

Zeitschrift
des Vereins für Lübeckische Geschichte
und Altertumskunde

BAND 41

Verlag
Max Schmidt-Römhild, Lübeck

1961

Die Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde erscheint, soweit es die wirtschaftliche Lage zuläßt, jährlich mit einem Band.

Manuskriptzusendungen und Besprechungsstücke werden an die Schriftleitung

Lübeck, Mühlendamm 1-3

erbeten. Anmeldungen zur Mitgliedschaft im Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, die zum freien Bezug der Zeitschrift berechtigt, nimmt die Geschäftsstelle des Vereins unter der gleichen Anschrift entgegen. Der Mitgliedsbeitrag beträgt z. Z. jährlich 6,— DM.

Herausgeber: Archivdirektor Prof. Dr. v. Brandt.

Die Veröffentlichung des vorliegenden Bandes wurde wiederum durch eine namhafte Beihilfe der *Possehl-Stiftung* zu Lübeck unterstützt.

DRUCK: MAX SCHMIDT-ROMHILD, LUBECK

Inhalt

	Seite
Aufsätze:	
Lübeck und Bremen im Mittelalter. Von <i>Herbert Schwarzwälder</i> (Bremen)	5
Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 18. Jahrhundert (Erster Teil). Von <i>Elisabeth Harder</i> (München)	43
Lübeckische Plattner-Kunst. Von <i>Konrad Ullmann</i> (Hamburg). (Mit 22 Abb. auf Tafeln)	115
Kleiner Beitrag:	
Aus einem schwedischen Reisetagebuch 1759	135
Besprechungen und Hinweise	143
Nachrufe	169
Jahresbericht 1960	173

Lübeck und Bremen im Mittelalter

Von *Herbert Schwarzwälder* (Bremen)

Die Städte Lübeck, Hamburg und Bremen geben nicht nur in der deutschen, sondern in der europäischen Geschichte einen guten Dreiklang. Das Schicksal verband sie Jahrhunderte hindurch in Gedeih und Verderb, und eine lange Tradition erhielt ihnen manches Gemeinsame, so unterschiedlich ihr äußeres Bild sowie ihre wirtschaftlichen Interessen und verfassungsrechtliche Stellung auch gewesen sein mögen und heute noch sind. Vielleicht liegt gerade in der Ungleichheit der Schwestern, die nicht immer in schöner Eintracht zusammenstanden, sich aber doch nach dem Streit wieder am gemeinsamen Herd fanden, der besondere Reiz für einen Vergleich. Für die Beziehungen zwischen Bremen und Hamburg sowie zwischen Lübeck und Hamburg haben wir bereits gelungene Monographien von Heinrich Reincke¹⁾ und Ahasver von Brandt²⁾, wogegen das Verhältnis Lübeck—Bremen bisher noch nicht Gegenstand einer besonderen Untersuchung war³⁾.

Wir wollen uns nun auf die mittelalterlichen Beziehungen zwischen diesen beiden Städten beschränken. Sie waren unter den drei Orten der hanseatischen Gemeinschaft späterer Jahrhunderte nicht nur räumlich, sondern auch in den wirtschaftlichen und politischen Interessen am weitesten voneinander entfernt. Hamburg war einst sozusagen Lübecks Nordseehafen; das alleine hätte schon eine enge Zusammenarbeit bedingt. Zudem waren aber auch die Bestrebungen beider Städte in Holstein eng miteinander verflochten, während Bremens politischer Raum zu Lande im wesentlichen auf das nördliche Niedersachsen und Friesland beschränkt blieb. Was die Städte überhaupt zusammenführte, das war der Handel in der Nord- und Ostsee: in Skandinavien, England, Holland und Flandern.

*

I. Handelsbeziehungen

Die von Anfang an so wichtige Landverbindung zwischen Westfalen und Lübeck ging über Bremen. Ob es Graf Heinrich III. von Holstein war, der 1404 nach dem Schlachtentod seines Bruders von Osnabrück nach Dithmarschen

¹⁾ Bremen und Hamburg = Brem. Weihnachtsbll., H. 6 (1936).

²⁾ Hamburg und Lübeck, Beiträge zu einer vergleichenden Geschichtsbetrachtung, in Ztschr. d. Ver. f. hamb. Gesch. 41 (1951), S. 20 ff.

³⁾ Vgl. aber auch: D. Schäfer, Bremens Stellung in der Hanse, i. d. Hans. Gesch.bll. 1874, S. 3 ff. (in Einzelheiten überholt).

eilte⁴⁾, ob 1470 ein Dortmunder Bürgermeister⁵⁾ oder 1517 die Ratssendboten der holländischen Stadt Kampen⁶⁾ und 1530 die von Deventer⁷⁾ zu einem Lübecker Hansetag zogen⁸⁾, sie wählten immer den gleichen Weg: über Wildeshausen nach Bremen, wo sie kurz verweilten; über Bremervörde nach Stade; von dort zu Schiff nach Hamburg; dann quer durch Holstein über Oldesloe nach Lübeck. Es war der gleiche Weg, auf dem auch Jahrhunderte hindurch die westfälischen Auswanderer an die Trave zogen, und man weiß, daß mancher unternehmungslustige Bremer, dem es in seiner Heimatstadt zu eng wurde, mitgegangen ist.

Auch in der Gegenrichtung herrschte Bewegung, nur daß hier keine Siedler von Lübeck nach Westfalen zogen, wohl aber Kaufleute und Diplomaten. Für die Gesandten Lübecks und der wendischen Städte, die 1463 in Groningen mit den Holländern verhandeln wollten, hat sich ein Geleitbrief des Bremer Rates erhalten⁹⁾; und als es sich 1490 darum handelte, welchen gemeinsamen Weg die Ratssendboten von Lübeck und Hamburg nach Flandern wählen wollten, den See- oder Landweg, da entschied man sich für den Landweg, besorgte sich die nötigen Geleitbriefe und ging über Bremen und Wildeshausen nach Flandern¹⁰⁾. Dieselbe Straße zog der Danziger Sekretär Jakob Fürstenberger, der 1520 in Brügge verhandeln wollte¹¹⁾.

*

Der Weg der Bremer Kaufleute zur Ostsee scheint noch im 13. Jh. vielfach Eider-aufwärts und über Schleswig geführt zu haben¹²⁾, wobei Lübeck gemieden wurde; daß aber auch schon Handelsverbindungen an die Trave gingen, dürfte sich aus der Zollbefreiung Bremer Bürger in Lübeck durch König Heinrich (VII.) auf Bitten Erzbischof Gerhards II. im Jahre 1234 ergeben¹³⁾. Über die Intensität dieses Handels ist damit freilich noch nichts gesagt; sie wurde bisher durchweg als sehr gering angenommen¹⁴⁾ — wohl mit Recht.

⁴⁾ Rynesberch und Schene, Bremische Chronik: J. M. Lappenberg, Gesch. Quellen des Erzstiftes und der Stadt Bremen, Bremen 1841, S. 133 (fälschlich zu 1405!).

⁵⁾ HR II/6, 308.

⁶⁾ HR III/7, 45 §§ 1 ff., 151 ff.

⁷⁾ HR III/9, 589 §§ 2—5.

⁸⁾ Ein Geleitbrief des Bremer Rates für die Boten der (westf.) Hansestädte, die eine Tagfahrt in Lübeck besuchen wollten: Lüb. Archiv, Urkk. Bremensia Nr. 39 (1476 Apr. 30).

⁹⁾ Lüb. Archiv, Urkk. Bremensia Nr. 38; Brem. Geleitbrief f. d. Lüb. Bürgerin Beke Kemenade: Lüb. Archiv, Akten, Reichsstädte, Bremen V, 2 (Bl. 1) (1457 Mai 11).

¹⁰⁾ HR III/2, 455.

¹¹⁾ HR III/7, 346, 347.

¹²⁾ Bremer Schleswig-Privilegien: Brem. UB I, 320 (1265), 419 (1284); vgl. dazu Johanna Müller im Brem. Jb. 30 (1926), S. 236.

¹³⁾ Lüb. UB II, 15; vgl. Brem. UB I, 178; eine Zollbefreiung der Lübecker in Bremen ist erst für 1449 bezeugt, freilich als alter Brauch (Lüb. UB VIII, 635).

¹⁴⁾ Johanna Müller im Brem. Jb. 30 (1926), S. 237 f.

Eine sorgfältige Auswertung der verzwickten Bremer Überlieferung zum Oldesloer Zoll¹⁵⁾ hat nun etwas Licht in das Dunkel geworfen, von dem der Direkthandel Bremer Kaufleute mit Lübeck bisher eingehüllt war.

Eine Befreiung der Bremer vom Holsteiner Zoll in Oldesloe erfolgte im 13. Jh., wohl durch Vermittlung des Erzbischofs. Wir erfahren zudem, daß die Bremer Kaufleute um 1300 unter den Räubereien der Krummendieker zu leiden hatten, die ja auch den Lübeckern das Leben sauer machten. Einige Schnapphähne dieser angesehenen Familie griffen sich sogar zwei Bremer Ratsherren, die auf dem Wege zu einer Lübecker Tagfahrt durch Holstein reisten. Und nicht nur, daß die Straßen unsicher waren, auch der Zöllner von Oldesloe verlangte nun von den Bremer Kaufleuten gegen alten Brauch die Entrichtung von Zollgebühren. Diese und vielleicht auch noch andere Schwierigkeiten schädigten den Bremer Handel mit Lübeck. Wer es dennoch wagte, zu Lande nach Lübeck zu reisen, der mußte den Verlust seiner Habe riskieren: so nahmen die Krummendieker Wilken von Haren, dem Komtur der Bremer Deutschordensniederlassung, 1341 Seide, Pelzwerk, Kleider, Geld und Kleinodien im Wert von 48 Lübschen Mark¹⁶⁾ — damals eine beträchtliche Summe!

Erst um 1400 belebte sich der Landweg zwischen Bremen und Lübeck wieder, wohl weil der Seeweg durch die Vitalienbrüder noch unsicherer geworden war als die Landstraße durch die holsteinischen Raubritter; aber da mußte man nun mit Enttäuschung feststellen, daß der Zöllner sich überhaupt nicht mehr an die alte Abgabefreiheit der Bremer erinnerte — oder erinnern wollte. Er bestand hartnäckig auf Zahlung! Der rührige Bremer Rat gab sich damit nicht zufrieden und sprach 1404 den Grafen Heinrich III. von Holstein an, der auf der Reise von Osnabrück nach Dithmarschen durch Bremen kam. Der Graf war sehr höflich und betonte, er wolle gerne das alte Recht wiederherstellen; aber hier habe doch wohl Lübeck ein Wörtchen mitzureden, denn es besitze den Zoll seit 1340 als Pfand. Der Graf ritt von dannen, ohne daß man in der Sache weitergekommen wäre. Auf dem Lübecker Hansetag von 1407 wandte sich dann der Bremer Bürgermeister Friedrich Wigger an den Lübecker Rat, und dieser erfüllte nun den begründeten Wunsch — *umme leve willen*, wie er sagte: die Bremer Kaufleute durften künftig Oldesloe passieren, ohne daß sie Zoll zahlen mußten.

Nachdem die Grafen von Holstein den Zoll von Lübeck wieder eingelöst hatten, gab es freilich erneut Schwierigkeiten, über die 1494 und 1511 auf Hansetagen verhandelt wurde. Auch blieb die Gegend um Oldesloe weiterhin durch Straßenraub sehr unsicher¹⁷⁾.

*

¹⁵⁾ Brem. UB IV, 195 (1396); Rynesberch und Schene, S. 91 (fälschlich zu 1347!) und 133 (fälschlich zu 1405!); HR III/3, 353 § 131 (1494); III/6, 188 § 154 (1511); eine detaillierte Quellenanalyse kann hier nicht gegeben werden. Allgemein zum Oldesloer Zoll: Bangert, Gesch. der Stadt und des Kirchspiels Oldesloe, Oldesloe 1925.

¹⁶⁾ Hans. UB II, 725, S. 320.

¹⁷⁾ Vgl. Friedrich Bruns in den Hans. Gesch.bl. 1902, S. 206 ff.

Nun wird man unsere Kenntnisse über Bremens Interessen am Oldesloer Zoll nicht so auslegen dürfen, als ob zeitweilig ein lebhafter Direkthandel zwischen Bremen und Lübeck bestanden habe. Sein Ausmaß kennen wir nicht genau, müssen es aber doch wohl auch für das 15. Jahrhundert als gering ansehen. Lübeck war für Bremen Umschlagplatz seines sehr alten, aber doch unbedeutenden Ostseehandels. Im Lübecker Niederstadtbuch (dem Schuldbuch) finden sich bis 1363 nur ganz vereinzelt Bremer Bürger, ohne daß wir klar zu erkennen vermöchten, welcher Art die finanziellen Beziehungen waren¹⁸⁾; daselbe gilt auch von anderen Quellen, in denen von Schuldverhältnissen die Rede ist¹⁹⁾. Erst das 15. Jh. bringt uns Zeugnisse, aus denen klarer hervorgeht, welcher Art die Handelstätigkeit von Bremern in Lübeck eigentlich war. Aus den Jahren 1442—1445 ist eine Bremer Handelskorrespondenz erhalten²⁰⁾, in deren Mitte der Bürger Kort Vorstenberg steht, in der aber auch über die Geschäfte anderer Bremer Kaufleute mancher Aufschluß gegeben wird. Wir sehen sie in Lübeck und Wismar mit Mehl und Bier handeln — vor allem für die Bergenfahrt, die sie aus der Ostsee betreiben. Andere Quellen betreffen den Bremer Kaufmann Werner Rese, der 1453 in Holland Tuche kaufte und sie auf einem Wagen über Hamburg nach Lübeck schickte, wo sie sein Bruder teils nach Bergen, teils nach Wismar verfrachten sollte. Die Ware wurde aber konfisziert, weil sie angeblich nicht vorschriftsmäßig gesiegelt war. Auf Fürsprache des Erzbischofs und des Rates von Bremen erfolgte dann aber die Rückgabe — sicher gegen eine Strafgebühr. Drei Jahre später wurden auf Geheiß des Lübecker Rates wiederum Tuche des Werner Rese arretiert, diesmal in Stendal. Er hatte die Ladung in Lüneburg gekauft. Offenbar klagte Rese — sehr zum Ärger Lübecks — vor einem westfälischen Freistuhl; der Fall wurde dann aber in Hamburg durch Sendboten von Lübeck, Bremen und Hamburg in der Weise beigelegt, daß Rese die Hälfte der Ware zurückerhielt²¹⁾.

Anderes ist knapper überliefert; einige Zeugnisse mögen hier aufgezählt werden, um anzudeuten, wie Bremer Kaufleute in Lübeck handelten: wir erfahren von einer Handelsgesellschaft eines Bremer Bürgers mit einem Lübecker Bergenfahrer, die 1441 aufgelöst wurde, sowie vom Verkauf von Schiffen durch Bremer Eigentümer in Lübeck²²⁾. 1463 beschwerte sich ein Bremer Bürger beim Lübecker Krameramt, daß ihm seit zwei Jahren verwehrt werde, seine Waren drei Tage in Lübeck feilzubieten²³⁾, und im gleichen Jahre bat der Bremer Rat den Lübecker, einen Bremer Bürger gegen Maßnahmen seiner Gegner, nämlich Ostringer Friesen, zu schützen — wohl bei seiner

¹⁸⁾ Vgl. etwa S. 744/1 (1357): Gläubiger Joh. ... ghe de Bremen (Summe 80 Lüb. Mark); Schuld aus testamentarischem Vermächtnis: S. 25/3 (1348), 520/2 (1347).

¹⁹⁾ Etwa Lüb. Archiv, Urkk. Bremensia Nr. 27 (1390 März 13): Gläubiger über 69 Mark ist der Bremer Bürger Wilh. Kannengeter.

²⁰⁾ H. Smidt i. d. Hans. Gesch. bl. 1874, S. 60 ff.

²¹⁾ Lüb. UB IX, 169, 920; 394, 447.

²²⁾ Hans. UB VII/1, S. 323 Anm. 1; Brem. UB VI, 269; Lüb. UB VIII, 200, 207, 208 (1444); IX, 613 (1458).

²³⁾ Lüb. Archiv, Akten Reichsstädte: Bremen I, 3 c (Bl. 1) (1463 Mai 14).

Handelstätigkeit in Lübeck²⁴). 1472 wurde das Muster einer Tonne — gewissermaßen als geeichtes Hohlmaß — von Lübeck aus nach Bremen gebracht, und 1483 erfolgte eine weitere Einigung beider Städte über die Größe von Bier-tonnen²⁵). Das im allgemeinen nicht bedeutende Bremer Kunstgewerbe lieferte wenigstens ein bedeutendes Werk nach Lübeck: 1466 goß Gert Klinge für die Marienkirche eine riesige Glocke von fast 13 000 Pfund, die 135 Lübische Mark kostete²⁶). Sie war noch um 3000 Pfund schwerer als die größte Bremer Domglocke Maria gloriosa, die 1433 aus derselben Gießerei hervorgegangen war. Aber auch Lübecker Meister lieferten nach Bremen: so etwa die prächtige gravierte Messinggrabplatte des 1477 verstorbenen Dompropstes Johann Rode, die heute in der Sakristei des Bremer Doms verwahrt wird²⁷). Einer etwas späteren Zeit gehören die Beziehungen zwischen Lübecker und Bremer Buchhändlern an: 1522 klagte der Bremer Buchhändler Kaspar von Mellerstadt, daß der Lübecker Bürger Hinrich Glandorp Gelder unterschlagen habe, die dieser für ihn vom Lübecker Buchhändler Hinrich Sinne eingezogen habe²⁸). Man wird überhaupt annehmen müssen, daß Bremen in dieser Zeit, als es in seinen Mauern noch keine Druckerei beherbergte, zahlreiche gedruckte Bücher aus Lübeck bezog. Ebenfalls aus den letzten Jahrzehnten des Mittelalters stammen Zeugnisse darüber, daß Bremer Kaufleute in Lübeck Teer und Osemund (Eisen), Grauwerk (Pelze) und Speck kauften²⁹).

Im ganzen erhalten wir den Eindruck, daß uns die Überlieferung nur Bruchstücke eines einigermaßen konstanten und vielseitigen Handels zwischen Lübeck und Bremen bietet, wobei freilich zu bedenken ist, daß Lübeck den Bremern zwar gute geschäftliche Möglichkeiten in seinen Mauern bot, daß aber andererseits Bremen für die Lübecker nur Etappenort auf dem Wege nach Westfalen, Holland und Flandern gewesen sein kann³⁰) — vor allem dann, wenn der Seeverkehr durch die Vitalienbrüder oder dänische Auslieger unsicher wurde.

*

Die Hauptberührung Lübecker und Bremer Kaufleute erfolgte zweifellos nicht in ihren Heimatstädten, sondern außerhalb: vor allem in Norwegen, Holland und Flandern. Aus den im 13. Jahrhundert noch recht lückenhaften Quellen gewinnen wir den Eindruck, daß im Norwegenhandel enge Verbin-

²⁴) Lüb. Archiv, Akten Reichstädte: Bremen VI, 5 (1463 März 8).

²⁵) Brem. Archiv, P. 2. n. 3. d. 2. a. (1472 Okt. 6); Trese Bo (1483 Juni 29).

²⁶) Lüb. UB XI, 398; vgl. J. Focke im Jb. d. Brem. Samml. II/2, S. 27, und Th. Hach, Lübecker Glockenkunde (1913), S. 49 f., 196 f.

²⁷) Reclams Kunstführer IV, Stuttgart 1960, S. 74 (Kloos).

²⁸) Lüb. Archiv, Akten Reichsstädte: Bremen VI/9 (Bl. 1—3) (1522 Apr. 7—Sept. 26).

²⁹) Lüb. Archiv, Urkk. Bremensia Nr. 41 (1482 Aug. 12); Akten Reichsstädte, Bremen I, 3 d (Bl. 1) (1523 Jan. 31); I, 3 e (Bl. 1) 1523 Nov. 20).

³⁰) Zollfreiheit der Lübecker in Bremen 1449 als altes Recht bezeugt: Lüb. UB VIII, 635.

dungen zwischen Kaufleuten aus Bremen³¹⁾ und Lübeck mit den angeschlossenen wendischen Städten bestanden, die auf eine gemeinsame Ausnutzung von Handelsprivilegien hinausliefen³²⁾. Vor allem wurde dort Getreide gegen Fisch gehandelt. Wir erkennen aber bereits deutlich, wie die Bremer sich hier nicht etwa den Lübecker Plänen bereitwillig unterordneten, sondern eigene Wege gingen, indem sie eine Blockade Norwegens 1284 nicht mitmachten; die Seestädte unter Lübecker Führung beschlossen daher auf der Wismarer Tagfahrt von 1285, daß den Bremern der Handel in ihren Städten untersagt sein solle³³⁾. Die Bremer taten nun aber keineswegs einen Kniefall, sondern traten ganz auf die Seite König Erichs II. von Norwegen, dessen Land sie mit Getreide und Bier versorgten, so gut es ging. Dafür erhielten sie so günstige Handelsbedingungen und vor allem einen so niedrigen Heringszoll wie noch keine andere Stadt zuvor³⁴⁾. Als dann 1293/1294 die Streitigkeiten beigelegt wurden, da erhielten die Bremer Kaufleute eine weitere Ermäßigung des Heringszoll³⁵⁾, und außerdem mußte ihnen der freie Verkehr nach Lübeck und den verbündeten Städten gestattet werden: sie erreichten also eine Aufhebung der Wismarer Beschlüsse.

Es gab freilich auch für die Bremer Kaufleute künftig einige Schwierigkeiten in Norwegen und Dänemark sowohl mit den Königen³⁶⁾ als auch mit den wendischen Städten und Hamburg, die hier ihren Einfluß immer mehr verstärkten³⁷⁾. Das scheint auch die Erneuerung der alten bremischen Privilegien für den Bergenhandel 1346³⁸⁾ nicht grundsätzlich geändert zu haben. Immerhin kam es auch weiterhin in Norwegen und besonders in Bergen im guten und im bösen zu engen Beziehungen zwischen Lübecker und Bremer Kaufleuten.

Die Einfuhr bremischen Biers und von Mehl aus dem Ostseebereich durch bremische Schiffe in das getreidearme Norwegen³⁹⁾ war im 14./15. Jh. ein gutes Geschäft. Hinzu kamen Salz, Südwein und Ziegelsteine als begehrte Handelsware⁴⁰⁾. Als Rückfracht kamen vor allem Fische in Frage. Bremer und Lübecker

³¹⁾ Erstes Norwegenprivileg für Bremen: Brem. UB I, 393 (1279); vgl. I, 480 (1292); Johanna Müller im Brem. Jb. 30 (1926), S. 239 ff., 256 ff.

³²⁾ Das ist zu schließen aus den Wismarer Beschlüssen von 1285: Lüb. UB I, 611; HR I/1, 34 § 2; vgl. Brem. UB I, 418 (1284).

³³⁾ HR I/1, 34 § 2; Lüb. UB I, 611; vgl. HR I/1, 29 § 3, 30 § 3 (1284).

³⁴⁾ Brem. UB I, 480, 484; zur Vorrangstellung in Norwegen vgl. I, 444 (1288).

³⁵⁾ Brem. UB I, 503 (1294); bestätigt I, 531 (1299).

³⁶⁾ In Norwegen beigelegt 1321 (Brem. UB II, 217); in Dänemark 1356 zur Vermittlung an Bischof und Rat von Lübeck (Brem. UB III, 84).

³⁷⁾ Vgl. Johanna Müller im Brem. Jb. 30 (1926), S. 257 f.; Hans. UB III, 13 (1346).

³⁸⁾ Brem. UB II, 544—546; daß Schwierigkeiten bestanden, bes. unter König Haakon, ergibt sich aus Brem. UB II, 568 (1348); besondere Rechte Bremens in Norwegen: Brem. UB III, 118 (1358).

³⁹⁾ Vgl. HR I/4, 645 §§ 17, 26, 29; III/2, 160 § 152; Fr. Bruns, Lüb. Bergenfahrer, S. XVI f., vgl. Hans Gesch. bl. 1874, S. 62; Johanna Müller im Brem. Jb. 31 (1928), S. 41 (gegen Bruns).

⁴⁰⁾ Fr. Bruns, Lüb. Bergenfahrer, S. XVI Anm. 6; Müller im Brem. Jb. 31, S. 41 f.

hatten in Bergen ihre Quartiere eng nebeneinander und lebten wohl im allgemeinen in friedlicher Geselligkeit zusammen. Wenn uns aus der Zeit um 1460 ein Streit zwischen einem Lübecker und zwei Bremern⁴¹⁾ über Baulichkeiten in den *stuwengarden* überliefert ist⁴²⁾, so mag das ein Zufall sein und keine grundsätzliche Bedeutung haben. Anders steht es aber mit Beschwerden darüber, daß einige Bremer sich der Reglementierung durch das Hansekontor zu entziehen suchten, indem sie an ungewohnten Orten — auf der Straße, auf der Brücke und sogar in Kirchen — handelten, sehr zum Ärger der Hansen aus Lübeck⁴³⁾.

Die Bremer Bergenfahrt erlitt schwere Einbuße, als 1446 die westwärtige Ausfuhr schweren Gutes — vor allem von Getreide — aus den wendischen Städten verboten wurde⁴⁴⁾. Wir können beobachten, wie jetzt die Bremer Kaufleute in zunehmendem Maße und gemeinsam mit Hamburgern, Danzigern und Holländern ihre Fische von Island⁴⁵⁾, den Faröer und Shetlands⁴⁶⁾ holten. Die Bremer Kundige Rulle von 1489 zeigt in ihren Nachträgen um 1500, daß auf dem Markt neben Schonenschem und Helgoländer Hering sowie Berger Fisch auch der Isländer und Shetlander Fisch feilgeboten wurde⁴⁷⁾. Alle Versuche des Kontors zu Bergen, sein altes Monopol wiederherzustellen oder zumindest den Direkthandel zwischen Island und den Hansestädten zu unterbinden⁴⁸⁾, waren auf die Dauer zum Scheitern verurteilt. Sogar Lübeck sah sich aus Konkurrenzgründen gezwungen, seinen Kaufleuten 1489 die Islandfahrt freizugeben⁴⁹⁾. Freilich zogen sich auch die Bremer nicht ganz aus Bergen zurück: wir erfahren das aus Klagen über schlechte Ware, die von Bremer Kaufleuten dorthin geliefert wurde⁵⁰⁾, und über Fahrten zu verbotener Zeit⁵¹⁾. Als 1514 die Lübecker Bergenfahrer beschlossen, daß nur aus ihrer Heimatstadt zwei Flotten nach Bergen segeln sollten, da hielten sich die Kaufleute aus Bremen, Deventer und Kampen nicht daran, sondern fuhrten auch von ihren Städten aus nach Norwegen⁵²⁾. Auf dem Bremer Markt finden wir — wie bereits gesagt — um 1500 noch Berger Fisch, hören aber doch oft von Klagen, daß er

41) Giseke Truper und Karsten Tedinghusen; Giseke schwor mit seinem Bruder Johann in Bremen 1441 Urfehde (Brem. UB VI, 261); 1459 war er Kersten Toddinghehusen 28 Mark schuldig (vielleicht hängt das mit den Streitigkeiten in Bergen zusammen): Brem. Archiv Trese Bs; Reg. Schmidtmayer, S. 505.

42) Lüb. Archiv, Akten Reichsstädte: Bremen VI/3 (Bl. 1—5).

43) Brem. UB V, 106 (1418); vgl. Johanna Müller im Brem. Jb. 31 (1928), S. 14 f.

44) Vgl. Fr. Bruns, Lüb. Bergenfahrer, S. XVII.

45) HR III/1, 501 § 97 (1484); III/2, 270 § 30 (1489); III/6, 555 (1514); III/7, 39 §§ 190, 191 (1517).

46) HR III/4, 68; III/5, 114 § 1 (1506).

47) Art. 115, 121: Eckhardt, Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen (1931), S. 289, 290.

48) Vgl. HR III/6, 568 §§ 37, 38.

49) Fr. Bruns, Lüb. Bergenfahrer, S. LXVI, 212 f.

50) Schlechtes Mehl: HR III/2, 160 §§ 152, 162; III/2, 164 § 19 (1487).

51) HR III/2, 160 § 175 (1487); Hans. UB XI, 133 § 59 (1487); vgl. HR III/1, 582 §§ 37, 38, 68; III/2, 11 § 5.

52) HR III/6, 555.

mit minderwertigem Island- und Shetlandfisch vermischt wurde⁵³). Immer wieder zeigt sich also, wie Bremer Kaufleute sich den von Lübeck ausgehenden Direktiven und vor allem den Monopolbestimmungen des Berger Kontors zu entziehen suchten, wenn sich dadurch die Aussichten auf höhere Profite eröffneten.

*

Das zweite Gebiet, in dem sich Lübecker und Bremer Kaufleute trafen, war die niederländische und flandrische Nordseeküste. Schon in den beiden Urkunden König Wilhelms von Holland und seines Bruders, des Grafen Florentin, von 1252⁵⁴) wurde den Bürgern von Bremen und Stade in Holland und Seeland der gleiche Schutz gewährt wie den Lübeckern, deren Privilegien für dieses Gebiet zwischen 1243 und 1252 ausgefertigt worden waren⁵⁵). Bei den Streitigkeiten in Norwegen 1284 standen die holländischen Orte Kampen und Stavoren auf der Seite Lübecks und der wendischen Städte gegen Bremen⁵⁶). Vielleicht hat Daenell⁵⁷) recht, wenn er meint, daß Holland für die hansischen und damit auch für die bremischen Kaufleute zunächst vor allem dadurch Bedeutung erlangte, daß es Durchgangsgebiet für den Verkehr nach England und Flandern war. Die Kaufleute aus Lübeck und Hamburg scheinen hier überall sehr bald großen Einfluß gewonnen zu haben, wenn auch die flandrischen Privilegien von 1252 alle deutschen Kaufleute umfaßten. Die Bremer brachten vor allem Getreide und Bier, vielleicht auch Fisch, und holten Tuche⁵⁸).

Auch hier vollzog sich die Tätigkeit der Bremer oft *neben* den Lübeckern und zum Teil auch *gegen* sie. 1320 wurde einem bremischen Bürger in Brügge vorgeworfen, er habe Geschäfte mit schiffbrüchigem Gut Lübecker Kaufleute gemacht. Der Verdacht wurde zwar von den Schöffen der Stadt widerlegt, und es handelte sich gewiß um einen besonderen Einzelfall. Sieht man ihn aber zusammen mit anderen Vorkommnissen⁵⁹), so gewinnt er doch bezeichnende Züge. Der Rat von Bremen forderte übrigens den von Lübeck auf, für Schadenersatz an den fälschlich Beschuldigten zu sorgen⁶⁰). Wir wissen nicht, ob das auch geschah. 1358 waren es Bremer Kaufleute, die eine von der Hanse gegen Flandern verhängte Blockade nicht beachteten und auf eigene Faust Geschäfte

⁵³) HR III/4, 79 §§ 70, 73, 122, 198 (1498); III/7, 39 §§ 192, 194; III/7, 45 § 101 (1517).

⁵⁴) Brem. UB I, 253, 254; vgl. I, 177 (1230/1233), 264 (1255); Johanna Müller im Brem. Jb. 30 (1926), S. 234 f.

⁵⁵) Lüb. UB I, 100, 108, 139; vgl. bes. W. Stein, Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern, in den Hans. Gesch.bl. 1902, S. 53 ff.; H. Reincke in den Hans. Gesch.bl. 67/68 (1942/1943), S. 59 f.; Hans. UB I, 421, 422, 428, 431—437.

⁵⁶) HR I/1, 34 § 2; vgl. I/1, 29 § 3; 30 § 3.

⁵⁷) In den Hans. Gesch.bl. 1903, S. 4.

⁵⁸) Vgl. J. Müller, im Brem. Jb. 30 (1926), S. 234.

⁵⁹) Vgl. Johanna Müller, im Brem. Jb. 31 (1928), S. 11 f.; vgl. a. im Brem. Jb. 30 (1926), S. 253 ff.; besondere Rechte Bremens in Flandern: Brem. UB III, 118 (1358).

⁶⁰) Brem. UB II, 202, 205, 207.

machten⁶¹⁾ — ein Verhalten, das zu erheblichen politischen Schwierigkeiten der Stadt Bremen führte. Und als Lübeck mit den wendischen Städten 1436—1441 in einem zähen Seekrieg versuchte, die Konkurrenz der holländischen Handelsflotte aus der Ostsee zu verdrängen, da machte Bremen nicht mit, führte dann aber anschließend seit 1442 seinen eigenen Hollandkrieg⁶²⁾. Trotz all dieser Schwierigkeiten blieb die Frachtfahrt der Bremer mit Korn und Bier⁶³⁾ für Flandern und Holland von großer Bedeutung, und Schiffe von Bremen waren es neben denen anderer Städte, die flandrische und holländische Tuche in die hansischen Häfen der Nord- und Ostseeküste brachten⁶⁴⁾.

