

Stadt, Fluss und Meer.

Überlegungen zur Geschichte der Hanse,
besonders zur Elbregion

[Stadt-B_LS]

Soziale Bedingungen der Wirksamkeit geographischer Gegebenheiten

Die Elbe

Lübeck

Hamburg und die Elbe

Zur Vor- und Frühzeit der Hanse:

Der Aufstieg der Städte und des Stadtrechts um 1226

Engeres Umland

Konfrontation politischer Mächte

Abbau dieser Konfrontation

Zur Spätzeit der Hanse:

Die Beschleunigung des Gewinnstrebens in Stadt und Land um 1470

Vermehrung und Beschleunigung wirtschaftlichen Gewinnstrebens -
kontinuierliches Streben nach mäßigem Gewinn

Wirtschaftliches Gewinnstreben in städtischen und in agrarischen
Regionen

Steigerung wirtschaftlichen Gewinnstrebens - Einzugsgebiet von
Großstädten

Soziale Bedingungen der Begriffe "Stadt" und "Hanse"

Der Begriff "Stadt" - politische und wirtschaftliche Kontinuität

Der Begriff "Hanse" - großräumige politische Organisationen

"Stadt" und "Hanse" - kontinuierlich bestehende soziale
Organisationsformen?

Anhang: Einige ergänzende Bemerkungen

Die Gesamtdarstellungen der Hanse von Dollinger und von
Schildhauer / Fritze / Stark

Kaufmannshanse und Städtehanse?

Periodisierung einer Geschichte der Hanse - zur Methodologie

Schlussbemerkungen

[Der Hauptteil des Textes beruht auf einem Vortrag,
der 1981 an der Universität Leningrad / Sankt Petersburg gehalten wurde.]

Es geht um Überlegungen zur Geschichte der Hanse und insofern um Überlegungen zur Stadtgeschichte. Mein Ziel ist nicht, einen systematischen Überblick über Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung oder gar der Stadtgeschichtsforschung zu geben. Sondern ich konzentriere mich auf einige meines Erachtens vernachlässigte Aspekte hansischer Geschichte, suche sie zu veranschaulichen und in einen sozialgeschichtlichen Zusammenhang einzufügen. Ohne die Begriffe "Feudalismus" und "Kapitalismus" aufzunehmen, dürfte mein Vortrag auf diese Weise doch auch zur Feudalismus-Kapitalismus-Diskussion beitragen.

Städte und stadtartige Siedlungen betrachte ich in ihrer sozialen Veränderung, nicht zuletzt in der Veränderung ihrer Stellung innerhalb einer Gesellschaft, die wesentlich Agrargesellschaft war. Besondere Aufmerksamkeit verwende ich auf die Beziehungen der Städte zu großen Flüssen und zu Meeren. Ohne die Bedeutung der Landstraßen für den Handel und für Städte vernachlässigen zu wollen, sehe ich in großen Flüssen, wie dem Rhein, der Elbe und der Weichsel, und in Meeren, nämlich der Nordsee und der Ostsee, räumliche Koordinaten der hansischen Geschichte. Doch werden die genannten Flüsse und Meere in meinem Vortrag nicht gleichmäßig behandelt werden, sondern ich bevorzuge die engere Region, in der Nord- und Ostsee durch Handelsbeziehungen verbunden werden, bevorzuge daher unter den Hansestädten Lübeck und Hamburg und unter den großen Flüssen die Elbe und ihren unteren Lauf.

Auf eine einleitende Klärung der Begriffe "Stadt", "Hanse" und "Gesellschaft" verzichte ich. Die Begriffe "Stadt" und "Hanse" werden gegen Ende meines Vortrages grundsätzlicher behandelt werden. Der Begriff "Gesellschaft" wird später, wo von den Beziehungen zwischen Städten und agrarischen Regionen die Rede ist, erläutert werden.

Aus dem Forschungsstand zur Geschichte der Hanse hebe ich einleitend nur hervor, wie sich die erwähnten Gesichtspunkte meines Vortrages zu bisherigen Arbeiten über hansische Geschichte verhalten.* Der deutschen Geschichtsforschung erschien hansische Geschichte um 1870 als Geschichte nationalstaatlicher Konfrontation, um 1910 als Geschichte des Aufbaus einer deutschen Welt- und Seemacht, nach 1945 zunehmend als Stadt- und Handelsgeschichte und nicht zuletzt als Regionalgeschichte. In nationalstaatlicher Sicht wurde die Hanse als Repräsentantin Deutschlands und des deutschen Reiches gesehen und erschien der Frieden, der im Jahre 1370 zu Stralsund geschlossen worden war, als Zeichen des deutschen Sieges über Dänemark. Dieses Denkschema hat sich in der neueren Geschichtswissenschaft als untauglich erwiesen. Auch hansische Geschichte auf den Aufbau einer deutschen Welt- und Seemacht zu konzentrieren, hat nach dem Zweiten Weltkrieg in der deutschen Geschichtswissenschaft seinen Reiz

verloren. Betont wird nun das Wechselspiel mehrerer politischer und wirtschaftlicher Mächte in der Region der Nord- und Ostsee, auch das Schwanken der Kommunikation zwischen Städten und Stadtregionen innerhalb der Hanse. Weit verbreitet geblieben ist die Meinung, hansische Geschichte sei "meerbezogen und meerbedingt", "Ostsee und Nordsee sowie deren Randländer" seien "ihr hauptsächlichster Schauplatz" (so im Jahre 1951 Fritz Rörig).** Doch ist in den letzten Jahrzehnten die maritime Handelsgeschichte und die Geschichte von hansischen Seestädten zunehmend durch regionalgeschichtliche Studien, die der Stadt- und Handelsgeschichte des Binnenlandes gelten, ergänzt worden. In diesem Zusammenhang ist auch das Interesse an den Beziehungen von Städten zu ihrem agrarischen Umland und von Städten zu binnenländischen Handelswegen, zu Landstraßen und zu Flüssen, angewachsen.***

* Zum Folgenden A. von Brandt, Hundert Jahre Hansischer Geschichtsverein. Ein Stück Sozial- und Wissenschaftsgeschichte. In: Hansische Geschichtsblätter 88, 1970, I 3-67, bes. 4ff., 47ff.; K. H. Schwebel, Der Stralsunder Friede (1370) im Spiegel der historischen Literatur, 1970 (Jahrbuch der Wittheit zu Bremen 14), bes. 188ff.; für die Jahrzehnte nach 1945 die "Hansischen Geschichtsblätter" und die "Hansischen Studien", auch die "Blätter für deutsche Landesgeschichte" sowie die neueren Gesamtdarstellungen von Ph. Dollinger und J. Schildhauer / K. Fritze / W. Stark (vgl. unten den Anhang).

** Flussschiff-B_BM; Mittelalter_GF.

*** P. Johansen, Umriss und Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie. In: Hansische Geschichtsblätter 73, 1955, 1-105; F. Bruns und H. Weczerka, Hansische Handelsstraßen, T. 1-3, 1962-1968 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. 13); K. Fritze, Bürger und Bauern zur Hansezeit. Studien zu den Stadt-Land-Beziehungen an der südwestlichen Ostseeküste vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, 1976 (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 16). Vgl. die Beiträge zu den Stadt-Land-Beziehungen in: Hansische Studien 4, 1979 (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 18), 109ff.

Ich schließe mich diesen neueren regionalgeschichtlichen Tendenzen an. In meinem Vortrag erscheint also hansische Geschichte nicht als Bestandteil nationalstaatlicher Konfrontation, nicht als Geschichte einer sich ballenden oder geballten Seemacht; sondern hansische Geschichte wird gesehen als ein spannungsreiches Gefüge von Regionalgeschichten, städtische und agrarische Regionen umgreifend. Durch Handelsbeziehungen zur Nord- und zur Ostsee und durch Hinordnung auf große Flüsse werden diese Regionalgeschichten locker koordiniert. So stellt sich hansische Geschichte dar als ein Gewebe von Stadt- und Agrargeschichte, als ein Gefüge maritimer und binnenländischer Regionen.

In meinem Vortrag gehe ich nun auf vier Punkte näher ein:

In einem ersten Kapitel erörtere ich soziale Bedingungen der Wirksamkeit geographischer Gegebenheiten. Dieses Kapitel wird, weil es zugleich eine Reihe von Sachverhalten mitteilt, die auch für die drei folgenden Kapitel wichtig sind, besonders umfangreich sein. In diesem Kapitel hebe ich die Lage von Städten an Flüssen und Meeren hervor und beziehe diese geographischen Faktoren auf soziale, nicht zuletzt auf politische und wirtschaftliche Gegebenheiten. Historische Geographie wird in einem weit verstandenen sozialen Kontext gesehen.

In zwei weiteren Kapiteln gehe ich auf den Anfang und auf das Ende der Hanse ein. Kapitel 2 wendet sich der Vor- und Frühzeit der Hanse (um 1226) zu. Es betont den Aufstieg von Städten oder stadtartigen Siedlungen zu Hansestädten als Fernhandelszentren und die rechtliche Ausformung dieses Aufstiegs. Kapitel 3 richtet sich auf die Spätzeit der Hanse (um 1470) und hebt die Vermehrung und Beschleunigung wirtschaftlichen Gewinnstrebens in städtischen und agrarischen Regionen hervor. Hansische Geschichte wird also von ihrem Anfang und von ihrem Ende her charakterisiert. Die zeitlichen Festlegungen orientieren sich an den Beispielen Lübeck und Hamburg, scheinen aber auch für die gesamte hansische Geschichte diskutabel. In den Jahren um 1226 endeten in der Region nördlich der Niederelbe jahrzehntelange politische Wirren. Sie hatten begünstigt, dass aufsteigende größere Städte die Spielräume für ihr politisches Handeln vergrößerten und rechtlich absicherten. In den Jahrzehnten um 1470 ließ beschleunigtes Gewinnstreben soziale Spannungsfelder innerhalb der Großstädte und zwischen Stadt und Land sich formieren. Vom zweiten Viertel des 13. Jahrhunderts bis zur zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts erstreckt sich die eigentliche Zeit der Hanse. Sie soll nicht als Blütezeit missverstanden werden, sondern sei verstanden als die Zeit, in der Hanse als soziale Organisationsform häufig und deutlich hervortrat. Diese Zeit der Hanse wird in den Kapiteln 2 und 3 meines Vortrages nicht näher behandelt, sondern hauptsächlich nur von ihrem Anfang und von ihrem Ende her charakterisiert.

In einem abschließenden und ausblickenden vierten Kapitel erörtere ich soziale Bedingungen der Begriffe "Stadt" und "Hanse". Dort soll verdeutlicht werden, dass die Geschichte der Stadt und der Hanse nicht nur aus vergangenen geographischen und sozialen, politischen, wirtschaftlichen Gegebenheiten erwächst, sondern auch ein Produkt neuzeitlicher Geschichtswissenschaft ist. Geschichtswissenschaft wird nicht zu allen Zeiten von denselben Interessen geleitet. Die Frage, die sich abschließend stellt, lautet: Was leisten die Begriffe "Stadt" und "Hanse" und die mit ihnen verbundenen Gedankenkreise für die heutige Geschichtswissenschaft und wieweit werden sie für diese zu einem Hindernis, das überwunden werden muss?

1. Soziale Bedingungen der Wirksamkeit geographischer Gegebenheiten

1.1: Am Beispiel der Elbe werden die politischen Bedingungen erörtert, unter denen ein Fluss politische Abgrenzungen begünstigt.

Flüsse können einigend oder trennend wirken. Die Regionen zu beiden Seiten eines Flusses können unter derselben politischen Herrschaft verbunden sein. Ein Fluss kann aber auch politische Herrschaftsräume trennen. Ob das eine oder das andere geschieht, hängt nicht von den geographischen Gegebenheiten ab, sondern von der Struktur der politischen Herrschaft auf der einen und auf der anderen Seite des Flusses. Die Elbe bietet für die beiden Alternativen Beispiele.* Zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Regionen trennt oder verbindet sie Herrschaftsräume, je nach den politischen Bedingungen.

* Zum Folgenden siehe: Elbregion_GE; Niederelbe_GE.

Am mittleren Lauf der Elbe, wo im 13. Jahrhundert die Markgrafschaft Brandenburg die beiden Elbufer überspannte, verliefen vom 9. bis zum 11. Jahrhundert Herrschaftsgrenzen entlang dem Fluss. Nur locker und vorübergehend konnten während dieser Jahrhunderte das karolingische und das deutsche Reich Regionen jenseits der Elbe ihrer Herrschaft anfügen. Im 12. Jahrhundert verschob sich die politische Großlage zugunsten des deutschen Reiches, durch ein Bündel von vertraglichen und kriegerischen Aktionen, auch durch Siedlung.*

* Kolonisation_LS.

Der Unterlauf der Elbe um Hamburg bot der Überquerung des Flusses weit größere technische Schwierigkeiten.* Dennoch erstreckte sich schon früh dieselbe Herrschaft über die beiden Ufer des Flusses: bis ins 8. Jahrhundert die der Sachsen, dann die der karolingischen und der deutschen Könige. Die christliche Mission überschritt im 9. Jahrhundert die Elbe in nördlicher Richtung. Das sächsische Herzogtum dehnte sich vom 9. bis in die zweite Hälfte des 12. Jahrhunderts über die Niederelbe hinweg.

* Zum Folgenden siehe: Niederelbe_GE.

Doch trotz solcher, die beiden Elbufer einigenden Tendenzen wurde die untere Elbe seit dem 9. Jahrhundert zur politischen Grenzlinie. Der Versuch, ein Missionszentrum über die Elbe nach Hamburg vorzuschieben, scheiterte während des 9. Jahrhunderts. Das Erzbistum und der königlich privilegierte Markt konzentrierten sich nicht auf Hamburg, sondern auf das westlicher gelegene Bremen. Von den Territorien, die im 13. Jahrhundert aufstiegen, überschritt unterhalb der Markgrafschaft Brandenburg keines dauerhaft die

Elbe. Überwiegend links der Elbe lagen die weltliche Herrschaft der Erzbischöfe von Bremen und das Herzogtum Braunschweig-Lüneburg, überwiegend rechts der Elbe die Grafschaft Holstein, das askanische Herzogtum Sachsen und die mecklenburgischen Fürstentümer. Die politische Durchsetzbarkeit der Ansprüche, die besonders das Erzstift Bremen und das Herzogtum Sachsen jeweils auf dem anderen Elbufer aufrechterhielten, verflüchtigte sich.* Noch heute [1981] bildet die Elbe in ihrem Unterlauf die Grenze zwischen den zur Bundesrepublik Deutschland gehörigen Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein und teils die Grenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik.

