Hansische Arbeitsgemeinschaft 1955 bis 1990.  
Reminiszenzen und Analysen  
(Hansische Studien, XXI)  
Trier 2011, IV und 186 S., zahlr. Abb.  
ISBN 978-3-933701-41-1



**Volker HENN, Jürgen SARNOWSKY (Hg.):**  
Das Bild der Hanse in der städtischen  
Geschichtsschreibung des Mittelalters  
und der frühen Neuzeit  
(Hansische Studien, XX)  
Trier 2010, X u. 115 S.  
ISBN 978-3-933701-39-8



**Rolf HAMMEL-KIESOW, Rudolf HOLBACH (Hg.):**  
Geschichtsbewusstsein in der Gesellschaft.  
Konstrukte der Hanse in den Medien der Öffentlichkeit  
(Hansische Studien, XIX)  
Trier 2010, VII u. 135 S., 20 Abb.  
ISBN 978-3-933701-36-7



**Antjekathrin GRASSMANN (Hg.):**  
Der Kaufmann und der liebe Gott. Zu Kommerz  
und Kirche in Mittelalter und Früher Neuzeit  
(Hansische Studien, XVIII)  
Trier 2009, X u. 164 S., 21 Abb.  
ISBN 978-3-933701-34-3









**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.**