Immer wieder gingen Bremer Kaufleute in Flandern auch künftig ihre eigenen Wege: 1456 wird darüber geklagt, daß sie während einer Verkehrssperre die Hanserezesse nicht eingehalten haben⁶⁵⁾; anderrseits waren aber Bremer Sendboten neben denen von Lübeck, Hamburg, Köln und Nimwegen vertreten, als das Hansekontor in Brügge 1457 wiedereröffnet wurde⁶⁶⁾. Die allgemeine Grundhaltung der Bremer gegenüber dem Brügger Kontor war am Ausgang des Mittelalters zweifellos die einer renitenten Eigenwilligkeit: sie umgingen den Stapel⁶⁷⁾, verweigerten Schoßzahlung⁶⁸⁾ und traten schließlich für eine Verlegung des Kontors nach Antwerpen ein⁶⁹⁾. Es waren freilich nicht nur die Bremer Kaufleute, die den flandrischen Stapel nicht beachteten: wir finden in ihrer Gesellschaft Kaufleute aus Lüneburg, Braunschweig, Stendal usw.⁷⁰⁾; aber gerade darin lag ja eine wirkliche Gefahr für das Brügger Kontor, ähnlich wie für die Deutsche Brücke in Bergen die Islandschiffahrt eine erhebliche Beeinträchtigung bedeutete. Sicher ist jedenfalls, daß sich Lübeck sehr viel intensiver und vor allem auch ehrlicher für das Wohlergehen der Kontore einsetzte, während man von Bremen zwar allerhand Versicherungen über den Schutz der Kontore hörte, ohne daß aber die notwendigen Taten folgten. Die Hanse verlor eben auch auf ihren Außenposten ihren inneren Zusammenhalt, und das war gewiß eine der Ursachen, die ihren Untergang herbeiführten.

*

⁶¹⁾ W. v. Bippin, Geschichte der Stadt Bremen I (1892), S. 225 f. Vgl. jetzt auch Schwarzwälder i. d. Hans. Gesch. bl. 79 (1961).

⁶²⁾ v. Bippin, Geschichte I, S. 331 ff.

⁶³⁾ Bremer Bier in Flandern: Hans UB XI, 77, 86 § 5 (1486/87) und Holland: Hans. UB X, 550 (1477); zum Getreidehandel in Amsterdam: Johanna Müller im Brem. Jb. 31 (1928), S. 33; Kampens Bitte um Getreide: HR III/8, S. 161 Anm. 2 (1522). Norwegische Fische von Bremer Schiffen nach Holland gebracht: J. Müller im Brem. Jb. 31 (1928), S. 32.

⁶⁴⁾ Vgl. über den Tuchhandel: J. Müller im Brem. Jb. 31 (1928), S. 29, 31 f., 55; Tuche aus Deventer: Hans. UB VIII, 211 (1452), 276, 306 (1453); aus Amsterdam: HR III/9, 134 § 20 (1525); aus Leiden: HR III/4, 295 § 10 (1501).

⁶⁵⁾ Hans. UB VIII, S. 308 Anm. 2 (1455/56); HR II/4, 556.

⁶⁶⁾ Hans. UB VIII, 593; v. Bippin, Geschichte I, S. 339 f.

⁶⁷⁾ HR III/4, 295 § 10 (1501); III/6, 188 § 94 (1511); III/6, 190 § 2; 324—326, 331 (1512).

⁶⁸⁾ HR III/7, 45 § 33 (1517).

⁶⁹⁾ HR III/7, 413 § 35 (1521); III/9, 131 §§ 69, 73 a (1525); III/9 340 § 55 (1526).

⁷⁰⁾ HR III/4, 282, 295 §§ 10, 12, 41.

Lübeck und Bremen machten also an manchen Orten gemeinsam ihre Geschäfte, an einigen auch gegeneinander — wie es gerade kam. Von einem grundsätzlich freundschaftlichen Gefühl kann man nicht sprechen: dazu war eben die kaufmännische Note des Verhältnisses zu stark. Selbst vor dem gemeinsamen Gegner war man nur selten einig. Lage und Umstände begünstigten Lübeck erheblich mehr als Bremen, das sich neben seiner vollschlanken Schwester an der Trave doch recht mager ausnahm. Will man die Finanzkraft beider Städte miteinander vergleichen, so darf man nicht auf jene Bremer Propagandisten hören, die zu Verfassern einer Stadtchronik wurden, sondern da muß man einen Blick auf die Matrikeln der hansischen Schutzverträge, der sogenannten *Tohopesaten*, werfen: hier machte sich jede Stadt eher kleiner und unbedeutender als sie wirklich war, um nur einen geringeren Beitrag leisten zu müssen. Nach den Matrikeln von 1441 und 1443⁷¹⁾ mußte Lübeck 20 Gewappnete stellen, Hamburg 15 und Bremen — wie Magdeburg, Halle, Lüneburg und Braunschweig — nur 12! Das Verhältnis von Lübeck zu Bremen ist hier also wie 5 zu 3. Etwas anders sieht die Matrikel von 1494 aus, die 1506 abgeschlossen wurde⁷²⁾: nach ihr mußten Lübeck und Köln 100 Rheinische Gulden zahlen, Bremen aber nur die Hälfte; Hamburg, Magdeburg, Braunschweig und Halle wurden höher veranschlagt als Bremen! Wir werden annehmen müssen, daß die Finanzkraft Lübecks im Spätmittelalter mindestens doppelt so groß war wie die von Bremen. Diesem großen wirtschaftlichen Übergewicht der Travestadt entsprach auch die überragende Bedeutung im politischen und kulturellen Bereich; das läßt sich durch keinen Lokalpatriotismus alter und neuer Zeit beiseitedisputieren.

*

II. Persönliche Beziehungen

Hinter allem Handel steht wie hinter allem historischen Geschehen der Mensch, und über die menschlichen Beziehungen zwischen Lübeck und Bremen sollen nun ein paar Worte gesagt werden. Sie gehen auf die Anfänge der Travestadt zurück. Sicher kam das Gros der Siedler aus Westfalen, das kann nicht bestritten werden; aber sind nicht vielleicht im Rahmen der großen Ostbewegung des 12. und 13. Jhs. auch Bremer mitgerissen worden, zumal Bremen ja am Wege zwischen Westfalen und Lübeck lag?

Wir müssen uns für die frühe Zeit eine ganz sichere Antwort versagen; aber es fällt doch auf, daß eine der großen Familien, die Rörig als Eigentümer wertvoller Buden auf dem Lübecker Markt nachwies und schon im 13. Jahr-

⁷¹⁾ Lüb. UB VIII, 14 (1441), 138 (1443).

⁷²⁾ HR III/5, 116.

hundert mehrere Ratsherren stellte, *de Brema* hieß⁷³⁾ und wohl aus der Stadt an der Weser oder ihrer näheren Umgebung stammte. Hier gab es übrigens eine stark verzweigte und im 12. und 13. Jahrhundert noch sehr vermögende und politisch einflußreiche Ministerialenfamilie *de Brema*⁷⁴⁾, von der durchaus ein Mitglied nach Lübeck gegangen sein mag, wie ja überhaupt die Ministerialität an führender Stelle in der Ostkolonisation mitwirkte und auch sonst in den großen Familien der Lübecker Frühzeit vertreten gewesen sein dürfte. Sogar den Namen Alardus de Brema, den wir um 1200 bei Bremer Vögten finden, treffen wir um 1330 mehrfach im Lübecker Niederstadtbuch an⁷⁵⁾, ohne daß sich aus der Namensgleichheit zugleich verwandtschaftliche Beziehungen ableiten ließen.

Der Name *de Brema* war in Lübeck nicht nur bei der führenden Schicht, sondern überhaupt stark vertreten. Almuth Reimpell⁷⁶⁾ fand ihn im 13./14. Jh. 43mal, wogegen der Name „von Hamburg“ nur 20mal vorkam! Das läßt doch den einigermaßen sicheren Schluß zu, daß die Einwanderung aus Bremen nicht gering war, wogegen trotz der größeren Nähe nur wenige Hamburger nach Lübeck auswanderten. Sicher wurden nicht alle Bremer in Lübeck nach ihrem Heimatort genannt. So mag etwa eine Familie *de Domo* (*vam Huse*), die schon 1201 im Lübecker Rat saß⁷⁷⁾, aus Bremen stammen: dort spielte sie zur gleichen Zeit eine große Rolle⁷⁸⁾. Es muß freilich auch hier offen bleiben, ob die Bremer und Lübecker *de Domo* wirklich die gleiche Familie sind, wenn sie auch das gleiche Wappen hatten⁷⁹⁾. Ebenso ungewiß ist auch, ob die *de Brema* und *de Domo* tatsächlich zu den Lübecker Gründerfamilien gehörten⁸⁰⁾, obwohl sie schon um 1200 eine sehr einflußreiche Stellung einnahmen. Es gibt auch noch manchen anderen Familiennamen, den wir sowohl in Lübeck wie in Bremen finden: Frese, Monik, Schermbeke, Paal, Bok (Buk), de Urbe (Borch) usw., ohne daß die Verwandtschaftsbeziehungen nachgewiesen werden könnten. Auffallend ist, daß sich die Namen in Bremen durchweg auf Familien ministerialischen Ursprungs beziehen.

⁷³⁾ Rörig, Wirtschaftskräfte im Mittelalter (1959), S. 22, 66; die *de Brema* hatten um 1300 11 Buden; sie standen damit an 4. Stelle nach den Campsor, Stalbuk und Bocholt. Vgl. Wegemann i. d. ZVLG 31 (1949), S. 18, 22, 24: 4 Ratsherren zwischen 1220 und 1309; unter den „Gründerfamilien oder deren nächsten Nachfolgern“.

⁷⁴⁾ Zuerst 1159 (Brem. UB I, 49); die spätere Familie stammte vom Stadtvogt Alard (von Bremen) ab; als solcher zuerst 1186 (Brem. UB I, 65).

⁷⁵⁾ S. 129, 2; 200, 7; 214, 6; 296, 5 (1330—1331).

⁷⁶⁾ Die Lübecker Personennamen des 14. Jahrh., phil. Diss. Hamburg 1928, S. 51.

⁷⁷⁾ Fr. Rörig i. d. ZVLG 17 (1915), S. 31; Rörig, Wirtschaftskräfte, S. 5; vgl. Lüb. UB II, 1, 1085, 1098; Wegemann i. d. ZVLG 31 (1949), S. 19, 22: angeblich 4 Ratsherren zwischen 1170 (!) und 1268 (S. 22: 1230 im Rat); unter den „Gründerfamilien oder deren nächsten Nachfolgern“.

⁷⁸⁾ Zuerst 1201: Brem. UB I, 91 (als erzb. Ministeriale).

⁷⁹⁾ Hennig, Die Ratsgeschlechter Bremens im Mittelalter, phil. Diss. Göttingen 1957 (Masch.schr.), S. 55 ff.

⁸⁰⁾ Vgl. Rörig, Wirtschaftskräfte, S. 67, 70; Wegemann i. d. ZVLG 31 (1949), S. 18 ff.

Man wird nun wahrlich nicht behaupten wollen, daß aus Lübeck nichts geworden wäre, wenn nicht einige tüchtige Bremer an die Trave gezogen wären; man mag allenfalls mit guten Gründen vermuten, daß in den ersten Jahrzehnten nach der Gründung Mitglieder bremischer Ministerialenfamilien und in ihrem Gefolge auch weniger bedeutende Leute nach Lübeck auswanderten und daß es einige von ihnen dort zu etwas brachten: zu Marktbudenbesitz und der Ratsherrenwürde. Sicher ist aber, daß im ganzen Mittelalter viele Bremer nach Lübeck auswanderten.

Wie steht es nun aber umgekehrt mit der Einwanderung von Lübeckern in Bremen? Der Familienname *de Lubeke* findet sich in Bremen während des 13. Jhs. noch nicht⁸¹⁾, später aber mehrfach, wenn auch keineswegs häufig. Eine statistische Auswertung wird dadurch unmöglich gemacht, daß sich der Name auch auf das westfälische Lübbecke beziehen kann⁸²⁾. Das Gros der bremischen Einwanderer rekrutierte sich im Mittelalter jedenfalls aus den niedersächsischen Dörfern der engeren Umgebung und nicht aus den großen Handelsorten in weiterer Entfernung und schon gar nicht aus Lübeck. Was konnte denn auch das „provinzielle“ Bremen einem Lübecker bieten. Das Verhältnis zwischen Bremen und Lübeck läßt sich vergleichen mit dem zwischen Europa und den USA in neuerer Zeit: so manchem wurde es in der alten Heimat zu eng, und so ließ er sich denn locken von den „unbegrenzten“ Möglichkeiten des neu erschlossenen Landes. Andererseits gab es kaum eine Auswanderung von den USA nach Europa.

So blieb Bremen denn stammesmäßig eine fast rein niedersächsische Stadt, während Lübeck in seiner Bevölkerungszusammensetzung einen internationalen Charakter trug. Für die bremische Oberschicht spielte der Grundbesitz eine viel größere Rolle, als man bisher angenommen hat. Die Bremer Ratsgesandten auf dem Lübecker Hansetag von 1521 sagten einmal, daß sie *nene stadt van kopenschop hebben*⁸³⁾, Bremen sei also keine Kaufmannsstadt. Das klingt sehr merkwürdig und war sicher überspitzt, denn die Bremer wollten in ihren Beiträgen für ein hansisches Schutzbündnis möglichst niedrig angesetzt werden und gaben sich daher als arme Leute. Aber ein Körnchen Wahrheit ist schon daran. Völlig anders stand jedenfalls Lübeck da, wo — wie von Brandt es ausgedrückt hat⁸⁴⁾ — der Kaufmann alles war. Das sind Tatsachen, die entscheidend auf Politik, Wirtschaft und Kultur der beiden Städte eingewirkt und die Unterschiede ihres Charakters bestimmt haben.

*

Unsere Kenntnisse über die persönlichen Beziehungen zwischen Lübeck und Bremen reichen nur in wenigen Einzelfällen über das Statistische und All-

⁸¹⁾ Bei *Hinricus dictus Lubece* in der Urk. des Grafen Gerbert von Stotel 1249 (Brem. UB I, 242) handelt es sich — nach der Stellung in der Zeugenreihe zu urteilen — wohl nicht um einen Bremer Bürger.

⁸²⁾ Vgl. Fr. Prüser, Die Herkunft der mittelalterlichen Bevölkerung Bremens, in: ZVHG 41 (1951), S. 149.

⁸³⁾ HR III/8, 6 § 47.

⁸⁴⁾ Hamburg und Lübeck, S. 26.

gemeine hinaus. Vor allem sind es die Testamente und das Niederstadtbuch in Lübeck, die uns wenigstens einige Einblicke in verwandtschaftliche Beziehungen erlauben. Durchweg handelt es sich darum, daß Bremer Bürger den Nachlaß ihrer nach Lübeck ausgewanderten Verwandten anfordern⁸⁵). Wir können hier nicht auf die einzelnen Fälle eingehen.

Nur einige wenige Lübecker, deren Heimat Bremen war, sollen etwas näher betrachtet werden. Es ergibt sich da freilich ein einseitiges Bild, denn die Quellen beziehen sich nur auf Personen der gehobenen Stände, obwohl wir annehmen müssen, daß auch zahlreiche „kleine Leute“ aus Bremen nach Lübeck auswanderten⁸⁶).

Aus den Lübecker Testamenten wissen wir, daß einige Bergenfahrer der Travestadt aus Bremen stammten⁸⁷). Besonders aufschlußreich ist das Testament des Johann Steding von 1369. Seine Familie stammte — wie der Name zeigt — aus dem Stedingerland bei Bremen. Sein Vater, Hinrich Steding⁸⁸), saß zwischen 1371 und 1386 im Bremer Ratsstuhl⁸⁹). Dessen Sohn Johann scheint zunächst auch Bremer Bürger gewesen zu sein⁹⁰); dann aber lockte ihn die Ferne, und er ging nach Lübeck, Wismar und Bergen. In diesen drei Städten befand sich jedenfalls sein Vermögen: er besaß eine *Stupa* (einen Stoven) in Bergen, Grundrenten in Wismar und Gold- und Silbersachen in Lübeck, wogegen von Besitz in Bremen nicht mehr die Rede ist. Die Beziehungen zur Heimatstadt werden aber sichtbar in den Vermächtnissen des Testaments: eine größere Geldsumme sollte zu milden Zwecken nach Bremen und an das Benediktinerinnenkloster Heiligenrode südlich der Stadt gehen; auch die Verwandten werden mit Legaten bedacht, ebenso eine einheimische Konkubine in Bergen, von der Johann Söhne hatte. Nach dem Tode Johanns (1371/72) schrieb

⁸⁵) Lüb. Archiv: Urkk. Bremensia Nr. 9—11 (1337); Niederstadtbuch S. 520/2 (1347); Testament Nr. 279 (1349), Nr. 400 (1350); Niederstadtbuch S. 25/3 (1348); S. 584/3 (1351); S. 643/2 (1354); Urkk. Bremensia Nr. 13 (1363), 14 (1363), 15 (1369), 16 (1370), 17, 19 (1372), 21 (1381), 22 (1381), 24, 25 (1384); Akten Reichsstädte: Bremen VI, 10 (Bl. 1—3) (1522).

⁸⁶) Etwa die Geburtslegitimation des Bremer Rates für Johann von Verden und Wolter Vischhusen, die wohl dem Handwerkerstande angehörten, 1498 und 1456 (frdl. Mitteilung von Dr. Ahlers, Lübeck).

⁸⁷) Bruns, Lüb. Bergenfahrer, S. CXL; im 14. Jahrh.: Joh. und Bernardus Steding (1369, 1381); Tidemannus und Ludekinus von Bremen (1369, 1377); Bruns, S. 16 f., 29 f.; 15 f., 24;

⁸⁸) Der Name Hinrich Steding als *fideiussor* im Bürgerbuch 1317, 1321, 1329, 1337, 1357, 1371, 1374, 1380 und als Neubürger 1320 (Brem. Staatsarchiv ad P. 8. t. 19. a. 3. a.); er muß sich auf mehrere Personen beziehen; Haus in der Langenstraße 1337: Oelrichs Gesetzbücher, S. 202; als Bürge 1352: Brem. UB III, 25; als Geschworener des Ansgariikirchspiels 1367: Brem. UB III, 319; seit 1371 im Rat; 1373 schuldete ihm Graf Christian v. Delmenhorst 40 Brem. Mark: Brem. UB III, 442. Bruns, Lüb. Bergenfahrer, S. 16 f. nimmt an, daß er Johanns Vater war; bewiesen werden kann nur, daß Hinrich Steding einen Sohn dieses Namens hatte (Brem UB III, 442 Anm. (1369).

⁸⁹) Brem. UB III, 407; IV, 65.

⁹⁰) Joh. Steding als *fideiussor* im Bürgerbuch 1345 (Brem. Arch. ad P. 8. t. 19. a. 3. a.); der seit 1379 mehrfach genannte *fideiussor* gleichen Namens muß eine andere Person sein.

der Bremer Rat an den Lübecker Rat und die Älterleute des Kaufmanns in Bergen über das Erbe⁹¹⁾, das in Lübeck durch einen Beauftragten der Verwandten entgegengenommen werden sollte⁹²⁾. Unter den Testamentsvollstreckern finden wir einen Hinrich von Borken, der vielleicht aus alter Bremer Ratsfamilie stammte und 1368/69 Lübecker Bürger geworden war⁹³⁾; ganz sicher ist das freilich nicht, da der Familienname von Borken in dieser Zeit auch sonst in Lübeck vorkam, ohne daß in allen Fällen Beziehungen zu Bremen festgestellt werden könnten⁹⁴⁾.

Wir sehen, wie hier persönliche und wirtschaftliche Fäden vor allem zwischen Bergen, Lübeck und Wismar laufen, und wir möchten vermuten, daß es noch manche ähnliche Fälle gegeben hat. Immer aber wiederholt sich eine Beobachtung, die wir schon für das 13. Jh. machen konnten: der Zug von Bremen nach Lübeck war stärker als umgekehrt.

Ein weiteres Beispiel, aber aus späterer Zeit, bezieht sich auf Mitglieder der Familie Kenckel: 1527 machte der reiche Lübecker Bergenfahrer Cyriacus Kynckel sein Testament⁹⁵⁾. Er wurde 1498 geboren, und zwar als Sohn eines Lübecker Kaufmanns und Bürgers, der später Ratsherr wurde⁹⁶⁾. Dessen Brüder⁹⁷⁾, also die väterlichen Oheime des Cyriacus, waren Diedrich Kenckel, Bürgermeister in Verden († 1531), und Cord Kenckel der Ältere, Ratsherr in Bremen († 1530). Diese beiden wurden im Testament des Cyriacus auch mit Legaten bedacht. Seine beiden Vetter, Bürgermeister Detmar Kenckel und Ratsherr Cord Kenckel der Jüngere spielten in den Hardenbergschen Unruhen zu Bremen 1562 eine maßgebliche Rolle. Ein Schwager unseres Bergenfahrers Cyriacus war der Bremer Ratsherr Jacob Zierenberg († 1556), der 50 Mark erhalten soll. Die Verwandtschaftsbindungen gehen hier also zwischen der gesellschaftlichen Oberschicht in Lübeck, Bremen und Verden und werden auch noch sehr stark empfunden.

Etwas anders lagen die Verhältnisse bei Arnold Sommernad, dem bekannten Lübecker Ratssyndikus, der auch mit Weserwasser getauft worden war. Über ihn gibt es schon zwei Aufsätze, und zwar von Friedrich Bruns⁹⁸⁾ und

⁹¹⁾ Schadlosverschreibung zweier Bremer Bürger für den Rat: Brem. UB III, 426; der Inhalt des Ratsschreibens ist unbekannt, betraf aber wohl das Erbe Hinrich Stedings.

⁹²⁾ Lüb. Archiv, Urkunden Bremensia Nr. 17, 19 (1372 Jan. 16 und Mai 11).

⁹³⁾ Als Bremer Bürger 1363, 1367, 1368 (Brem. UB III, 200, 310, 314 Anm., 319, 335); 1368 verschwindet sein Name aus den Bremer Urkunden; 1369 zahlt er als Lübecker Kaufmann Pfundzoll in Hamburg: Das hamb. Pfundzollbuch v. 1369 = Veröff. a. d. Staatsarch. d. freien u. Hansestadt Hamb. I, Hamb. 1910, Beil. II, 144, S. 124.

⁹⁴⁾ So Everhardus († vor 1351), Lambertus (1354), Gerhardus (1335), Wesselus (Wessel) (1339) de Borken (Lüb. Niederstadtbuch, S. 584, 3; 643, 2; 293, 1; 378, 1; 427, 2).

⁹⁵⁾ Fr. Bruns, Lüb. Bergenfahrer, S. 149 f.

⁹⁶⁾ Joh. Kinckel; 1497 Schiffbruch eines Schiffers auf der Fahrt nach Riga, wobei Hans Kinckel Waren verlor; seine Marke wird angegeben (Hans. UB XI, 1035).

⁹⁷⁾ Zur Familie Kenckel: H. Smidt im Brem. Jb. 7 (1872), S. 2 f.

⁹⁸⁾ In den Hans. Gesch.bll. 1910, bes. S. 122 ff.

einen ganz neuen von Fritz Wiegand⁹⁹⁾. Beide Arbeiten wissen über die Beziehungen zur Heimatstadt Bremen fast nichts zu erzählen. Es ist darüber aber doch einiges zu sagen.

Die Sommernads waren keine alte Bremer Familie und stellten niemals Ratsherren; wirtschaftlich gehörten sie dem gehobenen Mittelstand an. Arnolds Vater, Hinrich, war schon um 1400 Bremer Bürger, denn wir finden ihn 1401 als Bürgen bei der Ableistung eines Bürgereides. Seine Frau Metke wurde 1407 Bürgerin¹⁰⁰⁾ und war wohl selbst vermögend, denn sie ist später Eigentümerin eines Hauses in der Obernstraße¹⁰¹⁾. Die Familie wohnte offenbar neben dem Schütting, also in unmittelbarer Nähe des Marktes¹⁰²⁾. Hinrich Sommernad war Kaufmann; womit er handelte und wie die Geschäfte gingen, wissen wir nicht. Zu den ganz reichen Bürgern gehörte er jedenfalls nicht.

Hinrich war sicher etwas cholerisch, denn wir sehen ihn um 1425 in einer recht dramatischen Situation: Als der Amtmann der Burg Langwedel bei Bremen, Eggerd von Bordeslo, in die Stadt kam, wurde er von Sommernad mit Schimpfworten überschüttet, weil er angeblich eines seiner Rinder getötet habe. Der wackere Amtmann, immerhin ein angesehener Knappe, flüchtete in Bürgermeister Johann Vasmers Haus, wohin ihm Sommernad unverzüglich folgte und nun wohl zu Tätlichkeiten überging. Der Knappe wurde von dem zornigen Bürger unter Drohungen gefändet. Da er nichts Wertvolles mit sich führte, mußte er sich von der Bürgermeistersfrau Pfänder leihen. Man kann die bitteren Gefühle des Amtmanns angesichts dieser Schmach wohl verstehen; freilich kennen wir diese Begebenheit nur aus seiner heftigen Beschwerde beim Bremer Rat¹⁰³⁾. Was aus der ganzen Sache wurde, wissen wir nicht. Sie hat das Ansehen Hinrich Sommernads wohl nicht geschädigt.

1429 war er unter den vier Vertretern des Kaufmanns bei einer Verhandlung über einen Kaufmannsaltar in der Martinikirche¹⁰⁴⁾. Zudem machte er in den nächsten Jahren sicher gute Geschäfte, denn er ließ seinen Sohn Arnold seit 1432 in Erfurt studieren und kaufte 1436 ein Haus beim Johanniskloster¹⁰⁵⁾, womit die Familie nun wohl drei Häuser besaß.

Von den drei uns bekannten Söhnen Hinrich Sommernads interessiert uns hier nur Arnold, der — wie schon gesagt — seit 1432 in Erfurt studierte¹⁰⁶⁾

⁹⁹⁾ Arnoldus Sommernat de Bremis, Symon Baecht de Homborch und Johannes Osthusen de Erffordia, drei Erfurter Universitätsjuristen des 15. Jahrhunderts als Ratssyndiker von Lübeck, in: Beitr. zur Gesch. d. Univers. Erfurt, H. 7 (1960).

¹⁰⁰⁾ Im Brem. Bürgerbuch: Brem. Arch. ad P. 8. t. 19. a. 3. a.

¹⁰¹⁾ Sie verkaufte es 1454 nach der Vertreibung ihres Mannes (Lassungsbuch Nr. 716: Brem. Arch., Kartei im Nachlaß Lonke).

¹⁰²⁾ 1437 und 1442 Eigentümer eines Hauses in der Bekerstrate (Lassungsbuch Nr. 62, 246).

¹⁰³⁾ Brem. UB V, 277.

¹⁰⁴⁾ Brem. UB V, 400.

¹⁰⁵⁾ Lassungsbuch Nr. 38.

¹⁰⁶⁾ Schmidtmayer im Brem. Jb. 35 (1935), S. 74; Bruns, S. 122; Wiegand, S. 2; über das Folgende bereits Bruns, S. 122 ff.; Wiegand, S. 2 ff.; dort auch die Quellennachweise.

und 1443 den damals sehr seltenen Titel des Doktors beider Rechte erwarb, als er erst etwa 30 Jahre alt war. Arnold kehrte nun nicht in seine Heimatstadt Bremen zurück, sondern ging nach Lübeck, wo er sogleich Ratssyndikus wurde. Zwölf Jahre hindurch sehen wir ihn immer wieder auf diplomatischen Reisen für die Travestadt: zu Tagfahrten der Hanse in Wolgast, Bremen und Campen; beim Hochmeister des Deutschen Ritterordens; in Nürnberg und am Kaiserhof. 1456 ging er in eigener Sache nach Utrecht. Die Berichte, die er seinen Herren schickte, verraten einen scharfen Verstand und einen ganz ungewöhnlichen Einblick in das politische Kräftespiel jener Zeit. Er hatte zu vielen einflußreichen Personen hervorragende Beziehungen: zu Ratsherren, Juristen, Fürsten und Höflingen. Auch den vielen kleinen Widerwärtigkeiten des Alltags zeigte er sich gewachsen, vor allem auch, wenn es sich um Geldangelegenheiten handelte.

Auch in Lübeck selbst hatte der Syndikus mancherlei Aufgaben: Er führte zeitweilig das Oberstadtbuch (das Grundbuch) und teilte es auf in vier Hefte für die einzelnen Kirchspiele, eine Einrichtung, die bis 1695 beibehalten wurde. Zudem wurde vom Rat angeordnet, er möge es nicht mehr in Latein, sondern in deutscher Sprache schreiben, was *de genante doctor also gerne gedan hefft*¹⁰⁷⁾. Und er schreibt in der Tat ein sauberes, klares Niederdeutsch, das sehr vorteilhaft absticht gegenüber dem geschwollenen Kauderwelsch der Bremer Ratskunden dieser Zeit. Friedrich Bruns meinte, daß er auch einen Teil des *Chronicon Slavicum* in lateinischer Sprache verfaßt habe, wobei er das Lübecker Ratsarchiv recht umsichtig benutzte¹⁰⁸⁾.

Die hansische Gemeinschaft zwischen Bremen und Lübeck brachte es mit sich, daß der Lübecker Ratssyndikus gelegentlich auch in und für Bremen tätig war. 1449 und 1450 finden wir ihn auf einem Hanstetage an der Weser, und 1451 reiste er im Auftrage Lübecks nach Bremen, um dort mit anderen in einem Streit zwischen Ostfriesland und Hamburg zu vermitteln¹⁰⁹⁾. Diese guten Beziehungen Arnolds zu Bremen wurden aber schon 1453 in recht ärgerlicher Weise getrübt¹¹⁰⁾, und zwar im Anschluß an einen Streit seines Vaters mit dem Bremer Rat, dessen Hintergründe wir leider nicht genau kennen. Arnolds Bruder Johann geriet jedenfalls im Oldenburgischen in Gefangenschaft und wurde geschätzt¹¹¹⁾. Wahrscheinlich wurde der Bremer Rat in irgendeiner Weise damit in Zusammenhang gebracht. Es entwickelte sich eine Auseinandersetzung, in deren Verlauf Johann im Gefängnis starb und sein Vater Hinrich mit Schimpf und Schande vertrieben wurde, ohne daß er freilich auch seinen

¹⁰⁷⁾ Lüb. UB IX, 254.

¹⁰⁸⁾ Der Indizienbeweis von Fr. Bruns (Hans. Gesch. bl. 1910, S. 119 ff.) macht das zwar wahrscheinlich, aber nicht völlig sicher.

¹⁰⁹⁾ Ostfries. UB I, 642. In seiner Begleitung ein *Hinricus Samernaed clericus*.

¹¹⁰⁾ Die erste Bremer Urk. über den Streit: 1453 Aug. 14 (Trese R, Brem. Staatsarch.).

¹¹¹⁾ Vgl. die Urk. von 1458 Apr. 6 in Trese Y (Brem. Arch.), jetzt verschollen (nach Reg. Schmidt Mayer, S. 483).

Hausbesitz sogleich verlor¹¹²⁾. Er ging nach Lübeck ins Exil, wo ihn sein Sohn, der Ratssyndikus, aufnahm, der nun auch die Streitsache gegen Bremen betrieb. Es entbrannte also ein hartnäckiger Rechtsstreit Arnolds gegen seine Heimatstadt, der vor allem deshalb nicht ungefährlich war, weil jener ein guter Jurist war und zudem glänzende Beziehungen zu einigen Fürsten und zum Kaiserhof hatte. Jedenfalls bewirkte er, daß der Bremer Rat nach Lübeck vor die Hanse und vor den Bischof von Lübeck als Beauftragten des Kaisers geladen wurde; das waren Aufforderungen, die bei einer Befolgung bedeutende Kosten verursacht hätten. Man kann daher verstehen, daß Bremen den Lübecker Rat direkt und indirekt über Lüneburg dringend ermahnte, den Syndikus aufzufordern, von solchen Bemühungen abzulassen¹¹³⁾. Ein unbilliges Verlangen war es allerdings, wenn man meinte, Arnold möge selbst nach Bremen kommen und dort Recht suchen: dann wären Richter und Angeklagter identisch gewesen.

Arnold versuchte nun, die Zünfte, den Kaufmann und das Domkapitel in Bremen für die Angelegenheit zu interessieren¹¹⁴⁾, indem er ihnen ausmalte, welche Folgen eine Klage am Reichshofgericht für Bremen haben könne. Der Rat sah in diesen Bemühungen wohl nicht ganz mit Unrecht einen Versuch, Uneinigkeit in der Gemeinde hervorzurufen; ein Erfolg war ihm zunächst nicht beschieden.