* Bremische Ansprüche auf Dithmarschen: H. Stoob, Geschichte Dithmarschens im Regentenzeitalter, 1959, 23; auf die Altstadt Hamburg: HUB 1, Nr. 285 und 802. Ansprüche der Herzöge von Sachsen (-Lauenburg) links der Elbe: Ehrhard Schulze, Das Herzogtum Sachsen-Lauenburg und die lübische Territorialpolitik. 1957 (Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins 33), bes. 27ff., 214ff.

Zwar gelang es der Stadt Hamburg, die an rechten Nebenflüssen der Elbe, im Alster-Bille-Delta, entstand, im 14. Jahrhundert zur Kontrolle der Elbschiffahrt einige Stützpunkte auf dem linken Elbufer zu gewinnen und zu behaupten, besonders in unmittelbarer Nähe der Stadt und unterhalb ihrer dicht an der Elbmündung.* Aber der Hauptteil des Hamburger Territoriums entstand rechts der Elbe. Ihm gegenüber konnte sich Harburg, eine Festung und Stadt der Herzöge von Braunschweig-Lüneburg, von Hamburg durch die in mehrere Läufe gespaltene Elbe getrennt, bis zum Großhamburg-Gesetz von 1937 dem Zugriff Hamburgs entziehen.**

* H. Reincke, Hamburgische Territorialpolitik. In: ZVHG 38, 1939, 28-116, bes. 53ff. (Moorburg), 67ff. (Ritzbüttel); E. von Lehe, Geschichte des Landes Wursten, 1973, 196ff.

** exzentrisch-H_GH; vorübergehende Beteiligung Hamburgs an einer Pfandherrschaft über Harburg: Quellen_GH, Nr. 29.

Die untere Elbe stellte sich also, trotz der technischen Möglichkeiten, sie auf Schiffen oder im Winter zeitweise auf Eisflächen zu überqueren, im 13. Jahrhundert und schon seit dem späten 12. Jahrhundert als eine politische Trennungslinie dar. Welche politischen Bedingungen begünstigten diese Abgrenzungen?

Ein Fluss kann zur politischen Grenze werden, weil benachbarte politische Mächte ihn nutzen, um unklare Grenzverhältnisse zu bereinigen, oder ihn als Grenze hinnehmen müssen, weil keine der beteiligten politischen Mächte so viel politische - und das heißt auch: wirtschaftliche - Verfügungsgewalt einsetzen kann oder will, den Fluss dauerhaft zu überschreiten. Solange karolingische und deutsche Könige die Grenze des Reiches über die Elbe hinaus auszudehnen und jenseits ihrer zu festigen bemüht waren, auch solange im Interesse dieses Reiches die christliche Mission über die Elbe hinaus vorgetragen

wurde, standen wirtschaftliche und politische Ressourcen des Reiches für diesen Zweck zur Verfügung. Wie im 10. Jahrhundert, unter den Ottonen, war noch einmal im zweiten Viertel des 12. Jahrhunderts, unter Lothar von Supplinburg, das politische Interesse des deutschen Königtums mit dem des sächsischen Herzogtums eng verbunden und einem Ausbau seiner politischen Positionen rechts der Elbe förderlich.* Seit 1138 jedoch verlagerte die staufische Königsdynastie den Schwerpunkt ihrer Politik in den Süden des Reiches und Europas. Dennoch versuchte noch im dritten Viertel des 12. Jahrhunderts der welfische Sachsenherzog, Heinrich der Löwe, seine Herrschaft rechts der Elbe auszudehnen und zu festigen.** So überforderte er die Kräfte des Herzogtums Sachsen. Schon bevor im Jahre 1180 das Scheitern Heinrichs des Löwen in seinem Sturz offenkundig wurde, zeichnete sich die neue politische Großlage ab: ein Gleichgewicht mehrerer regionaler Mächte an der unteren Elbe, zu dessen Aufrechterhaltung auch das ferngerückte deutsche Königtum als Bündnispartner eingesetzt wurde. Der Versuch der Könige von Dänemark, die mangelnde Stabilität dieses Gleichgewichts nach dem Sturz Heinrichs des Löwen zur Ausdehnung ihrer Herrschaft nach Süden bis an die Elblinie zu nutzen, scheiterte im Jahre 1227. In diesen wirren Jahrzehnten zwischen 1180 und 1227 traten auch die Städte Lübeck und Hamburg als Mitträger und Nutznießer eines politischen Gleichgewichts hervor. Sie spielten die benachbarten politischen Mächte, besonders die schauenburgische und die dänische Partei in Holstein sowie die Welfen und die Askanier in Sachsen, gegeneinander aus. Der Altstadt Hamburg gelang es auch, sich aus der überkommenen Stadtherrschaft des Erzbischofs von Bremen zu lösen und mit der Neustadt Hamburg, die bald nach dem Sturz Heinrichs des Löwen begründet wurde, zu einer Gesamtstadt unter der lockeren Herrschaft der Grafen von Holstein zu verschmelzen.*** Zur Absicherung des politischen Gleichgewichts suchten die Städte Lübeck und Hamburg auch den Rückhalt des deutschen Königtums zu gewinnen. Während Lübeck schon im Jahre 1226 förmlich zur Reichsstadt erhoben wurde, gehörte Hamburg noch bis ins 18. Jahrhundert formal zur Grafschaft, dann zum Herzogtum Holstein. Aber von der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts schwankte es zwischen den Möglichkeiten, Reichsstadt oder holsteinische Landstadt zu sein, je nachdem, welche Seite bedrängender schien.**** Hamburg förderte seine Fernhandelsinteressen durch eine Politik des Gleichgewichts. Sie wurde dadurch begünstigt, dass Hamburg in der Phase seines wirtschaftlichen Aufstiegs bereits Ansätze eines politischen

Gleichgewichts vorfand und dass seine Lage an der Elbe als einer politischen Trennungslinie, damit auch am Rande des holsteinischen Herrschaftsraumes, diese Politik förderte.

* U. Lange, Grundlagen der Landesherrschaft der Schauenburger in Holstein, T. 1. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 99, 1974, 9-93, bes. 15ff.

** H. Patze, Kaiser Friedrich Barbarossa und der Osten. In: Probleme des 12. Jahrhunderts, 1968 (Vorträge und Forschungen 12), 337-408, bes. 349ff.; K. Jordan, Heinrich der Löwe, 1979, 76ff.; vgl. ebd. 103ff. und 194ff. sowie B. Schweiniköper, Heinrich der Löwe und das östliche Herzogtum Sachsen. In: W.-D. Mohrmann (Hg.), Heinrich der Löwe, 1980 (Veröffentlichungen der Niedersächsischen Archivverwaltung 39), 127-150.

*** Quellen_GH, Nr. 12-14.

**** H. Reincke, Hamburgs Aufstieg zur Reichsfreiheit. In: ZVHG 47, 1961, 17-34.

Während der Fernhandelsplatz Hamburg erst seit der Begründung der Neustadt (um 1190) aufzusteigen begann, reichen die Anfänge des Fernhandelsplatzes Lübeck um Jahrzehnte und Jahrhunderte weiter zurück. Während Hamburg im Widerstreit des Erzbischofs von Bremen und der Grafschaft Holstein sich entfaltete, stand am Anfang des Aufstiegs Lübecks der Widerstreit des Grafen von Holstein und des Herzogs von Sachsen.

1.2: Am Beispiel Lübecks werden die politischen und sozialen Bedingungen erörtert, unter denen vorübergehend eine Stadt in einer Meeresregion wirtschaftlichen Vorrang gewinnt.

Das Problem, Handelsbeziehungen zwischen der Ostsee und der Nordsee aufrechtzuerhalten, stellte sich, seitdem die Handelsplätze Haithabu und Alt-Lübeck aufblühten, also seit dem 9. Jahrhundert.* Die beiden Handelsplätze waren der Ostsee zugewandt. Haithabu lag an der Schlei, einem mit der Ostsee verbundenen Meeresarm, in einer politischen Randzone, in der sich dänische, schwedische, wendische und deutsche Herrschaftsinteressen überschneiden. Die wendische Burgstadt Alt-Lübeck lag an der Trave, einem in die Ostsee mündenden Fluss, bisweilen dem Zugriff von Wikingern, mehr noch den Rivalitäten wendischer Fürsten ausgesetzt. Dass Haithabu und Alt-Lübeck im 11. und 12. Jahrhundert niedergingen, ist nur vordergründig durch wendische Angriffe und Zerstörungen zu erklären. Die Funktion dieser Fernhandelsplätze ging auf andere, politisch günstiger gelegene und höher geschätzte Orte über. Schon bevor Haithabu am Südufer der Schlei 1066 endgültig zerstört wurde, ist an ihrem Nordufer der Handelsplatz Schleswig nachzuweisen.** Er lag deutlicher im Einzugsbereich dänischer Herrschaft. Und nur fünf Jahre, nachdem 1138 Alt-Lübeck zerstört worden war, begann die Serie der Gründungen des neuen Lübeck. Es lag zwar wie Alt-Lübeck an der Trave, jedoch sechs Kilometer weiter flussaufwärts. Der Ort war Angriffen durch Flotten aus der Ostsee weniger ausgesetzt und bot weiteren Siedlungsraum. Stadtherr des neuen Lübeck war zunächst der Graf von Holstein, dann seit 1158/1159 der Herzog von Sachsen, Heinrich der Löwe. Seine auf den südlichen Ostseeraum, besonders auf das Lübeck benachbarte Mecklenburg gerichtete Territorialpolitik förderte den Aufstieg Lübecks zur Großstadt und zum Fernhandelsplatz. In den wirren Jahrzehnten nach dem Sturz Heinrichs des Löwen verstand Lübeck mehr noch als Hamburg seine Selbständigkeit zu mehren. Seit dem zweiten Viertel des 13. Jahrhunderts, in wachsender Deutlichkeit während des 14. Jahrhunderts, erscheint Lübeck als der deutsche Vorort im Ostseehandel und im Handel zwischen Ost- und Nordsee. Welche politischen und sozialen Bedingungen begründeten den wirtschaftlichen Vorrang Lübecks?

* H. Jankuhn, Haithabu. Ein Handelsplatz der Wikingerzeit, 6., erg. Aufl. 1976, bes. 100ff., 269ff.; G. P. Fehring, Der slawische Burgwall Alt Lübeck. In: Archäologie in Lübeck, 1980, 28-32.

** V. Vogel, Die Anfänge des Schleswiger Hafens. In: Beiträge zur Schleswiger Stadtgeschichte 22, 1977, 21-28.

Die politischen Bedingungen sind teils schon angedeutet worden: Lübeck wurde in den ersten Jahrzehnten nach seiner Entstehung von Landesherrn gleichmäßig gefördert, sein Vorland im östlichen Holstein und in Mecklenburg durch Territorialpolitik und durch Siedlungsverdichtung, besonders durch Zuwanderung aus westlich gelegenen Regionen,

abgesichert. Mehr als Schleswig wurde Lübeck von seinem Stadtherrn gefördert, weniger als Haithabu war es politischen Rivalitäten und Kriegszügen ausgesetzt. Beim Sturz Heinrichs des Löwen (1180) hatte Lübeck ein solches Maß an wirtschaftlicher und politischer Selbstbehauptungskraft erreicht, dass es die Wirren der nächsten Jahrzehnte nicht nur überdauern, sondern sogar zur Steigerung seiner politischen Selbständigkeit, bis hin zur Reichsunmittelbarkeit, ausnutzen konnte. Gegen 1220 trat die Fernhandelsposition, welche die Stadt bereits errungen hatte, darin zutage und wurde zugleich dadurch gefördert, dass Lübecker Schiffe und Lübecker Kaufleute die ehrgeizige Livland-Politik Bischof Albrechts unterstützten und das Lübecker Stadtrecht sich entlang der südlichen Ostseeküste auszudehnen begann. Im Jahre 1218 verlieh Borwin, der wendische Herr von Mecklenburg, der Stadt Rostock, in dem Bestreben, diese auszubauen und den neuen Ansiedlern Frieden und Freiheit zu garantieren, das Recht der Stadt Lübeck.*

* Kolonisation_LS.

Diese Verleihung lenkt den Blick auf die sozialen Bedingungen für den Aufstieg Lübecks. Nur deshalb konnte die politische Förderung Lübeck zu einem blühenden Fernhandelsplatz werden lassen, weil die soziale Lage dem Ausbau des Fernhandels günstig war. Längst gab es im 10. und 11. Jahrhundert einen Ostsee- (wie Nordsee-)handel. In der Ostsee lag eines seiner Zentren auf der Insel Wollin in der Odermündung. Auch Russen und Sachsen trieben dort Handel.* Im 12. Jahrhundert verdichtete sich die Bevölkerung um das Südufer der Ostsee und im westlichen Europa und nahm der Bedarf einer politischen Führungsschicht in Stadt und Land an Luxusgütern zu. Dementsprechend wuchs der Fernhandel mit Gütern des alltäglichen und des gehobenen Bedarfs. In dieser Phase der quantitativen und qualitativen Veränderung des Fernhandels stieg Lübeck mit politischem Rückhalt auf.

* Humanität-F_S3.