Vielleicht haben diese Auseinandersetzungen dazu beigetragen, Arnolds Stellung in Lübeck zu untergraben. 1456 sehen wir ihn auf einer Reise nach Utrecht¹¹⁵⁾, wo er in einem Bischofsstreit den Versuch machte, seine Domherrnpfründe zu retten; dann reiste er an den Kaiserhof, wohl u. a., um dort seine Sache gegen Bremen zu betreiben. Im Februar 1457 wurde ihm seine Syndikusstelle gekündigt, freilich in ehrenvoller Weise, denn der Rat überreichte ihm ein Abschiedsgeschenk von 50 Rheinischen Gulden und gab ihm die Erlaubnis, seine Vikarie an der Marienkirche einer ihm genehmen Person zu übertragen; aber die Verabschiedung erfolgte doch gegen seinen Willen. Er verkaufte nun seinen Staven in Bergen¹¹⁶⁾ und reiste nach Erfurt, wo er einst studiert hatte. Von dort schrieb er recht elegisch, seine Wahrheitsliebe habe ihm seine Entlassung eingetragen, und es habe sich wieder einmal das Sprichwort bewahrheitet, daß *heren hulde gheen erve is* (kein sicherer Besitz ist).

Ein Hinrich Sommernad blieb übrigens in Lübeck zurück: wir wissen nicht, ob es der Vater oder Bruder war. Er wurde 1457 vom Rat mit wichtigen Schreiben an den Hof des Herzogs von Burgund geschickt¹¹⁷⁾, und 1460—67 war

¹¹²⁾ Seine Frau verkaufte 1454 ihr Haus i. d. Obernstraße. Er selbst besaß sein Haus beim Johanniskloster noch 1455; später war es Eigentum einer Ermeghard Sommernad, die es 1477 verkaufte (Lassungsbuch Nr. 716, 741, 1088, 1356).

¹¹³⁾ Lüb. UB IX, 294 (1455 nach Dez. 6); der Brief an Lüneburg schon 1455 Okt. 8; vgl. a. IX, 340, 388 (1456 Apr. 26 und Nov. 6); und im Lüb. Archiv: Akten Reichsstätte, Bremen I, 5 (Bll. 1—4) (1455 Okt. 13—1457 März 7).

¹¹⁴⁾ Lüb. UB IX, 388, 420.

¹¹⁵⁾ Lüb. UB IX, 340.

¹¹⁶⁾ Lüb. UB IX, 229 (1455); vgl. IX, 417 (1457).

¹¹⁷⁾ Lüb. UB IX, 567. Vielleicht der *Hinricus Samernaed clericus*, der 1451 mit Arnold in Bremen war (Ostfries. UB I, 642).

er Sekretär des Deutschen Kaufmanns in Bergen¹¹⁸). Auch Arnold blieb nicht nur in enger Verbindung mit Lübeck¹¹⁹), sondern verfolgte auch weiterhin seine Klage gegen Bremen¹²⁰), für die er den Beistand des kaiserlichen Hofgerichtes suchte. Er wolle sich nicht nachsagen lassen — so schreibt er selbst —, er *were een arm bedrövet mynsche, de siner olderen und sine eghene unere und schaden nicht vorvolgede, so vele an em were*. Wahrscheinlich endete der Streit erst 1463, indem Bremen eine Entschädigung zahlte; denn im Bremer Archiv befand sich eine Quittung Arnolds über 10 Gulden — vielleicht eine Abschlagzahlung — aus diesem Jahre¹²¹).

Inzwischen hatte sein Lebensweg noch mannigfache Wandlungen durchgemacht: Im Wintersemester 1457/1458 war er Rektor der Universität Erfurt und als Prozeßbevollmächtigter der Stadt Erfurt auf Reisen; dann finden wir ihn 1459 als Dekan der juristischen Fakultät, und auch als solcher gab er wichtige Informationen nach Lübeck¹²²). Im gleichen Jahre wurde er geschworener Rat des Herzogs Wilhelm III. von Sachsen und übernahm eine Gesandtschaft nach Mantua¹²³). Wir sehen, Arnold war ein begehrter Diplomat, ein Mann übrigens, der auch eine gute finanzielle Grundlage für seine eigene Repräsentation mitbrachte, war er doch im Genuß einer beachtlichen Pfründenhäufung: er war Domherr in Lübeck, Schwerin und Utrecht, zudem besaß er ein Benefizium an der Lübecker Marienkirche.

Seinen Lehrstuhl in Erfurt gab er 1459 auf, denn er entsprach wohl nicht seinem mehr auf die Politik gerichteten Interesse. So sehen wir ihn denn 1460—1462 für Hamburg diplomatisch tätig. Dann aber war er bis 1466 Domdekan in Schwerin, der Residenz des rührigen Herzogs Heinrich des Fetten, und lebte darauf bis an sein Lebensende auf seiner alten Domherrnpfründe in Lübeck, mit der er das Benefizium an St. Marien verband. Er starb an einem 11. Dezember und wurde im Lübecker Dom begraben. Das Todesjahr ist unbekannt. Am 21. Februar 1468 empfahl ein Arnold Sommernad (ohne Rang!) den nach Lübeck kommandierten Bremer Bürger Gert Düsterhoep¹²⁴), vielleicht ist dies das letzte Lebenszeichen. Wir dürfen wohl nicht annehmen, daß er noch längere Zeit lebte, denn die Tätigkeit eines Mannes in seiner Stellung hätte dann wohl in den Quellen Ausdruck gefunden.

Im ganzen bietet sich bei diesem gebürtigen Bremer das Bild eines geschichtlich bedeutenden Mannes, für dessen Ehrgeiz die engen Verhältnisse der Heimatstadt kein befriedigendes Tätigkeitsfeld bieten konnten und den

¹¹⁸) Bruns, Sekretäre des Deutschen Kontors zu Bergen (1939), S. 36 f.

¹¹⁹) Lüb. UB IX, 424, 427, 439, 453, 495.

¹²⁰) Lüb. UB IX, 427, 453.

¹²¹) 1463 Dez. 28 (Brem. Arch., Trese Bs, jetzt verschollen; nach Reg. Schmidt-mayer); für eine Einigung spricht auch, daß eine Ermegard Sommernad später Eigentümerin des Hauses der Familie beim Johanniskloster war und es 1477 verkaufte (Lass. Buch Nr. 716, 741, 1088, 1356) und daß Hinrich Sommernad 1379 (für Schulden im fries. Harlingerland) in Bremen gepfändet werden konnte (Brem. UB III, 554).

¹²²) Lüb. UB IX, 706, 749, 756, 766.

¹²³) Lüb. UB IX, 766.

¹²⁴) Lüb. Arch., Reichsstädte: Bremen VI, 6 (Bl. 1).

es daher in das politisch in größeren Räumen denkende Lübeck zog. Er war ein Mann, der auf der Höhe der juristischen Wissenschaft und des diplomatischen Könnens seiner Zeit stand — ein etwas unruhiger Charakter in dem so stark bewegten 15. Jahrhundert. Arnold von Bremen — so nennen ihn die Lübecker Quellen — war wohl der bedeutendste Mann, der im Mittelalter von der Weser an die Trave zog — trotz aller Schatten, die auf seinem Leben lagen; kein typischer Auswanderer, sondern ein Einzelfall.

*

III. Die politischen Beziehungen

Wir wollen unser Augenmerk nun einem dritten großen Bereich lübisch-bremischer Beziehungen zuwenden, dem vorwiegend politischen, wobei allerdings zu betonen ist, daß wir in unserem Falle Politik und Handel niemals völlig voneinander trennen können.

Vor zwei Jahren wurde die Neugründung Lübecks als eine Gemeinschaftsleistung Heinrichs des Löwen und vermögender Unternehmer gefeiert. Der Herzog war der erste Stadtherr, dem Lübeck zumindest die verfassungsrechtliche Grundlage für das Gedeihen der ersten Jahrzehnte verdankte. Heinrich der Löwe war aber zur gleichen Zeit der tatsächliche Stadtherr der alten erzbischöflichen Residenz Bremen — sehr zum Leidwesen Erzbischof Hartwigs I. und manchmal auch der Bürgergemeinde¹²⁵). Dieser Umstand vor allem mag zu der Frage anregen, ob nicht vielleicht Verfassungsbeziehungen oder erhebliche Verfassungsähnlichkeiten zwischen Bremen und Lübeck bestanden. Burchard Scheper¹²⁶) hat diese Frage mit viel Umsicht in seiner dickleibigen Dissertation untersucht, und er konnte manche Übereinstimmung feststellen. Das aber ist — wie mir scheint — nicht so sehr auf den gemeinsamen Stadtherrn zurückzuführen, sondern auf allgemeine Rechtsnormen der Zeit: Freie Erbleihe, Ratsverfassung, Freiheit nach Jahr und Tag finden wir eben überall in den mittelalterlichen Städten. Für rechtliche Wechselbeziehungen zwischen Lübeck und Bremen in der Frühzeit standen sich die Städte damals doch wohl zu fern.

Es gibt sogar zwischen ihnen von Anfang an sehr wesentliche Unterschiede, die stärker ins Gewicht fallen als die Gemeinsamkeiten. Scheper hat sie mit den Schlagworten Tradition — für Bremen — und Kolonisation — für Lübeck — umrissen. Als Bremen im 12. Jahrhundert zu bürgerlichem Selbstbewußtsein

¹²⁵) Dazu jetzt Karl Jordan, Die Städtepolitik Heinrichs des Löwen, i. d. Hans. Gesch. bl. 78 (1960), S. 25 ff.

¹²⁶) Anfänge und Formen bürgerlicher Institutionen norddeutscher Hansestädte im Mittelalter; Beiträge zu einer vergleichenden Verfassungsgeschichte Lübecks, Bremens, Hamburgs und Lüneburgs, phil. Diss. Kiel 1959 (vervielfält. Masch.schr.).

erwachte, da hatte es mit älteren Ordnungen schwer zu ringen: mit der Grundherrschaft, der Ministerialität, der Kirche und dem erzbischöflichen Stadtherrn. Deren Ansprüche mußten erst abgebaut werden; das vollzog sich zum Teil in heftigen revolutionären Aktionen. Als Lübeck gegründet wurde, da konnte man auf einer verfassungsrechtlichen tabula rasa den damals modernsten Zustand eingraben: der Stadtherr überließ den Bürgern ein ganz erhebliches Maß an Selbstverwaltung, das nach dem Sturz Heinrichs des Löwen sogar zur Reichsunmittelbarkeit gesteigert werden konnte, während in Bremen nach dem gleichen Ereignis ein großer Teil des Macht-Vakuums vom Erzbischof ausgefüllt werden konnte — trotz anders gerichteter Bemühungen der Stadtgemeinde. Erst das 14. Jahrhundert brachte dann auch für Bremen nach manchen gefährlichen Rückschlägen den Zustand einer Freien Stadt, für die der Stadtherr nur noch dekorative Bedeutung hatte. Dennoch schielte Bremen immer mit einem gewissen Neid auf die Schwester an der Trave, die eine so viel günstigere verfassungsrechtliche Aussteuer mitbekommen hatte.

*

In den Jahren nach 1400 erklimmte die Stadt Bremen einen steilen Gipfel politischer und wirtschaftlicher Macht: das Stadland und Butjadingen wurden gewonnen und durch die gewaltige Friedeburg gesichert; das Land Würden und das Kirchspiel Lehe gerieten in Bremer Pfandbesitz, und zudem hielt die Stadt bereits die ausgedehnte Herrschaft Bederkesa. Das *Dominium Uisurgis* war für einige Jahrzehnte Wirklichkeit geworden. Auch in Bremen selbst war man damals auf Ansehen und Repräsentation bedacht: man baute ein neues Rathaus, errichtete den Roland, schrieb die erste Stadtchronik und fälschte eine Serie königlicher Privilegien. Vor allem aber versuchte man nun auch zu beweisen, daß Bremen weit über Lübeck stehe und brachte das in recht naiver Weise zu Papier.

Rynesberch und Schene, die beiden geistlichen aber dennoch höchst lokalpatriotischen Verfasser der neuen Stadtchronik, erfanden ein hitziges Bierischgespräch¹²⁷⁾, das sie in eine Hamburger Herberge verlegten. Teilnehmer waren der Bremer Hinrich Bersing und der Lübecker Tyleke Bodendorp. Da die Chronisten über die kurze Zeit des Erzbischofs Florentius (1307/1308) nur wenig zu erzählen wußten, datierten sie das Gespräch auf 1307 und füllten damit eine kompositorisch unangenehme Lücke ihres Werkes. Unsere beiden Bierischstrategen verglichen Lübeck und Bremen — wie hätte es auch anders sein können? Jeder pries die Bedeutung seiner eigenen Heimatstadt auf Kosten der Schwesterstadt, wie es auch wohl heute noch unter primitiven Lokalpatrioten vorkommen mag.

Bersing behauptete mit dem Brustton der Überzeugung, daß der Bremer Rat schon lange vor dem von Lübeck — nämlich seit Karl dem Großen —

¹²⁷⁾ Rynesberch-Schene, Brem. Chronik, S. 75; vgl. S. 119 ff.

als Zeichen seiner Würde Gold und Bunt (Pelzwerk) tragen durfte¹²⁸⁾. Lübecks Anspruch auf dieses Recht datiert bekanntlich auf 1360¹²⁹⁾. Bersing sagte aber nicht — er konnte es auch wohl nicht wissen — daß sich die Bremer diese würdige Dekoration ihrer Ratsherren erst durch eine gefälschte Urkundenserie in jüngster Zeit angeeignet hatten — wahrscheinlich aus einem gewissen menschlich verständlichen Neidgefühl Lübeck gegenüber. Gleiches gilt für das angebliche Recht der Bremer, daß niemand sie vor einen Freistuhl laden dürfe, daß es ihnen gestattet sein solle, selbst für die Sicherheit auf der Weser zu sorgen, wenn der Erzbischof dazu nicht in der Lage sei, und daß sie ihrem Roland einen Schild mit kaiserlichem Wappen vorhängen dürften. Bersing führte auch dieses Recht auf Karl den Großen zurück, in Wirklichkeit aber geht der Wunsch nach diesem Schmuck wohl auf die Beobachtung zurück, daß man in Lübeck vielerorts — vor allem auf den Münzen — den stolzen kaiserlichen Doppeladler sehen konnte. Man kehrte in dieser Zeit in Bremen überhaupt sehr stark die Reichssymbolik hervor: am Rathaus befestigte man die Statuen des Kaisers und der sieben Kurfürsten, und auch die Symbolsprache des Ratsgestühls geht in diese Richtung: es zeigt neben den heiligen Petrus, Paulus und Willehad sowie Schildern mit dem Petruschlüssel auch das Relief des Kaisers mit dem Adlerwappen darüber¹³⁰⁾.

Dann unterhielten sich Bersing und Bodendorp über die „Freiheit“ ihrer Heimatstädte, also über einen — auch damals schon — sehr dehnbaren Begriff. Der Bremer konnte zwar mit bestem Willen nicht bestreiten, daß Lübeck Reichsstadt (*keyser vry*) war, aber dennoch versuchte er zu beweisen, daß Bremen freier sei als Lübeck: die Lübecker gäben dem Kaiser einen Zins, außerdem seien sie zu Pfundgeld und Akzise verpflichtet, wovon die Bremer frei seien. Einen Schoß erhebe man in Bremen nur in Notzeiten, während die Lübecker ihn jährlich zahlen müßten. Kurz gesagt: die Bremer seien freier, weil sie weniger Steuern zahlten. Das war aber doch wohl ein reichlich naives Argument, wenn man auch bedenken muß, daß dem mittelalterlichen Menschen eine Steuerzahlung zugleich ein Abhängigkeitsbekenntnis war.

Der wundeste Punkt in der recht sophistischen Beweisführung des Bremers war natürlich die Stellung zum Reich, die ja doch bei Lübeck unbestritten eine unmittelbare war, Bersing behauptete nun aber, daß Bremen seit Karl dem Großen durch das Erzstift, das ja reichsunmittelbar war, im Besitz der Regalien sei, die ihm nicht einmal der Kaiser nehmen und vorenthalten könne, wogegen Lübeck sich seine Rechte vom Kaiser, seinem Herrn, immer neu gegen klingende Münze erwerben müsse. Also — so schließt Bersing — ist Bremen freier als Lübeck. Aber wie auch immer die Dinge gewendet wurden: Lübeck

¹²⁸⁾ Die Bremer Chronik behauptete dieses Recht nicht erst für 1361 und 1365, wie Reincke (Bremen und Hamburg, S. 9 Anm. 3) meinte, sondern bereits für die Zeit Karls des Großen und Willehads. Auch im gefälschten Henricianum (Brem. UB I, 28) ist davon die Rede.

¹²⁹⁾ Lüb. UB III, 595, S. 634.

¹³⁰⁾ Vgl. Dietrich Schäfer, Die deutsche Hanse = Monographien zur Weltgeschichte 19, 1903, S. 69 Abb. 48.

war seit 1226 freie Reichsstadt und Bremen erzbischöfliche Landstadt. Ebenso sicher ist freilich auch, daß der erzbischöfliche Stadtherr um 1400 in Bremen nur noch formale Rechte — etwa das der Huldigung und der Ernennung des Stadtvogts — hatte. Bersing hatte zwar recht, wenn er behauptete, daß der Vogt mit seinem Gericht nicht mehr gegen die Ratsurteile entscheiden könne; er hatte aber unrecht, wenn er meinte, der Kaiser habe in seiner Stadt Lübeck irgendwelche drückenden Rechte gehabt. Davon kann gar nicht die Rede sein.

So sah er die Dinge auch falsch, wenn er im Münz- und Zollrecht besondere Vorteile Bremens sah: Lübeck hatte schon seit 1226 das Münzrecht¹³¹⁾ und prägte mit dem kaiserlichen Adler; Bremen dagegen konnte erst 1369 die Münze als Pfand vom Erzbischof erlangen¹³²⁾, ein sehr unsicherer Besitz, den es bereits im 15. Jahrhundert wieder verlor¹³³⁾. Und was nun das Zollrecht betrifft, in dem Bremen ebenfalls freier gewesen sein soll, so waren Lübeck und Bremen an vielen Zollstellen Norddeutschlands von Abgaben befreit, und man konnte sich eigentlich nur über die Zahl der Befreiungen streiten. Zudem waren beide Städte auch selbst im Besitz von Zollstellen, oft nur durch eine unsichere Pfandschaft, die jederzeit beendet werden konnte. Aber das alles waren ja doch keine qualitativen, sondern nur unwesentliche quantitative Unterschiede.

Am Ende des Gesprächs führte unser Bremer Biertischpolitiker dann noch ein Argument ins Feld, das er offenbar für ganz besonders durchschlagend hielt: das Alter der Stadt und die Tatsache, daß Bremen Sitz eines Erzbischofs war, dem der Lübecker Bischof untergeordnet sei. Hier also war man wieder einmal stolz auf den Erzbischof, von dem man möglichst wenig abhängig sein wollte. Rechtlich gesehen war das Verhältnis Bremens zu seinem Erzbischof eben doch ein sehr viel engeres als das Lübecks zu seinem Bischof!

Der Lübecker Bodendorp machte mit seinen zornigen und oft unbegründeten Gegenreden eine sehr schlechte Figur in dem ganzen Streit — wie sollte das in einer Bremer Stadtchronik dieser Zeit auch anders sein? Schließlich mußte er öffentlich bekennen, daß er unter Alkoholeinfluß gestanden habe und die Herabsetzung der guten Stadt Bremen zutiefst bedaure. Die überragende Bedeutung Bremens war wieder einmal glänzend gerechtfertigt!

Köln — Bremen und dann in weitem Abstand Lübeck, das ist die Rangfolge in den Augen Hinrich Bersings und gewiß auch der Chronisten, die damit den Anspruch des Rates wiedergegeben haben dürften. Aber mir scheint, daß gerade in dem deutlich spürbaren Neid der Bremer auf Lübeck doch in Wirklichkeit eine Anerkennung der größeren Bedeutung und besseren rechtlichen Stellung der Travestadt liegt, wie überhaupt Neid immer ein Bekenntnis zur eigenen Schwäche ist.

Die Bremer Chronisten verstanden zweifellos etwas von der Geschichte Lübecks: ihnen stand bekanntlich die älteste, bis 1276 reichende Chronik

¹³¹⁾ Lüb. UB I, 35, S. 46.

¹³²⁾ Brem. UB III, 365, 366; G. Löning, Das Münzrecht im Erzbistum Bremen, 1937, S. 119 f., 184 ff.

¹³³⁾ Löning, S. 197; Jesse im Brem. Jb. 38 (1939), S. 158 f.

dieser Stadt zur Verfügung. Aus ihr entnahmen sie ganze Partien zur nordischen und zur Slawengeschichte sowie zur Entwicklung der ostelbischen Gebiete und auch Lübecks. Ja, die alte Lübecker Stadtchronik ist größtenteils überhaupt nur durch die Bremer Chronik erhalten geblieben, so daß Bremen ungewollt sogar einen wertvollen Beitrag zur lübischen Geschichtsschreibung geleistet hat.

Die Bremer Chronisten kannten zudem natürlich auch die überragende Rolle Lübecks in der Hanse¹³⁴⁾ und bestritten dessen Präsidium nicht. Sie meinten aber, Lübeck habe den Vorsitz nicht etwa wegen der größeren Bedeutung, sondern wegen der günstigeren Lage (für den Einflußbereich der damaligen Hanse!), wegen der großen Ausgaben, die mit den Einladungsformalitäten und dem sonstigen Schriftverkehr verbunden waren, und wegen seiner Stellung als *keyser vryge stad* — gerade das letzte ein überraschendes Zugeständnis! Für die geschichtliche Wirklichkeit sind die Rangstreitigkeiten in der Hanse von Bedeutung¹³⁵⁾, die an gewisse Kuriositäten des späteren Regensburger Reichstages erinnern. Sie richteten sich von Bremen aus weniger gegen Lübeck und Köln als vielmehr gegen Hamburg: es ging also eigentlich um den dritten Platz. Man prüfte die Reihenfolge in den alten Rezessen, man stritt sich wie weiland Kriemhilde und Brunhilde zu Worms um den Vortritt am Portal der Marienkirche in Lübeck, und man zankte sich im Lübecker Rathaus um die Sitzordnung. In jedem Falle war der Vorrang von Lübeck und Köln unbestritten. Für die Sitzordnung fand man ein salomonisches Urteil: Köln sollte rechts von Lübeck, rechts von Köln aber Bremen sitzen. Links von Lübeck, zwar näher am Präsidium als Bremen, aber doch an der weniger wertvollen Seite, plazierte man Hamburg, ein Kompromiß, in den sich Bremen nur murrend fügte. So geschehen 1418!

Einige Jahrzehnte später, auf der Lübecker Tagfahrt von 1470, stand der Hansevorsitz ganz allgemein zur Debatte¹³⁶⁾, da Unwille gegen die Ladungen durch Lübeck und gegen die hohen Strafen bei Nichterscheinen laut geworden war. Die Lübecker Gesandten erklärten, sie seien jederzeit bereit, den Vorsitz einer anderen Stadt zu überlassen, wenn sie von den ärgerlichen Ladungsformalitäten verschont blieben. Es zeigte sich sehr bald, daß sich niemand mit diesem Geschäft belasten wollte, und damals war es ausgerechnet der Bremer Bürgermeister Daniel Brandt, der sich zum Sprecher der ganzen Versammlung machte, indem er Lübeck dringend bat, den Vorsitz mit allen Rechten und Pflichten zu behalten. Es ist klar: man wollte sich von der kostspieligen und lästigen Verantwortung der Führungsrolle drücken, sich aber selbst möglichst wenig unterordnen. So stand es nicht nur mit Bremen, sondern auch mit den meisten anderen Hansestädten.

*

¹³⁴⁾ Über das Folgende: Rynesberch-Schene, S. 119 ff.

¹³⁵⁾ Dazu W. Stein i. d. Hans. Gesch. bl. 12 (1906), S. 155 ff.; Brem. UB V, 104, 113.

¹³⁶⁾ HR II/6, 356 §§ 107 ff.

Es ist selbstverständlich, daß sich der größte Teil der politischen Beziehungen zwischen Lübeck und Bremen im Rahmen der hansischen Gemeinschaft abspielte. Bremen war nicht immer ein bequemes Mitglied, sondern eine etwas kapriziöse Schwester mit Launen und skandalösen Seitensprüngen. Die Stadt hatte der wendischen Gruppe um Lübeck bereits in der 2. Hälfte des 13. Jhs. nahegestanden, besonders im Norwegenhandel¹³⁷⁾. Wir hatten schon gesehen, wie sie dann eigene Wege ging. Man verhängte über sie ein Verkehrsverbot und ließ sie später gewähren, bis ihre Kaufleute 1358 den von der Hanse verhängten Flandernboykott durchbrachen.

Die nun folgenden Begebenheiten sind von sehr großer Bedeutung für die bremische Geschichte, handelt es sich doch um den Eintritt — oder Wiedereintritt — der Stadt in die Hanse. Und gerade hierüber ist nun die Überlieferung durch spätere Zutaten verfälscht, so daß die Forschung bisher vor manchem Rätsel stand, das unlösbar erschien. Erst vor kurzem konnte nun aber doch endlich durch einen neuen Handschriftenfund Licht in die Angelegenheit gebracht werden. Danach geschah folgendes:

Die Stadt wurde auf die Lübecker Tagfahrt vom 24. Juni dieses Jahres 1358 zitiert, wo man sie maßregeln wollte. Vier Tage vorher aber erlebten die Bremer eine schwere militärische Niederlage durch den Grafen von Hoya, wobei ein großer Teil der Wittheit und viele reiche Bürger in Gefangenschaft gerieten. So bedauerlich dieses Ereignis an sich auch war, es hatte sogar seine gute Seite: Bremen bekam einen Grund, von der Tagfahrt fernzubleiben. Aber der Kaufmann in Bremen, der die Repressalien der Hanse in erster Linie zu fürchten hatte, setzte nun den Rat unter Druck und forderte, daß man unverzüglich über den Eintritt in den Städtebund verhandeln möge.

So taten denn zwei Ratsgesandte ihren denkwürdigen Kanossagang nach Lübeck, wo ihnen manche Sünde der Bremer vorgerechnet wurde, und zwar nicht nur das Blockadebrechen in Flandern, sondern vor allem auch Seeräuberei Bremer Bürger auf der Elbe. Besonders Hamburg betrieb eine volle Demütigung Bremens, und so kam es erst nach schwierigen Verhandlungen zu einer Einigung, die schon im 14. Jh. als eine schwere Schlappe der bremischen Diplomatie aufgefaßt wurde. Die Stadt wurde zwar zur Hanse zugelassen, mußte sich aber den gemeinsamen Beschlüssen fügen und vor allem ihre Rolle als Blockadebrecher ein für allemal aufgeben. Sie mußte zudem Hamburg bei der Sicherung des Handels auf der Elbe aktiv unterstützen, ohne daß Hamburg zu irgendeiner Gegenleistung verpflichtet wurde. Seither war Bremen nun also Mitglied des Städtebundes — bis auf jene Jahre, in denen es verhanst war.

*

¹³⁷⁾ Über diese Zusammenhänge jetzt: Schwarzwälder, Bremens Aufnahme in die Hanse 1358, i. d. Hans. Gesch.bll. 79 (1961).

Schon im Seekrieg gegen Dänemark 1361, der gar nicht so sehr den bremischen Interessen entsprach, konnte die Stadt ihre Bündnistreue beweisen¹³⁸⁾: sie rüstete eine Kogge mit 50 Gewappneten unter dem Befehl eines Bürgermeisters aus¹³⁹⁾. Der Rat versah die Krieger mit einheitlicher Uniform, und man war stolz darauf, daß der Bundesfeldherr, Graf Heinrich der Eiserne von Holstein, sie ganz besonders lobte. Man kann dann aber sehen, wie Bremen sich trotz des Lobes aus dem großen Krieg gegen Waldemar Atterdag zurückzog und auch keinen Anteil am Ruhm des Stralsunder Friedens von 1370 hatte. Innere Wirren waren der Hauptgrund dafür.

In sie griff Lübeck als Vorort der Hanse jetzt und in den folgenden Jahrzehnten in konservativem Sinne ein. Als 1366 die Zünfte mit Unterstützung des Erzbischofs einen großen Teil der führenden Männer aus Bremen vertrieben hatten, da wandten sich diese u. a. auch an die Hanse um Unterstützung. Zwei der Schreiben über den „Verrat“ in Bremen haben sich im ältesten Lübecker Briefkopiar erhalten und wurden dort erst 1900 durch den (Lübecker) Staatsarchivar Dr. Hasse entdeckt¹⁴⁰⁾. Die Hanse ächtete die Aufrührer und beauftragte Lübeck mit der Ausstellung von Exekutionsbriefen gegen sie¹⁴¹⁾. Die entscheidende — weil schnellere — Hilfe kam dann allerdings von anderer Seite: vom Grafen von Oldenburg, der die Ausgewichenen mit Waffengewalt in ihre Heimatstadt zurückführte.

*

Am Ende des 14. Jhs. mußten die Städte ihr Augenmerk auf das Seeräuber-Unwesen richten. Dessen Bekämpfung entsprach zwar unbestritten gesamthansischem Interesse, man war sich aber längst nicht immer darüber einig, wie und wo man die Vitalienbrüder packen sollte. Solange die Seeräuber vor allem die Ostsee unsicher gemacht hatten, war Bremen an der Angelegenheit überhaupt nur wenig interessiert. Dann aber fanden sie ihre Schlupfwinkel in den Kirchenburgen der friesischen Häuptlinge¹⁴²⁾ und erschienen in der Wesermündung¹⁴³⁾. Nun schaltete sich auch Bremen ein, machte aber bis zuletzt, als Lübeck und Hamburg wohl schon längst zu einem Großunternehmen in der Nordsee entschlossen waren, den Versuch, mit den Friesenhäuptlingen und ihren räuberischen Schützlingen zu verhandeln, um für sich selbst möglichst günstige Bedingungen herauszuschlagen¹⁴⁴⁾. Der Hanse gegenüber betonte der Bremer Rat, er habe schon etwa 10 000 Gulden ohne nennens-

¹³⁸⁾ Vgl. Brem. UB III, 174—177, 189; HR I/1, 261—263; Hans. UB IV, 28; Daenell I, S. 33 ff.; Rynesberch-Schene, S. 106 f.

¹³⁹⁾ Verpflichtung zur Ausrüstung eines Koggen mit 100 Mann: Brem. UB III, 176 (1361).

¹⁴⁰⁾ Abgedruckt: Brem. Jb. 19 (1900), S. 175 ff.

¹⁴¹⁾ Brem. UB III, 264.

¹⁴²⁾ Vitalienbrüder in Butjadingen: Brem. UB IV, 218 (1398).

¹⁴³⁾ Vgl. Brem. UB IV, 212.

¹⁴⁴⁾ Brem. UB IV, 218—220.

werten Erfolg verfehdet¹⁴⁵) und sei alleine nicht in der Lage, die Seeräuber wirkungsvoll zu bekämpfen. Verhandeln oder eine energische Hilfe der Hanse war in der Tat die einzige Alternative, vor der die Bremer Politiker standen.

1400 nahm dann ein Bürgermeister an der Lübecker Tagfahrt teil, die sich mit dem geplanten Unternehmen gegen die Vitalienbrüder befaßte¹⁴⁶), und kurz darauf forderte Bremen von Lübeck, es möge seine Schiffe an die friesische Küste schicken¹⁴⁷). Bremen selbst leistete seinen Beitrag übrigens mit einer einzigen Kogge unter dem Kommando des Hauptmanns Lüder Wolders. Dieser hatte es nicht einmal besonders eilig, zur Flotte der Lübecker, Hamburger und Groninger zu stoßen¹⁴⁸). Er ließ sein Schiff im Jadebusen liegen und ritt dann nach Emden, um die Hanseflotte gegen Ede Wiemken in Rüstringen statt gegen Keno im ostfriesischen Brockmerland zu dirigieren. Man erkennt deutlich die egoistischen Motive: Ede Wiemken war für Bremen der nähere Feind; von seinem Lande aus ließ sich die Wesermündung blockieren. Keno beherrschte dagegen die Emsmündung, die zwar für den Hollandhandel von Bedeutung, für Bremen aber doch weniger wichtig war. Die Lübecker und Hamburger Hauptleute ließen sich auf die Vorschläge von Lüder Wolders nicht ein, was diesen sehr verärgerte¹⁴⁹). Der Bremer Koggen war dann doch wohl am Sieg der Hanseflotte in der Oster-Ems beteiligt¹⁵⁰). Die Geiseln der friesischen Häuptlinge wurden — wohl wegen der Nähe — nach Bremen geschickt und dort in den Türmen gut verwahrt. Es kam aber trotzdem zu weiteren heftigen Streitigkeiten des bremischen Hauptmanns mit seinen Lübecker und Hamburger Kollegen: man zankte sich in Emden um ein Schiff, das man den Vitalienbrüdern abgenommen hatte und von dem die Bremer behaupteten, es sei einem ihrer Kaufleute weggekapert worden; man tritt sich weiterhin um widerrechtliche Aneignung aus der Beute; man warf sich gegenseitig Lug und Trug vor, und es fehlte nicht an groben Temperamentsausbrüchen, wie sie unter Soldaten üblich sind. Nur im Interesse des Gemeinwohls ging man nicht zu Tätlichkeiten über und vertrug sich schließlich. Es ist das bekannte Bild der uneinigen Alliierten! Der lokale Egoismus — nicht nur Bremens, sondern auch vieler anderer Städte — hat die Bekämpfung der Seeräuber zweifellos sehr erschwert.

Nachdem Bremen zwischen 1404 und 1420 einen Höhepunkt wirtschaftlicher und politischer Macht erreicht und sein *Dominium Visurgis* in sehr eindrucksvoller Weise abgerundet hatte, kam es 1424 unter dem Ansturm friesischer Häuptlinge zu einem jähen Zusammenbruch: Butjadingen und das Stadland gingen in wenigen Tagen verloren; der Eingriff Lübecks und der Hanse blieb auf diplomatisches Gebiet beschränkt: man hatte keine Lust, für Bremen die Kastanien aus dem Feuer zu holen. Immerhin erreichte man, daß die alten

¹⁴⁵) Brem. UB IV, 218.

¹⁴⁶) HR I/4, 570; vgl. Brem. UB IV, 244.

¹⁴⁷) Brem. UB IV, 248; HR I/4, 588.

¹⁴⁸) HR I/4, 592; Brem. UB IV, 251.

¹⁴⁹) Dazu HR I/4, 591; Brem. UB IV, 255 (1400).

¹⁵⁰) Vgl. HR I/4, 595—600; bes. a. I/4, 591; Brem. UB IV, 252—255.

freien Bauernrepubliken wiederhergestellt wurden, ohne daß freilich auch für die Zukunft die Gefahr der friesischen Häuptlinge ausgeschaltet werden konnte¹⁵¹).

Dieser außenpolitische und militärische Mißerfolg Bremens war wohl auch durch Gegensätze im Innern mitverschuldet, die wir im einzelnen noch nicht recht durchschauen, die aber bis in die Spitze der Gesellschaft hinaufreichten. Auch in anderen Hansestädten kam in dieser Zeit das innere Gefüge ins Wanken: so brachte das Jahr 1408 in Lübeck erfolgreiche Demokratisierungsversuche¹⁵²), die zum Auszug des konservativen Rates und zu einer neuen Ratswahlordnung führten. Wismar und Rostock schufen ebenfalls neue Verfassungen, und auch in Hamburg regte sich die Bürgerschaft. Lübeck wurde 1410 auf Betreiben des ausgewichenen Rates in die Reichsacht getan und ihm — was schlimmer war — der Vorsitz in der Hanse streitig gemacht. Nachdem dann aber 1416 die alte Ordnung wiederhergestellt worden ist, finden wir die Travestadt in den nächsten Jahren eifrig bemüht, auch in den anderen Städten alle demokratischen Regungen zu unterdrücken.

Im Jahre 1424, als die Herrschaft in Butjadingen—Stadland zusammengebrochen war, wurde Bürgermeister Herbord Duckel aus Bremen vertrieben; die Gründe dafür sind nicht klar erkennbar. Er ging nach Stade und hetzte von dort aus Lübeck und die Hanse mit staunenswerter Hartnäckigkeit gegen Bremen auf, das sich ebenso beständig weigerte, in dieser inneren Angelegenheit vor der Hanse Recht zu nehmen. Bremen war in seiner Verärgerung wieder einmal im Begriff, dem Städtebund den Rücken zu kehren.

1426 folgten schwere und kostspielige Fehden gegen die Herzöge von Braunschweig und friesische Häuptlinge, die nicht immer erfolgreich verliefen und daher Kritik und Unruhen in der Bürgerschaft auslösten. Sie führten 1427 zur einer Ratswahlordnung, die überraschende Ähnlichkeit mit der des revolutionären Lübeck von 1408 zeigt. Die Wahl wurde getragen von den Stadtvierteln und dem Kaufmann, und es gab auch einen halbjährigen Wechsel der Hälfte des Rates. Mit der Aufhebung der Selbstergänzung war dem alten konservativen Geist der Verfassung der Todesstoß versetzt. In Bremen wurde dann 1428 sogar ein neues Stadtrecht geschaffen, was in Lübeck 1408 nicht geschehen war. 1429 verließ der alte Rat zum Teil die Stadt und verhetzte sie bei Kaiser und Reich, sowie bei Lübeck und der Hanse.

Lübeck hatte diese Entwicklung mit steigendem Ärger betrachtet, denn hier schien sich ein Keim für neue revolutionäre Bewegungen zu entwickeln. Bereits 1427 hatte der Hansestag von Braunschweig den Ausschluß Bremens aus der Hanse und einen Boykott gegen die Stadt beschlossen¹⁵³), wobei man mit dem Inkrafttreten noch einen Monat wartete, um den hansischen Kaufleuten zu ermöglichen, in Bremen ihre Außenstände einzukassieren; das Geschäft war eben nicht ohne Einfluß auf die Politik.

¹⁵¹) Vgl. den Schiedspruch: Brem. UB V, 232 (1424).

¹⁵²) Vgl. v. Brandt, Hamburg und Lübeck, S. 36 f.

¹⁵³) Brem. UB V, 312 (1427).

Die bremischen Kanzlisten schrieben sich nun zunächst die Finger wund mit Beschwerdeschriften an Soest, Göttingen, Hildesheim usw.¹⁵⁴): der Bremer Rat behauptete, völlig ungerecht behandelt zu sein. Als er dann aber zur Verantwortung auf einen Hansestag geladen wurde¹⁵⁵), schickte er keinen Gesandten¹⁵⁶).

Nun stand allerdings die Hanse selbst in diesen Jahren auch nicht auf der Höhe ihrer Macht, denn sie hatte gerade gegen die Dänen schwere Niederlagen erlitten, und zudem gab es auch in Hamburg, Wismar und Rostock mehr oder weniger erfolgreiche demokratische Bewegungen. Die bremische Wirtschaft geriet jedoch durch die allgemeinen Verhältnisse in eine schwere Krisis¹⁵⁷). 1430 kam die Stadt dann auch noch in die Reichsacht, und die Hansestädte erklärten sich unter Lübecks Führung bereit, zur Exekution beizutragen¹⁵⁸). Die Lage spitzte sich noch mehr zu, als der neue Rat den Bürgermeister Johann Vasmer nach einem turbulenten Hochverratsprozeß auf dem Paulsberge bei Bremen köpfen ließ.

Erst nach ganz erheblichem Druck der Verbündeten des alten Rates — des Herzogs von Braunschweig und der Hanse — wurden 1433 die alten Verhältnisse wiederhergestellt, sogar ohne daß es zu blutigen Racheakten kam. Diese milde Reaktion hat auch große Ähnlichkeit mit dem entsprechenden Vorgang in Lübeck 1416, während man in Hamburg radikaler verfuhr¹⁵⁹). Als Bremen unter schweren finanziellen Opfern seinen alten Rat entschädigt und eine neue Verfassung konservativen Geistes eingeführt hatte, stand nun auch der Wiederaufnahme in die Hanse nichts mehr entgegen. Um die Entschädigungssumme aufbringen zu können, nahm die Stadt übrigens eine Anleihe vom Kloster Reinfeld bei Lübeck auf¹⁶⁰), die aber wohl nicht durch Lübeck, sondern durch Lüneburg vermittelt wurde, wo das Kloster erheblichen Salinenbesitz hatte.

Etwas ramponiert saß die Schwester von der Weser nach ihrem demokratischen Abenteuer nun wieder am Familientisch; sie ging aber auch in der Zukunft oft genug eigene Wege. Das zeigte sich besonders deutlich in der Hollandpolitik der kommenden Jahrzehnte.

Wie bereits angedeutet wurde, stand Bremen, als Lübeck seit 1436 durch einen zähen Kaperkrieg die holländische Konkurrenz aus der Ostsee vertreiben wollte, abseits und machte gute Geschäfte¹⁶¹), wenn auch Bremer Schiffe in dieser unruhigen Zeit gelegentlich Schaden litten¹⁶²). Kaum hatten aber Lübeck und seine Verbündeten 1441 einen Kompromißfrieden geschlossen, da begann

¹⁵⁴) Brem. UB V, 317—320, 322, 323, 326.

¹⁵⁵) Brem. UB V, 327 (1427).

¹⁵⁶) Brem. UB V, 336 (1427).

¹⁵⁷) Vgl. Rynesberch-Schene, S. 155.

¹⁵⁸) HR I/8, 712 § 29; Brem. UB V, 417; vgl. V, 452, 458 (1431).

¹⁵⁹) A. v. Brandt, Hamburg und Lübeck, S. 37 f.

¹⁶⁰) Brem. UB VI, 115, 118, 129, 205.

¹⁶¹) Vgl. HR II/2, 227; Brem. UB VI, 157; vgl. VI, 155, 156, 164, 182, 183; Hans. UB VII/1, 369; Lüb. Ratschronik 1656 (Lüb. Chron. IV, S. 12).

¹⁶²) Etwa Brem. UB VI, 158, 167 (1438), 230 (1440).

Bremen seinen eigenen Holland- und Flandernkrieg¹⁶³). Die Bremer Aus-
 lieger¹⁶⁴) kaperten, was ihnen vor den Bug kam — nebenbei auch schottische,
 englische und französische Schiffe, was der Hanse heillose Schwierigkeiten
 brachte. 1443 schnappten die Bremer in der Ostsee 13 Schiffe, die sie nun
 samt Inhalt zu verkaufen suchten¹⁶⁵). Lübeck und Wismar waren peinlich
 berührt, als sich dieser Schacher mit Kapergut ganz in ihrer Nähe abspielte.
 1444 verkaufte der Bremer Rat sogar zwei Schiffe in Lübeck selbst¹⁶⁶): man
 wird wenigstens vermuten dürfen, daß es sich auch hierbei um gekaperte
 Holländer handelte. Zudem ist nicht zu übersehen, daß auch etliche unter-
 nehmungslustige Lübecker mit auf den bremischen Schiffen gewesen waren
 und Anteil an der fetten Beute hatten¹⁶⁷), die im ganzen auf 34 000 Gulden
 geschätzt wurde. Bremen war auf die Erfolge seines Raubkrieges sehr stolz,
 und die Chroniken¹⁶⁸) erzählen mit besonderem Hochgefühl, wie die Aus-
 lieger 1446 eine große genuesische Kracke erwischten, auf der sich neben vielen
 anderen Gütern zwei junge Löwen befanden, ein Männchen und ein Weib-
 chen, die dann in Bremen zur Schau gestellt wurden.

Die Holländer versuchten, auch Lübeck und die Seestädte mit den Sünden
 der Bremer zu beladen; aber die Lübecker Ratsgesandten erhoben auf einer
 Tagung in Kampen¹⁶⁹) entrüstet die Hände und beteuerten hoch und heilig,
 daß sie mit dem Krieg der Bremer aber auch gar nichts zu tun hätten. Immerhin
 war es dann doch wohl Lübeck¹⁷⁰), das 1446 den Frieden von Harderwijk
 vermittelte¹⁷¹). Er brachte Bremen einen großen Erfolg, denn es strich zu allem
 Kapergut noch eine große Kriegsentschädigung ein¹⁷²). Der Zorn auf die
 Bremer wirkte aber im Westen noch lange nach und selbst Lübeck hatte unter
 dem rabiaten Verhalten der Kaperkapitäne von der Weser zu leiden, machten

¹⁶³) Schon 1440 saßen einige Untertanen des Hzgs. Philipp von Burgund im
 Bremer Gefängnis. Um die Freilassung bemühten sich Deventer und Campen
 (vgl. Brem. UB VI, 230, 278, 287).

¹⁶⁴) Brem. Archiv P. 1. t. 13. d. Nr. 292 1; vgl. HR II/2, 652; Daenell I, S. 393 ff.;
 Lüb. Ratschron. 1656 (Lüb. Chron. IV, S. 12); van Limburg-Brouwer, Boergoens-
 che Charters 1428—1482, S. 67 f.; v. Bippen, Geschichte I, S. 332 ff.

¹⁶⁵) Hans. Gesch.bl. 1874, S. 64 f.; Lüb. Ratschron. 1656 (Lüb. Chron. IV, S. 12);
 HR II/3, 49—52.

¹⁶⁶) Lüb. UB VIII, 200, 207, 208.

¹⁶⁷) Das läßt sich aus Lüb. UB VIII, 231 (1444) vermuten: Lübecker hatten
 ihren Anteil an der Beute.

¹⁶⁸) Vgl. etwa in der Brem. Staatsbibl.: Brem. a. 569, S. 331 ff.

¹⁶⁹) HR II/3, 152; Lüb. UB VIII, 244; Lüb. Ratschron. 1674 (Lüb. Chron. IV,
 S. 31).

¹⁷⁰) Interzession Lübecks wegen eines durch Bremer genommenen Schiffes
 (1445) Juli 7); Vermittlung Lübecks zwischen Bremen und Spanien (1446 Aug. 4);
 beide Urkk. früher im Brem. Arch. Trese Bc (vgl. Reg. Schmidtmayer, S. 171, 172).

¹⁷¹) P. 1. t. 13. d. Nr. 297, 297 a (Brem. Arch.).

¹⁷²) Brem. Arch. P. 1. t. 13. d. Nr. 300 (5000 Rhein. Gulden, wohl eine Teil-
 summe); 2500 Gulden Schadenersatz an Stade: Brem. Arch. Trese Bc, Urk.
 v. 1446 Mai 27.

doch französische Schiffe auf Lübecker Schiffe Jagd, weil ein französisches Schiff von Bremern gekapert worden war¹⁷³⁾.

*

Zu politischen Kontakten zwischen Lübeck und Bremen kam es dann seit etwa 1450 angesichts eines gemeinsamen Gegners, des Grafen Gerd von Oldenburg¹⁷⁴⁾, einer seltsamen Mischung von Condottieri, macchiavellistischem Renaissancefürsten, Wegelagerer und Vitalienbruder. Er paßte nicht in das starre Rechtsschema des Mittelalters hinein, forderte von anderen Einhaltung der Verträge und brach sie selber ohne Gewissensbisse; er beraubte Kirchen und drangsalierte Geistliche aller Rangstufen vom päpstlichen Legaten bis zum kleinen Pfarrer. Er haßte und verachtete die Bürger und schätzte sie, wo er konnte. Und dieser Räuber war eifriges Mitglied geistlicher Bruderschaften, lebte in seinen letzten Jahren im Kloster und starb auf einer Pilgerfahrt nach San Jago di Compostela! Graf Gerd wurde zu einem europäischen Problem, da sein Bruder Christian König von Dänemark und dann auch von Norwegen und Schweden wurde, da er selbst Erbrechte in Schleswig und Holstein besaß sowie enge Beziehungen zu Herzog Karl dem Kühnen von Burgund und anderen einflußreichen Fürsten unterhielt.

1450 begann Gerd, gerade 20 Jahre alt, seine Gewaltherrschaft in Oldenburg, und sogleich wurden auf den Hansetagen Klagen laut über eine allgemeine Unsicherheit im oldenburgisch-friesischen Raum¹⁷⁵⁾. Seit 1453 wurden dann Lübecker Kaufleute geplündert: sechs von ihnen mußten 1500 Gulden Lösegeld zahlen. So verbot Lübeck den Kaufleuten, auf den Straßen der Grafschaft zu reisen, was die Einnahmen Gerds an Zoll-, Wege- und Geleitgeld erheblich schmälerte, ganz zu schweigen von seinem Raubgut. Er legte nun Schiffe in den Belt und an die norwegische Küste, um dem seefahrenden Kaufmann aufzulauern. Nach außen tarnte er sich mit einem politischen Mäntelchen: er sei ein Freund des Deutschen Ordens und wolle diesen gegen seine widerspenstigen Städte unterstützen. Ein entsprechendes Schreiben ließ der unverschämte Mann sogar an den Kirchtüren Lübecks anslagen. Nebenher erfolgten Raubzüge nach Friesland, die von der Hanse mit großer Besorgnis betrachtet wurden¹⁷⁶⁾.

Es wird deutlich, daß man dieser unberechenbaren Aktivität zunächst ziemlich ratlos gegenüberstand. Bremen versuchte den gewalttätigen Grafen möglichst wenig zu reizen, da es sich nicht in der Lage sah, ihn zu vernichten, und Lübeck hielt sich wohl aus Rücksicht auf Christian von Dänemark von größeren Unternehmungen zurück. Bremens erste große Fehde gegen Gerd

¹⁷³⁾ Warnung des Hans. Kontors in Brügge an Bremen: P. 1. t. 13. c. Nr. 264 a (Brem. Arch.).

¹⁷⁴⁾ Dazu: G. Rühning, Oldenb. Geschichte I, 1911, S. 145 ff.; H. Oncken, Graf Gerd von Oldenburg, in: Oldenb. Jb. 2 (1894), S. 14 ff.

¹⁷⁵⁾ HR II/3, 615, 627 § 4, 649 § 12.

¹⁷⁶⁾ Vgl. etwa HR II/4, 251.

begann 1462, als dieser gegen seinen eigenen Bruder Moritz, der mit Bremen verbündet war¹⁷⁷), zu Tätlichkeiten überging. Überall verbreiteten sich nun Mord und Brand. Lübeck, das durch eine Fehde mit den Herzögen von Braunschweig gebunden war, versuchte zu vermitteln¹⁷⁸), aber in Bremen war nun hemmungslose Kriegsbegeisterung entflammt, und man wollte nicht mehr verhandeln. Die Stadt bemühte sich in Lübeck um einen Kredit und bekam ihn auch, aber bezeichnenderweise nicht vom Rat, sondern von fünf Ratsherren¹⁷⁹). Gerd erhielt dann aber Unterstützung vom König von Dänemark und von Herzog Wilhelm von Braunschweig, die nunmehr im Bewußtsein ihrer Stärke einen weiteren Vermittlungsversuch Lübecks ablehnten¹⁸⁰). Selbst die schwere Not Bremens nach einigen militärischen Schlappen konnte die Travestadt nicht veranlassen, in die Fehde einzugreifen, obwohl das auch in gesamthansischem Interesse gelegen hätte. Noch auf den Schlichtungsverhandlungen in Hamburg Anfang 1463 nahm sie eine neutrale Haltung ein¹⁸¹), und gegen die Bitte um eine Anleihe von 1000 Rheinischen Gulden sperrte sie sich¹⁸²), obwohl sie zweifellos großes Interesse am Problem Friesland—Oldenburg hatte¹⁸³) und auch recht gut informiert war¹⁸⁴). Als dann in Bremen nach einigen Mißerfolgen drei Bürgermeister in den Turm geworfen wurden, da kühlte sich das Verhältnis zu Lübeck noch weiter ab, wenn es auch nicht zu einer neuen Verhansung kam¹⁸⁵).

1465 gelang es dann Lübeck und Hamburg wenigstens, Bremen zu einem Verzicht auf den lästigen Seekrieg gegen Dänemark zu bewegen¹⁸⁶), obwohl die Bremer Auslieger vor Beutegier schäumten¹⁸⁷). Zu einer Vermittlung mit Gerd kam es aber nicht¹⁸⁸). Der Rat von Bremen versuchte die gute Stimmung auszunutzen und ging Lübeck hartnäckig um eine Anleihe von 1000 Rheinischen

¹⁷⁷) Oldenb. UB II, 880, 888, 891; Renner-Chronik (Brem. Staatsbibl. Brem. a. 96) II, fol. 404 a (1459); Kredit für Moritz: Brem. Arch. P. 1. t. 13. d. Nr. 402.

¹⁷⁸) Ablehnung Bremens: Lüb. UB X, 154; die Lüb. Ratschron. 1854, 1855 (Lüb. Chron. IV, S. 308 ff.) zeigt sich über alles gut informiert.

¹⁷⁹) Lüb. UB X, 190 (3 Ratsherren); Herm. Albers, Die Anleihen der Stadt Bremen (1930), S. 115; Brem. Arch. P. 1. t. 13. b. Nr. 102; vgl. Lüb. Arch. Urkk. Bremensia Nr. 34 (1462 Juli 6).

¹⁸⁰) Ablehnung Christians: Ztschr. f. Schl.-Holst. Gesch. 1, S. 222.

¹⁸¹) Lüb. Ratschron. 1863, 1873 (Lüb. Chron. IV, S. 331, 341 f); Schlesw.-Holst.-Lauenb. Quellen II, S. 1; HR II/5, S. 199; Hans. UB VIII, S. 747 Anm. 3; früher Brem. Arch. Trese Bm (1463 Jan. 12).

¹⁸²) Lüb. UB X, 293; Kreditgesuch an Lüb. Ratsherren in Lüneburg und schließlich in Lübeck: Lüb. UB X, 358 (1463) Kreditgesuch über 500 Gulden an Lübeck: Lüb. UB X, 400 (1463), wohl alles vergebens; Kredit von Stade und Buxtehude: Brem. Arch. Trese Bs; Albers, Anleihen, S. 115.

¹⁸³) Vgl. Lüb. UB X, 358 (1463).

¹⁸⁴) Vgl. Lüb. Ratschron. 1867, 1872 (Lüb. Chron. IV, S. 338, 340 f).

¹⁸⁵) Vgl. HR II/5, 600—604; Lüb. UB X, 502, 505, 507.

¹⁸⁶) Oldenb. UB II, 934, 935; Hans. UB IX, 168; Lüb. UB X, 609; vgl. zu den Vorverhandlungen: Lüb. UB X, 558, 559, 594; Lüb. Arch. Urkk. Bremensia Nr. 35, 36 (1465 Apr. 25, Mai 19).

¹⁸⁷) Vgl. das Schreiben des Bremer Rates an Lübeck und Hamburg: Lüb. UB X, 569.

¹⁸⁸) Vgl. Lüb. UB X, 594.

Gulden an, für die man zum Teil zwei Last Pfeile in Zahlung nehmen wollte, um sie zum Wohl des Kaufmanns auf den Grafen Gerd und seine Räuberbande zu verschießen¹⁸⁹). Der Lübecker Geldbeutel blieb aber verschlossen; ja, die Kreditgeber von 1462, fünf Ratsherren, begannen nun für ihr Kapital zu fürchten, forderten sofortige Zinszahlung und kündigten die Anleihe. Der Bremer Rat hatte Ausflüchte: Weihnachten stehe vor der Tür, da denke man nur an Kirchgang; zudem tage der Rat jetzt nicht, kurzum, man möge sich in Lübeck gedulden¹⁹⁰). Mit den Krediten wurde übrigens bis 1469 herumgestottert¹⁹¹). Das lag freilich nicht so sehr am schlechten Willen des Bremer Rates, sondern an einer echten Finanznot¹⁹²).

Im ganzen gesehen war Lübeck also für Bremen in seiner Auseinandersetzung mit Gerd von Oldenburg zunächst keine große Hilfe. Beide Städte verfolgten eben nur ihre eigenen naheliegenden Interessen, wenn Bremen auch in seiner Notlage immer wieder das Gemeinwohl in den Vordergrund zu stellen suchte. Ein großes Hemmnis für eine aktive Politik Lübecks war zweifellos die notwendige Rücksichtnahme auf Gerds Bruder, König Christian von Dänemark, mit dem sich die Stadt in vielfältige und umfangreiche Finanzgeschäfte eingelassen hatte.

Das änderte sich nun aber seit 1466, als Gerd sich Schleswig und Holstein erobern wollte und sich auch mit dem König von Dänemark völlig überwarf, ja sogar einige Zeit in dessen Gefängnis saß. Lübeck stand dabei auf der Seite des Königs, den es nicht nur diplomatisch, sondern auch mit Geld und Truppen unterstützte¹⁹³). Nach seiner Rückkehr in die Grafschaft 1470 hatte Gerd es vor allem auf Lübecker Kaufleute abgesehen, wenn er auch heuchlerisch behauptete, ein Freund der Travestadt zu sein¹⁹⁴). Er schlug sogar eine Aussprache über das geraubte Gut vor¹⁹⁵), und in Lübeck und Hamburg war man sofort einverstanden. Als Treffpunkt wurde Bremen vorgesehen¹⁹⁶). Hierher kamen nun nach einigen Hindernissen Gesandte des Königs von Dänemark sowie der Städte Lübeck, Hamburg, Stade und Buxtehude¹⁹⁷) und erwarteten, daß auch der Graf erscheinen werde. Der aber forderte, man möge sich an der Grenze des oldenburgischen Geleitrechtes am Varrelgraben treffen. Die Gesandten fürchteten natürlich einen Gewaltakt Gerds, der sie in einen oldenburgischen Kerker führen würde, und schlugen vor, man möge an der Bremer Landwehr, beim Warturm, verhandeln. Dazu aber war der Graf nicht bereit, und so schien es denn gar nicht erst zu Verhandlungen zu kommen. Da unternahm Bremen nun einen Vermittlungsversuch: der Graf solle zum Varrelgraben und die

¹⁸⁹) Lüb. UB X, 631.

¹⁹⁰) Lüb. UB X, 702.

¹⁹¹) Lüb UB XI, 64, 192 (1466); vgl. a. Anm. 192.

¹⁹²) Vgl. etwa Lüb. UB XI, 290 (1467), 402, 418, 462, 521 (1469).

¹⁹³) Vgl. HR II/6, S. 382 mit Anm. 2.

¹⁹⁴) HR II/6, 395—398 (1470 Sept./Okt.), 401 (Okt.).

¹⁹⁵) HR II/6, 398, 399.

¹⁹⁶) HR II/6, 403 (Nov. 7).

¹⁹⁷) HR II/6, 409 (Dez. 10), 410 (1471 Jan. 11), 411 (Febr. 10—14), 412 (Febr. 10); vgl. a. 503 (1472).

Gegenpartei zum Warturm kommen; dann solle der Bremer Rat zwischen den beiden Seiten durch Hin- und Herreiten die Verbindung aufnehmen. Gerd erklärte sich dazu bereit¹⁹⁸); alles begab sich auf seine Plätze, aber der Graf erschien zunächst überhaupt nicht. Als er dann doch auf dringende Anmahnung¹⁹⁹) gekommen war, da überhäufte er die Lübecker und Hamburger wegen ihres feindlichen Verhaltens in Schleswig-Holstein mit Vorwürfen und zeigte sich nicht bereit, über das den Lübeckern geraubte Gut zu verhandeln. So endete denn diese denkwürdige Begegnung vor den Toren Bremens ohne irgendein Ergebnis.

*

Hamburg und Lübeck begannen nunmehr im Bunde mit Christian von Dänemark ganz energisch, den Seeraub Gerds zu bekämpfen²⁰⁰). Zu Lande aber wurde der Krieg gegen den Grafen vor allem vom Administrator des Erzstifts, Graf Heinrich von Schwarzburg, getragen. Dieser forderte 1471 Lübeck und Hamburg auf, in ein Bündnis mit ihm einzutreten²⁰¹), wohl mit dem Hintergedanken, auf diese Weise Kriegskredite zu erhalten. Die Verhandlungen fanden in Stade und Bremervörde statt²⁰²) und scheiterten²⁰³) am Mißtrauen der Städte gegenüber dem Administrator²⁰⁴). Es ist zudem nicht zu übersehen, daß die Städte an einem energischen Eingreifen dadurch gehindert waren, daß sie mit England, Frankreich und der Bretagne in arge Verwicklungen geraten waren. Bremen hatte zudem noch Streitigkeiten in Brabant, besonders in Antwerpen. Erst 1474, nach dem Frieden von Utrecht, schlossen sich Lübeck und Hamburg der großen Koalition gegen Gerd an²⁰⁵), freilich nicht ohne Bedingungen zu stellen²⁰⁶). Die Verbündeten waren bereit, unter der Führung des Administrators den Grafen Gerd völlig zu vernichten. Lübeck und Hamburg schickten je 200 Schützen bis nach Stade, wo sie vom Administrator auf eigene Kost übernommen wurden²⁰⁷); für die weiteren Operationen lieferten die Städte Kriegsmaterial — Pulver und Pfeile — gegen Bezahlung²⁰⁸).

Aber die Fehde schleppte sich noch durch Jahre. Sie forderte von Lübeck und Bremen sowie deren Verbündeten immer wieder große Opfer an Men-

¹⁹⁸) HR II/6, 413 (Febr. 12).

¹⁹⁹) HR II/6, 414 (Febr. 13).

²⁰⁰) Vgl. die Ausgaben in den Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg (hrsg. v. K. Koppmann, 1878) III, S. 17 ff. (HR II/6, S. 398 Anm. 4).

²⁰¹) Lüb. Ratschron. 1972 (Lüb. Chron. V, S. 85 ff.).

²⁰²) Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg III, S. 18.

²⁰³) Die Bemerkungen des Chron. Slav., S. 283, daß Lübeck und Hamburg den Frieden vermittelten, findet sonst keine Bestätigung.

²⁰⁴) Lüb. Ratschron. 1972.

²⁰⁵) Oldenb. UB II, 1003 (1474); Hann. Arch. 2503; HR II/7, 190—194; Lüb. Ratschron. 2006 (Lüb. Chron. V, S. 129 f.), Cron. Slav. 296/297.

²⁰⁶) Hans UB X, 310, 312, 313.

²⁰⁷) Lüb. Ratschron. 2006; HR II/7, 194, 199. Die Schützen wurden zu Schiff von Hamburg nach Stade gebracht.

²⁰⁸) HR II/7, 195, 198; vgl. Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg III, S. 211.

schen, Material und Geldmitteln. Das Land wurde weit und breit verwüstet, viele Lübecker Söldner desertierten, als sie kämpfen sollten²⁰⁹), und das stadtbremische Kontingent geriet 1476 in einen Hinterhalt, wobei es etwa 1000 Tote und Gefangene — durchweg Bürger — verlor. Das war eine Niederlage, die Bremens Aktivität Jahre hindurch gelähmt hat, und es war doch eine beachtliche Sympathiekundgebung der Hanse, daß sie wenige Tage nach der Katastrophe eine Tagfahrt nach Bremen legte²¹⁰). Auch auf den Quakenbrücker Friedensverhandlungen desselben Jahres 1476 hielten Lübeck und Hamburg treu zur bremischen Seite²¹¹), und fünf Jahre später waren die Städte dann dabei, als Gerd endgültig verjagt wurde. Lübeck zahlte dem Administrator Kredite für seine Fehde gegen Gerd²¹²), schickte auch wieder Truppen²¹³) und ließ seine Schiffe gegen die Oldenburger Auslieger segeln²¹⁴). Bremen hielt sich diesmal stark zurück, da es wegen der Herrschaft Bederkesa in Streit geraten war mit dem Herzog von Sachsen Lauenburg, der sich u. a. auch auf die Sympathien Lübecks berufen konnte. Das Heer der Koalition belagerte Delmenhorst, das sich nach einigen Monaten ergeben mußte. Gerd von Oldenburg aber ging ins Kloster und starb 1500 in Südfrankreich auf der Rückreise vom Wallfahrtsort San Jago di Compostela.

Der eigentliche Sieger war freilich das Bistum Münster: dort war der Administrator des Erzstifts Bremen zugleich Bischof, und von dort war der Krieg gegen Gerd vor allem finanziert worden. So übernahm denn das Bistum Münster die Herrschaft Delmenhorst, die von der Grafschaft Oldenburg abgetrennt wurde. Die Städte konnten ihren Vorteil darin sehen, daß nunmehr die Straßen wieder sicherer wurden, so daß der Kaufmann ungeschoren seines Weges ziehen konnte.

*

Die folgenden Jahrzehnte sind gekennzeichnet durch eine allgemeine schwere Bedrohung der städtischen Freiheit durch die wachsende Macht der Landesfürsten. Die beiden hansischen Tagfahrten in Bremen 1493 und 1494²¹⁵) befaßten sich vor allem mit dieser drängenden Frage, und hier war es auch, wo man noch einmal den Plan eines umfassenden Schutzbündnisses, einer

²⁰⁹) Zum Lüb. Kontingent vgl. HR II/7, 207 (1474 Dez. 16); S. 496 Anm. 1.

²¹⁰) Lüb. Ratschron. 2024 (Lüb. Chron. V, S. 171); HR II/7, 389; vgl. S. 488, Nr. 338 §§ 150, 157, 159, 164, 183, 184, 186.

²¹¹) Lüb. Ratschron. 2045 (Lüb. Chron. V, S. 175 f.); Oldenb. UB II, 1013—1017 (1476); Hans. UB X, 512 (1476 Okt. 21) die Tohopesate von 19 Städten.

²¹²) 1000 Gulden: HR III/1, 309; vgl. 308; Lüb. Arch. Urkk. Bremensia Nr. 40, 40 a, 40 b (1481 Apr. 30, Mai 3, Juni 6).

²¹³) Vgl. Oldenb. UB III, 2 (1482); Lüb. Ratschron. 2125 (Lüb. Chron. V, S. 252).

²¹⁴) Lüb. Ratschron. 2122 (Lüb. Chron. V, S. 251); Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg III, S. 448, 421.

²¹⁵) HR III/3, 157 ff., 353 ff.; Brem. Staatsbibl. Brem. b. 1398 fol. 388 b, Brem. a. 569 S. 367; Brem. a. 570 S. 503; Koelhoff'sche Chron. v. 1499, in : Deutsche Städtechron., Bd. 14, 888; vgl. v. Bippen, Geschichte I, S. 358.