Fernhandel, der sich in neuen Formen entwickeln sollte, erforderte im Nord- und Ostseeraum mehr noch als in dem seit alters auf Fernhandel hin organisierten Mittelmeerraum, dass die soziale Organisation des Handels und der Handelsplätze in hohem Maße von denen zu beeinflussen war, die Träger des Fernhandels waren. Die wesentlich auf agrarische Mächte gestützten Fürsten waren noch zu sehr von agrarischen Interessen beeinflussbar, als dass sie dauerhaft den besonderen Bedingungen des Fernhandels hätten Rechnung tragen können. Zollfreiheit auf den Handelswegen der näheren Umgebung war nur ein Aspekt der Freiheit, wie sie von Stadtherren den aufsteigenden Fernhandelszentren gewährt werden konnte. Ein anderer Aspekt der Freiheit von Städten und Fernhändlern, der eine schärfere Abgrenzung gegen Stadtherrn mit sich brachte, war die Ratsverfassung. Die städtische Obrigkeit ging zunehmend an ein

Gremium über, das nicht vom Stadtherrn eingesetzt wurde, sondern aus Willensentscheidungen von Stadtbewohnern unter maßgeblichem Einfluss der Fernhändler hervorging. Zollfreiheit und Ratsverfassung waren zentrale Bedingungen des Fernhandels, die sich mit der Übertragung des Lübecker Stadtrechts auf andere Städte ausdehnten. In Zollfreiheit und Ratsverfassung vor allem lag die organisatorische Kraft, die aufsteigende Handelskonjunktur zu nutzen. Die im Ostseebereich schon seit Jahrhunderten vorhandenen Fernhandelsplätze, wie die wendischen Burgstädte, bis dahin eingebunden in eine agrarisch getönte herrschaftliche Verfassung, wurden von dieser Konjunktur erfasst, verdichteten ihre Bevölkerung durch Zuwanderung und übernahmen bereitwillig die neuen Formen der Organisation. Lübeck verstand seinen organisatorischen Vorsprung zu nutzen und auszubauen, Handelsströme zu kontrollieren und an sich zu ziehen. Die wachsende Konjunktur ermöglichte, dass an ihr neben Lübeck andere Städte der Ostsee- und der Nordseeregion teilhatten, dass Lübecks politischer und wirtschaftlicher Vorrang zunächst nicht zu Unwillen innerhalb der werdenden Hanse führte. Doch trat spätestens im 14. Jahrhundert, eben in der Zeit, in der sich die Hanse als Organisation verfestigte, der Widerstreit der wirtschaftlich-politischen Interessen in den inneren und äußeren Beziehungen hansischer Städte deutlich hervor, zum Beispiel in den Aufständen, wie sie in Großstädten während der 1370er Jahre ausbrachen, in dem Interesse preußischer Städte, Lübeck als Zwischenhandelsplatz zu umgehen, und in dem Bemühen Hamburgs, seine Position an der Elbe und in der Nordsee auch zu Lasten Lübecks auszubauen.

1.3: Am Beispiel Hamburgs und der Elbe werden die sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen erörtert, unter denen Flüsse mit weitem Einzugsgebiet als wichtige Fernhandelswege hervortreten.

Der Einzugsbereich der Elbe mit ihren Nebenflüssen, besonders der Havel, der Saale und der Moldau, überdeckt ein Gebiet von mehr als 140000 Quadratkilometern.* Es ist dies nicht die größte Flussregion Europas. Doch unterschied sich Hamburg durch seine günstige Lage zu einer großen Flussregion wesentlich von Lübeck, dem die Trave nur ein bescheidenes, allein für die Selbstversorgung der Stadt und für den Regionalhandel nützliches Hinterland erschloss.**

* Übersichts-Längenschnitte der Elbe und ihrer wichtigsten Nebenflüsse. In: Der Elbstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse, Kartenbeilagen, 1898.

** Elbregion_GE.

Die Quellen, welche die Schifffahrt auf der Elbe belegen, verdichten sich seit dem 13. Jahrhundert. Mit Sicherheit aber fand sie auch vor dem 13. Jahrhundert statt.* Das Aufblühen des Fernhandels kam auch der Handelsschifffahrt auf der Elbe zugute. Flandernfahrer gab es nicht nur an der unteren Elbe in Hamburg, sondern auch an der mittleren Elbe in Magdeburg.** Bis ins 15. Jahrhundert war die Abgrenzung zwischen der Elbschifffahrt oberhalb und unterhalb Hamburgs, zwischen Flussschifffahrt und Seeschifffahrt wenig ausgeprägt. Die Tragfähigkeit der Schiffe, die im 15. Jahrhundert auf der Elbe oberhalb Hamburgs eingesetzt wurden, reichte mindestens bis zu 30 Last, die der Seeschiffe, ohne Berücksichtigung der Küstenschifffahrt, lag nach einer groben Schätzung Walther Vogels im Durchschnitt bei 40 bis 60 Last.*** Die großen Seeschiffe, die Holke und Kraweele, welche um die 200 Last tragen konnten, dürfen nicht den Blick dafür verstellen, dass es auch auf hoher See eine Vielzahl von Schiffen gab, deren Tragfähigkeit unter 30 Last lag.**** Mit denselben Schiffen konnte häufig Seeschifffahrt, Küstenschifffahrt und Flussschifffahrt betrieben werden.*****

* E. von Lehe, Hamburgische Quellen für den Elbhandel der Hansezeit und ihre Auswertung. In: Hansische Geschichtsblätter 76, 1958, 131-142; ZTH, S. 1ff.; EHT.

** H. Bächtold, Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert, 1910 (Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte 21), 163ff.; H. Gröger, Grundlagen der Handels- und Verkehrsentwicklung Magdeburgs in der deutschen Kaiserzeit. In: Magdeburg in der Politik der deutschen Kaiser, 1936, 157-222, bes. 189ff.; H. Ammann, Deutschland und die Tuchindustrie Nordwest-Europas im Mittelalter. In: Hansische Geschichtsblätter 72, 1954, 1-63, bes. 37, 45; auch in: C. Haase (Hg.), Die Stadt des Mittelalters, Bd. 3, 1973 (Wege der Forschung 245), 55-136, bes. 102, 112. Quellen_GH, Nr. 19.

*** N.R. Nissen, a) Elb- und Stecknitzkähne im Elbschiffahrtsmuseum Lauenburg. In: Lauenburgische Heimat N.F. 41, 1963, 41-49, bes. 44f.; b) Neue Forschungsergebnisse zur Geschichte der Schifffahrt auf der Elbe und dem Stecknitzkanal. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 46, 1966, 5-14, bes. 6f., 10; W. Hadel, Beiträge zur Geschichte des Schiffbaus in der Stadt Lauenburg, T. 2. In: Lauenburgische Heimat N.F. 48, 1965, 12-25, bes. 20; J. A. Walcke, Elbschiffahrts-Recht, 1844, 144ff., bes. 146. W. Vogel, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, 1915, 493f. - 30 Last entsprachen je nach Ware etwa 56 bis 81 Tonnen zu 1000 Kilogramm (Werte für Salz und Weizen); vgl. H. Witthöft, Umriss einer historischen Metrologie zum Nutzen der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Forschung, Bd. 1, 1979 (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 60), 160f.; Quellen_GH, Nr. 18.

**** Die einmastige Kogge, im 13. und 14. Jahrhundert das vorherrschende große Handelsschiff in der Nord- und Ostsee, wurde seit dem späten 14. Jahrhundert durch den Holk, einen in der Nordsee entstandenen Schiffstyp, und außerdem seit der Mitte des 15. Jahrhunderts durch das Kraweel, einen aus dem Mittelmeer und dem Atlantik übernommenen Schiffstyp (die Caravelle), zurückgedrängt. Während sich die Tragfähigkeit der Koggen um das Jahr 1400 meist um 100 Last bewegte, erreichte die der Holke 150 bis 250 Last; die der Kraweele konnte diese Größenordnung noch weit übersteigen. Holke waren breitbäuchige Schiffe mit kastellartigen Aufbauten auf dem Vorder- und Hinterschiff, im 15. Jahrhundert regelmäßig mit drei Masten. Die Kraweele, ebenfalls dreimastig, aber mit schmalere Rumpfen, erreichten höhere Geschwindigkeiten und waren besser navigierbar als Koggen und Holke, ließen sich daher für Handel und Krieg gleichermaßen verwenden. B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, 1914 (Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte 1), 10ff., 41ff., 56ff.; W. Vogel, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, 1915, 491ff.; P. Chaunu, L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle, Paris 1969 (Nouvelle Clio 26), 284ff.

***** P. Heinsius, Das Schiff der hansischen Frühzeit, 1956 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 12), 82ff., 201ff., 224; H. Szymanski, Der Ever der Niederelbe, 1932 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. 9), 257ff., 319ff.; F. Braudel, La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, 2^e éd. revue et augmentée, t. 1, Paris 1966, 94ff., 271f.

Erst im 15. Jahrhundert trat in den Städten, die nahe dem Meer an Flussmündungen lagen, das Bestreben hervor, die Flussschifffahrt gegen die Seeschifffahrt abzugrenzen. Über die Gründe dieser Bemühungen wird noch im übernächsten Kapitel dieses Vortrages nachzudenken sein. Erst im 15. Jahrhundert wird die Arbeitsteilung zwischen Hamburger Schiffern, die elbaufwärts fuhren, und solchen, die elbabwärts fuhren, erkennbar.* Hamburg baute im 15. Jahrhundert seine Handelsposition an der unteren Elbe systematisch aus. Es nahm auf ihr die Hoheit in Anspruch, erhob in und bei der Stadt Zölle, schränkte den an Hamburg vorbeigehenden Handel durch Stapelzwang ein, vermehrte zeitweilig seinen Herrschaftsraum entlang der Niederelbe und sogar an der friesischen Nordseeküste in Richtung auf die Niederlande. Auf der Elbe wurden besonders Massengüter transportiert. Unter ihnen war im 15. Jahrhundert Getreide am wichtigsten.

Getreide wurde flussabwärts aus dem Magdeburger Raum, aus der Mark Brandenburg und aus dem Herzogtum Braunschweig-Lüneburg nach Hamburg verschifft. Auch aus den Elbmarschen unterhalb Hamburgs kam Getreide. Getreide war für Hamburg aus mehreren Gründen ein wichtiges Handelsgut. Es diente der Selbstversorgung der wachsenden Stadt mit Brotgetreide, der Versorgung der seit dem 14. Jahrhundert in hohem Maße für den Export arbeitenden Bierbrauerei und dem lukrativen Hamburger Zwischenhandel, der vor allem in die westliche Nordsee, besonders in die Niederlande führte, aber auch zum Beispiel sich nach Island richtete.**

* O. Rüdiger (Hg.), Die ältesten hamburgischen Zunftrollen und Bruderschaftsstatuten, 1874, 234ff.; Schiffer_BM.

** Richtungen-A_EH; Quellen_GH, Nr. 37-38; Getreide_BM; Handelszwist_07.

Nicht zuletzt weil Getreide als Massengut wichtig wurde, vervielfachte sich vom 15. zum 16. Jahrhundert die Handelschiffahrt auf den großen Flüssen, die durch Regionen strömten, die sich mehr und mehr auf Getreideanbau spezialisierten. Auf der Weichsel bei Danzig, auf der Oder bei Stettin, auf der Elbe bei Hamburg nahm die Handelsschiffahrt zu. Die wachsende Bedeutung der Flussschiffahrt auf der Elbe stärkte die Ausrichtung Hamburgs auf die Getreideimportländer der Nordsee, schwächte seine Verbindung mit dem stärker zur Ostsee orientierten Lübeck. Der Nutzen, den Hamburg in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts entgegen den Interessen Lübecks aus dem spanisch-niederländischen Krieg zog, die Aufnahme zum Beispiel der englischen Merchant Adventurers (zunächst 1567, dann dauerhaft 1611) zeigt, wie sich die Verhältnisse Hamburgs seit dem 14. und 15. Jahrhundert verändert hatten. Während Lübeck das Stagnieren seines Anteils am Ostseehandel nicht durch Flussschiffahrt auszugleichen vermochte, stieg Hamburg, gestützt auf das weite Hinterland der Elbregion und auf den Nordseehandel, als eine mächtige Handelsstadt auf.

Im zweiten Teil meines Vortrages, in den Kapiteln 2 bis 4, kann ich mich knapper fassen. Ich versuche zunächst, Perioden der hansischen Geschichte zu beschreiben. Dabei konzentriere ich mich auf die Vor- und Frühzeit der Hanse (um 1226) und auf die Spätzeit der Hanse (um 1470).

2. Zur Vor- und Frühzeit der Hanse: Der Aufstieg der Städte und des Stadtrechts um 1226

Die Vor- und Frühzeit der Hanse sehe ich bestimmt durch den Aufstieg der Städte und des Stadtrechts. Städte oder doch stadtähnliche Siedlungen gab es im gesamten Europa lange vor dem 13. Jahrhundert. Siedlungen vom Typ des Wiks und der wendischen Burgstadt, wie sie vom 9. bis zum 12. Jahrhundert in großer Zahl nachzuweisen sind, gehören dazu. Dennoch ist für die Jahrzehnte um 1226 von einem Aufstieg der Städte zu sprechen, und zwar in zweifacher Hinsicht: Die Städte wurden in der Regel größer, das heißt die Zuwanderungsrate lag weit über der Abwanderungs- und Sterbequote; und die Städte veränderten ihre Organisationsform, grenzten sich schärfer gegen die agrarischen Mächte der Fürsten und des Adels ab, passten sich stärker an die Erfordernisse des Fernhandels an. Von den Freiheiten der Städte in der Form von Zollfreiheiten und Ratsverfassung war schon die Rede. Das Jahr 1226 hebe ich als das Zentrum einer Epochengrenze hervor, weil in ihm Lübeck förmlich zur Reichsstadt erhoben wurde. Das Privileg Kaiser Friedrichs II. ist geeignet, die These

#

2.1 zu erläutern: Der Aufstieg hansischer Städte als Fernhandelszentren geht einher mit der wirtschaftlichen und politischen Erschließung des engeren Umlandes dieser Städte.