Tohopesate, faßte, die dann freilich erst 1506 festere Form gewann²¹⁶). Bremen entzog sich seiner Verantwortung nicht und brachte vor allem für den Kampf Braunschweigs um seine Unabhängigkeit erhebliche finanzielle Opfer²¹⁷), die zum Teil durch eine Anleihe bei einem Vikar der Petrikirche in Lübeck flüssig gemacht werden konnten²¹⁸). Bremen selbst war nicht unmittelbar bedroht, da die benachbarten Fürsten ihre Begehrlichkeit zunächst auf die freien Bauernrepubliken an der Wesermündung, auf Wursten, Butjadingen und das Stadland, richteten. Zudem waren sie unter sich uneinig, so daß eine geschickte bremische Diplomatie zwischen den Parteien lavieren konnte.

Lübecks Lebensfrage war in den ersten Jahrzehnten des 16. Jhs. — wie schon so oft vorher — sein Verhältnis zu Dänemark. Es führte 1509—1512 einen erbitterten Kampf gegen das Königreich um seine Schifffahrts- und Handelsvorrechte, den Bremen trotz großer eigener Verschuldung²¹⁹) mit Kriegsanleihen unterstützte²²⁰), worauf Lübeck *eyn schriftlick bekentnis gedaen und gelavet, by en* (den Bremern) *in eren noden mit glyken summen to vorguden!* Aber vor allem auch auf diplomatischem Gebiet leistete Bremen den Lübeckern und der Hanse in diesen Jahren wertvolle Hilfe. Als im Kaperkrieg gegen Dänemark auch Kaufleute aus Danzig geschädigt worden waren, kam es zwischen dieser Stadt und Lübeck zu einem heftigen Streit, in dem die Danziger behaupteten, mit ihnen sei schlimmer verfahren worden als mit Juden und Türken. In den Vermittlungsverhandlungen, die in sehr gereizter Stimmung stattfanden, war es der Bremer Bürgermeister Meymer von Borken, der 1511 als ehrlicher Makler unter vielen Mühen und mit großer Beredtsamkeit die Eintracht notdürftig wieder reparierte²²¹).

Die Friedensverhandlungen Lübecks und der wendischen Städte mit den Niederländern, den Bundesgenossen Dänemarks, fanden 1514 sogar im ehrwürdigen Bremer Ratsgestühl in der oberen Halle des Rathauses statt²²²), und Mitglieder des Bremer Rates übernahmen wieder die Führung der schwierigen Schlichtung, die dann wenigstens zu einem Stillstand auf 10 Jahre führte.

Überhaupt klingt die Zeit, die wir hier betrachten wollten, in einer geschäftigen Teilnahme Bremens an der hansischen Diplomatie aus, ohne daß

²¹⁶) HR III/3, 355, 363, 370, 425, 427, 428, 430, 436 usw.; III/5, 116; vgl. a. die Chroniken in Anm. 215.

²¹⁷) Rückzahlung einer alten Schuld: Brem. Arch. P. 1. t. 13. b. Nr. 102; HR III/3, 144 (1493); aber Schwierigkeiten mit der Zinszahlung: HR III/3, 79 §§ 216, 256 (1498).

²¹⁸) Zuerst bekannt aus Rentenzahlung von 1496 Juni 26: Trese Bs; vgl. Albers, Die Anleihen, S. 117.

²¹⁹) Rentenverkäufe 1507—1511: Trese Bs (Brem. Arch.).

²²⁰) Trese Bs (Brem. Arch.): 1510 Apr. 4 und Mai 24; Lüb. Arch. Akten Reichsstädte: Bremen V, 2 (1511 Apr. 27); Trese Bs (Brem. Arch.): 1511 Mai 1—2; 1535 März 27 (bezogen auf die Anleihe von 1511). 1510 Rückzahlung einer Schuld von 500 Rhein. Gulden; 1511 ein Kredit von 2000 Rhein. Gulden; der Bremer Rat verkaufte den Schuldbrief 1515: Arch. Lüb.: Urkk. Bremensia Nr. 42 (1515 Mai 31).

²²¹) HR III/6, 196.

²²²) HR III/6, 620 ff.

die Stadt aber auch zugleich eine aktive Hansepolitik getrieben hätte. Bezeichnend ist dafür ihr Verhalten im neuen Kriege Lübecks gegen Christian II. von Dänemark. Bremer Ratsgesandte nahmen am vorbereitenden Hansetag 1521 teil²²³), waren im Auftrage der Hanse bei den Verhandlungen mit Herzog Friedrich von Holstein²²⁴), dem in Aussicht genommenen dänischen Gegenkönig, und Bremen gewährte zudem den Lübeckern wieder einen Kriegskredit²²⁵). Andererseits aber war Bremen eifrig darauf bedacht, Christian II. nicht zu reizen: man besorgte sich seine Schutzbriefe²²⁶), auch noch nach seiner Vertreibung aus Dänemark²²⁷), und versicherte ihm, daß man gar nichts mit dem Kriege Lübecks und der wendischen Städte zu schaffen habe²²⁸); ja, es ergab sich aus den in Lübeck erfolgten Geständnissen eines Anhängers Christians II.²²⁹), daß manche seiner Genossen sich in Bremen aufhielten. Es ist klar: Bremen war am Kriege in Dänemark selbst kaum interessiert, wohl aber am Handel in den mit Christian II. sympathisierenden Niederlanden, wo die Bremer Kaufleute jetzt übrigens gute Geschäfte mit ihrem teuren Getreide machten, nachdem die Zufuhr aus der Ostsee ausgefallen war²³⁰). Die Stadt bemühte sich dann aber doch redlich um einen Ausgleich zwischen den Niederländern und den wendischen Städten. Wieder fanden — wie weiland 1514 — die Verhandlungen im Bremer Rathaus statt, und zwar im Juli 1530²³¹), und auch jetzt versuchten Bremer und Stader Bürgermeister und Ratsherren zu vermitteln; diesmal aber verließen beide Parteien die Versammlung mit lautem Protest, so daß es nicht einmal zum Abschluß eines Stillstandes kam.

Eine merkliche Abkühlung der Beziehungen zwischen Lübeck und Bremen brachte zweifellos die Reformation mit sich. In Bremen hatte sie im November 1522 mit der ersten Predigt des holländischen Augustinermönches Heinrich von Zütphen in einer Kapelle der Ansgariikirche begonnen; 1525 hatten alle städtischen Pfarrkirchen evangelische Prediger. Lübeck dagegen war noch katholisch, vor allem wegen der konservativen Haltung des Rates. Es suchte dann zusammen mit Hamburg, Lüneburg und dem Herzog Heinrich dem Jüngeren von Braunschweig zwischen Bremen und seinem katholischen Erzbischof Christoph zu vermitteln. Die Verhandlungen im Kapitelhause zu Bremen²³²) hatten keinen Erfolg. Lübeck stand mit seinen Sympathien nicht auf der Seite Bremens, wogegen Hamburg im März auf einem Städtetag zu Segeberg betont hatte, *men muste jammers de van Bremen als de frunde nicht*

²²³) HR III/7, 413 §§ 2 ff.

²²⁴) HR III/8, 6 § 5; auch Jan. 1523: HR III/8, S. 224 Anm. 3.

²²⁵) Früher Brem. Arch. Trese Bs (1523 Apr. 4 [Reg. Schmidtmayer S. 173]).

²²⁶) Vgl. HR III/8, 349.

²²⁷) HR III/9, 360 (1527 März 3); vgl. HR III/9, 48 mit Anm. 1; III/9, 200 (1525 Okt. 5).

²²⁸) HR III/9, 109 (1525 Juli 1).

²²⁹) HR III/9, 57 §§ 1, 2, 10, 11, 13 (1525).

²³⁰) Vgl. die Anfrage von Kampen: HR III/8, S. 161 Anm. 2.

²³¹) HR III/9, 632 ff.

²³²) Vgl. Brem. Jb., 2. Ser., Bd. 1, S. 14, 17, 19, 31, 32, 52, 185, 230 (1525 Sept. 30.—Okt. 7); W. Jannasch, Reformationsgesch. Lübecks (1958), S. 148.

*vorlaten; heren unde fursten stunden vast darna, wo se de stede vorsweken mochten*²³³), und damit waren die kirchlichen Probleme hinter die politischen gerückt. Die Lübecker aber warnten auch auf den Hansetagen vor den Zeichen der neuen Zeit, die nicht nur der alten Kirche, sondern auch der Autorität der Obrigkeit schädlich seien²³⁴); die Bremer mahnten dagegen zur Geduld. Als einmal der Bremer Ratssyndikus Johann von der Wyk forderte, man möge nicht soviel über die Ketzerei schelten, da wurde ihm das Wort mit der Begründung entzogen: wo Ratsgesandte zugegen seien, da habe der Syndikus zu schweigen²³⁵). Zwar trat Lübeck dann im April 1531 doch dem Schmalkaldischen Bunde bei, sogar auf Zureden Bremens²³⁶); das geschah aber bereits unter dem Druck des gemeinen Mannes gegen den Wunsch der führenden Lübecker Ratspolitiker. Die Jahre der Revolution begannen, die in Bremen ihre Parallele hatten im Aufstand der 104 von 1531—1532. Sicher haben auch diese Unruhen Lübeck und Bremen noch weiter auseinandergebracht, wie nun überhaupt in den Glaubenskämpfen und im kommenden Zeitalter der Nationalwirtschaften auch die hansische Gemeinschaft immer mehr zerfiel. Ein Prüfstein für die neuen Verhältnisse war die große Not des Protestantismus im Schmalkaldischen Krieg 1547, als Bremen von einem kaiserlichen Heer lange belagert wurde. Magdeburg, Braunschweig und Hamburg schickten wertvolle Hilfe — Lübeck aber nicht.

Die Schwestern trafen sich zwar noch weiterhin auf den Familientagen der Hanse, wo sehr viel geredet und geschrieben wurde — im übrigen aber ging jeder seinen eigenen Weg; erst das 19. Jahrhundert hat den hanseatischen Gedanken vorübergehend wieder belebt; heute ist er im politischen Bereich erneut fast erloschen. Nur dem Historiker ist die alte Gemeinsamkeit noch bewußt, und er tut gut daran, sie in seiner Art zu pflegen. Mit Bewunderung steht er vor dem großen politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Glanz der alten Stadt Lübeck, und als Bremer ist man dankbar dafür, daß davon einst auch ein kleiner Strahl auf die Schwesterstadt an der Weser fiel.

*

²³³) HR III/9, 29 § 8.

²³⁴) HR III/9, 132 §§ 62, 121.

²³⁵) HR III/9, 588 §§ 40 ff., 64 ff.; 589 (bes. §§ 18, 22).

²³⁶) Brem. Jb., 2. Ser., Bd. 1, S. 111 (1531 Apr. 4).

Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 17./18. Jahrhundert nach Zollbüchern der Novgorodfahrer

Von *Elisabeth Harder* (München)

(Erster Teil)

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Quellen und Abkürzungen	44
Einleitung	46
Quellenanlage S. 46 — Umkreis der Untersuchung S. 49	
I. Rahmen des lübeckisch-russischen Seehandels	49
1. Grundlagen des russischen Außenhandels: Die Ostseeherrschaft S. 49 — Organisation des Handels und Zollwesens im 17. Jahrhundert S. 50 — Merkantilismus unter Peter dem Großen S. 52 — Zoll- politik der Nachfolger Peters S. 53 — Struktur des Außenhandels S. 54	
2. Lübecks Wirtschaft um 1700: Politische Zeitumstände S. 56 — Handel und Handelspolitik S. 57 — Lübecks Stellung im Ostseeraum S. 58	
3. Privilegierter Rußlandhandel?: Die Kontore in Novgorod und Pleskau S. 61 — Transitverkehr und schwedische Zölle S. 62 — Verlagerung des Handels zur livländischen Küste S. 63	
II. Schiffsverkehr zwischen Lübeck und Rußland	65
1. Allgemeines: Ballastfahrten, Zwischenlandungen und Dreiecks- verkehr S. 65 — Nichtlübecker im lübischem-russischen Schiffsverkehr S. 66 — Sundfahrten S. 66 — Einzelreisen und Linienverkehr S. 67 — Reisehäufigkeit S. 68 — Fahrtdauer und Liegezeiten S. 70 — Schiff- brüche S. 70 — Zusätzliche Verwendung der Schiffe S. 70	
2. Ausmaß des Verkehrs: Starke kurzfristige Schwankungen S. 71 — Verhältnis von jährlichen Aus- und Eingängen S. 72 — Kriegs- bedingte Konjunkturen im 17. Jahrhundert S. 72 — Der Nordische Krieg S. 74 — Verlauf im 18. Jahrhundert S. 77	
3. Die baltisch-russischen Häfen: Reval und Narva S. 78 — Nyen und St. Petersburg S. 79 — Riga S. 81 — Archangelsk S. 81 — Sonstige Häfen S. 82	

III. Handelswaren der Rußlandfahrer	82
1. Vorbemerkung S. 82	
2. Einfuhr in Lübeck: Hanf und Flachs S. 83 — Getreide S. 85 — Pelzwerk, Häute, Leder S. 86 — Talg S. 88 — Eisen S. 90 — Leinwand S. 91 — Wachs S. 92 — Teer und Pech S. 92 — Butter S. 93 — Seide, ein Transitgut S. 93 — Sonstiges S. 94	
3. Ausfuhr nach Rußland: Allgemeines S. 94 — Salz und Wein S. 95 — Kolonialwaren S. 96 — Gewerbliche Produkte: Laken, Blech, Glas, Ziegelsteine S. 96 — Metalle und metallhaltige Stoffe: Eisen, Blei, Kupfer, Alaun S. 97 — Agrar- und Fischereierzeugnisse: Obst, Hopfen, Tabak; Pferde; Hering und Dörrfisch S. 98 — Kramwaren und unbenanntes Gut S. 99	
Tabellenanhang	101
(Fortsetzung mit den Abschnitten IV. Umfang und Wert des Seehandels — V. Lübecks Stellung im russischen Außenhandel — VI. Zusammenfassung, im nächsten Band dieser Zeitschrift)	

Verzeichnis der ungedruckten Quellen

Archiv der Hansestadt Lübeck

(zit. L. S. A.)

Kontorgeldrechnungen der Novgorodfahrer

Zulagezollbücher

Alte Bürgerschaft Nr. 9

Reichskammergericht S⁴¹

Geschäfts- und Firmenarchive

Neue Lübeckische Blätter

Schnobel, Lübeckische Geschlechter: Hs 817

Personenkartei

Hs 1075

Senatsakten Interna: Finanzwesen Nr. 244, 245, 247

Staatsarchiv Hamburg

(zit. S. A. H.)

Hanseatica 1714 (Cl VI, Nr. 11, Vol. 1, Fasc. 1 a)

Preiskurante u. a. (Cl. VII, Lit. ka Nr. 8, Vol. 4 Fasc. 1)

Hamburgische Adreß-Comtoir-Nachrichten 1767 ff.

Stadtarchiv Rostock

(zit. S. A. R.)

Rostockische Nachrichten und Anzeigen 1752 ff.

Stadtarchiv Wismar
(zit. S. A. W.)

Accisebuch 1725—1758

Revaler Stadtarchiv

z. Z. Staatliches Archivlager Göttingen (zit. R. S. A.)

- Af 99 Briefkopeibuch des Benedix von Schoten
Af 105 Memorial 1651
Af 152 Konzeptbuch B. Rodde 1681—1703
Ag 197 Portoriumszoll eingehender Schiffe 1724/25
Bh 7 Klage über das Sinken des Handels in schwedischer Zeit
Bh 53 1721 abgegangene Schiffe mit Ladungen
Bh 54 Kaufmännische Briefe des Heinrich Bremer aus Lübeck an Berent Valentin in Reval 1658—1660
Bh 63 Akten wegen des Nyenschen Handels 1662 ff.
Bh 71 Kaufmannsbriefe 17. Jahrhundert
Bh 73 Klageschrift fremder Kaufleute 1664
BA 14 Concepta publica et privata 1657—1662
BB 13 Privatbriefe aus dem 17. und 18. Jahrhundert
BH 12 Verdolmetschung aus einem russischen Zollbuch in Pleskau 1624 (7132)
BH 13 Der Großen Gilde Gravamina (1662)
BM 8 Kaperei 1678

Abkürzungen

BJ	Bremisches Jahrbuch
Büsching	Magazin für die neue Historie und Geographie, Hrsg. F. A. Büsching
CphB	Conventus primus historicorum Balticorum
HA	Historiallinen Arkisto
HGbl.	Hansische Geschichtsblätter
HZ	Historische Zeitschrift
IAN	Izvestija Akademii Nauk SSSR
IZ	Istoričeskije Zapiski
MVLGA	Mitteilungen des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde
RR	Russische Revue. Monatsschrift für die Kunde Rußlands
SEHR	The Scandinavian Economic History Review
Schollers Jahrbuch	Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich
SIRIO	Sbornik Imperatorskago Russkago Istoričeskago Obščestva
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde

Einleitung

Die folgende Untersuchung beruht hauptsächlich auf den im Archiv der Hansestadt Lübeck aufbewahrten Abrechnungen über einen Zoll, der von der Kompanie der Novgorodfahrer erhoben wurde. Er bezog sich auf alle aus- und eingehenden Waren, die nach Rußland gingen oder daher kamen. Zu ihnen rechnete man jederlei Einfuhr, die aus Reval, Narva und Nyen, später auch aus St. Petersburg kam, sowie die ausgeführten Güter, die nach diesen Häfen befördert wurden. Für den Fall, daß aus Riga Waren russischer Herkunft nach Lübeck gelangten, zog man auch die Rigafahrer zur Entrichtung des Zolls heran, ihren ausgehenden Verkehr erfaßte man nicht.

Die Erhebung des Zolls wurde von den Novgorodfahrern 1636 beschlossen, als sie zur Finanzierung der Reise Antons von Erpen und sodann zum Aufbau der Kontore in Novgorod und Pleskau Geld brauchten. Nicht ohne Schwierigkeiten war es damals gelungen, zu diesem Zweck vom Rat der Stadt ein Darlehen von 3600 Reichstalern zu erwirken. Man beabsichtigte, es durch einen Zoll von $\frac{1}{2}$ Prozent auf alle aus Rußland einkommenden Waren zu tilgen¹⁾. Aus den erhaltenen Abrechnungen ersehen wir jedoch, daß diese Absicht geändert wurde: im Resultat forderte der Zoll von den aus- und eingehenden Gütern je $\frac{1}{4}$ Prozent des Wertes.

Obwohl das Darlehen des Rates, das eine Frau Rodde vorgestreckt hatte²⁾, sehr bald zurückerstattet werden konnte, hielten die Novgorodfahrer den neu eingerichteten Zoll weiterhin aufrecht. Er galt demzufolge in unveränderter Form von 1637/38 bis 1833³⁾.

Über die Verwendung der eingenommenen Gelder in späterer Zeit ist nichts bekannt. Im 17. Jahrhundert enthalten einige Jahrgänge Hinweise dieser Art, mehr jedoch nicht. Anläßlich der letzten größeren Gesandtschaft, die Lübeck nach Moskau abfertigte, erhielt deren Leiter Hugo Schuckmann 1650/51 aus der Kasse der Novgorodfahrer nach in den Listen erhaltenen Notizen insgesamt rund 3000 Mark Lübisches. — In den folgenden Jahren kann der Zoll zum Unterhalt der Kontore beigetragen haben, wie der sich allmählich durchsetzende Name „Comptoir-Gelder“ zu bestätigen scheint. Aus den 80er Jahren des 17. Jahrhunderts sind einige Rechnungen erhalten⁴⁾, die sich auf den Pleskauer Hof⁵⁾ beziehen und das Gehalt eines russischen Dvorniks (Hofaufsehers), Geschenke an den Pleskauer Vojevoden und Hundefutter betreffen.

¹⁾ K. R. Melander, Die Beziehungen und Unterhandlungen betreffend den Handel zwischen Lübeck und Rußland während der Jahre 1631—1652, in: H.A. XVIII (1903).

²⁾ a.a.O.

³⁾ Die entsprechenden Unterlagen sind jedoch nicht lückenlos erhalten. Für die Zeit von 1637 bis 1780 fehlen die Jahrgänge: 1639—41; 1698; 1701—04; 1736—37; 1739—47; 1751—52; 1754—55; 1757. Von den Jahrgängen 1683—84, 1720 und 1748 sind nur die Ausfuhr-, von 1750 und 1753 nur die Einfuhrlisten erhalten.

⁴⁾ Sie sind am Ende des Jahrgangs 1686 zum Teil eingelegt, zum Teil eingetragener.

⁵⁾ Eine Fortexistenz des Novgoroder Kontors in dieser Zeit ist auf Grund der vorhandenen Nachrichten höchst fraglich, vgl. unten S. 61 ff.

Im Vergleich zur Höhe der Zolleinnahmen sind das jeweils nur geringfügige Summen.

Die zeitliche Abgrenzung der in Jahrgängen zusammengefaßten Zolllisten ist nicht durchgehend einheitlich. 1637 und 1638 setzen die Eintragungen in jeweils verschiedenen Monaten ein, vermutlich legte man die Liste beim Eintreffen beziehungsweise Ausgehen der ersten Schiffe an. 1642 und 1643 werden die Listen einer Vorbemerkung zufolge jeweils zu St. Petri (22. Februar) eröffnet und erstrecken sich auf Schiffsausgänge und -ankünfte bis zum gleichen Tag des folgenden Jahres. Diese Form der Jahrgangsabgrenzung bleibt danach bestehen, die Jahrgänge 1668, 1673, 1699, 1700 allerdings ausgenommen. Nach 1704 laufen die jährlichen Eintragungen wieder regelmäßig vom 22. Februar an, und zwar bis 1733. Hinfort — seit 1734 — beginnen sie am 1. Januar und verfolgen den jeweiligen Verkehr bis zum 31. Dezember.

Die Eintragungen nennen zunächst den Namen des Schiffers und dann den Hafen, den er anzufahren beabsichtigte oder aus dem er eintraf. Es folgen sodann namentlich die Bezieher und Befrachter mit den Gütern, die sie erhalten oder versenden und dem zu entrichtenden Zollbetrag. Ausfuhr- und Einfuhrzoll sind in getrennten Listen notiert.

Beispiele für Eintragungen:

7. Mai 1689

Michel Magnus nach Narva

Herman Hacke

5/4 to Sirup	1000 ₰	} Mk. — ʒ 15 ʒ 6
1 Faß Zucker	400 ₰	

Herman Suwerck

6 Last Spansch Salz	}	" 5 " 4 " —
2 Faß 2 Pack Kramgut		

Johann Meyer

10 Fäßchen schwarzes Blech à 1 ʒ	" — " 10 " —
-------------------------------------	--------------

und so fort.

15. August 1759

Joch. Herm. Andersen von St. Petersburg

Brühl Wittwe

130 S ₰ Talg	Mk. 14 ʒ 3½
--------------	-------------

Otto W. Joosten

1 200 ₰ Licht	" — " 12
---------------	----------

1 Kiste Tee 200 Mk.	" — " 8
---------------------	---------

Bruhns & Sohn

3 500 ₰ Juchten	" 2 " 3
-----------------	---------

und so fort.

Die Datierung der Notizen im einzelnen beginnt durchgehend erst 1686, die ausgehenden Schiffe sind schon etwas früher mit Daten versehen. Im 18. Jahrhundert wird nicht mehr der Tag der Ausreise angegeben, die Daten sind vielmehr den Befrachtern und ihren Ladungen zugeordnet. Sie bezeichnen wohl den Zeitpunkt, in dem das Gut an Bord gelangte. Bei den einkommenden Schiffen bezieht sich das Datum weiterhin auf den Tag der Ankunft.

Daß sich die Datierungen nicht auf den Tag, an dem der Zoll beglichen wurde, sondern auf den Abgang und die Einreise der Fahrzeuge, sowie — später — auf ihre Beladung beziehen, ist aus den Listen ersichtlich: einmal daraus, daß die Daten durchgehend in zeitlicher Reihenfolge auftreten und sich dem Gang der Schifffahrt entsprechend über das Jahr verteilen; zum andern geben gelegentliche, nachträglich vorgenommene Bemerkungen wie „muß noch zahlen“ einen Hinweis darauf, daß die Eintragung ohne Rücksicht darauf geschah, wann der Zoll entrichtet wurde.

Die Form, in der die Einnahmen summiert sind, ändert sich im Lauf der Zeit. Zunächst addiert man seiten-, dann schiffweise. Immer ist jedoch am Ende eines Rechnungsjahres der Gesamtbetrag der Einnahme verzeichnet⁶⁾.

Die Bewertung der Güter geschah offensichtlich nach schwankenden, oft auch innerhalb eines Jahres sich ändernden Taxpreisen. Daraus darf man entnehmen, daß der Zoll sich bemühte, der herrschenden Preislage Rechnung zu tragen. Beim Vergleich der zugrunde gelegten Bewertungen mit vorgängig herrschenden Marktpreisen⁷⁾ oder Richtpreisen anderer Art⁸⁾ zeigt es sich, daß der Wert bisweilen überhöht, ebenso oft aber auch zu niedrig veranschlagt wurde.

In dieser Form geben die Kontorgeldabrechnungen der Novgorodfahrer sowohl über die Schifffahrt wie über den Warenverkehr im Lübecker Rußlandhandel Auskunft. Unter den ausgehenden und einkommenden Gütern mag ein Teil auch für das livländisch-estnische Gebiet bestimmt gewesen oder dorthin gekommen sein; es ist jedoch unmöglich, ihn von dem eigentlichen Handel mit Rußland zu trennen.

So ist das, was im folgenden wertmäßig als „russischer Handel“ erfaßt ist, im 17. Jahrhundert nur mit Einschränkung als „russisch“ zu verstehen. Wenn man hiervon und von vorübergehend bestehenden Differenzen zwischen der Bewertung durch den Zoll und dem Kaufpreis der Güter absieht, ermöglichen die erhobenen Zollbeträge eine Umrechnung in die jährlich aus- und eingegangenen Warenwerte. Außerdem, allein mit ungleich schwierigeren Berech-

⁶⁾ Da am Ende der Ausfuhrlisten auch die Einnahmen der Einfuhr vermerkt wurden und umgekehrt, ist es auch in Jahren, für die eine der Listen fehlt, möglich, den gesamten Umfang des Handels zu ermitteln.

⁷⁾ Nach E. Waschinski, *Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226—1864*, 2 Bde. (Neumünster 1952 u. 1959).

⁸⁾ z. B. die bei J. Hansen, *Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks* (Lübeck 1912), S. 138—141 nach den Wettbüchern und Wettprotokollen zusammengestellten Richtpreise für Getreide im Bäckereigewerbe.

nungen, kann man bestimmen, in welchem Umfang einzelne Gütergruppen und Warenarten am russischen Handel beteiligt waren.

Der Wert des Materials liegt vor allem darin, daß es sich über längerwährende Zeitabschnitte erstreckt und es erlaubt, die Konjunkturen des Handels und der Schifffahrt über fast zwei Jahrhunderte hin zu verfolgen. Es vermittelt uns Kenntnisse über den Lübecker Rußlandhandel aus einer Zeit, in der wir bislang ausführlich nur über die Verhandlungen unterrichtet waren, die seinetwegen geführt wurden. Des weiteren haben die Zollbücher der Novgorodfahrer für die Handelsgeschichte des Ostseeraums besondere Bedeutung, da sie Warenströme erfassen, die nicht in den Sundzollregistern erscheinen, für den Verkehr innerhalb der Ostsee aber höchst charakteristisch sind.

Die nachstehende Untersuchung beabsichtigt im wesentlichen, die beschriebene Quelle bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein auszuwerten und in einen handlungsgeschichtlichen Rahmen einzuordnen. Soweit das Material Aufschlüsse über die Form gibt, in der Handel und Verkehr sich abspielen, wird dies berücksichtigt. Naturgemäß liegt das Schwergewicht der Arbeit jedoch in quantitativ-statistischen Ermittlungen, durch die konjunkturelle Verläufe sichtbar werden.

Die Struktur der zwischen Lübeck und Rußland sich abspielenden Handelsverbindungen, das heißt das fast durchgehende Vorherrschen der Importe aus Rußland, legt es nahe, auf die Frage der russischen Außenhandelsbilanz im 17. und 18. Jahrhundert einzugehen. Zugleich soll versucht werden, die Stellung zu bestimmen, die Lübeck innerhalb der auswärtigen Handelsbeziehungen des Russischen Reiches in jener Zeit einnahm, und den Umfang des Lübecker Verkehrs im Vergleich mit dem Rußlandhandel anderer deutscher Ostseehäfen zu betrachten.

I. Rahmen des lübeckisch-russischen Seehandels

1. Grundlagen des russischen Außenhandels

Als Ziel westeuropäischer Handelsverbindungen gewann Rußland an der Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert in engem Zusammenhang mit politischen und militärischen Erfolgen des Moskauer Reiches zunehmende Bedeutung. Im Laufe des 17. Jahrhunderts hatte die schwedische Ostseeherrschaft ihren Höhepunkt erreicht, sie war aber nur in mehrfachen kriegerischen Auseinandersetzungen mit Dänemark und anderen Mächten⁹⁾ aufrecht zu erhalten. Grundlegend änderten sich die Machtverhältnisse schließlich durch den Ausgang des

⁹⁾ G. Landberg, *Den svenska utrikespolitikens historia* I, 3 (Stockholm 1952), S. 81—101. W. Vogel, *die Ostseekämpfe 1561—1721 im Rahmen der europäischen Politik*, in *CphB* (Riga 1938), S. 331—340.

Nordischen Krieges (1700—1721), der Karl XII. von Schweden einer Koalition von Gegnern gegenüberstellte, unter denen Rußland mit unerwarteter Schlagkraft in den Vordergrund trat. Entscheidend am Sieg über Schweden beteiligt, erlangte Zar Peter I. im Frieden von Nystad die Bestätigung wesentlicher Gebiete an der Ostseeküste. Seit dem Jahr 1721 gehörten Ingermanland, Estland, Livland mit Osel und ein Teil Kareliens de facto und auch de jure zum russischen Machtbereich.

Rußland, das seit dem Frieden von Stolbowa (1617) gänzlich von der Ostseeküste abgeschnitten gewesen war und im 17. Jahrhundert mit westeuropäischen Ländern unmittelbar nur über Archangelsk Beziehungen hatte aufrechterhalten können, befand sich jetzt in einer vollkommen und günstig veränderten Lage. Narva, Reval und Riga, die wichtigsten Häfen des Baltikums, waren in russischer Hand, hinzu trat das 1703 an der Neva begründete St. Petersburg.

Von den vielfachen Versuchen seiner Vorgänger, Besitzungen an der Ostsee zu erringen oder zu behaupten, unterschied sich die Politik Peters des Großen nicht im Ziel, wohl aber in ihrem rücksichtslosen Vorgehen, das endlich zum Erfolg führte. Der Bau Petersburgs noch während des Krieges bekundete den dringenden Wunsch des Zaren, in einem eigenen Hafen eine eigene Flotte zu besitzen und Rußland enger mit Europa und seinen nützlichen Wissenschaften und Künsten zu verbinden. Die Errichtung von Stadt und Hafen, die Besiedlung der neu geschaffenen Residenz, alles geschah den äußeren Umständen und innerem Widerstand zum Trotz in großer Eile. Gleichzeitig spannte der Zar alle Kräfte des Landes im Dienste der militärischen Festigung seiner Eroberungen ein. Dabei wurden vor allem Handel und Wirtschaft bewußter Lenkung unterstellt.

Sieht man das Übereinstimmende der merkantilistischen Handlungsweisen zeitgenössischer Regierungen vor allem in dem Grundgedanken, „ein System der Anwendung der Wirtschaftspolitik im Dienste der Macht“¹⁰⁾ zu entwerfen, dann wird man Rußland unter Peter I. als ein im Zeitsinne merkantilistisch regiertes Staatswesen ansehen dürfen. Im vorangehenden Zeitabschnitt gilt das jedoch nur mit Einschränkung. Zwar wirkte bereits an der Seite Aleksej Michailovičs (1645—1676) in der Person des Ordyn-Naščokin ein Ratgeber, der auch auf wirtschaftlichem Gebiet mit westlichen Gedankengängen vertraut war und sie auf russische Verhältnisse anzuwenden versuchte. Dennoch hielt sich seine Handelspolitik in traditionellen Grenzen.

In Moskau bestanden von jeher zahlreiche Anordnungen, die das Verhalten ausländischer Kaufleute im russischen Inland regelten. Für ihren Erlaß galten fiskalische Gesichtspunkte, aber auch der Wunsch, die eingereisten Ausländer unter Aufsicht zu halten, ihre kaufmännische Bewegungsfreiheit zum Schutz der russischen Händler einzuschränken und Kontakte zwischen Russen und Fremden auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

¹⁰⁾ E. F. Heckscher, *Der Merkantilismus* (Übers. Jena 1932), Bd. II, S. 7.