Lübeck erhielt in dieser Urkunde nicht allein Zollprivilegien in der engeren und weiteren Umgebung, sondern sicherte vor allem sein engeres Umland ab. So wurde verboten, dass irgendein Fürst, Herr oder Edelmann der umliegenden Gebiete sich erdreiste zu verhindern, dass das Lebensnotwendige von überallher in die Stadt Lübeck gebracht werde. Lübeck wurde die Versorgung aus benachbarten Städten und Stadtregionen zugestanden, einer Region im Umkreis von etwa 50 Kilometern. In dieser Region sollten die Bürger der Stadt das Recht haben, ohne Behinderung zu kaufen und zu verkaufen. Der Versorgung der Stadt diene auch die Sicherung der Trave-Schifffahrt und der Nutzung des an die Trave grenzenden Landes, nämlich das Verbot, in einem Streifen von 15 Kilometern zu beiden Seiten des Flusses Burgen zu bauen.*

* Text der Urkunde herausgegeben von A. Graßmann in: Lübeck 1226. Reichsfreiheit und frühe Stadt, 1976, 14-17; vgl. ebd. 9ff. Zu dem angeblichen Privileg Kaiser Friedrichs I. von 1188 H. Bloch, Der Freibrief Friedrichs I. für Lübeck und der Ursprung der Ratsverfassung in Deutschland. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 16, 1914, 1-43; M. Unger, Zum Barbarossaprivileg für Lübeck. In: Wissenschaftliche Zeitschrift der Karl-Marx-Universität Leipzig, Gesellschafts- und Sprachwissenschaftliche Reihe 3, 1953/54, 439-443.

Ähnlich sicherte Hamburg sich wenig früher, im Jahre 1225, sein engeres Umland. Um diese Zeit hatte es bereits Siedlungen zur Elbe hingewandt. Nun ließ es sich ein Weichbild verbriefen, das der militärischen und wirtschaftlichen Sicherung der Stadt diente, die aus der Altstadt und der Neustadt zusammenzuwachsen begann. Hamburg erhielt unter anderem die folgenden Rechte zugestanden: die Freiheit von Burgen in einem Umkreis mit einem Radius von 15 Kilometern um die Neustadt Hamburg; das Fischereirecht in der Elbe je 15 Kilometer ober- und unterhalb Hamburgs; das Recht, tagsüber Vieh in der Umgebung der Stadt zu weiden, und das Recht, Holz nach der bisherigen Gewohnheit zu schneiden; ferner Handels- und Zollfreiheit auf der Niederelbe und in der Grafschaft Holstein.*

* Quellen_GH, Nr. 15; Vergleich_GH; Friedrich-I_99.

In dieser konkreten Form, als Summe von Privilegien, trat Stadtrecht zuerst hervor. Es dehnte sich aus und verdichtete sich durch bündnisartige Zusammenschlüsse. So sicherten Lübeck und Hamburg ihren gegenseitigen Handelsverkehr durch einen ersten Vertrag, den sie um 1228 abschlossen. Er stellte die Bürger dieser Städte rechtlich gleich. In einem weiteren Vertrag verbanden sich Lübeck und Hamburg 1241 zum Kampf gegen "Räuber" in der Region zwischen der Trave-Mündung und der Elbe bis in die Nordsee.* Gesichert werden sollte also der Handelsverkehr auf der Landstraße zwischen Hamburg und Lübeck, aber auch auf den Flussläufen. Das Stadtrecht diente zunächst der Absicherung des engeren Umkreises.

* Quellen_GH, Nr. 16.

Zu größeren Stadtrechtsaufzeichnungen kam es erst später, in Lübeck während des zweiten Drittels des 13. Jahrhunderts, in Hamburg wenig später, um 1270.* Die Aufzeichnung von Stadtrecht bedeutete zum einen: errungene soziale Lagen wurden durch Schriftlichkeit verhärtet; zum anderen: eine Ordnung, die jenseits der Kategorie Herrschaft steht, Recht, wurde zur Grundlage der Beziehungen zwischen städtischen Bürgern und dem Stadtherrn. Die Bürgergemeinde und der Stadtherr erschienen insoweit als gleichrangig. Garanten des älteren Stadtrechts waren noch als Aussteller von Privilegien der König oder ein Landesherr, zum Beispiel der Graf von Holstein. Doch bald, noch im 13. Jahrhundert, löste sich die Aufzeichnung von Stadtrecht als Formulierung eines innerstädtischen, besonders vom Patriziat getragenen Konsenses und eines nach außen zu vertretenden Anspruches vom Stadtherrn ab. Stadtrecht erschien nunmehr nicht in erster Linie als Summe der vom Stadtherrn erteilten Privilegien, sondern als gewillkürtes, das heißt von der Bürgergemeinde getragenes Recht, als ein Recht vor allem der Fernhändler und der Grundbesitzenden.**

* Recht_89; Quellen_GH, Nr. 17; Arbeiten_GH.

** Quellen_GH, Nr. 20.

2.2: Der Aufstieg hansischer Städte als Fernhandelszentren setzt voraus die Konfrontation wichtiger politischer Mächte im Umkreis dieser Städte.

Nicht allein aus der Einsicht von Stadtherren in wirtschaftliche und politische Notwendigkeiten ging die Privilegierung von Städten hervor. Sondern sie erwuchs regelmäßig auch aus Notlagen der Stadtherren. Im Raum Lübeck - Hamburg waren solche Notlagen, wie schon deutlich geworden ist, von der Spätzeit Heinrichs des Löwen bis zur politischen Konsolidierung der Region gegen 1227, durch mehr als ein halbes Jahrhundert, in reichem Maße gegeben. Besonders die zeitweise Vertreibung des schauenburgischen Grafen von Holstein und sein Kampf gegen den dänischen Prätendenten begünstigten in den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts die politische Verselbständigung Lübecks und Hamburgs. Nicht zufällig wurden die ersten großen Privilegien dieser Städte gegen Ende dieses Kampfes verliehen, in den Jahren 1225 und 1226.*

* Urkundenfälschungen_88a.

#

2.3: Der Aufstieg hansischer Städte als Fernhandelszentren wurde gefestigt, indem die Konfrontation wichtiger politischer Mächte im Umkreis dieser Städte abgebaut wurde.

Bis 1227 war die politische Lage durch die Konfrontation einer dänischen und einer holsteinischen Partei bestimmt. Die ersten Bündnisse Lübecks und Hamburgs dienten der Behauptung gegen aufsteigende Landesherren, wie die Grafen von Holstein, und ihre Ritter. In den folgenden Jahrzehnten gelang es, das System politischen Gleichgewichts, wie es sich bereits seit der Spätzeit Heinrichs des Löwen abzeichnete, zu festigen. Das deutlichste Zeichen waren die vom späten 13. Jahrhundert an immer wiederkehrenden Landfriedensbünde, die in einem begrenzten Raum der Aufrechterhaltung des Friedens und des politischen Gleichgewichts, nicht zuletzt der Vormacht einiger Landesherren und Städte dienten, so der 1283 geschlossene, gegen die Markgrafschaft Brandenburg gerichtete Rostocker Landfrieden. Häufiger wurden derartige Bündnisse seit dem zweiten Viertel des 14. Jahrhunderts.* Anders als zu Beginn des 13. Jahrhunderts ist späterhin bis ins 16. Jahrhundert das politische Gleichgewicht im holsteinisch-mecklenburgischen Raum nicht mehr nachhaltig gestört worden. Lübeck und Hamburg waren seit dem 13. Jahrhundert stark genug, um das politische Gleichgewicht mehrerer Territorien, ihrer Landesherren und Landstände, unter Einbeziehung der fernen Wirksamkeit des Reiches, für wirtschaftspolitische Zwecke zu nutzen.

* Quellen_GH, Nr. 23; W.-D. Mohrmann, Der Landfriede im Ostseeraum während des späten Mittelalters, 1972 (Regensburger historische Forschungen 2), 50ff., 114ff.; E. Hoffmann, Graf Gerhard III. der Große von Holstein. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 102/103, 1977/1978, 9-47.

Ich springe nun vom zweiten zum dritten Kapitel, vom 13. zum 15. Jahrhundert.

#

[7]

3. Zur Spätzeit der Hanse: Die Beschleunigung des Gewinnstrebens in Stadt und Land um 1470

Die Spätzeit der Hanse, die Jahrzehnte um 1470, sehe ich bestimmt durch die Beschleunigung des Gewinnstrebens in Stadt und Land.

3.1: Die Vermehrung und Beschleunigung wirtschaftlichen Gewinnstrebens ist zu unterscheiden von dem kontinuierlichen Streben nach mäßigem Gewinn.

Agrarwirtschaft bleibt während des Mittelalters überwiegend anfällig für Notlagen. Der Reichtum einzelner Personen und Gruppen darf nicht darüber hinwegtäuschen. Große Anstrengungen waren nötig, solchen Notlagen zu begegnen und zuvorzukommen. Auch aus diesem Grunde, nicht nur, um eine arbeitsteilige Gesellschaft zu ermöglichen, erforderte die Agrarwirtschaft ein kontinuierliches Streben nach einem mäßigen Gewinn, der den zur Selbstversorgung nötigen Eigenbedarf überstieg. Diese Einstellung zur Arbeit und zu ihrem Ertrag bestand durch Jahrhunderte in den bäuerlichen Klein- oder Familienbetrieben und ging aus ihnen in die städtischen Siedlungen über. Auch die Mehrzahl der handwerklichen und ein Großteil der kaufmännischen Kleinbetriebe orientierten sich an diesem Ziel.*

* Subsistenz_A; Arbeit_S2.

Wie aber kam es zu einer Vermehrung und Beschleunigung wirtschaftlichen Gewinnstrebens? Neue Produktionstechniken konnten im agrarischen und gewerblichen Bereich Gewinne steigern und Gewinnstreben begünstigen. Diese Veränderungen sind für das gesamte Mittelalter und mehr noch für das spätere Mittelalter beachtlich. Doch reichen sie nicht aus, die beschleunigte Veränderung um 1470 zu erklären. Wichtiger scheinen mir zwei andere Modelle, nach denen die mäßigen Gewinne, die in Kleinbetrieben erzielt wurden, durch Organisation abgeschöpft und kumuliert werden konnten. In dem einen Modell werden Kleinbetriebe verknüpft durch eine ihnen übergeordnete Organisation, die mäßige Gewinne direkt abschöpft, so in Grundherrschaften durch Erhebung von Abgaben, so in gerichtsherrlichen und staatlichen Organisationen durch Einziehung von Steuern. In dem anderen Modell werden Kleinbetriebe nicht durch eine übergeordnete Organisation koordiniert, sondern durch ihnen nebengeordnete Verhaltensweisen werden mäßige Gewinne direkt oder indirekt abgeschöpft, so besonders durch Handelsgeschäfte.

Die zwei Modelle, das der übergeordneten und das der nebengeordneten Organisation, sind bereits im frühen Mittelalter vorhanden; doch seit dem 13. Jahrhundert steigen sie beide gleichermaßen auf. Im agrarischen Bereich wird die Starrheit des Villikationssystems durch die Flexibilität von Pachtsystemen ergänzt. Die Konzentration von Siedlungen im ländlichen und städtischen Bereich, von Land- und Stadtgemeinden, erleichtert die systematische Abschöpfung von wohnstättenbezogenen Abgaben. Im gewerblichen Bereich entsteht das, freilich nur in Teilen des hansischen Raumes verbreitete, Verlagssystem. Es ist nicht nur eine arbeitsteilige Form der Produktion und des Absatzes, sondern auch eine neue Methode der kumulierenden Abschöpfung der Gewinne gewerblicher Kleinbetriebe. Diesen Spielarten des Modells der Überordnung stehen Spielarten des Modells der Nebenordnung gegenüber: verschiedene Formen des Groß- und Fernhandels, wie er sich auf Kontore konzentriert, in Handelsgesellschaften organisiert, in Kreditgewinnung und -vergabe, auch in Geschäften mit Grundrenten, äußert und in Aufzeichnungen von Geschäftsbüchern niederschlägt.

Die beiden Modelle der Abschöpfung und Kumulierung mäßiger Gewinne, das der Überordnung und das der Nebenordnung, wie sie seit dem 13. Jahrhundert aufstiegen, wurden im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts in wachsender Häufigkeit systematisch verknüpft. Über agrarische und gewerbliche Betriebe wird immer häufiger direkte wirtschaftliche oder politische Verfügungsgewalt von Fernhändlern oder der von ihnen maßgeblich gesteuerten politischen Organisationen errichtet.* Das Ergebnis ist, dass sich mehr als zuvor die Abschöpfung von Gewinnen durch Handel dem Modell der Überordnung annähert. Im 15. Jahrhundert, besonders in seiner zweiten Hälfte, wird diese Beschleunigung des Gewinnstrebens im hansischen Bereich, und nicht nur in ihm, deutlich.

* Verfügungsgewalt_A.

#

3.2: Die Vermehrung und Beschleunigung wirtschaftlichen Gewinnstrebens ereignet sich in städtischen und in agrarischen Regionen.

Der wirtschaftliche Akzelerationsprozess ist ein allgemein gesellschaftlicher Prozess. Gesellschaft wird von mir nicht als eine stabilisierte Totalität unterstellt, sondern als ein lockeres, in sich widersprüchliches, auf Lösung und Erzeugung von Spannungen und Abgrenzungen angelegtes Gefüge sozialer Verhaltensweisen begriffen.* Das heißt auch: Gesellschaft der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ist nicht ausschließlich durch wirtschaftliche Beschleunigung charakterisiert, sondern zugleich auch durch das Beharren älterer Strukturen. Das Streben, der Not zu entrinnen, das Streben nach mäßigem Gewinn bleibt in weiten Kreisen der Bevölkerung erhalten.** Doch es wird von einem verstärkten und beschleunigten Streben nach Gewinn überlagert. In dieser Beschleunigung liegt das Neue, aber nicht das ausschließliche Charakteristikum der Gesellschaft dieser Zeit.

* VB_GF.