Wie alle Stände im Moskauer Reich nahm auch die Regierung, vertreten durch eine privilegierte Schicht von Großhändlern, gosti genannt¹¹⁾, direkt am Binnen- und Außenhandel teil. Der Zar verfügte über Monopole im Ein- und Verkauf verschiedener Waren, er erweiterte jedoch seinen Handelsbereich häufig auf nicht monopolisierte Güter und beanspruchte für alle Importwaren ein Vorkaufsrecht. In der Mitte des 17. Jahrhunderts galt der Zar nicht nur als größter Herrscher des Landes; es hieß, die Umsätze der Krone im Außenhandel überträfen an Umfang diejenigen aller übrigen russischen Kaufleute insgesamt¹²⁾. Die Anzahl der staatlichem Handel vorbehaltenen Exportgüter schwankte. Für Getreide, Kaviar und Rhabarber bestand grundsätzlich ein Regierungsmonopol, das vorübergehend auch Seide, Teer, Pottasche, Hanf und Juchten erfaßte. Häufig verpachtete der Zar Monopole an begünstigte Personen, in vielen Fällen an Ausländer¹³⁾.

Die gosti besorgten weitgehend auch die Erhebung der Zölle. Diese variierten innerhalb Rußlands zeitlich und örtlich, bis schließlich im Jahre 1667 das Neue Handelsstatut (*Novyj torgovij ustav*)¹⁴⁾ die wichtigsten Aufgaben dermaßen regelte, daß auswärtige Händler in den Grenzstädten für Ein- und Ausfuhr jeweils 5% des Wertes zu entrichten hatten, bei vorgesehener Weiterreise ins Landesinnere kamen noch 10% hinzu. Der Verkauf der eingeführten Güter war zusätzlich mit 6% belegt¹⁵⁾. Faktisch betrug der Wert der hiermit entrichteten Zölle aber mehr als 11 oder 21%, weil Ausländer in Dukaten zahlen mußten, die zu einem Kurs von 100 Kopeken berechnet wurden, obwohl der offizielle Kurs auf 114 bis 125 Kopeken stand¹⁶⁾.

Da russische Händler im 17. Jahrhundert so gut wie nie ihre Ware ins Ausland begleiteten¹⁷⁾, lagen Ein- und Ausfuhr fast ausschließlich in Händen der Ausländer. In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts hatten russische Kaufleute öffentlich mehrmals gegen die daraus folgende Vorherrschaft der Fremden protestiert, besonders gegen den privilegierten Handel der Engländer, deren Sonderstellung bald darauf ein Ende nahm¹⁸⁾. Zum Schutz der russischen Händlerschaft unterstrich das Handelsstatut von 1667 die von jeher geltenden Verbote für Ausländer: sie durften nicht ohne Vermittlung eines Russen unter-

¹¹⁾ Zur Bezeichnung „gosti“ neuerdings: E. Amburger, Zur Geschichte des Großhandels in Rußland: die gosti, in: VSWG XLVI (1959), S. 248 — 261.

¹²⁾ I. V. Kulišer, *Očerki istorii russkoj torgovli* (Petersburg 1923), S. 232 f.

¹³⁾ Vgl. z. B. E. Amburger, Die Familie Marselis (Gießen 1957), S. 141 f.

¹⁴⁾ Abgedruckt in: *Polnoje sobranije zakonov rossijskoj imperii*, Bd. I (St. Petersburg 1830), Nr. 408. — Zur Entstehung des Statuts: K. V. Bazilevič, *Novotorgovij Ustav 1667 g.* in: IAN, VII. Serie, Nr. 7 (1932), S. 589—623.

¹⁵⁾ J. Savary, *Le parfait negociant* (Paris 1675), S. 101; J. P. Kilburger, *Kurzer Unterricht von dem russischen Handel* (Büsching III, 1769), S. 113 f.

¹⁶⁾ So berichtet es Kilburger, a.a.O., S. 317 f., aus dem Jahr 1674.

¹⁷⁾ Hierzu: W. Kirchner, Über den russischen Außenhandel zu Beginn der Neuzeit, in: VSWG XLII (1955), S. 40—56; vgl. auch H. Halm, *Habsburgischer Osthandel* (München 1954), S. 62 f.

¹⁸⁾ K. V. Bazilevič, *Kollektivnyje čelobit'ja torgovyh ljudej i bor'ba za russkij rynek v pervoj polovine XVII veka*, in: IAN, VII. Serie, Nr. 2 (1932), S. 91—124.

einander Güter tauschen, Detailhandel war ihnen verboten. Die 1667 wiederholten Gebote, der Handel mit Fremden habe nur in Grenzstädten¹⁹⁾ und dort innerhalb öffentlicher Kaufhöfe stattzufinden, sollte die Aufsicht über die Zureisten erleichtern. Weiterfahrt ins Landesinnere, Aufenthalt und Kaufschlag in eigenen Höfen bedurften gesonderter Erlaubnis.

Solche Umstände und Vorschriften kennzeichnen die Organisation des russischen Außenhandels in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Im Vergleich zu Zollsystemen anderer Staaten erschwerte das russische den Handelsverkehr nicht übermäßig²⁰⁾. Zwar bekundete das Neue Handelsstatut einen Willen der Obrigkeit, den Verlauf der wirtschaftlichen Verbindungen fester in die Hand zu nehmen, es fällt jedoch angesichts eines Zolltarifs, der zwischen Ein- und Ausfuhr, Rohstoffen und Fertigwaren keinen Unterschied machte, der einem selbständigen Außenhandel der russischen Untertanen nur wenig Vorschub leistete, schwer, in der Gesamtheit der Maßnahmen mehr als nur eine Vorstufe zu „ausdrücklich merkantilistischer Politik“²¹⁾ zu sehen.

Der Bruch mit der altrussischen Tradition kam erst unter Peter dem Großen voll zum Ausdruck. Dabei stehen im Mittelpunkt die Gründung Petersburgs, die Aufgabe des zaristischen Monopolhandels (1719) und die Zollreform von 1724.

Die Verlagerung des Außenhandels nach Westrußland, der sich nicht nur Russen, sondern auch die Niederländer widersetzen²²⁾, erzwang Peter mit wirkungsvollen Verordnungen: von 1713 an mußten alle westrussischen Händler bei Strafe der Beschlagnahme ihrer Waren Petersburg aufsuchen. Juchten und Hanf durften in Archangelsk nicht verkauft werden. Gegenüber fremdländischen Handelspartnern gebrauchte Peter verschiedene Lock- und Druckmittel. Die ersten Schiffe, die den neuen Hafen anliefen, erhielten Prämien; Zollsenkungen in Petersburg und -erhöhungen in Archangelsk übten ihre Wirkung, Lieferungsverträge zwischen In- und Ausländern galten als nichtig, wenn sie nicht auf Petersburg lauteten²³⁾. Der Erfolg der Eingriffe entsprach dem Ziel voll und ganz. Als 1727 die Verbote der Archangelskfahrt aufgehoben wurden, trat keine Rückverlegung des Handels nach Norden ein.

Mit den Bemühungen um Konzentration des Verkehrs in Petersburg, vor allem aber mit dem erhöhten Finanzbedarf im Nordischen Krieg mag es zusammengehangen haben, daß Peter die Anzahl der staatlich monopolisierten Waren zunächst erhöhte. Der Vertrieb von Juchten, Hanf, Hanföl, Pottasche, Teer, Fischleim und Bauholz stand vorübergehend unter zarischer Regie²⁴⁾.

¹⁹⁾ Als Grenzstädte galten Archangelsk, Novgorod, Pleskau und Astrachan.

²⁰⁾ V. Wittschewsky, Rußlands Handels-, Zoll- und Industriepolitik (Berlin 1905), S. 4.

²¹⁾ A. J. Paškov (Hrsg.), Istorija ruskoj ekonomičeskoj mysli, Bd. I (Moskau 1955), S. 237.

²²⁾ W. Stieda, Peter der Große als Merkantilist, in: RR VI (1874), S. 235.

²³⁾ Kulišer, a.a.O., S. 184 ff.

²⁴⁾ a.a.O., S. 230 f.

Vielleicht hatte die Ausdehnung des Regierungshandels seine mangelnde Einträglichkeit erwiesen²⁵⁾, denn 1719 löste der Zar alle Monopole bis auf die von Teer und Pottasche auf²⁶⁾.

In der Zollpolitik vollzog Peter I. eine klare Wendung zum Schutzzoll. Im Zuge des Bestrebens, Manufaktur und gewerbliche Produktion in Rußland zu fördern, begründete er mit dem Tarif von 1724 ein differenziertes Zollsystem. Im Lande hergestellte oder herstellbare Güter unterlagen bei der Einfuhr einem Zollsatz, der sich proportional zum Anteil der Eigenversorgung am Gesamtbedarf verhielt und bis zu 75% des Wertes ausmachen konnte. Ausfuhrzölle betrugten allgemein nur 3%, doch wurden Rohstoffe schwerer belastet als Fertigwaren²⁷⁾. Die Anordnung für Ausländer, Zölle in Dukaten oder Joachims talern zu erlegen, war weiterhin gültig, aber für Exporte, die russische Untertanen ohnehin zollbegünstigt auf eigenen Schiffen durchführten, galt sie nicht.

Das Zollwesen hatte sich jetzt von einer rein fiskalischen Einnahmequelle zum wirtschaftspolitischen Instrument zur Förderung des heimischen Gewerbes und aktiven Außenhandels entwickelt. Die in Jahrhunderten befestigte Handels herrschaft der Ausländer versuchte Peter mit der Gründung einer eigenen Handelsflotte zu durchbrechen, gleichzeitig bemühte er sich um direkte Verbindungen zu Frankreich und Portugal, den Ursprungsländern zahlreicher Importwaren, die durch den Zwischenhandel westeuropäischer Kaufleute ins Land kamen. Beides hatte in Peters Regierungszeit wie in den folgenden Jahrzehnten wenig Erfolg. Erst 1787 kamen unter Katharina II. Handelsverträge mit Frankreich und Portugal zustande²⁸⁾. Vor den 70er Jahren konnte die russische Flotte keinen nennenswerten Anteil am Außenverkehr verzeichnen²⁹⁾.

Peters Nachfolger ließen sich in der Gestaltung der Außenzölle von unterschiedlichen Konzeptionen leiten. Dem allseitigen Protest gegen den stark prohibitiven Tarif von 1724, der Luxusimporte mit hohen Auflagen versah, entsprach Katharina I. bereits 1727 mit einer Milderung des Tarifs. Die Zollsätze von 1731 brachten eine weitere Abschwächung der Schutzzollpolitik und eine Abkehr vom Wertzoll. Der höchste Zollsatz betrug jetzt 20%. Unter der Regierung Elisabeths (1741—1762) konnte 1753 die Aufhebung der zahlreichen Binnenzölle durchgesetzt werden, die der längst vollzogenen Einheit des russischen Marktes³⁰⁾ Rechnung trug und durch einen Zuschlag von 13% auf die Außenzölle fiskalisch kompensiert wurde. Vier Jahre später erlangte ein

²⁵⁾ Wittschewsky, a.a.O., S. 7.

²⁶⁾ Diese Güter sollten zum Schutz der Wälder unter öffentlicher Aufsicht bleiben, vgl. S. A. Pokrovskij, *Vnešnjaja torgovlja i vnešnjaja torgovaja politika Rossii* (Moskau 1947), S. 84.

²⁷⁾ Der Tarif von 1724 sowie alle folgenden des 18. Jahrhunderts sind abgedruckt bei V. I. Pokrovskij, *Sbornik svedenij po istorii i statistike vnešnej torgovli Rossii*, Bd. I (St. Petersburg 1902).

²⁸⁾ S. A. Pokrovskij, a.a.O., S. 126 f.

²⁹⁾ Kulišer, a.a.O., S. 188.

³⁰⁾ vgl. P. I. Ljaščenko, *Istorija narodnogo chozjajstva SSSR*, Bd. I (Moskau 1939), S. 186 f.

anderer Zolltarif Geltung, der als Ausdruck eines neuen Protektionismus die einheimische Produktion fördern, die Einfuhr von Luxusgütern hingegen erschweren sollte³¹).

Die Entrichtung der Zölle in ausländischer Währung blieb im 18. Jahrhundert weiterhin verbindlich. Der Zoll berechnete einen Joachimstaler zu 50 Kopeken, während die staatliche Münze hieraus einen Rubel zu schlagen pflegte, also doppelten Gewinn davontrug.

Wechselnde Tendenzen zeigte die russische Außenhandelspolitik des 18. Jahrhunderts auch auf anderen Gebieten. Es entstanden wieder zusätzliche Staatsmonopole für Rhabarber (1731), Kaviar (1743) und Leinengarn (1757). Von der Übung, bestimmte Monopole an Ausländer oder Russen zu verpachten, machte besonders die Zarin Elisabeth häufig Gebrauch. Der Förderung des allgemeinen Handels dienten Institutionen wie das Wechselstatut von 1729³², ein 1731 erlassenes Seestatut (*morskoi ustav*) zur Unterstützung des aktiven Außenhandels, staatliche Kreditinstitute für Adel und Kaufmannschaft, die 1754 gegründet worden waren³³). Besonderes Aufsehen erregte ein 1734 mit England eingegangenes Abkommen, das dem britischen Handelspartner außerordentliche Vergünstigungen zugestand³⁴).

Von der veränderten Situation im zoll- und handelspolitischen Bereich abgesehen erhielt sich der russische Markt im 18. Jahrhundert hinsichtlich der Produkte, die Europa von ihm bezog, in einer nur wenig veränderten Lage. Weiterhin galt Rußland als namhafter Rohstofflieferant der westlichen Wirtschaft. Industrialisierungsversuche veränderten die Struktur des Landes nur langsam, sie bewirkten in der Zusammensetzung der Ausfuhr wohl eine Verschiebung zugunsten bearbeiteter Produkte — verhüttetes Eisen und grobe Leinengewebe sind hier besonders zu nennen — keinesfalls aber den Rückgang eines der von Europa gefragten Grundstoffe.

Eine ausführliche Liste der russischen Ein- und Ausfuhr Güter bei Storch³⁵) bringt für das 18. Jahrhundert rund 80 Positionen, die Rußland ausführte. Darunter nehmen Hanf und Flachs (mit 35%), Juchten (15%), Leinwand (14%), Eisen (6%) und Talg (5%), sechs Warengruppen also, drei Viertel der gesamten Ausfuhr ein. Danach folgen in Größenordnungen von 3 Prozent an abwärts: Holz, Rauchwaren, Leder, Getreide³⁶). Der fast durchweg agrarisch

³¹) vgl. V. I. Pokrovskij, a.a.O. Über die in den baltischen Häfen gültigen Zollsätze, vgl. unten S. 62, Anm. 80).

³²) Auszüge aus der Petersburger Wechselordnung von 1729 bringt J. E. Kruse, Allgemeiner und besonders Hamburgischer Kontorist, Teil I (Hamburg 1782), S. 373.

³³) H. Storch, Historisch-statistisches Gemälde des russischen Reiches (1797—1803), Bd. V, S. 379 u. 399. — S. A. Pokrovskij, a.a.O., S. 98 u. 102.

³⁴) D. K. Reading, *The Anglo-Russian Commercial Treaty of 1734*, (London 1938).

³⁵) a.a.O., Bd. VIII, S. 134—244.

³⁶) vgl. bezüglich der Prozentzahlen die Tabelle für 1749 bei S. A. Pokrovskij, a.a.O., S. 105.

bestimmte Charakter der russischen Volkswirtschaft³⁷⁾ geht aus diesen Exporten klar hervor.

Ebenfalls bezeichnend ist es, daß Rußlands Einfuhr nur einer begrenzten Zahl von Abnehmern galt. Zwar lebte auch die russische Bauernschaft nicht mehr in rein naturalwirtschaftlichen Verhältnissen und setzte ihre teilweise vom Markte getragenen Erzeugnisse gegen Geld ab. Aber die Verwendung der Einkünfte erschöpfte sich im Zahlen von Abgaben und Zinsen, im Einkauf von Geräten und Lebensmitteln russischer Herkunft. Die Waren, welche Rußland von außen erhielt, dienten zur guten Hälfte dem gehobenen Bedarf der Oberschichten. Zeitgenössische Berichte können sich im Aufzählen der kostbaren Güter, die Rußland bezog, nicht genug tun. Sie nennen unter anderem Gold- und Silberwaren, wertvolle Stoffe, Spitzen und Bänder; Edelsteine und Perlen; Weine, Zucker und andere Kolonialwaren; schließlich „allerhandt Kunststücke, dergleichen hin und wieder in Nürnberg und Augspurg verfertigt werden“³⁸⁾. Ein bereits weiter verbreiteter Luxus, dem die Einfuhr Rechnung trug, scheint der Erwerb eines Spiegels gewesen zu sein. Es heißt, im damaligen Rußland habe fast jeder Bräutigam seine Braut mit dem Geschenk eines kleinen Spiegels erfreut³⁹⁾. In Adelskreisen wiederum war der Kauf von Wertgegenständen auch eine Frage des Prestiges: „Wenn ein Juwel einem großen Bojaren angeboten wird, und derselbe kauft nicht, wird er von einem andern Bojaren, wenn ihm solches bewußt ist, verachtet“, liest man bei de Rodes⁴⁰⁾. — Unter jenen Gütern, die einem praktischen Bedürfnis entsprachen, nahm der Import von Wolltuchen, von der Regierung zur Versorgung der Armee eingekauft, einen wichtigen Platz ein. Ebenfalls dringlich, wenn auch im Umfang gering, war schließlich die Einfuhr von Metallen, über die Rußland nicht oder nur unzureichend verfügte⁴¹⁾.

Von vereinzelt Ausnahmen abgesehen, deutet die Zusammensetzung der russischen Einfuhren darauf hin, daß Rußlands Verknüpfung mit dem europäischen Weltmarkt für seine wirtschaftliche Existenz im damaligen Stadium nicht notwendig war. Viele der eingeführten Güter sind überhaupt erst durch den Handel in Rußland bekannt geworden und kamen allmählich in Gebrauch. So vermittelten die Handelsverbindungen eine seit dem 16. Jahrhundert sich mehr und mehr verbreitende Kenntnis von Erzeugnissen der industriell fortgeschrittenen Welt des Westens. Sie regten die Regierungen an, im eigenen Bereich gleiche Produkte hervorbringen zu lassen. Das galt zuerst für Einfuhr und Herstellung von kriegswichtigen Gütern, wurde bald aber auch auf andere

³⁷⁾ Noch am Ende des 18. Jahrhunderts lebten 96,4% der russischen Bevölkerung auf dem Lande. P. I. Ljaščenko, a.a.O., Bd. I, S. 232.

³⁸⁾ P. J. Marperger, Moskowitischer Kaufmann (Lübeck 1705), S. 68 f.; vgl. auch J. de Rodes, Bedenken über den russischen Handel, in: Sammlung russischer Geschichte, Hrsg. G. Evers u. M. v. Engelhardt, Bd. X, 1 (Dorpat 1818), S. 260; J. P. Kilburger, a.a.O., S. 279—302

³⁹⁾ V. I. Pokrovskij, a.a.O., S. XXI; übrigens ein recht verständliches Pendant zu dem bereits im 17. Jahrh. bei russischen Bäuerinnen üblichen Schminken.

⁴⁰⁾ a.a.O., S. 252/53.

⁴¹⁾ Kulišer, a.a.O., S. 221; V. J. Pokrovskij, a.a.O., S. XXI.

Zweige der Fabrikation ausgedehnt⁴²). Hierin und weniger in der faktischen Güterzufuhr hat auf lange Sicht der wirtschaftliche Vorteil der westeuropäischen Verbindungen für Rußland gelegen.

2. Lübecks Wirtschaft um 1700

Lübeck gehörte im Zeitalter des Merkantilismus zu jenen städtischen Wirtschaftseinheiten, „die ihr Lebensziel und Lebensrecht darin sehen, daß sie als neutrale Vermittler dem Handelsaustausch der Großen dienen“⁴³). Die überragende Stellung, die Lübeck als Haupt der Hanse in der Vermittlung der Güterströme zwischen Ost- und Westeuropa innegehabt hatte, war längst einem Zustand gewichen, in dem der Fernhandel zwar weiterhin Grundlage der lübeckischen Wirtschaft blieb, seine Durchführung aber nicht mehr mit einer monopolähnlichen Position der Hanse auf nordeuropäischen Märkten verbunden war. Mit dem Verlust seiner wirtschaftlichen Vormacht verlor Lübeck in politischem Bereich an Gewicht; auch hier traten die Holländer im 17. Jahrhundert weitgehend das Erbe der Hanse an⁴⁴). Lübeck hingegen schien an Krieg und Frieden nur noch insofern interessiert, als es darum sorgte, daß Kontrollen und Kapern der streitenden Mächte den Handel seiner Bürger nicht störten. Der Rat war bemüht, Stadt und Umgebung von durchziehenden und verweilenden Truppen frei zu halten.

Auf Grund seiner Neutralitätspolitik erlitt Lübecks Wirtschaft bei seltener Berührung mit den Auseinandersetzungen der Mächte im Dreißigjährigen Krieg keinen wesentlichen Schaden: der Handel verlief in Ruhe, Lübecks Schiffbau erreichte eine gesteigerte Produktivität⁴⁵), die Bevölkerungszahl stieg vorübergehend erheblich an⁴⁶). Schädliche Wirkungen übte der Krieg lediglich auf die Stadtfinanzen, denn der weitgehend friedliche Verlauf des städtischen Lebens mußte mit Kontributionen und Subsidien erkaufte werden⁴⁷).

Ähnliche Lasten, überdies aber auch zusätzliche Störungen des Handels brachten die nordeuropäischen Kriege der folgenden Jahrzehnte für Lübeck. Insbesondere der Koalitionskrieg von 1656—1660 gegen Schweden, sodann die dänisch-schwedischen-brandenburgischen Kämpfe zwischen 1675 und 1679

⁴²) V. A. Kordt, Očerki istorii snošenij Moskovskago gosudarstva s respublikoju sojedinennyh Niderlandov, in: SIRIO, CXVI (St. Petersburg 1902), S. LXIV; C. C. Uhlenbeck, Verslag aangaande een onderzoek in de archieven van Rusland ('s-Gravenhage 1891), S. 13 ff.

⁴³) W. Vogel, Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen, in: HGBll. 74 (1956), S. 54.

⁴⁴) W. Vogel, Die Ostseekämpfe, S. 338.

⁴⁵) E. Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues (Hamburg 1899), S. 46.

⁴⁶) Vgl. die Berechnungen von W. Reisner, Die Einwohnerzahl deutscher Städte in früheren Jahrhunderten mit besonderer Berücksichtigung Lübecks (Jena 1903), S. 88.

⁴⁷) J. R. Becker, Umständliche Geschichte der Stadt Lübeck (Lübeck 1782—1805), Bd. II, S. 403—40.

hemmten mehrfach den lübeckischen Verkehr, der im Großen Nordischen Krieg von 1700—1721 teilweise vollends gelähmt wurde⁴⁸⁾. Neben Dänen und Schweden durchstreiften (1713) zugleich mit sächsischen Verbänden auch russische Truppen Lübecks Umgebung. — Erst nach dem Frieden von Nystad begann im Norden eine längere Friedensperiode, während der sich Lübecks Handel von äußeren Hemmnissen befreit fortentwickeln konnte.

Jetzt endlich erfolgte eine Lösung des hauptsächlich mit Hamburg ausgefochtenen Kampfes um die Lübecker Durchfuhrpolitik. Sie untersagte die Durchführung fremden Gutes mit dem Ziel, Hamburgs wachsenden Ostseeverkehr zu erschweren, erreichte jedoch nur, daß die Hamburger Schiffe den Sundweg wählten. Unter der steigenden Einsicht in diesem Umstand und dem Druck der Gegner des Verbotes hob man 1728 den obligatorischen Verkauf durchgeführter Güter an Lübecker Bürger auf⁴⁹⁾.

Die Furcht vor einer zusätzlichen Konkurrenz Hamburgs im Ostseegebiet ist verständlich, da das Schwergewicht der Lübecker Handelsverbindungen am Ende des 17. Jahrhunderts auf diesen Raum bezogen blieb. Zwar hatte im Vergleich zum Mittelalter der Seeverkehr mit Frankreich und Spanien-Portugal größeren Umfang angenommen: während im übrigen der Handel auf fast allen Plätzen durch das zahlreiche Auftreten der Niederländer beengt war, erlaubte hier eine vorübergehende Ausschaltung der Konkurrenten durch Kriege mit Spanien und Frankreich, daß Lübeck und andere norddeutsche Häfen, Hamburg an der Spitze, einen neuen Verkehrszeit ausbauten. Die Fahrt in die Westsee gelangte kurzfristig zu beachtlicher Blüte. Über die Jahre gesehen erwies sie sich als eine stetige Verbindung. So wuchs in den 30er Jahren des 17. Jahrhunderts Lübecks Spanienfahrt. Um 1675 gelang es den Lübeckern, im französischen Weingeschäft Fuß zu fassen. Demgegenüber trat der Salzhandel zurück⁵⁰⁾. Die handelspolitischen Grundlagen der Westseefahrt erwirkten die Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck vorwiegend durch Hamburgs Initiative; Lübeck zeigte bei den Verhandlungen mit Frankreich und Spanien nur „mäßigen Eifer“⁵¹⁾.

Andere Beziehungen Lübecks zum Westen erlitten im 17. Jahrhundert ohne Ausnahme Rückschläge. Der englische Handel, 1598 mit der Schließung des Stahlhofes ernsthaft betroffen, galt angesichts der 1651 verkündeten Navigationsakte und trotz darauf folgender Verhandlungen mit England als im wesentlichen verloren, denn im Gegensatz zu Hamburg und Bremen beruhten

⁴⁸⁾ a.a.O., Bd. III, S. 9 und 182 ff.

⁴⁹⁾ E. Baasch, Die „Durchfuhr“ in Lübeck, in: HGBll. XIII (1907), S. 109—152. Von Hamburg abgesehen fanden sich Widersacher der Durchfuhrpolitik auch in den Reihen der Lübecker Bürgerschaft, darüber hinaus in Brandenburg-Preußen: H. Rachel, Ein Handelsstreit zwischen Lübeck u. Preußen im Anfang des 18. Jahrhs., in: ZVLGA XI (1909), S. 374—383.

⁵⁰⁾ W. Vogel, Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt I, in: HGBll. 1928, S. 110—153.

⁵¹⁾ A. Wohlwill, Die Verbindung der Hansestädte und die hanseatischen Traditionen seit der Mitte des 17. Jahrhunderts, in: HGBll. XXVII (1899), S. 50.

Lübecks Exporte nur zum kleineren Teil auf der Zufuhr des deutschen Hinterlandes, da es vordringlich Güter baltischer Herkunft westwärts führte.

Im Norden hielt sich die lübische Bergenfahrt auf dem mittelalterlichen Stand, ihr Anteil an den norwegischen Außenhandelsumsätzen wird aber erheblich zurückgegangen sein, als Norwegens Handelsflotte nach 1620 die Vermittlung zum Süden selbst durchzuführen begann⁵²).

Das Vordringen der Niederländer und schließlich auch Englands in den Ostseebereich bestimmte dort im 17. Jahrhundert fast überall Lübecks verminderte Seegeltung. In die Gebiete der Schonen- und Stockholmfahrer war bereits im 16. Jahrhundert Danzig konkurrierend eingedrungen⁵³), und nach dem Osnabrücker Frieden entschied sich der Kampf um den schwedischen Markt zugunsten der Niederländer. Am Ende des Jahrhunderts wurde England zum schwedischen Hauptabnehmer, gleichzeitig zeigte eine beträchtliche Vermehrung der schwedischen Handelsflotte in zunehmendem Eigenhandel ihre Wirkung⁵⁴). Im Rahmen des lübeckischen Seeverkehrs nahm die Verbindung mit Schweden immer noch eine besondere Stellung ein: sie beschäftigte über 20 Prozent der Lübecker Handelsflotte. Der Verkehr nach Schweden stand nach Dänemark/Schleswig-Holstein und den deutschen Ostseehäfen an dritter Stelle⁵⁵).

Im östlichen Baltikum spielte neben dem Handel der Riga- und Novgorodfahrer auch die Verbindung zu den finnischen Häfen eine Rolle. Trotz des Wettbewerbs der Niederlande und Danzigs konnte sich dieser lübeckische Verkehrszweig umfangmäßig auf gleicher Höhe halten. Verglichen mit der wachsenden Gesamtausfuhr Finnlands verlor er jedoch relativ an Bedeutung⁵⁶).

Wie Schweden am Ende des 17. Jahrhunderts, Rußland — zögernd — hundert Jahre später, verstärkten in den 1740er Jahren auch die finnischen Provinzen ihre Handelsflotte und begannen, den fremden Vermittlern einen Teil des Außenhandels aus der Hand zu nehmen⁵⁷).

Die deutschen Handelshäfen an der Südküste der Ostsee hatten indes vor der Mitte des 18. Jahrhunderts keine Gelegenheit, Lübecks Stellung östlich des Sundes zu beeinträchtigen. Stettin, Stralsund, Rostock und Wismar unterstanden

⁵²) Nach O. A. Johnson, *Norwegische Wirtschaftsgeschichte* (Jena 1939), S. 252 u. 254 ging die lübecker Bergenfahrt im 17. Jahrhundert auch absolut gesehen zurück. Aus den Zulagebüchern ist jedoch zu entnehmen, daß dies nicht der Fall war: die Zahl der zu Ende des Jahrhunderts ausgehenden Schiffe entspricht durchaus dem Verkehr früherer Epochen, wie aus einem Vergleich mit den bei F. Bruns, *Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik* (Berlin 1900), S. XCII, angegebenen Größen hervorgeht.

⁵³) K. Kumlien, *Sverige och hanseaterna* (Stockholm 1953), S. 499.

⁵⁴) E. F. Heckscher, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa* (Stockholm 1949), Bd. II, 1, S. 554 f. u. 561.

⁵⁵) A. v. Brandt, *Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts*, in: *Scandia XVII* (1947), S. 38.

⁵⁶) H. K. v. Borries, *Die Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zwischen Lübeck und Finnland* (Jena 1923), S. 88—91 u. Tab. 15.

⁵⁷) A. J. Alanen, *Der Außenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert* (Helsinki 1957), S. 56—67.

der schwedischen Wirtschafts- und Zollpolitik, die sich insgesamt betrachtet wenig vorteilhaft auswirkte⁵⁸).

Auch für die preußischen Häfen Danzig und Königsberg ergab sich bis zum Ende des 18. Jahrhunderts kein Anlaß zu regerem Außenverkehr. Königsberg blieb bis in die 80er Jahre hinein auf die Versorgung des ostpreußischen Hinterlandes und auf den Rang eines Provinzhafens verwiesen⁵⁹). Die politisch unsicheren Verhältnisse Polens hemmten im Einzugsgebiet der Weichsel Danzigs Getreidezufuhr und damit die Grundlage seiner Exporte⁶⁰). Immerhin sandte Danzig nach dem Dreißigjährigen Kriege als einziger Ostseehafen Schiffe über Spanien hinaus in das Mittelmeer⁶¹). Die Tragfähigkeit seiner Handelsflotte betrug um 1670 etwa ein Drittel der Lübeckischen, das Verhältnis mag sich aber im Laufe des 18. Jahrhunderts wesentlich zu Danzigs Gunsten verschoben haben. Der eigentliche Aufschwung Danzigs begann erst unter preußischer Herrschaft nach 1793⁶²).

Stettin gelangte bereits 1720 in preußische Hand, aber eine Vielzahl ungünstiger Umstände verhinderte zunächst⁶³), daß die gedrückte Lage des Seehandels sich besserte. Erst als sich Stettin 1752 entschloß, das städtische Stapelrecht aufzuheben, erlebten dort Durchfuhr und Speditionshandel, zugleich auch die eigene Schifffahrt einen sichtbaren Anstieg. Im Siebenjährigen Krieg vorübergehend unterbrochen, erweiterte Stettin seinen Absatzbereich und suchte den weitgehend mit Hamburg und dem Elbverkehr verbundenen Handel der preußischen Mittelprovinzen auf den Oderweg umzulenken⁶⁴). Desgleichen war Stettin auf Lübecks Kosten bemüht, einen Teil der russischen Ausfuhr an sich zu ziehen, der 1765 ein Viertel der Stettiner Importe ausmachte⁶⁵).

⁵⁸) Vgl. für Stettin: Th. Schmidt, Geschichte des Handels u. der Schifffahrt Stettins (Stettin 1862), S. 42. — Stralsund: L. Müller, Die Entwicklung des Stralsunder Seehandels in der Zeit der schwedischen Herrschaft (Diss. Königsberg 1925). — Rostock: W. Müller, Rostocks Seeschifffahrt u. Seehandel im Wandel der Zeiten (Rostock 1930), S. 12 ff., u. A. Huhnhäuser, Rostocks Seehandel von 1635—1648 (Rostock 1914). Erst nach der Abschaffung des Warnemünder Zolls 1748 gelang Rostock eine neue Entfaltung der Seeverbindungen im Ostseeraum. — Wismar: F. Techen, Geschichte der Seestadt Wismar (Wismar 1929), S. 216.

⁵⁹) Vgl. H. Rachel, Handel und Handelsrecht von Königsberg im 16. bis 18. Jahrhundert (Leipzig 1909).