** Not_A2; Subsistenz_A.

Im ländlichen Bereich äußert sich die Vermehrung und Beschleunigung des Gewinnstrebens in dem wachsenden Bemühen bäuerlicher und grundherrlicher Personen und Gruppen, in Konkurrenz mit Städten am Fernhandel teilzuhaben. Umgekehrt wenden sich auch Großstädte bewusst gegen die Konkurrenz von Handelsunternehmern aus dem agrarischen Bereich. An der mittleren Elbe, bei Magdeburg, in einer Region, die sich auf Getreideproduktion ausgerichtet hatte, stellten sich agrarische Gruppen um 1470/1480 gegen das Streben der Altstadt Magdeburg, den gesamten Getreidehandel der Umgebung mithilfe des Stapelzwanges an sich zu ziehen. In Auseinandersetzung mit einem adligen Unternehmer aus dieser Region, einem Grafen von Mühlingen und Herrn zu Barby, erwarb Hamburg vom Kaiser 1482 sein erstes Stapelrechtsprivileg.* Schon kurz nach der Mitte des 15. Jahrhunderts, als Hamburg begann, die Hoheit über die Niederelbe zu beanspruchen, verstärkte es auch seinen Druck auf die reichen bäuerlichen Landesgemeinden entlang der Niederelbe, in deren fruchtbaren Marschen Getreide angebaut wurde. Hamburg versuchte zu verhindern, dass von den Bauern Getreide aus den Elbmarschen direkt über See exportiert wurde, zum Beispiel in die Niederlande. Stattdessen sollte die Getreideproduktion zu mäßigem Preis an Hamburg verkauft werden. Dies führte schon gegen 1456 zu Unruhen in Hadeln, einer Landschaft am linken Ufer der Elbmündung, die damals vorübergehend unter Hamburger Pfandherrschaft stand. Hamburg musste den Bauern von Hadeln zugestehen, sie dürften ihr Getreide auch in das angrenzende Erzstift Bremen und nach Holstein exportieren. Doch das Verbot des direkten Getreidehandels über See wurde aufrechterhalten.** Die Landesgemeinde Krempe, am rechten Ufer der Elbe unterhalb Hamburgs gelegen, ebenfalls vorübergehend unter der Pfandherrschaft dieser Stadt, beklagte sich im Jahre 1478 über die Hamburger

Handelspolitik: Früher, vor der Pfandherrschaft, habe Hamburg die Kremper Schiffe auf der Elbe abgefangen; nun hole es sie aus dem Kremper Hafen. Es sei nichts anderes zu vermuten, als dass Hamburg das Getreide der Kremper Bauern von deren Speichern holen wolle. Durch den von Hamburg ausgeübten Druck auf die Getreidepreise würden die armen Bauern zugrunde gerichtet.***

* Handelszwist_07.

** E. Rüther, a) Das Land Hadeln im Pfandbesitz Hamburgs. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 13, 1910/11, 104-129, bes. 114ff.; b) Geschichte des Landes Hadeln, 1949, 86ff.

*** Quellen_GH, Nr. 37.

Wenn auch die Vermehrung und Beschleunigung wirtschaftlichen Gewinnstrebens sich in Städten und in agrarischen Regionen ereignete, kam doch in dieser wirtschaftlichen Umstrukturierung den Großstädten ein Vorrang zu. Die Zentralität ihres Fernhandels war politisch besser abgesichert. Zwar gelang es, wie das Hamburger Beispiel zeigt, nicht, die Stadt zur Metropole eines Umlandes zu machen. Regionale Kräfte waren und blieben zu stark; das Widerstandspotential bäuerlicher Gemeinden und der Herrschaftsdruck von Landesherren waren zu mächtig, als dass die wirtschaftliche Zentralität von Großstädten auch zu dauerhafter politischer Zentralität hätte werden können. Gleichwohl ist besonders seit dem 15. Jahrhundert zu beobachten:

3.3: Die Vermehrung und Beschleunigung wirtschaftlichen Gewinnstrebens wird gesteigert, indem weiträumige agrarische Regionen zum wirtschaftlichen Einzugsgebiet von Großstädten werden.

Fernhandel war in Großstädten mehr als in Kleinstädten und Landesgemeinden konzentriert und besser als in ihnen organisatorisch ausgestattet und politisch abgesichert. Die Verbindung von agrarischen oder gewerblichen Gewinnen mit Fernhandelsgewinnen, ihre organisatorische Verknüpfung zu Kapitalakkumulation ließ sich leichter und dauerhafter in Großstädten bewerkstelligen. Nicht nur wurden die für den Export bestimmten Agrarprodukte großenteils auf die Märkte von Großstädten gezogen; nicht nur brachten die Großstädte den größeren Teil der hochwertigen gewerblichen Exportgüter hervor; sondern in den Großstädten vor allem wurden auch die Fernhandelsgeschäfte abgewickelt. So bildete sich in ihnen eine Personengruppe, die in besonderem Maße Produktion und Fernhandel zu verknüpfen verstand. Und diese besonders auf Vermehrung und Beschleunigung wirtschaftlichen Gewinns bedachte Gruppe geriet in Widerstreit mit anderen sozialen Gruppen der Stadt, auch mit einem Teil der Fernhändler.

Gegen das wachsende Gewinnstreben von Fernhändlern formierte sich auch in der Stadt Hamburg wachsender Widerstand. Er richtete sich in erster Linie gegen Auswüchse des Getreidegroßhandels. Schon seit etwa 1359 wurde die Ausfuhr von Getreide aus Hamburg eingeschränkt.* Der Stadtrat war für Einschränkungen des Hamburger Getreideexports und für seine Kontrolle zuständig. Das heißt: außer der Versorgung der Hamburger Bürger und Brauer mit Getreide war Kriterium für den Getreideexport in erster Linie der vom Rat getragene Konsens der Fernhändler. Im 15. Jahrhundert versuchte die Bürgerschaft, den Kreis derer, die an den Entscheidungen über den Getreideexport beteiligt waren, zu erweitern. Doch setzte sich die Gemeinde in diesem Punkte nicht gegen den Stadtrat durch. Wohl aber gelang es 1458 im Interesse der Fernhändler, aber auch der Bürgergemeinde, den einträglichen Getreidehandel, der von den Elbmarschen unterhalb Hamburgs direkt in die Nordsee führte, ohne Hamburg zu berühren, durch ein schärferes Verbot zu erschweren. Es richtete sich nicht allein gegen Hamburger Bürger und Einwohner - bei der Strafe des Verlustes des Bürger- oder des Einwohnerstatus -, sondern auch gegen Auswärtige - bei der Strafe des Handelsboykotts.** Im Jahre 1483, während über hohe Getreidepreise geklagt wurde, kam es in der Stadt Hamburg zu gewaltsamen Auseinandersetzungen um die großen Getreidegeschäfte von Hamburger Kaufleuten. Bürger der Stadt erhoben den Vorwurf, die reichsten und vermögendsten Bürger und Kaufleute Hamburgs kauften Getreide auf und schickten es in fremde Gegenden, während in Hamburg Getreidemangel herrsche. Damals arretierten Hamburger Bürger auf einer militärischen Expedition unterhalb Hamburgs Schiffe, von denen es hieß, sie seien an

solchen Getreidegeschäften Hamburger Kaufleute beteiligt.*** Auch gegen die damals aufkommende direkte Hamburger Fahrt nach dem nördlich gelegenen Island, die nicht zuletzt durch Getreide- und Mehlexporte Gewinn versprach, wandten sich die Beschwerden. Allenthalben wurden seit dieser Zeit Klagen über die Zwietracht in hansischen Städten laut, "von wegen des heimlichen Hasses, den sie unter sich selber in der Stat hatten," wie ein Magdeburger Chronist rückblickend sagte.****

* H. Feldtmann, Der zweite Rezeß vom Jahre 1458. In: ZVHG 27, 1926, 141-196, hier 189; HBS, Nr. 3, Art. 10.

** Quellen_GH, Nr. 33.

*** Quellen_GH, Nr. 39.

**** Georg Butze in: MChr, 104 (zum Jahre 1486); MKT-2. Vgl. Hermann Bote, a) Boek van veleme rade, hg. v. Herman Brandes. In: Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 16, 1890, 1-41, bes. 8ff., 19ff.; b) Das Schichtbuch. In: Die Chroniken der deutschen Städte, Bd. 16, 269-493, bes. 299f., 311, 427.

Was die Elbe oberhalb Hamburgs betrifft, fand das Hamburger Streben, den Getreidehandel an sich zu ziehen, wie es in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts deutlich hervortrat, im Jahre 1538 seinen Abschluss durch einen Vertrag mit der Stadt Magdeburg. Die Schifffahrt von der einen zur anderen Stadt sollte erhalten und gefördert werden. Behinderungen der Schifffahrt und Zollerhebungen sollten unterbunden, Stapelzwang an einem Platz zwischen diesen Städten nicht geduldet werden. Der Verkauf des Getreides sollte in Hamburg vor dem Rathause unter der Leitung von Deputierten des Hamburger Stadtrates geschehen. In erster Linie sollte das Getreide Hamburger Bürgern überlassen werden. Falls eine Einigung über den Preis nicht zustande kam, sollte die Hälfte des Getreides zu einem festgesetzten Preis an Hamburger Bürger überlassen werden, die andere anderweitig veräußert werden.* An diesen Vereinbarungen wurde deutlich, wie die Nebenordnung des Handels neben andere soziale Verhaltensweisen durch eine politisch gestützte Überordnung des Fernhandels abgelöst worden war. Sie diente der Selbstversorgung der städtischen Bürger mit Getreide zu erschwinglichem Preis, besonders aber den Exportinteressen der Fernhandel treibenden Bürger. Derartige restriktive Regelungen des Getreidehandels wurden während des 16. bis 18. Jahrhunderts mehrfach erneuert und letztlich erst nach dem Ende des römisch-deutschen Reiches durch die Elbschifffahrtsakte von 1821 aufgehoben. Sie erklärte die Schifffahrt in Bezug auf den Handel für völlig frei und hob auch die Stapelzwänge auf.** Der Versuch mittelalterlicher Großstädte, sich weiträumige agrarische Regionen als wirtschaftliches Einzugsgebiet anzugliedern, wurde durch ein neues, weiträumigeres, stärker auf volks- und weltwirtschaftliche Beziehungen ausgerichtetes Konzept ersetzt.

* Handelszwist_07.

** ESA-1821_GE.

4. Soziale Bedingungen der Begriffe “Stadt” und “Hanse”

Nun, im letzten, vierten Kapitel dieses Vortrages, seien kurz die sozialen Bedingungen der Begriffe “Stadt” und “Hanse” bedacht. Die beiden Begriffe sind von der Geschichtswissenschaft besonders seit dem 19. Jahrhundert zu zentralen Begriffen gesteigert worden.

4.1: Der Begriff “Stadt” betont die jahrhundertelange politische und wirtschaftliche Kontinuität.

“Stadt” sei verstanden als die in einer gegebenen Gesellschaft höchstmögliche Ausformung regionaler Zentralität und sozialer Komplexität. Das soziale Organisationsmodell Stadt ist in verschiedenen Stufen und Richtungen zu verwirklichen, das Kriterienbündel, das die einzelne konkrete “Stadt” charakterisiert, verschieden zu schnüren. Doch gehört immer räumliche Zentralität in wirtschaftlicher Hinsicht zum Wesen einer Stadt, ohne dass es möglich wäre, alle zentralen Funktionen einer Stadt aus ihrer wirtschaftlichen Zentralität herzuleiten.*

* Stadt-A_LS.

Der Begriff “Stadt” lässt, indem er eine Stadt trotz aller politischen, sozialen, wirtschaftlichen Veränderungen über Jahrhunderte als Stadt stabilisiert sein lässt, sie über Jahrhunderte hin kontinuierlich bestehen. Das Bestreben ging lange Zeit und geht teils noch heute dahin, wie auch das Beispiel Hamburg erkennen lässt, die Stadt frühzeitig als dauerhafte, nur beiläufig durch innere Spannungen beeinträchtigte soziale Einheit zu erkennen und die Selbständigkeit ihrer politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen zu betonen. Doch ist gerade Hamburg, eine vom 12. bis ins 20. Jahrhundert wirtschaftlich aufsteigende Stadt, ein Beispiel dafür, wie sich durch die Geschichte der Stadt und durch den Stadtbegriff Brüche ziehen. Am Anfang standen im 12. Jahrhundert die Altstadt und die Neustadt. Ihre Zusammengehörigkeit wurde noch in den 1280er Jahren angefochten.* In Randlage zu politischen Herrschaftsräumen suchte Hamburg sich auf die Elblinie und auf das deutsche Reich zu stützen. Bis ins 17. Jahrhundert schwankte es zwischen der Zugehörigkeit zur Grafschaft / zum Herzogtum Holstein und zum Reich. Die Elbe unterhalb und oberhalb Hamburgs und ein Teil ihrer Uferregionen wurde unter die Kontrolle der Stadt gebracht, auch zu ihren Gunsten der Lauf der Elbe verändert und erweitert. Der Umfang der Veränderungen, die sich in den Jahrzehnten um 1470 erstmals konzentrierten, Veränderungen, aus denen ich die Vermehrung und Beschleunigung wirtschaftlichen Gewinnstrebens hervorgehoben habe, scheint in seiner sozialen Relevanz vergleichbar mit dem Bruch, den die industrielle Revolution für Hamburg um 1888

bedeutet. Drei Brüche oder Diskontinuitäten kennzeichnen demnach die Geschichte Hamburgs: die Entstehung der Fernhandelsstadt mit der Begründung der Neustadt am Unterlauf der Alster um 1190, der Ausbau der Stellung Hamburgs an der Niederelbe und an der Nordsee um 1470, der Ausbau des Hamburger Welthandels um 1888. Dazu kam, als politische Konsequenz dieser letzteren Veränderung, die gewichtigste territoriale Veränderung des Hamburger Stadtstaates seit dem 15. Jahrhundert: die räumliche Erweiterung Hamburgs in der Elbregion durch das Großhamburg-Gesetz von 1937. Erst damals gelang Hamburg der Sprung über das Stromspaltungsgebiet der Elbe hinweg nach Harburg. Mehr noch als schon im 15. Jahrhundert bildete die Stadt Hamburg nun ein Konglomerat von einstigen Stadt- und Landgemeinden. Sie sind noch immer auf dem Wege, zur Freien und Hansestadt Hamburg zusammenzuwachsen.** Stadt, so auch die Stadt Hamburg, stellt sich in der Geschichte von acht und mehr Jahrhunderten als eine durch mehrere Diskontinuitäten gebrochene Organisationsform dar.

* Siehe oben, Kap. 1.1; Urkundenfälschungen_88a.