⁶⁰) H. Rachel, Polnische Handels- und Zollverhältnisse im 16. bis 18. Jahrhundert, in: Schmollers Jahrbuch XXXIII (1909), S. 486.

⁶¹) L. Beutin, Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet (Neumünster 1933), S. 99.

⁶²) W. Vogel, Zur Größe der europäischen Handelsflotten, in: Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschrift für D. Schäfer (Jena 1915), S. 299 ff.; J. J. Oddy, European Commerce (London 1805), S. 250.

⁶³) W. Setzefand, Der Handel Stettins unter Friedrich Wilhelm I. (Stettin 1927), S. 55.

⁶⁴) H. Rachel, Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Preußens 1740—86, Acta Borussica, Einzelne Gebiete der Verwaltung III (Berlin 1928), S. 586.

⁶⁵) Schmidt, a.a.O., S. 132, 146, 179.

Seit den 20er Jahren des 18. Jahrhunderts bemühte sich auch Kiel, im lübeckisch-russischen Verkehr und in der Durchfuhr nach Hamburg zu konkurrieren. Es erklärte Zollfreiheit für russische Importe und hoffte angesichts der Holstein-Gottorpischen Verwandtschaft zum Hause der Romanovs auch in Rußland Handelsvorteile zu erwirken. Diese Politik hatte wenig Erfolg. Lübeck verbot seinen Schiffern, russisches Gut nach Kiel zu führen. Vor allem aber das Nachgeben Lübecks in der Frage der Durchfuhr hat eine Nordwärtsverlagerung des Überlandtransportes verhindert⁶⁶⁾.

Es kommt besonders in jener engen Verknüpfung Lübecks mit dem Hamburger Ostseeverkehr zum Ausdruck, daß die Gunst der geographischen Lage und der Besitz traditionell fundierter Handelseinrichtungen sich auch noch im 18. Jahrhundert vorteilhaft geltend machten. Sie begünstigten vor allem Speditions- und Kommissionsgeschäfte, die derzeit im Lübecker Wirtschaftsleben von maßgeblicher Bedeutung waren⁶⁷⁾ und deren Vorteile als „arithmetisch gewiß“⁶⁸⁾ galten.

Auch von Leipzig aus bediente man sich im Handel nach dem Osten der Lübecker Spedition⁶⁹⁾. Ähnliche Verbindungen, in denen kommissionäre Betreuung der Ware und Aufsicht über den Transport als gleichermaßen erwünscht galten, bestanden bis nach Frankreich⁷⁰⁾.

Es ist schwer zu beurteilen, ob neben solchen Geschäften der Lübecker Eigenhandel zurückging. Wenn ja, so hinterließ immerhin auch die Vermittlung fremden Gutes in Lübeck Gewinne und Einkommen. Sie gab neben Kommissionären und Spediteuren auch verschiedenen Hilfgewerben des Seehandels Beschäftigung und Nahrung. Denn die Dienste der Pramführer, Träger und Verlader waren hier wie im Eigenhandel ständig gefragt. Sozial mißliche Folgen konnte eine Abkehr vom Eigenhandel nicht hervorrufen. In kaufmännischen Kreisen des 18. Jahrhunderts herrschte vermutlich gemäßigter Wohlstand, der es immerhin mehrfach ermöglichte, das Stadtbild um neue Bauten zu bereichern. Das Wachstum der Bevölkerung, durch Zuzüge von auswärts nicht gefördert, hielt sich in Grenzen. Lübecks Bevölkerung wuchs zwischen 1720 und 1807 von rund 20 000 auf knapp 25 000 Einwohner⁷¹⁾.

⁶⁶⁾ W. Haas, Bestrebungen und Maßnahmen zur Förderung des Kieler Handels in Vergangenheit u. Gegenwart (Diss. Kiel 1921), S. 72—92. Die Stellungnahme der Hamburger Kaufmannschaft hierzu bei E. Baasch, Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel u. Schiffahrt (Hamburg 1910), S. 329—30.

⁶⁷⁾ Über die Lübecker Speditions geschäfte außer den Handelslexiken von Bohn, Ricard, Ludovici u. a.: Niedersachsen in seinem neuesten politischen, civilen u. literarischen Zustande, 1789, Bd. II, S. 215, ausführlich zitiert bei: W. Brehmer, Lübecks Handelsbetrieb u. Fabrikätigkeit zu Ende des vorigen Jahrhunderts, in: MVLGA V (1893), S. 119—123.

⁶⁸⁾ a.a.O.: der Transport zu Lande, heißt es, werde zu ungewöhnlich niedrigen Preisen von Lauenburgischen Fuhrleuten durchgeführt. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts sollen jährlich 20 000 Commerzlasten nach Hamburg gegangen sein, deren Transport jährlich um 20 000 Taler Gewinn abgeworfen habe.

⁶⁹⁾ E. Hasse, Geschichte der Leipziger Messen (Leipzig 1885), S. 331, 335, 368 f.

⁷⁰⁾ L.S.A. Reichskammergericht S41.

⁷¹⁾ Nach W. Reisner, a.a.O.

3. *Privilegierter Rußlandhandel?*

Wohl nicht zuletzt auf Grund der sichtbar verminderten Rolle, die der Eigenhandel spielte, verstummte im 18. Jahrhundert das vergebliche Bemühen Lübecks, mittelalterliche Privilegien zurückzugewinnen. Solche Versuche hatten sich über das 16. und 17. Jahrhundert erstreckt, und besonders der Kampf um die russischen Privilegien wurde in dieser Zeit mit allgemeiner Zustimmung der Handelskompagnien fortgesetzt. Mit jeweils vorübergehend begrenztem Erfolg hatte man im 16. Jahrhundert Delegationen nach Moskau ausgerüstet, 1603 erwirkte eine hansische Gesandtschaft von Boris Godunov nochmals beachtliche Vergünstigungen, darunter Zollfreiheit für Lübeck. Letztere verlor schon nach einem Jahr die Gültigkeit durch Lübecks Versuch, auch andere Städte an dem Privileg zu beteiligen. Verwüstungen im Zuge der russischen Wirren überzogen wenig später die Kontore in Novgorod und Pleskau. Erst in den 30er Jahren faßte man den Plan, sie wieder aufzurichten. Die dazu getroffenen Anstalten hatten jedoch für den Novgoroder Handel kein sichtbares Ergebnis, und auch in Pleskau bestanden Schwierigkeiten, die Lübecker Händler im eigenen Hof zusammenzuführen⁷²⁾.

Außer dem Verfall der Kontore beklagten die Novgorodfahrer willkürliche Zollerhebungen der zarischen Behörden, ungebührlich erhöhte Forderungen der russischen Fuhrleute beim Landtransport zu den Höfen, schließlich das Fehlen einer Münzprägestätte in Novgorod und Pleskau, ein Umstand, der Verluste und Schwierigkeiten beim Währungseintausch mit sich brachte⁷³⁾. Einen Brief mit solchen Beschwerden sandte Lübeck 1633 nach Moskau, aber eine Antwort blieb aus. So beorderte der Rat 1636 Anton von Erpen mit einem neuen Schreiben nach Moskau. Dem Hinweis auf die 1603 erwirkte Zollfreiheit und der Bitte, sie zu erneuern, schenkte der Zar Michail Fedorovič kein Gehör. Er ließ jedoch versprechen, den anderen Beschwernissen abzuhelpfen, und erlaubte einer begrenzten Zahl von Lübeckern die Weiterreise nach Moskau, da es nicht möglich sei, eine Münze in Novgorod oder Pleskau neu zu eröffnen. Der Besitz der Höfe wurde ausdrücklich bestätigt⁷⁴⁾.

Zum Aufbau der Kontore erlangten die Novgorodfahrer mit Unterstützung der anderen Kompagnien nach längerer Weigerung vom Lübecker Rat jene Anweisung auf 3600 Reichstaler, die mit 5 Prozent jährlichen Zinsen getilgt werden sollte⁷⁵⁾. In Moskau bewarb man sich indes weiterhin um Zollprivilegien. Eine mit diesem Ziel geführte Korrespondenz blieb wiederum ergebnislos, doch hofften die Novgorodfahrer, den Zar mit einer eindrucksvollen Gesandtschaft umzustimmen. Sie wurde 1652 unter Hugo Schuckmann nach Moskau abgefertigt, aber ähnlich wie 1603 erwies es sich auch jetzt als hinderlich, daß außer Lübeck noch andere Städte an der Delegation beteiligt waren. Der Zar

⁷²⁾ F. Siewert, *Geschichte und Urkunden der Rigafahrer* (Berlin 1897), S. 10 f.; K. R. Melander, *Lübeck und Rußland*, a.a.O., S. 133 ff.

⁷³⁾ Melander, a.a.O., S. 95 f.

⁷⁴⁾ a.a.O., S. 113.

⁷⁵⁾ a.a.O., S. 121/22; Siewert, a.a.O.

machte Miene, den Lübeckern im Zollwesen kleine Vorteile zu verschaffen, zog sie aber zurück, als diese auch für andere Städte erwirkt werden sollten⁷⁶⁾.

Die kostspielige Reise von 1652 erwies sich hinsichtlich ihres Hauptzieles, Zollfreiheit oder doch wenigstens Zollerleichterungen zu erringen, als Mißerfolg. Zusätzliche Sonderrechte wie die Erlaubnis, in den Höfen eigene Getränke zu brauen und die Bestätigung der Niederlassungen im allgemeinen wurden in einem zarischen Gnadenbrief zusammengefaßt⁷⁷⁾. — 1661 erwachte noch einmal die Hoffnung, in Rußland Gehör zu finden, als Aleksej Michailovič sich um eine Anleihe von 62 000 Rubel an Lübeck wandte. Der Rat aber schlug gegen lebhaftere Einwände der Novgorodfahrer das Ansinnen ab⁷⁸⁾.

Da die Küste der baltischen Länder im 17. Jahrhundert zu Schweden gehörte, verlief der russische Handel Lübecks als Transitverkehr in Abhängigkeit von der schwedischen Zollpolitik, die vielfach hinderlich wirkte. Schweden wünschte zwar, den russischen Handelsverkehr zur Nördlichen Dvina wieder nach Narva zu leiten, bot aber nur englischen und niederländischen Interessenten ermäßigte Zölle an. Da Lübeck zu Archangelsk fast keine Verbindungen unterhielt, schloß man es von ähnlichen Vergünstigungen aus. Lübeck sollte sich in Livland mit zeitweise auf 20 Prozent des Warenwertes gesteigerten Zöllen und mit einem narvischen Stapelzwang abfinden, der es verbot, Hering und Salz weiter über die Stadt hinauszuführen⁷⁹⁾. Lübecks Vertreter verhandelten seit 1643 nahezu zehn Jahre um den russischen Transithandel in Stockholm. Sie erreichten in deren Verlauf Zollsenkungen auf 2 Prozent⁸⁰⁾ und eine Lockerung des Stapelzwanges. 1652 äußerte man sich in Lübeck befriedigt über das Ergebnis der neuen Zoll- und Stapelpolitik: der Verkehr mit den ostbaltischen Häfen habe sich seit 1643 nahezu verdreifacht⁸¹⁾.

⁷⁶⁾ Melander, a.a.O., S. 169.

⁷⁷⁾ Abgedruckt in: *Polnoje sobranije zakonov rossijskoj imperii*, Bd. I, Nr. 80 (St. Petersburg 1830). Der Text des Privilegs enthält aber nicht, wie E. Amburger, *Die Familie Marselis*, S. 141 schreibt, eine Erneuerung der Vergünstigungen von 1603. Im Gegenteil beruft sich der Inhalt des Schriftstücks darauf, daß sich Lübeck die Zollvorrechte von 1603 durch eigenes Verschulden verschert habe, indem es damals auch anderen Städten zu deren Nutzung verholten habe.

⁷⁸⁾ Melander, a.a.O., S. 188.

⁷⁹⁾ A. Soom, *Die Politik Schwedens bezüglich des russischen Transithandels* (Tartu 1940), S. 6 f., 14 u. 87 ff. — K. R. Melander, *Beziehungen Lübecks zu Schweden*, a.a.O., S. 6.

⁸⁰⁾ Der 1648 erlassene Zolltarif für Reval, Narva und Nyen erstreckte sich nur auf die Güter des russischen Transithandels. Getreide, Salz und Wein, von denen man annahm, daß sie aus der näheren Umgebung stammten oder im liv-estländischen Gebiet verbraucht wurden, unterlagen höheren Zöllen. Soom, a.a.O., S. 143—145. — Der schwedische Tarif von 1648 galt in den Häfen Riga, Pernau und Reval bis 1782. Die russischen Tarife von 1724 an bezogen sich nicht auf die baltischen Provinzen, für die auch die Binnenzollaufhebung von 1753 (vgl. oben S. 53) keine Gültigkeit hatte. J. Eckhardt, *Livland im 18. Jahrh.* (Leipzig 1876), S. 465 ff.

⁸¹⁾ Melander, a.a.O., S. 57 ff., 78.

In dieser Zeit begann sich bereits eine Entwicklung abzuzeichnen, die den schwedischen Interessen vollkommen entsprechen mußte. Die gewünschte Wiederbelebung des Kontorhandels der Novgorodfahrer trat nämlich nicht ein; hingegen verlagerte sich ihr Warenumsatz mehr und mehr in die Häfen Narva, Reval, Nyen und Riga. Die Umsiedlung des Pleskauer Ältermanns Joachim Dittmar nach Reval und die Schwierigkeit, seinen Posten neu zu besetzen⁸²⁾, sind um 1640 symptomatisch für die Tendenz, Einkauf und Absatz in die Hafenstädte zu verlegen. Etwa gleichzeitig ließen sich auch in Narva Lübecker Kaufleute im Zeichen des russischen Handels nieder⁸³⁾. Nach Olearius hat in den 50er Jahren die Verminderung des Archangelsverkehrs durch den englisch-niederländischen Seekrieg zur Folge gehabt, daß viele Kauf- und Handelsleute in Narva ansässig wurden⁸⁴⁾. Reval hatte sich, nach Aussagen Zugezogener zu urteilen⁸⁵⁾, in jenen Jahren der Ansiedlung fremder Kaufleute weniger freundlich gezeigt als Narva. Seine Bürger fürchteten, einen Teil ihres Handels durch neue Konkurrenten zu verlieren.

Im einzelnen läßt sich der Zug zur Küste mehr vermuten als nachweisen. Nach russischen Quellen befanden sich noch im Jahre 1652 Lübecker in Novgorod⁸⁶⁾. Kein Hinweis belegt jedoch, daß in dieser Zeit das Novgoroder Kontor weiterhin als Niederlassung für hansische Kaufleute diente⁸⁷⁾. Zwar trieben Lübecker vereinzelt noch im späteren 17. Jahrhundert über die baltischen Hafenstädte hinaus Handel in Novgorod und Pleskau, wohin auch die im Küstenbereich ansässigen Kaufhäuser mehrfach Einkäufer sandten⁸⁸⁾. Letzteres scheint von Reval aus seltener geschehen zu sein als von Narva, das mit Pleskau durch den bequemen Wasserweg verbunden war. Als Riga, Reval und Narva nach 1670 über die Beteiligung an den Kosten eines zu errichtenden Gast- und Handelshofes in Pleskau berieten, zeigten sich die Revaler dem Projekt insgesamt abgeneigt, „weile sie fast ganz keine Handlung mehr dorthin haben“⁸⁹⁾.

Entsprechend also mußte die Herbeischaffung des Handelsgutes durch russische Kaufleute zugenommen haben. Dieselben in den Schranken der Revaler Gasthandelsbestimmungen zu halten, war einer Beschwerdeschrift der

⁸²⁾ Melander, Lübeck und Rußland, a.a.O., S. 136.

⁸³⁾ Soom, a.a.O., S. 178—80; G. v. Rauch, Zur Geschichte des schwedischen Dominium Maris Baltici, in: Die Welt als Geschichte XII, S. 137—38.

⁸⁴⁾ A. Olearius, Vermehrte Moscowitische und Persianische Reisebeschreibung (Schleswig 1656), S. 116.

⁸⁵⁾ R. S. A. Bh 73.

⁸⁶⁾ zit. bei Kulišer, a.a.O., S. 164.

⁸⁷⁾ Vgl. hierzu den Bericht des Nyenstede: P. Johansen, Novgorod und die Hanse, in: Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte, Gedächtnisschrift für F. Rörig (Lübeck 1953), S. 142. — Olearius, a.a.O., S. 121, betrachtet Novgorod wegen seiner Juchtenzubereitung als wirtschaftlich wichtigen Platz, äußert aber nichts über eine dort befindliche Niederlassung hansischer Kaufleute.

⁸⁸⁾ R.S.A. Af 105; Af 152.

⁸⁹⁾ R.S.A. BA 14.

Großen Gilde von 1662 zufolge kein Leichtes⁹⁰). Man klagt darin über große Unordnung, da „die Reußen durch das ganze Land sich unterstehen bei allerlei Kleinigkeiten zu verkaufen“ (d. h. en detail) und „durch die ganze Stadt in alle Häuser zu laufen und alles nach ihr eigen Willen und Wohlgefallen . . . verkaufen, wodurch bei uns Bürgers kein geringer Schade und Abbruch geschieht“. Man selbst werde hingegen in Rußland „vor der Porte angehalten, bis unser Paß durch den Woiwod durchgesehen, darnach mit Streltzen nach ihr Tamoschen oder Zollhaus gebracht, da wir alles müssen aussagen, und nach unserer Aussage wird alles anotiert, visitiert und alsdann nach unser Schwedische Hof gebracht, da wir alles bei Partey (d. h. en gros) verkaufen, und darf sich keiner unterstehen die Straßen durchzulaufen, welches uns auch sollte eine Schande sein“⁹¹). Dieser Beschwerde folgen ausführliche Richtsätze der Mengen und Gewichte, unterhalb derer es den Russen in Zukunft untersagt bleiben sollte, Waren abzusetzen.

Aus vereinzelt erhaltenen Abrechnungen über Gelder der Novgorodfahrer darf man schließen, daß der Pleskauer Hof der Hansen noch 1687 besucht wurde⁹²). Um 1700 schreibt Marperger, es sei „jetziger Zeit kaum der Schatten mehr von dem, was wohl ehemals der Hansestädte wegen in Novgorod gehandelt worden, daselbst zu finden“⁹³). Dennoch läßt Lübeck in der mit Menšikov 1713 abgeschlossenen Konvention die „Freiheiten“ in Novgorod und Pleskau erneuern, ebenso die Erlaubnis, von dort nach Moskau durchzureisen. Aus dieser vielleicht eher formelhaften Erwähnung der Niederlassungen ist allerdings kein Schluß auf eine Weiterexistenz der Höfe zu ziehen. Bei den Abmachungen von 1713 galt das Hauptinteresse der Lübecker einer Zusicherung der Russen, den lübeckischen Seeverkehr ungestört zu belassen, soweit er nicht Gegner mit kriegswichtigen Gütern versah⁹⁴). Nach 1713 kamen besondere Abkommen, den Handel zwischen Lübeck und Rußland betreffend nicht mehr zustande⁹⁵). Daß sich die Seeverbindungen zugleich in unbeschränktem, ja erweiterem Ausmaß erhielten, geht aus dem wachsenden Umfang der von den Novgorodfahrern erhobenen „Kontorgelder“ deutlich hervor.

⁹⁰) R.S.A. BH 13.

⁹¹) Ein Verhalten, das man jedoch angesichts der häufigen russischen Klagen über die Detailgeschäfte der Fremden mit Fug bezweifeln kann, vgl. z. B. Kulišer, a.a.O., S. 164.

⁹²) L. S. A., Kontorgeldabrechnungen der Novgorodfahrer, Jg. 1686 enthält einige Quittungen über das einem Dvornik in Pleskau zwischen 1681 und 1685 gezahlte Salarium von 12 Rubel jährlich, für das Jahr 1687 sind Ausgaben für Hundefutter vermerkt, so wie für ein Oxhoft Wein, das als Geschenk dem Vojevoden und Djaken übergeben worden war, vgl. oben S. 46.

⁹³) P. J. Marperger, Moscovitischer Kaufmann (Lübeck 1705), S. 107 f.

⁹⁴) L. K. Goetz, Die Deutsch-Russischen Handelsverträge 1189—1904 (Berlin 1917), S. 15—16.

⁹⁵) L.S.A., Alte Bürgerschaft Nr. 9: Die Möglichkeit mit Rußland einen Vertrag zu schließen, wurde 1764 und sodann nach 1782 erwogen, als auch Hamburg sich mit ähnlichen Plänen trug. Da aber keine Aussichten auf besondere Vergünstigungen bestanden, war das Interesse der Lübecker Kaufmannschaft gering.

II. Schiffsverkehr zwischen Lübeck und Rußland

1. Allgemeines

Die Anlage der Verzeichnisse des Novgoroder Zolls ermöglicht es, über den allgemeinen Verlauf des Seeverkehrs zwischen Lübeck und dem Baltikum mehrere Aussagen zu machen, auf die vorweg eingegangen werden soll. Zunächst fällt in den Blick, daß die Zollbücher bis auf Ausnahmen in einzelnen Jahren⁹⁶⁾ mehr einkommende als ausgehende Schiffe registrieren. Die Differenz beider Verkehrsrichtungen schwankt stark. Im Durchschnitt übertrifft die Zahl der Schiffseingänge die jährlichen Abfahrten im 17. Jahrhundert um zwei, zwischen 1721 und 1780 um acht. Gewiß liegt der Hauptgrund darin, daß Lübecks Anziehungskraft für Importe russischer Herkunft weit stärker war als die Rolle, die es in der Ausfuhr dorthin spielte. Da unter Ballast ausgehende Fahrzeuge in die Zollbücher der Novgorodfahrer nicht eingetragen wurden, wäre ein Teil der unvollständig registrierten Reisen damit zu erklären, daß die Zielhäfen ohne zollpflichtiges Gut leer, aber mit Ballast aufgesegelt wurden.

Dies ist jedoch nicht die einzig mögliche Erklärung für die in den Listen fehlenden Ausfahrten, denn es konnte ebensogut auf der Fahrt ins Baltikum zunächst ein anderer Ostseehafen angelaufen werden, für den Güter bestimmt waren oder in dem solche aufgenommen wurden. In einzelnen Fällen ist es in beiden Richtungen möglich, Zwischenlandungen dieser Art zu beobachten. Das gilt vornehmlich für Rostock, da unter den Schiffen, die dort als aus- und einreisend in den „Rostockischen Nachrichten und Anzeigen“ verzeichnet sind, bisweilen Schiffer auftreten, die — sichtlich im Zuge der gleichen Reise — sowohl hier als unter den in Lübeck einlaufenden Rußlandfahrern genannt sind.

Ein Beispiel: Der Schiffer Andreas Block verließ der genannten Zeitung zufolge am 24. 9. 1765 Rostock mit dem Ziel St. Petersburg. Als von dort zurückkehrend erscheint er am 18. 12. 1765 im gleichen Blatt; seine Ankunft in Lübeck melden darauf die Zollbücher der Novgorodfahrer am 28. 12. 1765 mit dem Herkunftsvermerk „Petersburg“. Die Rückkehr aus Lübeck ist im April 1766 in der Rostocker Zeitung angezeigt. Danach nennen die Lübecker Listen den Schiffer Andreas Block vor 1770 nicht wieder⁹⁷⁾.

Andere Verbindungen, die von der direkten Fahrt zwischen Lübeck und ostbaltischen Häfen abweichen, werden aus einem Revaler Zollbuch des Jahres 1721 ersichtlich⁹⁸⁾, das Herkunft und Reiseziel der Schiffer ausführlicher wiedergibt. Hier sind Reisen vermerkt, die von Lübeck aus über Åbo oder Helsingfors nach Reval führen. Ein anderes Schiff Lübecker Herkunft beabsichtigte auf der Rückreise eine Zwischenlandung in Danzig.

⁹⁶⁾ Vgl. Tab. I und Abb. I.

⁹⁷⁾ In dieser Weise konnten durch Vergleich der (gewiß recht lückenhaften) Rostocker Verzeichnisse mit dem Lübecker Material für die Jahre 1765—69 neun zusammenhängende Reisen über Rostock ermittelt werden.

⁹⁸⁾ R.S.A. Bh 53.

Aus Beispielen dieser Art ist zu ersehen, daß unser Lübecker Material Zwischenlandungen der Rußlandfahrer in der Regel nicht vermerkt. Eine Ausnahme und gewiß nur eine zufällige Ausführlichkeit des Schreibers sind Vermerke wie der vom 25. 8. 1766, der ein Schiff als „von Narva auf Stockholm und anhero“ gefahren einträgt. Vermutlich sind Reisen mit Zwischenlandungen häufiger vorgekommen, wenn es auch an Nachrichten darüber mangelt.

Schiffer, die wir in diesem oder ähnlichem Zusammenhang sowohl in Rostock als in Lübeck antreffen, sind meist solche, die offensichtlich im Lübecker Rußlandverkehr nicht ständig beschäftigt sind, sondern die Strecke zwischen Lübeck und den livländischen Häfen nur gelegentlich befahren. Das gleiche gilt für die Mehrzahl der Schiffe, die in Lübeck lediglich bei der Einfahrt registriert sind: die Namen der sie führenden Schiffer treten jährlich nur einmal, meistens sogar nur einmal innerhalb eines Jahrzehnts in den Listen auf. Man kann deshalb die Differenz der jährlichen Aus- und Einfahrten im Lübecker Rußlandverkehr auch damit erklären, daß in vielen Fällen Schiffer nur sporadisch und nur in einer Richtung für den Rußlandhandel eingesetzt wurden. Dabei ist schwer zu entscheiden, ob es sich bei diesen Schiffern um Lübecker handelte, die sich ausnahmsweise am russischen Verkehr beteiligten oder um Fremde, die Lübeck bisweilen anliefen, um Waren russischer Herkunft abzuladen. Daß der Prozentsatz der Nicht-Lübecker in dieser Gruppe ein hoher war, wird dadurch wahrscheinlich, daß nach Aufhebung des Durchfuhrverbotes in Lübeck der durchschnittliche Überschuß einkommender Schiffe auf ein Vierfaches des Überschusses der vorangegangenen Zeit anstieg.

Weil unter den eingeführten Gütern sicherlich ein wesentlicher Teil für Hamburg bestimmt war, kann angenommen werden, daß sich Hamburger in größerer Zahl an seiner Herbeischaffung beteiligten⁹⁹⁾. Auch Dänen und Schweden sind, nach Namen wie Olaf Blomgren, Olaf Nordström, Jochim Trädland, Christian Korsholm und anderen zu urteilen, im 18. Jahrhundert häufig unter den Schiffern vertreten. Namen wie William Prowd, William Quince deuten auf englische Herkunft.

Da die nach Rußland geführten Waren in großem Umfang aus dem Handelsbereich der Westseefahrer stammten, liegt die Frage nahe, inwieweit der Lübecker Rußlandhandel unter Vermeidung des eigenen Hafens in direkter Sundfahrt vollzogen wurde. Wir wissen, daß der Lübecker Großkaufmann Thomas Fredenhagen seit dem Ende der 60er Jahre mit Gütern des Ostseeraums beladene Schiffe unmittelbar an die iberische Küste lenken ließ und auf

⁹⁹⁾ Hierfür spricht auch, daß auf Hamburger Kurszetteln Assekuranzprämien für die Fahrt nach St. Petersburg sowohl von Hamburg als von Lübeck aus notiert wurden. In den 1760er Jahren lagen die Prämien für die Strecke Lübeck—St. Petersburg um 25—30% niedriger. Es ist anzunehmen, daß diese Notierungen hauptsächlich für Hamburger galten, da Lübeck in dieser Zeit eine eigene Seeversicherung besaß. Vgl. G. A. Kiesselbach, Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg (Hamburg 1901), S. 35 u. 51. — S. A. H. Cl VII Lit. Ka Nr. 8 Vol. 4 Fasc. 1.

der Westfahrt Zwischenlandungen im Heimathafen vermied¹⁰⁰). Über einen großzügigen Dreiecksverkehr dieser Art geben die Sundzollregister jedoch nur unter den üblichen Einschränkungen Auskunft: sollte ein Schiff vor der Passierung des Sundes einen dritten Hafen angelaufen haben, so ist sein ursprünglicher Abgangshafen aus den Registern nicht mehr zu ersehen. Unter solchen Umständen sind im Sund in der Regel jährlich nicht mehr als ein bis zwei Fälle notiert, in denen Lübecker aus Narva, den übrigen est-livländischen Häfen und St. Petersburg direkt nach dem Westen fuhren. Das 17. und das 18. Jahrhundert unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht voneinander. Einzelne Jahre wie 1668/69 bilden mit fünf und acht Sundfahrten eine Ausnahme. In dieser Zeit ist auch der Lübecker Sundverkehr nach Osten etwas stärker belebt. Im allgemeinen melden die Sundzollregister Direktfahrten zu den baltischen Häfen noch seltener als solche, die von dort ausgingen. Der Grund hierfür lag wahrscheinlich darin, daß eine volle, aus der Westsee stammende Schiffsladung im Osten nicht leicht abgesetzt werden konnte, während das gleiche in umgekehrter Richtung eher möglich war. Das oben erwähnte Revaler Zollbuch von 1721 nennt allerdings mehrere Holländer, die unmittelbar von der französischen Küste kommend in Reval landen, bezeichnet aber kein lübeckisches Schiff, das seine Reise jenseits des Sundes begonnen hat.

Der Vielzahl jener Schiffer, die Lübeck von Rußland aus nur gelegentlich anliefen, steht ein begrenzter Kreis derer gegenüber, die jährlich und innerhalb des Jahres regelmäßig nach Rußland und zurück segelten. In dieser Weise befand sich nur ein kleiner Prozentsatz der in den Listen genannten Schiffer auf längere Zeit im Dienst des lübeckisch-russischen Seeverkehrs. Die Verteilung auf Gelegenheitsfahrten und Linienverkehr sieht folgendermaßen aus:

Dauer der Beteiligung während je eines Jahrzehnts:	1661—1670		1761—1770	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
1 Jahr lang	32 Schiffer	45,0%	99 Schiffer	49,5%
2 Jahre lang	14 Schiffer	20,0%	34 Schiffer	17,0%
3 Jahre lang	7 Schiffer	10,0%	25 Schiffer	12,5%
4 Jahre lang	5 Schiffer	7,0%	15 Schiffer	7,5%
5 Jahre lang	4 Schiffer	5,5%	8 Schiffer	4,0%
6 Jahre lang	2 Schiffer	3,0%	5 Schiffer	2,5%
7 Jahre lang	1 Schiffer	1,0%	5 Schiffer	2,5%
8 Jahre lang	2 Schiffer	3,0%	— Schiffer	—
9 Jahre lang	— Schiffer	—	7 Schiffer	3,5%
10 Jahre lang	4 Schiffer	5,5%	2 Schiffer	1,0%
Insgesamt	71 Schiffer	100,0%	200 Schiffer	100,0%

¹⁰⁰) A. v. Brandt, Thomas Fredenhagen (1627—1709), ein Lübecker Großkaufmann und seine Zeit, in: HGBll. 63 (1938), S. 146.

In beiden Jahrhunderten, so zeigt es sich, beteiligen sich drei Viertel der Kräfte, die den russischen Seeverkehr durchführen, nur in ein bis drei Jahren daran. Demgegenüber beläuft sich die kleine Gruppe von Schiffern, die jährlich oder doch zumindest annähernd jährlich (8 und 9 Jahre) fahren, auf 8,5 Prozent im 17. und 4,5 im 18. Jahrhundert. Dabei ist für die Zeit von 1761—1770 eine spürbare Verschiebung zuungunsten einer längeren Bindung des Schiffers an den Rußlandverkehr sichtbar. Gleichzeitig liegt die Zahl derer, die nur ein Mal im Lauf der zehn Jahre in Lübeck ankommen, anteilmäßig über dem des vorangegangenen Jahrhunderts. Der Kreis der Schiffer, die insgesamt den lübeckischen Verkehr zum Ostbaltikum durchführen, hat sich also in der Zwischenzeit um ein Dreifaches erweitert, ohne daß der Gesamtverkehr in gleichem Maße gestiegen wäre. Diese Ausdehnung des beteiligten Personenkreises ist ein sichtbares Anzeichen für den weiteren Rückgang der Linienfahrt im 18. Jahrhundert.