** Vergleich_GH; vgl. zum verkehrstechnischen Anschluss Harburgs an Hamburg die Brückenbauten über die Elbe seit 1868.

#

4.2: Der Begriff "Hanse" betont die jahrhundertelange Einbindung des Städtewesens und des Fernhandels in großräumige politische (nationalstaatliche) Organisationen.

"Hanse" sei verstanden als eine lockere Organisation, in der sich die Repräsentanten von Stadtregionen zusammenschlossen, um Fernhandelsinteressen im Raum der Ost- und Nordsee und im auf sie hin orientierten Binnenland zu fördern.* Der Schwerpunkt der Hanse lag im nördlichen Teil des deutschen Reiches und innerhalb seiner auf den wendischen Städten, also auf der Stadtregion, die sich zwar überwiegend zur Ostsee hin erstreckte, von Lübeck bis nach Stralsund, die aber auch Städte im Einzugsbereich der Nordsee, nämlich Hamburg und das binnenländische Lüneburg, umfasste. Wendische Städte schlossen sich seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts immer wieder in Bünden zusammen. Jedoch bildeten selbst sie keinen monolithischen Block. Später und sporadischer als Bünde wendischer Städte sind Hansetage bezeugt, in denen Städte aus einer weiter gestreuten Region vertreten waren. Die Zahl dieser allgemeinen Hansetage, die erst nach der Mitte des 14. Jahrhunderts einsetzten, war in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts größer als im 15. Jahrhundert. Aber selbst zwischen 1356 und 1400 fand im Durchschnitt nicht einmal jährlich ein Hansetag statt. Gemessen am räumlichen Umfang und an der zeitlichen Dichte, in der die soziale Organisationsform Hanse realisiert wurde, erscheint also die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts als die Kernzeit der Hanse. Die Verfestigung der hansischen Organisation in dieser Zeit dürfte nicht nur aus der Schwierigkeit hervorgegangen sein, den einmal errungenen Anteil der Kaufleute dieser Region am europäischen Fernhandel gegenüber den Kaufleuten anderer Regionen zu behaupten, sondern auch aus dem Bestreben, die nun in wachsender Häufigkeit belegte Zwietracht innerhalb der Hanse durch Organisation zu kompensieren.** Der Stralsunder Frieden von 1370, in dem die beteiligten Städte, nicht nur Hansestädte, vorübergehend einen Vorteil gegen Dänemark errangen, sollte nicht überschätzt werden. Nur vorübergehend errang ein Teil der Hansestädte, zusammen mit anderen an der Sund-Durchfahrt interessierten Städten, einen Vorteil gegenüber Dänemark. Der Friedensschluss stärkte nur für 15 Jahre die militärische und wirtschaftliche Position der Hanse an der schonischen Küste und ließ Dänemark als wichtige, die Hanse überdauernde Macht bestehen. In dem Stralsunder Frieden den Höhepunkt oder gar die Blüte der Hanse als Großmacht zu sehen, empfiehlt sich nicht.*** Dazu war der Friedensschluss von zu ephemerer Bedeutung. Auch kann außenpolitischer Erfolg nicht das einzige Kriterium für Blüte sein. Wichtiger scheint zu bedenken, dass in den 1370er Jahren, wie auch in süddeutschen Städten, in großen Hansestädten, auch in Lübeck und

Hamburg, Aufstände gegen die städtische Obrigkeit losbrachen. In ihnen waren Divergenzen der wirtschaftlichen Interessen angelegt, die ein Jahrhundert später schärfer hervortraten.

* Diese Umschreibung des Hanse-Begriffes vermeidet die Unterscheidung von Kaufmanns- und Städtehanse und betont regionale Zusammenschlüsse städtischer Sozialgruppen (vgl. unten den Anhang).

** Vgl. H. Schwarzwälder, Bremens Aufnahme in die Hanse 1358 in neuer Sicht. In: Hansische Geschichtsblätter 79, 1961, 58-79; Einführung_91, 181ff.

*** Vgl. unten den Anhang.

Der Begriff "Hanse" war in der zeitgenössischen Terminologie des Mittelalters auf genossenschaftliche Zusammenschlüsse verschiedener Art beziehbar, im 12. Jahrhundert auf Gruppen von Kaufleuten, im 14. Jahrhundert auf Gruppen von Städten anwendbar. "Hanse" ist besonders seit der Gründung des Hansischen Geschichtsvereins im Jahre 1870, nicht zufällig gleichzeitig mit der Gründung des zweiten deutschen Reiches unter preußischer Hegemonie und mit der Säkularfeier des Stralsunder Friedens von 1370, zu einer politisch-wirtschaftlich einheitlichen Organisation gesteigert worden. Die deutsche Hanse erschien als Repräsentantin des deutschen Reiches im norddeutschen und nordeuropäischen Raum. Das wissenschaftliche Hauptinteresse richtete sich bald auf die Hanse als Großmacht und als Seemacht. Und dementsprechend wurden die Konflikte mit Regionen außerhalb des deutschen Reiches wesentlich als Konflikte mit Reichen in nationalstaatlich überzogener Interpretation, als Konflikte zwischen Kaufleuten als Repräsentanten verschiedener Nationalstaaten gesehen. Erst nach dem Scheitern des dritten deutschen Reiches unter nationalsozialistischer Herrschaft, nach dem Zweiten Weltkrieg, ist von einem Kenner der Geschichte Nordeuropas und der Hanse, von Ahasver von Brandt, betont worden, wie sehr die Hanse in sich gespalten und wie intensiv verwandtschaftliche, politische, kulturelle Verbindungen zwischen Norddeutschland und Skandinavien gewesen seien.* In ernüchtertem Rückblick stellt sich die Hanse nicht mehr als ein festgefügtter Zusammenschluss von Fernhändlern oder von Fernhandelsstädten dar, sondern als eine Summe von politisch-wirtschaftlichen Bündnissen, die vor allem den Fernhandelsinteressen der Oberschicht oder gar nur eines Teils der Oberschicht einer begrenzten Zahl von Städten nützten. Wie in allen Städtebünden, waren selbst die Interessen benachbarter Städte und erst recht die Interessen von Städten, die über Hunderte von Kilometern verstreut waren, nur für kurze Zeit, für bestimmte politische und wirtschaftliche Projekte, auf ein Bündnis, auf partiell gemeinsames Verhalten, zu einigen. Ja, es ist sogar zu betonen: Die Hanse im eigentlichen Sinne, als städtische Organisation, stieg erst auf, als die Zwietracht zwischen norddeutschen Städten ein den Fernhandel störendes Ausmaß zu erreichen begann. In regionaler Begrenzung, jeweils für die kurzen Zeiträume von einigen Monaten oder einigen Jahren gelang es, diese Divergenzen organisatorisch beizulegen. Sie waren die Divergenzen zwischen den Fernhandelsinteressen mehrerer Großstädte, wie Köln, Lübeck, Danzig, und einer

größeren Zahl ihnen Rückhalt verleihender Mittel- und Kleinstädte. Organisatorisch konnten diese Divergenzen durch reine Städtebünde weniger wirksam beigelegt werden als durch Bündnisse, in denen sich Städte und Landesherren zusammenschlossen. Unter diesem Gesichtspunkt verdienen die zahlreichen, ebenfalls regelmäßig auf kurze Zeiten befristeten Verträge und Bündnisse von Hansestädten mit benachbarten Landesherren besondere Aufmerksamkeit.

* A. von Brandt, a) Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter, 1962 (Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Geisteswissenschaften, 102); auch in: Lübeck, Hanse, Nordeuropa. Gedächtnisschrift für A. von Brandt, 1979, 13-36; b) Der Anteil des Nordens an der deutschen Geschichte im Spätmittelalter. In: Welt als Geschichte 23, 1963, 13-26; auch in: Lübeck, Hanse, Nordeuropa (wie oben), 37-52.

In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts konnten sich organisatorische Zusammenschlüsse von Hansestädten räumlich ausdehnen und zeitlich verdichten,

- weil mit dem wachsenden Volumen des Fernhandels sich die Spaltung wirtschaftlicher und politischer Interessen auch im norddeutschen Bereich mehrte, aber noch nicht so sprunghaft anwuchs, auch die sozialen Spannungen in hansischen Großstädten noch nicht so bedrohlich erschienen wie später im 15. Jahrhundert,

- weil norddeutsche Landesherren ihre Territorialmacht noch nicht so weit gesteigert hatten, dass sie nicht in Großstädten wertvolle Bundesgenossen gegen den Adel ihrer Herrschaftsregion und gegen andere Landesherren gesehen hätten,

- weil das Königtum der Luxemburger, besonders Karls IV., die Kooperation von Landesherren mit Städten zur Aufrechterhaltung des Landfriedens, zur Vermeidung oder Beschränkung physischer Gewalt in begrenzten Regionen des Reiches, begünstigte.

Im 15. Jahrhundert, besonders in seiner zweiten Hälfte, vermehrten sich allenthalben die sozialen Spannungen, nicht nur zwischen Städten, nicht nur zwischen Städten und Landgemeinden. Die Klage über die Zwietracht innerhalb der Hanse wurde lauter. Die Mahnung, einträchtig zu sein, ertönte in Hansestädten deshalb so häufig, weil Eintracht vermisst wurde. Man denke nur an die Spannungen zwischen Lübeck und Köln, die im Umkreis des Friedens von Utrecht (1474), in der Frage der Englandpolitik also, einen Höhepunkt erreichten, und an die problemgeladenen Beziehungen zwischen Lübeck und Danzig untereinander, die von Walter Stark für die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts untersucht worden sind. Landesherren, gestützt auf eine ausgebaute Steuerhoheit, reagierten selbstbewusster auf das Selbständigkeitsstreben großer Städte und wurden nun zum Hauptträger des vom Reich propagierten Landfriedens. Überterritoriale Bündnisse der Städte erwiesen sich mehr und mehr als unwirksam. Größere Bedeutung wuchs den in den einzelnen Territorien als Teil der Landstände aufsteigenden Städtebünden zu. Solche in der politischen und wirtschaftlichen Struktur des Reiches und seiner Regionen begründeten Veränderungen wirkten der Neigung, großräumige,

überterritoriale Städtebünde in Norddeutschland zu organisieren, entgegen. Nicht der Konflikt verschiedener Nationalstaaten, nicht das wirtschaftliche Stagnieren Lübecks, nicht die von Westeuropa ausgehende wirtschaftliche Expansion in den Atlantik, nicht die Veränderung der politischen Struktur des Ostseeraums durch die Expansion des Königreichs Polen und des Großfürstentums Moskau ließ die Hanse als Organisationsform hauptsächlich norddeutscher Städte obsolet werden, sondern das Wachsen der wirtschaftlichen Konkurrenz der Städte und ihre Einbindung in festgefügte Territorialstaaten. Eine neue, politisch gesteuerte Kooperation agrarischer und städtischer Mächte bahnte sich an, in der die wesentlichen Steuerungsfunktionen den Trägern der Landesherrschaft und ihren Verwaltungsstäben zukamen.

Die Hanse ist also ein Organisationsmodell, das nur vorübergehend, besonders vom zweiten Viertel des 13. bis zur zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, am auffälligsten in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, anwendbar erschien.

4.3: Damit politische, soziale und wirtschaftliche Veränderungen zwischen dem 12. und dem 16. Jahrhundert angemessen dargestellt werden können, wird die Vorstellung, "Stadt" und "Hanse" seien über Jahrhunderte kontinuierlich bestehende soziale Organisationsformen, kritisch erörtert.

Das Bestreben, Geschichte nicht als dauerhaft Bestehendes, sondern als ein Bündel politischer, sozialer, wirtschaftlicher Veränderungen angemessen darzustellen, erfordert, über Begriffe nachzudenken, die den Anspruch erheben, auf große Zeiträume angewendet werden zu können. Zu diesen Begriffen gehören "Stadt" und "Hanse". Es hat sich ergeben, dass sie nicht über Jahrhunderte kontinuierlich bestehende soziale Organisationsformen, gleichsam Wesenheiten, darstellen. Die Form der Organisation, wie sie sich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in einer norddeutschen Region als "Hanse" verdichtete und nicht nur Städten nützlich schien, auf Jahrhunderte zurück- und vorausprojizieren, war im Interesse späthansischer Städte und dann von sozialen Schichten und Gruppen, die seit 1870 das deutsche Reich politisch und wirtschaftlich mittrugen. Nach zwei Weltkriegen ist in der deutschen Geschichtswissenschaft die Bereitschaft geschrumpft oder geschwunden, diese Projektion weiter mitzutragen. In den Jahrzehnten um 1470 wurde Hanse als Organisationsform obsolet. Wirksame hansische Bündnisse wurden selten. Auswärtige Kontore erlitten Einbußen. Die politischen Entwicklungen im östlichen Ostseeraum waren für die Hanse längst unkontrollierbar geworden. In der Konsequenz lag die Schließung des Nowgoroder Kontors der Hanse im Jahre 1494.

Wie "Hanse" erweist sich "Stadt" bei näherer Betrachtung als ein Begriff, der nur durch Rück- und Vorausprojektion zeitlich begrenzter sozialer Strukturen die Kontinuität von Jahrhunderten abzudecken vermag. Wie "Hanse" hat auch die viel berufene Autonomie der Stadt im 15. Jahrhundert ihre Kernzeit bereits hinter sich.* Mag es schon zweifelhaft scheinen, ob ein einzelner Mensch, trotz der Erneuerung seiner Körperzellen und der Veränderung seiner Einstellungen, durch Jahrzehnte hin derselbe bleibt, wieviel mehr, ob eine Stadt, die aus vielen Tausenden von Menschen besteht und in die jährlich Menschen hinzuziehen, durch Jahrhunderte hin dasselbe Subjekt der Geschichte bleibt und ob ein Städtebund, der jeweils für wenige Monate oder Jahre unter bestimmten politischen, sozialen, wirtschaftlichen Bedingungen wirksam wird, über Jahrhunderte Wirkung ausüben kann. Ist es dasselbe Hamburg, das im Jahre 1225 privilegiert und das im Jahre 1937 durch Gesetz begünstigt wurde?*** Ist es dasselbe Lübeck, das 1226 zur Reichsstadt wurde und das 1937 in die preußische Provinz Schleswig-Holstein einverleibt wurde? Oder sind es zähflüssige, politische, soziale, wirtschaftliche, in zunehmendem Maße auch technische Strukturen, die sich über einen Ort und eine Region erstrecken und die begünstigen, dass sich Menschen immer wieder ihrer bedienen? Solche Strukturen

könnten sein: politische Großlagen wie das Nebeneinander größerer Territorien zu beiden Seiten der Niederelbe und zu beiden Seiten Hamburgs; soziale und wirtschaftliche Lagen, wie der Aufbau eines Fernhandelszentrums und der mit ihm verknüpften wirtschaftlichen und politischen Beziehungen über weite Räume hin, so auch die Hanse; technische Lagen, wie die Schaffung eines befestigten Ortes, die Anlage eines Hafens, der Unterhalt einer größeren Zahl von Schiffen.

* Zum Folgenden: Stadt-A_LS.

** Vergleich_GH.

In einer derart auf Strukturen ausgerichteten Betrachtung könnte die Geschichte von Städten und die Geschichte der Hanse gebrochener, diskontinuierlicher erscheinen, nicht als Aufstieg von Großmächten, sondern als Verhalten von Menschen, die sich in Not- oder in Glückslagen zu behaupten suchen, jeweils mit gegebener Umwelt sich auseinandersetzen, jeweils an das anknüpfend, was sie an nutzbaren Strukturen vorfinden. Dass Stadt in partieller räumlicher Kontinuität besteht, dass einzelne Familien durch viele Generationen in ihr leben, ist kein zwingendes Indiz für ein soziales Kontinuum Stadt. Dass einige norddeutsche Städte durch Jahrhunderte hin immer wieder für einige Zeit das Organisationsmodell Hanse mittrugen, ist kein zwingendes Indiz für das soziale Kontinuum Hanse. Wieweit Stadt und Hanse kontinuierlich bestehen, wieweit sie als Subjekte der Geschichte tragen, hängt bei struktureller Betrachtung davon ab, wieweit vorgegebene politische, soziale, wirtschaftliche, technische Strukturen, wieweit auch sozial geformte geographische Gegebenheiten wie Meere und Flüsse in einer städtischen Region, wie immer man sie bemessen mag, sich bei veränderten Lagen für soziales Verhalten als nutzbar erwiesen, oder auch: wie sehr sich bei verhärtenden politischen, sozialen, wirtschaftlichen, technischen Strukturen der Spielraum sozialen Verhaltens als nur noch sehr begrenzt erwies, soziale Kontinuität Erstarrung sozialen Verhaltens zu bedeuten begann.

Anhang: Einige ergänzende Bemerkungen zur Geschichte der Hanse

[Teile eines Vortrages über "Die Hanse. Neuere Fragestellungen. Methoden und Ergebnisse der Geschichtswissenschaft", der 1983 in Bergen / Norwegen gehalten wurde]

Die Gesamtdarstellungen der Hanse von Dollinger (zuerst 1964/1966) und von Schildhauer / Fritze / Stark (zuerst 1974)

Wie im Anschluss an ein Jahrhundert intensiver hansischer Geschichtsforschung heute [1983] in Deutschland hansische Geschichte unterschiedlich strukturiert werden kann, bedingt durch die Spaltung Deutschlands in zwei Staaten mit unterschiedlichen politischen und wissenschaftstheoretischen Prinzipien, mag der Vergleich der Gesamtdarstellungen der Hanse von Dollinger und von Schildhauer / Fritze / Stark verdeutlichen. Philippe Dollinger hat sein Buch über die Hanse 1964 zunächst in französischer Sprache veröffentlicht. Er hat damit eine Gesamtschau vorgelegt, die der Geschichtswissenschaft in der Tradition des Historismus gemäß war und auch in der Bundesrepublik Deutschland vorbehaltlos rezipiert wurde. In der Deutschen Demokratischen Republik haben Johannes Schildhauer, Konrad Fritze und Walter Stark eine Darstellung der Hanse veröffentlicht, in die behutsam historischer Materialismus einfließt und in der die Hanse auf die politische Situation der Deutschen Demokratischen Republik bezogen wird. Die Unterschiede in der Konzeption der hansischen Geschichte zwischen Dollinger und Schildhauer / Fritze / Stark mögen durch die folgenden Thesen angedeutet sein. In der Charakteristik der Positionen der Darstellung von Schildhauer / Fritze / Stark lehne ich mich in den Formulierungen teilweise an den programmatischen Aufsatz "Grundzüge der Geschichte der deutschen Hanse" an, den eine Greifswalder Arbeitsgruppe unter Leitung von Johannes Schildhauer 1963 in der Zeitschrift für Geschichtswissenschaft veröffentlicht hat.

1. Europa und die deutsche Nation: Dollinger sieht die Geschichte der Hanse im Zusammenhang der europäischen Wirtschaftsgeschichte. Zwar unterlässt er nicht, die Hanse schwerpunktmäßig als eine deutsche Hanse zu charakterisieren, aber eine Akzentuierung deutscher Nationalgeschichte liegt dem französischen Historiker fern. Eher erscheint ihm die Hanse als Vorgeschichte der Europäischen Gemeinschaft.

Schildhauer / Fritze / Stark sehen die Geschichte der Hanse im Zusammenhang eines "nationalen Geschichtsbildes unseres Volkes", das heißt hauptsächlich der Deutschen Demokratischen Republik. Sie wenden sich gegen Hansegeschichte als "NATO-Ideologie".

2. Russland und die Slawen: Dollinger stellt die Beziehungen der Hanse zu Russland als eine unter mehreren Beziehungen dar und kommt auf die Slawen zwischen Elbe und Oder nur knapp zu sprechen.

Schildhauer / Fritze / Stark akzentuieren die Rolle russischer, überhaupt slawischer Fernhändler im Ostseeraum, besonders in der hansischen Vor- und Frühzeit. Dem entspricht die Betonung freundlicher Beziehungen zur Sowjetunion.

3. Sozialstruktur der Stadt: Dollinger vernachlässigt die Sozialstruktur der Hansestädte; nur auf die Stellung der Fernhändler geht er ausführlich ein. Insgesamt entsteht eher der Eindruck einer ausgeglichenen, harmonischen Sozialstruktur. Das Handeln des Kaufmanns erscheint als eine zentrale geschichtliche Kategorie und überwiegend als gemeinnützig.

Schildhauer / Fritze / Stark sind darauf bedacht, "die Rolle der Volksmassen und ihren Klassenkampf in der mittelalterlichen Stadt" zu berücksichtigen. Mittelschichten, besonders die Handwerker, und Unterschichten erhalten in dieser Geschichtskonzeption größeres Gewicht. Die Auffassungen von einer "sozialen Harmonie" in den mittelalterlichen Städten werden abgelehnt. Das Handeln des Kaufmanns erscheint als ein geschichtlicher Faktor neben anderen und wird als profitorientiert und monopolkapitalistisch charakterisiert.

4. Stadt-Land-Beziehungen: Dollinger kommt auf sie nur beiläufig, als er den Handel mit Getreide und Holz erwähnt, zu sprechen.*

Schildhauer / Fritze / Stark betonen die Stellung der Stadt im voll entfaltenen Feudalismus und gehen daher auf die agrargeschichtlichen Einbindungen der Stadt ausdrücklich und ausführlicher ein: lassen die Stadt im 12. und 13. Jahrhundert aus den entwickelten Produktivkräften der Agrarwirtschaft erwachsen, heben die Rolle der Ostsiedlung, der "Ostexpansion", hervor und betonen stadtbürgerlichen Landbesitz, auch als Kapitalanlage.

* Flussschiff-B_BM.

5. Gesamtbeurteilung der Hanse: Dollinger sieht in der Hanse vorwiegend eine Organisation, die dem wirtschaftlichen und kulturellen Fortschritt, auch in Nord- und Osteuropa, nützt und im Prinzip auf Frieden bedacht ist.

Schildhauer / Fritze / Stark sehen die Hanse ambivalenter: einerseits steht das Fernhandel treibende städtische Bürgertum im Klassenkampf gegen Feudalherren, ist insofern fortschrittlich, andererseits bleibt das städtische Bürgertum als Nebenklasse im Feudalismus befangen und wirkt insofern fortschritthemmend, hemmt auch durch monopolkapitalistische Praktiken die wirtschaftlich-kulturelle Entwicklung Nord- und Osteuropas.

Friedensliebe rühmen beide Darstellungen. Doch ist klar, dass in der Sicht von Schildhauer / Fritze / Stark die aggressiven Züge des profitorientierten Monopolkapitalismus der Friedensliebe hansischer Kaufleute enge Grenzen setzen.

Im ganzen gesehen, hat Dollinger die Tradition der hansischen Geschichtsbetrachtung seit 1870 ungebrochener aufgenommen, nur die schrillen nationalistischen Töne gemieden und die Heroisierung des wagenden Kaufmanns gemildert.

Schildhauer / Fritze / Stark haben das Bild der hansischen Geschichte stärker umgestaltet, freilich den historischen Materialismus so behutsam in ihre Darstellung eingeführt, dass die beiden Bücher über größere Strecken in der Beurteilung und auch in der Periodisierung übereinstimmen.

#

[12]

Kaufmannshanse und Städtehanse?

Es ist üblich, zwischen der Kaufmannshanse des 12. und 13. Jahrhunderts und der Städtehanse des 13. bis 17. Jahrhunderts zu unterscheiden. Doch lässt sich diese Unterscheidung aufheben. So hat Fritz Keutgen (1935) die Meinung vertreten, auch die angebliche Städtehanse des 14. Jahrhunderts sei eine Kaufmannshanse geblieben. Tatsächlich ist zu bedenken, dass die sogenannte Städtehanse einen Zusammenschluss von Repräsentanten mehrerer Städte darstellte, also ein Zusammenschluss von Stadträten und vor allem der in ihnen vertretenen Fernhändler war. Umgekehrt ist die Meinung begründbar, dass auch die sogenannte Kaufmannshanse des 12./13. Jahrhunderts eine Form der Städtehanse war. Sind doch die Kaufleute, die sich an auswärtigen Handelsplätzen als Hanse zusammenschließen, mindestens schwerpunktmäßig bestimmten Städten und Stadtregionen zuzuordnen. Wie immer man sich zu den Begriffen Kaufmanns- und Städtehanse stellt, man sollte diese traditionelle Unterscheidung nicht überbewerten.

#

Periodisierung einer Geschichte der Hanse - zur Methodologie

Die Geschichte der Hanse wurde seit 1870 in einem für geschichtliche Gebilde, die man als sich entwickelnde Pflanzen sah, üblichen Schema auf eine Blütezeit hin akzentuiert. Nach 1945, als die Seinsweise der Hanse zunehmend differenziert wurde, hätte auch die Vorstellung der Blüte zum Problem werden können. Doch fristete sie in Gesamtdarstellungen und unterschwellig in Monographien ihr Dasein. Ob die Hanse ein blüteloser Behelf gewesen sei, wurde nicht konsequent gefragt. Gleichwohl sei hier, in diesem Vortrag, auch die Blütezeit der Hanse zum Problem erhoben.

Die Blüte der Hanse wurde gern mit dem außenpolitischen Ereignis der Kölner Konföderation (1367) gegen Dänemark und des Friedensschlusses zu Stralsund (1370) verbunden. Dollinger lässt die Städtehanse in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts als "nordeuropäische Großmacht" erscheinen und seit dem 15. Jahrhundert niedergehen. Erst in der zweiten Auflage seines Buches (1976) ist in einem Nachtrag die Rolle des Stralsunder Friedens als eines Wendepunktes in der hansischen Geschichte problematisiert worden. Da sind Gedanken Fritz Rörigs aufgenommen, der hervorhob, die Hanse habe im Stralsunder Frieden und danach keine neuen Privilegien erworben, sondern sich damit begnügt, vorhandene Privilegien bestätigt zu erhalten. Auf dem Höhepunkt des Erreichbaren habe sich die Hanse der Verteidigung des Errungenen zugewandt. Und ähnlich urteilt Schildhauer in der in der Deutschen Demokratischen Republik erschienenen Gesamtdarstellung: "In den ersten Jahrzehnten nach dem Stralsunder Frieden von 1370 vermochte die Hanse auf Grund ihres Sieges über Dänemark ihre ökonomische Vorherrschaft im Ost- und Nordseeraum im wesentlichen aufrechtzuerhalten. Die Behauptung der erkämpften Position wurde seit dieser Zeit die Maxime der gesamten hansischen Politik."

Wie wenig, selbst bei einer engen außenpolitischen Sicht, die Kölner Konföderation und der Frieden von Stralsund taugen, einen Höhepunkt der Hanse zu bezeichnen, hat Ahasver von Brandt (1962/1963) dargelegt. Die Politik gegen Dänemark wurde nicht von "der" Hanse und nicht nur von Hansestädten getragen. Überdies: Sieht man die außenpolitische Entwicklung Dänemarks und der Hanse längerfristig, so ist deutlich, dass sich die Gewichte zugunsten Dänemarks verschoben. Am Ende steht die hilflose Geste des Holstentores, das Lübeck gegen Dänemark errichtete, dessen König seit 1460 auch Herzog von Schleswig und Graf von Holstein war. Bezieht man darüber hinaus innenpolitische Faktoren ein, berücksichtigt man die innere Struktur der Hanse und die innere Struktur der Hansestädte, so fällt zweierlei auf: Die innere Zwietracht war der Hanse in die Wiege gelegt. Von Anfang an ist das Selbständigkeitsstreben größer, der

Nordsee zugewandter Städte, wie Kölns und Bremens, stark. Und zum andern: Die Jahre kurz nach 1370 lassen in vielen größeren Hansestädten Spannungen der Sozialstruktur in Aufständen hervorbrechen. Erich Maschke zählt in seinem Aufsatz über deutsche Städte am Ausgang des Mittelalters für die zwei Jahrzehnte nach 1370 dreiundzwanzig Aufstände. Schon 1365 und 1370 kam es in Bremen und Köln zum Aufbruch. Es folgten Aufstände in Braunschweig 1374, in Hamburg 1375, in Lübeck 1374/1376 und erneut 1380/1384. Die Reihe der Aufstände setzte sich ins spätere 14. und ins 15. Jahrhundert fort. Mit dem außenpolitischen Scheitern des Friedens von Stralsund ging also eine soziale Krise großer Hansestädte einher. Es hängt davon ab, wie man außen- und innenpolitische Kriterien gewichtet, ob überhaupt noch die These von einer Blüte der Hanse um 1370 vertretbar sein kann. Mir scheinen die Indizien für eine Krise, und zwar für eine Krise der gesamten Gesellschaft, zu überwiegen. Diese Krise wird seit dem Beginn des 14. Jahrhunderts erkennbar; Hungersnöte und Seuchen sind ihre auffälligsten Zeichen. Weniger beachtet als die Indizien für Unterproduktion im agrarischen Bereich sind die Hinweise auf eine übermäßige Besetzung des Handels und des Gewerbes in den Großstädten. Die Rivalität in und zwischen den Städten wuchs an. Für italienische Städte des 13. und 14. Jahrhunderts ist dieses Konkurrenzstreben längst hervorgehoben worden, zum Beispiel für Venedig und Genua, für Florenz und Pisa. Im hansischen Bereich wird derartige Rivalität gern nur beiläufig erwähnt, obwohl die Spannungen zwischen Lübeck und Köln, zwischen Lübeck und Bremen, auch zwischen Lübeck und Hamburg bekannt genug sind.*

* Einführung_91, 181ff.; Handelszwist_07; vgl. oben Stadt-B_LS-9.

Wie die agrarische Unterproduktion die Entwicklung neuer Formen der Agrartechnik und der Agrarverfassung begünstigte, zum Beispiel eine flexiblere und intensivere Nutzung guter Böden, eine Spezialisierung auf bestimmte Kulturen, den Übergang zur Gutsherrschaft, so entstehen auch in und zwischen den Großstädten neue Techniken und Organisationsformen des Handels und des Handwerks. Die große Zeit der Zünfte beginnt im 14. Jahrhundert, übrigens auch der zwischenstädtischen Absprachen einzelner Gewerbebezüge. Und in ebendieser Zeit verdichten sich die organisatorischen Bemühungen dessen, was wir als Hanse zu bezeichnen gewohnt sind.

Hier nun ist ein methodischer Neuansatz erwägenswert, nämlich eine weiterführende Theoretisierung des Problems einer Periodisierung hansischer Geschichte. Akzeptiert man die Vorstellung, dass die Hanse nicht kontinuierlich bestand, sondern wie zum Beispiel der Schwäbische Städtebund, sich nur zu bestimmten Zeiten und aus bestimmten Anlässen betätigte, so wird die Vorstellung einer Blütezeit der Hanse noch fragwürdiger. Als ein Kontinuum der nordeuropäischen und norddeutschen Geschichte ist leichter das Problem vorzustellen, Handelsbeziehungen zwischen dem Ostseeraum und dem Nordseeraum

aufrechtzuerhalten. Dieses Problem stellte sich im 9. Jahrhundert wie im 20. Jahrhundert. Eine der Formen, Beiträge zur Lösung dieses Problems zu geben, war das Organisationsmodell der Hanse. Doch nicht alles, was von Städten ausging, die zeitweise oder häufiger zur Hanse gehörten, ist Bestandteil der Geschichte der Hanse. Selbst die Wirtschaftspolitik Lübecks ist nicht allein aus der Sicht hansischer Wirtschaftspolitik zu sehen.

Man könnte etwa das folgende Denkspiel versuchen: Die starke Stellung Lübecks in Bergen wäre auch ohne Mitwirkung einer Hanse vorstellbar und erklärbar. Da Norwegen vorwiegend ein Agrarland war und über große Städte nicht verfügte, war es für den Fernhandel auf die Kooperation mit benachbarten Städtelandschaften oder Großstädten angewiesen. Die Alternative, die in der Geschichte Bergens während des 13./14. Jahrhunderts besonders deutlich hervortritt, war die Rivalität zwischen englischen Kaufleuten und Kaufleuten der wendischen Städte, besonders Lübecks. Dass die Entscheidung im ganzen zugunsten Lübecks fiel, ist aus Gründen zu verstehen, die nicht unmittelbar mit der Hanse zusammenhängen: zum einen ermöglichte die politische Lage in Norddeutschland und im deutschen Reich Lübeck während des 12. und 13. Jahrhunderts eine starke Expansion, zum anderen hatte Lübeck im 13./14. Jahrhundert nicht eine starke politische Macht, etwa ein starkes deutsches Königtum, hinter sich und konnte deshalb für Norwegen als politische Macht nicht bedrohlich erscheinen. Zum dritten war Lübeck als Getreideexporthafen des Ostseeraumes für Norwegen ein besonders ergiebiger Lieferant und bot auch gute Chancen, den Absatz der norwegischen Fischfänge auf Teilen des Kontinents zu fördern. Kurz: Die starke Stellung Lübecks in Bergen wäre auch ohne die Hanse vorstellbar, wurde durch die Hanse also nur zusätzlich gestützt. Mit diesem Gedankenspiel will ich sagen: Es scheint mir wichtiger und ertragreicher, in erster Linie die Geschichte des Ost- und Nordseeraumes zum Gegenstand der Reflexion zu machen, nicht die Geschichte der Hanse. Die Hanse ist eine bisweilen, besonders dicht in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts hervortretende Organisation, die bestimmte, ohnehin vorhandene Tendenzen der Gestaltung des Nord- und Ostseeraumes vorübergehend stützen konnte, und zwar mehr durch Defensive, durch vorübergehende Bündnisse und durch Gewinnung und Verteidigung von Privilegien. Einem so sporadisch existenten Gebilde das Prädikat einer Blütezeit zuzusprechen, scheint mir nicht angemessen. Ich würde sagen: Das Organisationsschema Hanse tritt ungleichmäßig hervor und hat eine Kernzeit da, wo es am häufigsten zu beobachten ist. Kernzeit bezeichnet eine quantitative Dichte, aber nicht eine Blüte.

Schlussbemerkungen

Sucht man nach alledem die Leistung des Organisationsschemas, das als Hanse bezeichnet wird, zusammenfassend zu charakterisieren, im Guten wie im Schlechten, so lässt sich vielleicht sagen: Die Hanse ist ein Organisationsschema, das wie andere kurzfristig bestehende Städtebünde Vorkehrungen zur kompromissbereiten Durchsetzung struktureller Gewalt traf. Gefördert wurde in erster Linie das Interesse von Großstädten und innerhalb ihrer das der am Fernhandel interessierten Sozialgruppen. Diese Politik war langfristig nicht möglich, ohne wenigstens partiell und vorübergehend einen Konsens mit beteiligten und betroffenen Gruppen zu erreichen. Insofern charakterisiert der schlecht überlieferte Spruch, den im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts der Lübecker Bürgermeister Hinrich Castorp getan haben soll* und der in den Gesamtdarstellungen zur Hanse von Dollinger und von Schildhauer / Fritze / Stark an hervorragender Stelle zitiert wird, die Grundtendenz des Verhaltens hansischer Wirtschaftspolitiker richtig: "Lasset uns Tagungen halten, denn leicht ist das Kriegsfähnlein an die Stange gebunden, aber es kostet viel, es ehrenvoll wieder abzunehmen." Einem Fernhändler konnte Krieg nicht zum Selbstzweck werden. Weniger als das tendenzielle Meiden kriegerischer Auseinandersetzungen lässt der Spruch erkennen, dass das Ziel der Tagungen die Verfestigung einmal errungener Positionen und Privilegien war, dass hinter der Friedensbereitschaft Strukturen standen, welche Hansestädte, zumal hansische Fernhändler begünstigten. Über diesen Aspekt struktureller Gewalt, der überall da erkennbar wird, wo sich wirtschaftliche Macht in Fernhandels- oder Gewerbezentren ballt, ließe sich weiter nachdenken, über die Frage also, wieweit der hansische Handel dazu beitrug, in Deutschland benachbarten Ländern den Aufbau eines eigenständigen Fernhandels und vielleicht auch eigenständiger Exportgewerbe zu behindern. Ja, es ist sogar zu fragen, ob die Hanse in der Wirtschaft Norddeutschlands nicht im Vergleich zu süddeutschen und italienischen Städten einen "innovatorischen Rückstand" bewirkte (Wolfgang von Stromer, 1976). Auch diese Fragen würden erfordern, was mir die Hanse an sich bereits nahelegen scheint: die Geschichte der Wirtschaft und der Politik im Nordsee- und Ostseeraum und darüber hinaus in Europa als Ganzheit zu sehen. Die Geschichte der Hanse ist in ihr nur eine Episode. Die Geschichte der Hanse muss in die Sozialgeschichte des Nordsee- und Ostseeraumes, darüber hinaus in die Sozialgeschichte Europas

integriert werden. Infolgedessen wird die Hanse in geringerem Maße als eine abgrenzbare, in sich geschlossene Einheit erscheinen. In eine Sozialgeschichte Europas integriert, wird die Hanse als ein selbständiges Thema aufgehoben werden.**

* Gerhard Neumann, Hinrich Castorp. Ein Lübecker Bürgermeister aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, 1932 (Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck 11), 1 und 81f. → Jahreszeiten_BM.

** Metabegriffe_S3.

Wie sehr die Geschichte der Hanse in die der deutschen Stadtgeschichte integriert erscheint, wird daran deutlich, dass allgemeine Darstellungen der deutschen oder der europäischen Wirtschaftsgeschichte regelmäßig die Hanse erwähnen, aber sie nicht notwendig in gesonderten Kapiteln abhandeln. Im ersten Band des von Aubin und Zorn herausgegebenen Handbuches der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte (1971) wird die Hanse besonders unter dem Gesichtspunkt "Handel 1350-1500" erfasst. Der zweite Band des von Kellenbenz herausgegebenen Handbuches der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte (1980) gliedert in dem Kapitel über die "deutsche Stadtwirtschaft vom frühen Mittelalter bis 1350" nach großen städtischen Wirtschaftsräumen, und da erscheint der Hanseraum als eine Region neben vier anderen, konzentriert und verkürzt auf den Ostseeraum und das brandenburgisch-niedersächsische Binnenland, abgetrennt vom Rheinland und auch von Obersachsen. Eine Alternative zur gesonderten Darstellung der Hanse bleibt, sie in übergreifende sozialgeschichtliche Zusammenhänge zu integrieren, zum Beispiel in den Zusammenhang der allgemeinen Stadtgeschichte oder in die Geschichte einzelner deutscher und europäischer Regionen.

Hanse stellt sich also heute [1983] weniger als bis zum zweiten Weltkrieg als eine Einheit dar. Die Hauptfragen, die aus der Beschäftigung mit der Hanse heraus eine Differenzierung ermöglichen, sind:

1. Wie schwankte die Einbindung von Städten in die Hanse? Welche Interessenlagen führten dazu, dass sich Städte innerhalb der Hanse oder über die Hanse hinaus zusammenschlossen? Welche Interessenlagen bewirkten Spannungen und Zwietracht unter Städten, zumal unter Städten, die auch Hansestädte waren?
2. Wie waren Gesellschaft und Handel einzelner Städte strukturiert? Wie fügten sie sich in ihr agrarisches Umland ein? Wie verhielten sie sich zu Adligen und Landesherrn?
3. Wie koordinierten die einzelnen Städte die verschiedenen Interessenlagen, in denen sie sich befanden? Wie verhielten sich die verschiedenen Regionen zueinander, denen eine Stadt zurechenbar war?

Diese Fragen zu beantworten, bedarf es sowohl der Untersuchungen, die enge Räume und Zeiten differenziert erforschen, als auch der historischen Betrachtung, die soziale Großlagen erfasst. Agrargeschichte und Stadtgeschichte, auch Reichs- und Territorialgeschichte müssen einbezogen werden. Unter den Methoden sind in neuerer Zeit statistische Verfahren stark hervorgetreten. Doch täuschen Zahlen leicht eine Genauigkeit vor, die mittelalterlichen Quellen nicht abzurufen ist. Wichtiger scheint, dass es einer sozialwissenschaftlichen, einer letztlich sozial- und geschichtstheoretischen Konzeption bedarf, um Städten, agrarischen Regionen und der sie fragmentarisch überwölbenden Hanse einen sozialen Ort zu geben. Hier ist noch über die kritischen Ansätze hinauszugelangen, die sich aus der Erfahrung des Nationalsozialismus und des zweiten Weltkrieges in der deutschen Geschichtswissenschaft ergeben haben.

Die Hanse erscheint nicht länger als die Repräsentantin einer deutschen Groß- und Seemacht, als die Vorläuferin eines preußisch-deutschen Reiches. Sondern die Hanse wird nüchterner als ein Bündel wirtschaftlicher Interessenlagen gesehen, die politisch gestützt wurden. Hanse erscheint wesentlich als ein Defensivbündnis von wechselnder, meist um Lübeck gruppierter Zusammensetzung. Die Verteidigung richtete sich nicht nur nach außen, außerhalb des deutschen Reiches nach West-, Nord- und Osteuropa; innerhalb des deutschen Reiches gegen Landesherrn und Adlige; sondern die Verteidigung richtete sich auch und besonders nach innen: gegen Städte, die den um Lübeck zentrierten, Nord- und Ostseeraum verbindenden Handelsinteressen widerstrebten, gegen die Menschengruppen innerhalb der einzelnen Städte, die sich der Ausrichtung auf dieses Fernhandelssystem widersetzen. Die Hanse stellt sich als eine lockere Organisation dar, in der Repräsentanten von Städtereionen zusammengeschlossen waren, um Fernhandelsinteressen im Raum der Ost- und der Nordsee und im auf diese Meere hin ausgerichteten Binnenland zu fördern. Die regionale Struktur der Hanse ist räumlich und zeitlich stark zu differenzieren. Und die Geschichte des hansischen Fernhandels ist in ein Panorama der deutschen und europäischen Geschichte einzufügen, das nicht nur Städte, sondern auch das agrarische Land umgreift. In dieser Sicht verliert die Hanse insgesamt an geschichtlicher Zentralität; aber sie wird um so klarer als ein Aspekt der europäischen Sozialgeschichte erkennbar.

Diese Datei wurde zuletzt am 28.02.2014 geändert.

© Gerhard Theuerkauf