Das wird noch deutlicher, wenn wir die Zahl der innerhalb eines Jahres vollzogenen Reisen in Betracht ziehen. Es wurde schon erwähnt, daß solche Schiffe, die Lübeck nur gelegentlich anliefen, fast durchweg nur einmal im Jahr in den Listen erscheinen. Die Häufigkeit jährlicher Reisen ist hingegen bei Jahr für Jahr in das Ostbaltikum ausgehenden Schiffen am höchsten. Diese waren also nicht nur auf längere Sicht, sondern auch innerhalb eines Jahres ausschließlich im Rußlandverkehr eingesetzt. Vergleichen wir im Hinblick auf die Anzahl jährlich vollzogener Reisen das 17. mit dem 18. Jahrhundert, so fällt auf, daß die Bewältigung der Strecke in späterer Zeit innerhalb eines Jahres sichtlich weniger häufig gelang oder beabsichtigt war als hundert Jahre zuvor. Zwischen 1661 und 1670, als der Verkehr an sich unter dem des zum Vergleiche herangezogenen Jahrzehnts im 18. Jahrhundert lag¹⁰¹⁾, gehen aus den Zollbüchern 54 Fälle hervor, in denen ein Schiffer im Jahr zwei Reisen und mehr zurücklegt. Unter ihnen bewegt sich mit auffälliger Geschwindigkeit der Schiffer Jürgen Asmus: 1665 vollführt er 5½ Reisen nach Reval, legt also die Strecke zwischen Lübeck und Reval elfmal zurück. Innerhalb des ganzen Jahrzehnts kann er 66 Fahrten (33 Reisen) verzeichnen! Diese Leistung zeigt, was zwar nicht üblich, wohl aber möglich war. Es lag nahe, daß die in den Hafenstädten ansässigen Handelshäuser solchen Schiffern, die sich regelmäßig und häufig im Linienverkehr bewegten, auch die Beförderung der Korrespondenz anvertrauten. So wundert es uns nicht, in den im Revaler Stadtarchiv erhaltenen Kaufmannsbriefen den Schiffer Jürgen Asmus zweimal als Überbringer von Briefschaften genannt zu finden¹⁰²⁾. Die nächsthöhere Reiseziffer erzielte zwischen 1661 und 1670 ein Narvafahrer, Bert Poggense, der — ebenfalls jährlich unterwegs — insgesamt 23½ Reisen durchführte.

Anders im 18. Jahrhundert. Der Zoll der Lübecker Novgorodfahrer registriert zwischen 1761 und 1770 nur 40 Schiffer, die zwei und mehr jährliche

¹⁰¹⁾ Vgl. Tab. I.

¹⁰²⁾ R.S.A. Af 99; BB 13.

Reisen zurücklegen, obwohl die Gesamtzahl derer, die den Rußlandverkehr alljährlich betreiben, höher liegt als früher. Die auffällige Veränderung wird dadurch unterstrichen, daß in keinem der Fälle mehr als drei Reisen im Jahre durchgeführt werden. Die Verteilung sieht folgendermaßen aus:

Es führen durch:	1661—1670	1761—1770
2 Reisen	22 Schiffer	32 Schiffer
2½ Reisen	12 Schiffer	7 Schiffer
3 Reisen	13 Schiffer	1 Schiffer
3½ Reisen	2 Schiffer	— Schiffer
4 Reisen	1 Schiffer	— Schiffer
4½ Reisen	3 Schiffer	— Schiffer
5 Reisen	— Schiffer	— Schiffer
5½ Reisen	1 Schiffer	— Schiffer
Insgesamt zwei Reisen und mehr:	54 Schiffer	40 Schiffer

Man könnte annehmen, daß die größere Entfernung nach Petersburg, seit 1720 das vorherrschende Reiseziel der aus Lübeck abgehenden Schiffe, die Reisehäufigkeit eingeschränkt habe. Das ist jedoch wenig wahrscheinlich, da im Rahmen einer Reise zufällige Witterungseinflüsse, die Warte- und Ladezeit in den Häfen eine ungleich größere Rolle spielten als eine verhältnismäßig geringe Differenz in der Zahl zurückzulegender Seemeilen¹⁰³⁾. Überdies tritt der Rückgang jährlicher Reisehäufigkeit im 18. Jahrhundert auch bei den wenigen Schiffern auf, die ihre Fahrten vorwiegend auf Reval abgestellt haben.

Es hat vielmehr den Anschein, als habe der Rückgang der Linienfahrt eher wirtschaftliche als verkehrstechnische Ursachen. Wenn im 17. Jahrhundert einzelne Schiffer sichtlich bemüht waren, die Fahrt in die baltischen Häfen so oft nur irgend möglich durchzuführen, heißt dies, daß die Zahl der jährlichen Reisen vorwiegend von der Wetterlage und dem nautischen Geschick des Schiffers abhing. Beide werden sich im 18. Jahrhundert nicht wesentlich geändert haben. Anzunehmen ist vielmehr, daß die Rußlandfahrer im 18. Jahrhundert zunehmend dazu übergingen, auf der Hin- oder Rückreise Zwischenlandungen einzuschalten. Möglicherweise hatte auch der Handel in Petersburg

¹⁰³⁾ Aus dem 15. Jahrhundert sind Fälle bekannt, in denen die Strecke Lübeck—Reval in sechs Tagen zurückgelegt wurde; vgl. B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert (Berlin 1914), S. 15. — Ein Gegenbeispiel für besonders ungünstige Witterungsverhältnisse ist die bei J. R. Becker, Umständliche Geschichte der ... Stadt Lübeck, Bd. III, S. 360—62 dargestellte Irrfahrt des Schiffers Johann Peter Tomsen, den Winde und Eis nach schon fast vollendeter Rückreise von Libau im Jahr 1783 den Winter hindurch fünf Monate lang hinderten, den Travemünder Hafen anzulaufen.

und den livländischen Häfen andere Formen angenommen. Seitdem Engländer und Niederländer nicht mehr in erster Linie Archangelsk aufsuchten, mochte sich der Konkurrenzdruck in den westrussischen Häfen verschärft haben, und es erschien wirtschaftlich nicht mehr gerechtfertigt, mehrmals im Jahre die Fahrt anzutreten.

Eine Reise pflegte im 18. Jahrhundert zwei bis drei Monate zu dauern, nur selten zog sie sich über vier bis fünf Monate hinaus. Die frühesten Abfahrten datieren den Zollbüchern zufolge im März. Die Rückkunft der letzten Schiffe im Dezember, ja Anfang Januar ist nichts Seltenes¹⁰⁴). Das im Mittelalter gültige Gebot, die Schifffahrt habe vom 11. November an grundsätzlich zu ruhen, fand im 17. Jahrhundert sichtlich keine Beachtung mehr¹⁰⁵). — Über Liegezeiten in russischen Häfen ist keine Aussage möglich; es sei denn für Fälle, in denen das Schiff dort überwinterte. Letzteres ist häufig der Fall, wenn die Abfahrt erst im September oder Oktober stattgefunden hatte, und es sieht nicht so aus, als habe man sich bemüht, das Winterlager im fremden Hafen zu vermeiden¹⁰⁶). In Lübeck betrug die Liegezeiten im 18. Jahrhundert ein bis drei, in der Regel zwei Monate. Immerhin treten seltene Fälle auf, in denen die Zeit zwischen Ankunft und neuerlicher Abfahrt nicht mehr als 14 Tage beträgt. Da die Zölle in Lübeck erhoben und registriert wurden, ist die Fahrt durch die Trave in der Lübecker Liegezeit nicht einbezogen.

Indirekte Nachrichten über Schiffbrüche, die den Rußlandfahrern unterwegs zustießen, erhalten wir aus den Zollbüchern dann, wenn geborgenes Gut, das nach Lübeck bestimmt war, wegen verminderter Qualität zu halbem Satz verzollt wurde. In solchen Fällen ist neben dem Schiffer, der die gerettete Ladung einbrachte, derjenige genannt, der sie ursprünglich geladen hatte. Die verunglückten und geretteten Ladungen sind ohne Ausnahme als von Gotland bzw. Wisby kommend eingetragen. Vermutlich war dieser in der Ostsee zentral gelegene Stützpunkt für die Schiffer meist der mit einem beschädigten Schiff zunächst erreichbare Platz. Die Zahl der in dieser Form mitgeteilten Schiffbrüche — etwa zwei bis drei in einem Jahrzehnt — ist gering, in ihr ist gewiß nur ein Bruchteil der in Wirklichkeit geschehenen Unglücksfälle enthalten.

Ermittlungen über eine zusätzliche Verwendung der im Rußlandverkehr eingesetzten Fahrzeuge während der Wintermonate, in denen die entfernteren Gewässer der Ostsee durch Frost unzugänglich waren, die des näheren Um-

¹⁰⁴) Die für das 17. Jahrhundert bearbeiteten Jahrgänge sind bis in die 80er Jahre nicht datiert, man kann nach der Anzahl der jährlichen Reisen aber annehmen, daß die Reise ebenfalls 2—3 Monate dauerte, während die Liegezeit in Lübeck womöglich kürzer war als später.

¹⁰⁵) Diese Abkehr vom mittelalterlichen Brauch setzte schon im 16. Jahrhundert ein. Vgl. F. Siewert, Rigafahrer in Lübeck, S. 210.

¹⁰⁶) Obwohl in dem Maße wie sich im 18. Jahrhundert für das Schiffsvolk der Zeitlohn an Stelle des Reiselohnes durchsetzte, sich ein derartiger Aufenthalt erheblich verteuerte: W. Ebel, Hansisches Seerecht um 1700, in: HGBll. LXX, S. 90.

kreises aber nicht, sind nur in wenigen Fällen möglich. Über einen Einsatz der Schiffe zur Fahrt nach weiter entlegenen Häfen, etwa nach Frankreich oder Spanien, war nur wenig zu ermitteln¹⁰⁷). Allerdings häufiger ist festzustellen, daß Schiffe, die im Herbst von den baltischen Häfen her einliefen, anschließend kleinere Reisen nach Kiel, Rostock oder Wismar unternahmen¹⁰⁸). Man darf annehmen, daß auch für die Fahrt zu anderen Häfen der Umgebung in milden Wintermonaten Schiffe verwendet wurden, die hauptsächlich im Dienste des Rußlandhandels eingesetzt waren.

2. Ausmaß des Verkehrs

Ein Blick auf die graphische Darstellung¹⁰⁹) der jährlichen Fahrten im Seeverkehr zwischen Lübeck und den ostbaltischen Häfen zeigt, daß die Zahl der ein- und ausreisenden Schiffe von Jahr zu Jahr lebhaften Schwankungen unterliegt. Eine Zunahme der Verkehrsziffern währte meist nicht länger als zwei bis drei Jahre; nur viermal im Laufe der Zeit von 1636 bis 1780 treten Abschnitte auf, innerhalb derer die Zahl der jährlich einkommenden Schiffe vier Jahre hintereinander anstieg¹¹⁰). Mit einer Ausnahme handelt es sich dann jedesmal um Anstiege der Fahrquote nach kriegsbedingten Niedergängen der Schifffahrt, um Anstiege also, die auf einen außergewöhnlichen Tiefstand folgen. Von einem einheitlichen Trend, das heißt gleichmäßigen Anwachsens des Verkehrs, kann aber auch in diesen kurzen Perioden nicht die Rede sein.

Im allgemeinen ist das Auf und Ab im Ausmaß des Seeverkehrs noch kurzfristiger. Der russische Handelszweig brachte daher, stärker etwa als gleichzeitig der Verkehr mit Frankreich und den iberischen Ländern¹¹¹), dem Lübecker Hafen eine höchst unregelmäßige Belastung und forderte raummäßig und organisatorisch ein beachtliches Maß an Anpassungsfähigkeit¹¹²).

¹⁰⁷) Es ist bekannt, daß Th. Fredenhagen in dieser Weise arbeitete; vgl. oben S. 66/67. — Ein Fall aus späterer Zeit: Der am 29. 7. 1769 als nach Petersburg ausfahrend in Lübeck eingetragene Schiffer Johan Graap hat diese Reise nicht in Lübeck beendet. Nach einer Notiz der Hamburgischen Adreß-Comtoir-Nachrichten ist er zwischen dem 29. 9. und dem 3. 10. aus Petersburg zurückkommend in Travemünde eingelaufen und hat von dort aus wenige Tage später eine Reise nach Bordeaux angetreten. Am 20. 7. 1770 fährt er wieder nach Petersburg.

¹⁰⁸) S. A. R.; Rostockische Nachrichten und Anzeigen; S. A. W., Accisebuch 1725—58; außerdem sporadisch anfallende Einzelnotizen in den Kontorgeldabrechnungen der Novgorodfahrer in Fällen, in denen Waren aus Rußland bei einer zusätzlichen Reise im Schiff geblieben waren und nachträglich verzollt werden mußten.

¹⁰⁹) Vgl. Abb. I und Tab. I.

¹¹⁰) Nämlich 1649—52; 1658—61; 1722—25; 1728—31.

¹¹¹) W. Vogel, Beiträge zur Statistik I., in: HGBll. XXXIII (1928), S. 110—153.

¹¹²) Man erreichte es in Lübeck wohl teilweise dadurch, daß Prahme als Anliegestege verwendet wurden und so ein gleichzeitiges Entladen von drei Schiffen möglich war. Der Rigaer Prahm befand sich unterhalb der Mengstraße, der Petersburger zwischen Alf- und Mengstraße. Diese Prahme waren jeweils Eigentum der entsprechenden Kompagnien, die übrigen drei Prahme, über die Lübeck verfügte, waren Eigentum der Trägerschaften. A. Witt, Die Verlehnten in Lübeck, Teil III, in: ZVLGA XIX (1918), S. 71.

Der unterschiedlichen Anzahl der Schiffsausgänge entsprechen in der Regel auch die Schwankungen des einkommenden Verkehrs. Wohl treten in einzelnen Jahren Überschneidungen und gegenläufige Tendenzen auf, sie halten aber nie länger als zwei Jahre lang an. Daß die Differenz zwischen Ein- und Ausgängen im Ganzen gesehen zugunsten der Anzahl einkommender Schiffe ausfällt, wurde bereits erwähnt und zu erklären versucht. In mehreren Jahren immerhin ist das Verhältnis der beiden Verkehrsrichtungen ein Umgekehrtes¹¹³⁾. Für diese häufigen Ausnahmen eindeutige Ursachen aufzufinden, ist nicht möglich, denn es kann vielerlei in Betracht kommen: Witterungseinflüsse, verzögerte Nachrichtenübermittlung der Marktlagen, Ausbleiben nicht-lübischer Teilnehmer, erhöhte Ausfuhr russischer Waren über Riga, Bevorzugung der direkten Sundfahrt auf dem Rückweg. Für Schiffer, die in Lübeck beheimatet waren, ist letzteres den Sundzollregistern zufolge nicht anzunehmen, da Lübecker aus ostbaltischen Häfen in den Jahren überwiegender Schiffsausgänge im Sund nicht zusätzlich auftreten. Eher erscheint es möglich, daß in einzelnen Jahren die Ausfuhr russischer Produkte aus Riga erhöhte Bedeutung gewann, so daß die nach Reval, Narva oder Nyen ausgefahrenen Schiffe über Riga zurückkehrten. Denn in einigen Jahren ist die Anzahl der Schiffe, die aus Riga kommen und russische Güter führen, im Verhältnis zu den Einläufen aus Reval, Narva und Nyen besonders hoch¹¹⁴⁾.

Durchschnittlich beläuft sich die Zahl der jährlich einkommenden Schiffe im 17. Jahrhundert auf 25, für die entsprechenden Abgänge berechnet sich der Durchschnitt auf 23 Schiffe. — Nimmt man die Zahl der durchschnittlichen Eingänge von 1638—1700 als Maß für ungewöhnliche Ausschläge des konjunkturellen Verlaufs, dann zeigen sich besondere Tiefpunkte in den Jahren 1642/43; 1645; 1657—59; 1663/64; 1668—70; 1673; 1676—79; 1686—88; 1699. Dabei treten die Seekriege der nordischen Mächte, die in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts ausgetragen wurden, in ihrer schädlichen Auswirkung auf die Handelsschiffahrt deutlich hervor.

Anders verhält es sich während des Dreißigjährigen Krieges, in dem die geschickt aufrechterhaltene Neutralitätspolitik des Rates der Lübecker Wirtshaft mehrfach zugutekam. In unserem Zusammenhange kann, soweit Jahrgänge der Zollbücher aus den letzten Jahren des Krieges erhalten sind, ausgesagt werden, daß die durchschnittliche Verkehrsquote dieser Jahrgänge mit 27 Ein- und 22 Ausgängen den Gesamtdurchschnitt des 17. Jahrhunderts in geringem Maße übertrifft. Die genannten Tiefstände der Jahre 1642/43 und 1645 — vielleicht zum Teil durch den dänisch-schwedischen Seekrieg 1643/45 verursacht, der sich zeitweise vor den Toren Lübecks abspielte — werden mit einer außerordentlichen Steigerung im Jahre 1647 kompensiert. Da auch anderen Nachrichten zufolge Lübecks Handel durch die kriegführenden Mächte langwährend und gewaltsam nicht gehindert wurde¹¹⁵⁾, zumal die baltischen

¹¹³⁾ Vgl. Tab. I u. Abb. I.

¹¹⁴⁾ z. B. 1638, 1642, 1677, 1687, 1688, 1697, 1699.

¹¹⁵⁾ Becker, a.a.O., Bd. II, S. 403—40.

Provinzen seit 1630 nicht mehr durch Kampfhandlungen beunruhigt wurden, kann man wohl annehmen, daß die Fahrt in die livländischen Häfen auch in den 30er Jahren keinen wesentlichen Störungen unterlag.

Einen starken Niedergang erlebte der Seeverkehr zum Baltikum im Kriege von 1656—60, als — nach Becker — allgemein geklagt wurde, daß „kein Reichsstand bei diesem nordischen Kriege so viel erleide, als wie Lübeck“¹¹⁶⁾. Man hatte Einquartierungen und Truppendurchzüge hinzunehmen, Kontributionen an den Kaiser und den Kurfürsten von Brandenburg zu entrichten; schwedische Kaper beengten die Schifffahrt¹¹⁷⁾. Die Fahrt zu und von den livländischen Häfen wurde zwar nicht ganz eingestellt, sie erreichte jedoch im Jahre 1657 den tiefsten Punkt des Jahrhunderts, soweit es zu überblicken ist. Dieser Krieg, der in den westlichen Gewässern der Ostsee und in Schwedisch-Pommern ausgefochten wurde, Schweden aber gleichzeitig zwang, in den russisch-polnischen Krieg (1654—61) einzutreten, führte vorübergehend (1656—61) zu einer russischen Besetzung Narvas und Dorpats. So ist anzunehmen, daß auch die Unruhen im Osten dem Verkehr der Novgorodfahrer Schwierigkeiten bereiteten. Aus Handelskorrespondenzen zwischen Reval und Lübeck, die aus diesem Zeitraum erhalten sind¹¹⁸⁾, entnehmen wir, daß nicht allein das Kaperwesen dem Handel Abbruch tat, auch die vom schwedischen König erlassenen Ausfuhrbeschränkungen für livländisches Getreide erschwerten die Geschäfte. Andererseits gab es einen zusätzlichen und sicher auch einträglichen Handel mit Waffen. Wir lesen, daß der Lübecker Kaufmann Heinrich Bremer dem Berent Valentini in Reval am 10. IV. 1658 „ein Parthey Muschetten, Degens, Salpeterpulver, Lunten und anderes“¹¹⁹⁾ anbietet für den Fall, daß es möglich sei, dagegen Getreide nach Lübeck zu versenden. Im Februar 1659 teilen Bürgermeister und Rat der Stadt Reval einem schwedischen General mit, sie hätten zum Zwecke der Munitionsbeschaffung „in Preußen und zu Lübeck etlich 1000 Reichstaler zur Beibringung von allerhand Ammunition employieren lassen“¹²⁰⁾.

Unter solchen Umständen ist es verständlich, daß kriegführende Mächte häufig auch neutrales Handelsgut beschlagnahmten. So brachte auch der dänisch-schwedische Krieg von 1675—1679 Lübecks Handel und Schifffahrt „sehr ins Gedränge“¹²¹⁾. Ein 1678 von dänischer Kaper angegriffenes Schiff des Holländers Siebrandt Ockes, das nach Reval bestimmt war und auch lübeckische Waren mit sich führte, veranschaulicht das Schicksal mehrerer¹²²⁾. Es wurde nach Kopenhagen aufgebracht mit dem Hinweis, es handle sich um schwedisches Gut. Dort mußte der holländische Resident zur Befreiung der Waren 8000 Gulden erlegen. Als sich Holländer und Lübecker als Neutrale weigerten, sich an der Aufbringung der Summe zu beteiligen, wurde ihnen

¹¹⁶⁾ a.a.O., Bd. III, S. 9.

¹¹⁷⁾ a.a.O., S. 8.

¹¹⁸⁾ R.S.A. Bh 54; BA 14.

¹¹⁹⁾ R.S.A. Bh 54.

¹²⁰⁾ R.S.A. BA 14.

¹²¹⁾ Becker, a.a.O., S. 104.

¹²²⁾ BM 8.

entgegengehalten, der Angreifer habe „eifrigst geschworen“, gerade „Holländer und Lübsche zu verfolgen, so lange das Blut bei ihm warm; daher (sie) umbso viel mehr vor andern an diesem Unglück (der Aufbringung des Schiffes) schuldig, und umb so viel weniger sich eximieren können.“

Die Abnahme der Schiffszahlen im Lübecker Rußlandverkehr von 1676—79 zeigt, daß die Novgorodfahrer allgemein durch den Kriegszustand behindert wurden.

Soweit nicht Daten des politischen Geschehens Anhaltspunkte zur Erklärung des schwankenden Ausmaßes der Schifffahrt geben, ist es schwer oder unmöglich, besondere Ausschläge der Konjunkturen einzeln zu erläutern. Zum Beispiel kann der auffällig plötzliche Niedergang im Jahre 1673 keine nähere Deutung erfahren. Es liegt nahe, einen Zusammenhang mit dem gleichzeitig zwischen England und den Niederlanden ausgefochtenen Seekrieg zu vermuten. Ähnliche Ereignisse in der vorangegangenen Zeit hatten sich aber durchweg günstig für den lübeckischen Rußlandverkehr ausgewirkt¹²³). Auch in der Frankreich- und Spanienfahrt zeigte sich gleichzeitig eine vorübergehende Rezession¹²⁴). Die Lübecker Sundfahrten hielten sich 1673 jedoch in wenig veränderter Höhe, im Gegensatz etwa zum Jahre 1678, in dem sich im Sund wie im ostbaltischen Verkehr ein starkes Gefälle bemerkbar machte. Auch in den Jahren 1662/63; 1668/70; 1686—88 und 1699, die jeweils durch einen Rückgang im Rußlandverkehr charakterisiert sind, geben die Sundzollregister keinen Anlaß, auf einen rückgängigen Verkehr der Lübecker im allgemeinen zu schließen.

Bei der Erklärung besonders günstiger Konjunkturen treten bisweilen ähnliche Schwierigkeiten auf. Folgen sie auf schlechte Zeiten, so wird man auf einen gewissen Nachholbedarf des Handels schließen. W. Vogel spricht in solchem Zusammenhang von „Nachkriegskonjunkturen“¹²⁵). Auf eine entsprechende Situation zu Ende des 30-jährigen Krieges folgte 1652 ein neuer hoher Anstieg des Rußlandverkehrs, der hauptsächlich auf die Verhinderung der (1652—54) kriegführenden Seemächte des Westens, Archangelsk aufzusuchen, zurückzuführen ist¹²⁶). Wenn Lübeck den erweiterten Umfang seines Rußlandhandels 1652 auf die günstigere schwedische Zollpolitik zurückführte, entsprach das daher den wahren Umständen nur wenig¹²⁷). Auch während des zweiten englisch-niederländischen Seekrieges (1664—67) hatte Lübecks Rußlandhandel eine gute Konjunktur, die jedoch im Ausmaß mit der von 1652 nicht zu vergleichen ist.

Wie immer Kriegshandlungen zwischen Schweden und Dänemark so brachte auch der Nordische Krieg von 1700—1721 die lübeckische Seefahrt in Schwierigkeiten. Naturgemäß mußte ein Krieg solchen Ausmaßes die Novgorod-

¹²³) Vgl. II. Teil der Arbeit, Abs. IV, 2.

¹²⁴) Vogel, a.a.O.

¹²⁵) Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen, in: HGbl. 74 (1956), S. 60.

¹²⁶) Vgl. oben S. 63; Soom, a.a.O., S. 258/59.

¹²⁷) Vgl. oben, S. 62.

fahrer besonders treffen, da er sich zugleich in den baltischen Provinzen und im Westen der Ostsee abspielte und somit Ausgangspunkt und Handelsziele des ostwärts gerichteten Verkehrs gleichermaßen in Mitleidenschaft zog. — Für die Zeit von 1701 bis 1704 sind die Listen der Novgorodfahrer nicht erhalten. Aus dem Lübecker Zulagebuch des Jahres 1700/01 ist jedoch ersichtlich, daß der maßgebende Rückgang des Verkehrs im Jahr 1701 eintrat. Im Jahr zuvor, als bereits in Dänemark und gegen Ende des Jahres auch in Livland gekämpft wurde, entnimmt man den Listen noch einen Anstieg der Aus- und Eingänge gegenüber dem Vorjahre.

Einen Einblick in Gefühle und Stimmungen, mit denen die Kaufmannschaft in den livländischen Häfen der drohenden Kriegsgefahr entgegensah, geben Briefe an den Revaler Handelsmann Berend Rodde¹²⁸⁾, die im Jahre 1700 von seinen Söhnen Johan Joachim und Caspar Adolf in Narva geschrieben wurden. Bereits zu Beginn des Jahres (Febr. 23) meldet Johan Joachim, daß unter den Narvensern Fluchtstimmung herrsche, obgleich die Berichte der Rußlandreisenden dafür keinen Anlaß böten. Der Zar habe zwar für den russischen Handel neue Zollerhöhungen befohlen, doch meint man, dies stehe in keinem Zusammenhang mit kriegerischen Absichten, es sei vielmehr „gewiß, daß der Zar suchet die Handlung von hie zu hemmen und nach Archangel zu lenken“. Für den Absatz der Waren bieten sich offenbar schlechte Aussichten: „Man möchte wünschen, daß man nicht ein Pfund teutsche Güter in Lager halte,“ denn „niemand will Gelder auf nichts zahlen“. Am 1. März klingt der briefliche Bericht an den Vater wiederum zuversichtlich: „Wir leben allhie gottlob in guter Sicherheit und sind vor dem Moscowiter schon sicher, demselben werden die Türken und Tattern gnuck zu tun schaffen, seine Abgesandte sind daselbst übel hantieret und zurück verwiesen worden.“ Man erfährt jedoch gleichzeitig, daß deutsche Kaufleute aus Pleskau geflüchtet sind.

Noch im Juni unternimmt Caspar Adolf Rodde eine Geschäftsreise nach Moskau, auf der er Novgorod passiert. In Moskau, schreibt er, herrsche Ruhe, denn der Zar müsse zunächst mit den Türken Frieden schließen. Zwar werde dort eine große Armee aufgestellt, was jedoch nicht unbedingt auf Kriegsvorbereitungen deute, denn „vielleicht gedenkt der Zar selbe zu seine Sicherheit vor Rebellion zu halten“ (!). Die Vorstellung, die Türken oder ein inner-russischer Aufstand könnten Peter I. hindern, in den Krieg einzutreten, spielt eine lebhaftere Rolle. Johan Joachim schreibt am 17. August: „Der Zar ist selber nicht sicher, neulich haben sie ihm umbbringen wollen, und seind einige, da man suspicion auf hat, in Verhaftung gezogen. 30 Stolenken, das seind Generalsperson, seind, da ihre Zar. Maj. ihnen hat wollen exerzieren lassen, sie sich aber krank angestellt und von dem Doktor auf der Zar. Maj. Befehl besichtigt und gesund befunden in Ungnaden nach Asow versandt . . . dieses hat eine große Bitterung unter denen Edelleute verursacht. Er wird es doch so machen, das sie ihm ehe er sich vermutet den Hals brechen.“ Trotz solcher

¹²⁸⁾ R.S.A. Bh 71.

„Hoffnungen“ muß der Schreiber aber berichten, daß mit deutschen Gütern keinerlei Handel mehr stattfindet.

Man hat den Eindruck, als seien die Gerüchte, Rußland bliebe aus innenpolitischen Rücksichten dem Kriege fern, von der schwedischen Regierung gefördert, um Narvas Bevölkerung zu beschwichtigen. Am 3. August berichtete Johan Joachim nämlich, daß „allhie groß Furcht und Schrecken unter den Leuten, so daß ein jeder bedacht war, Frau und Kinder abzuschicken; es wurde aber durch den Kommandant gehemmet, welcher anordnete, (daß) niemand sich aus der Stelle rühren sollte, das ganze Land würde dadurch aufrührig werden und flüchtig . . .“ usw. Über den Handel heißt es im gleichen Brief: „Die Freunde aus Moscow, so allhie einige Güter haben, (haben) order zur Stunde dieselbe auszusenden; und werden von hier große Partei deutsche Güter wiederum zurück über See gesendet, wie solches auch von mir selber geschehen. Gott ändere diese böse Zeit.“ Während Furcht und Hoffnung in der politischen Spekulation einander ablösen¹²⁹⁾, disponiert der kaufmännische Verstand mit großer Vorsicht.

In Lübeck bemerken wir, wie gesagt, erst im folgenden Jahr die Auswirkungen des gehemnten Verkehrs. Aus den Zulagebüchern ist zu sehen, daß 1701 mehrere Schiffe, die nach Reval und Narva ausgefahren waren, unverrichteter Dinge, unter Ballast, wieder zurückgekehrt sind.

Von 1705 bis 1721 beobachten wir einen Tiefstand des Rußlandverkehrs, wie ihn das 17. Jahrhundert auch in Einzeljahren nicht erlebt hat. Der Durchschnitt der jährlich in dieser Zeit mit Reval, Narva und Nyen verkehrenden Fahrzeuge beläuft sich nach den Zollbüchern der Novgorodfahrer auf sechs auslaufende und drei einkommende Schiffe. Die Pest, welche im Jahr 1710 weite Striche der baltischen Küste heimsuchte und sich über Riga hinaus bis nach Reval verbreitete, mag ein übriges zur Abschreckung des Seehandels beigetragen haben¹³⁰⁾. In den Jahren 1712/13 und 1716 sind aus den genannten Häfen überhaupt keine Eingänge verzeichnet, und in den Jahren 1714/15 tragen auch die Verzeichnisse der Ausgänge lediglich den Vermerk: „In diesem Jahr ist nichts gewesen“. Sicher war es bei allem noch günstig, daß die baltischen Provinzen inzwischen von Rußland erobert waren, denn Dänemark bemühte sich, die Fahrt in schwedische Häfen grundsätzlich zu unterdrücken, ein Vorgehen, das sich nach Becker im Jahr 1717 besonders scharf und schädlich auswirkte, „indem den ganzen Sommer über kein einziges Schiff ausgehen konnte, wo nicht der Reeder und Befrachter eidlich zertifizierten, daß solches nicht nach Schweden bestimmt sei“¹³¹⁾. Der russische Handelszweig zeigte jedoch 1717 ein spürbares Aufleben. Im gleichen Jahr erreichte auch das erste Schiff aus St. Petersburg den Lübecker Hafen,

¹²⁹⁾ Noch am 7. September (die Schlacht bei Narva fand im Oktober statt) hält Johan Joachim es für möglich, daß die russische Kriegsgefahr durch eine Rebellion im Innern illusorisch würde.

¹³⁰⁾ Vgl. L. Arbusow, Grundriß der Geschichte Liv-, Est- und Kurlands (Riga 1918), S. 260.

¹³¹⁾ Becker, a.a.O., Bd. III, S. 195.

während ihn neun Schiffe erstmalig nach Petersburg gerichtet verließen; 13 Schiffe gingen 1717 nach Reval.

Außer den baltischen Häfen, an die der russische Verkehr in der Regel gebunden war, nennen die Listen während des Nordischen Krieges eine Vielzahl von Ostseehäfen, von denen Schiffe mit kleinen Posten russischer Ware an Bord nach Lübeck gelangten. Unter ihnen tritt besonders häufig Königsberg auf. Wie die Holländer¹³²⁾ bemühten sich also auch Lübecker Händler, den Rußlandhandel während des Nordischen Krieges über Königsberg als dem am weitesten ostwärts gelegenen Hafen auf neutralem Gebiet zu leiten. 34 Schiffe aus Königsberg liefen Lübeck zwischen 1705 und 1721 an. Die hohe Zahl darf indes nicht über ihre handelsmäßig geringe Bedeutung hinwegtäuschen, da sie jeweils nur zum Teil mit russischen Produkten beladen waren.

Nach Kriegsende begann mit dem Jahre 1722 ein neuer Anstieg der Seeschifffahrt, der bis 1725 anhielt. Die anschließenden Konjunkturausschläge zu verfolgen, erlauben die erhaltenen Zollbücher nur bis 1735. In der Folgezeit fehlen die Unterlagen für eine kontinuierliche Betrachtung, die erst von 1758 an wieder möglich wird und hier bis zum Jahre 1780 durchgeführt wurde.

In der Zeit von 1722 bis 1735 lagen die Verkehrsziffern bereits über dem Durchschnitt des 17. Jahrhunderts. Die Eintragung der Eingänge zählt durchschnittlich 33, die der Ausgänge 32 Schiffe. Nach dem ersten Höhepunkt des Jahres 1725 ist bis 1727 ein Rückgang zu verzeichnen. Der neuerliche Anstieg setzte für die ausreisenden Fahrzeuge bereits im Jahre 1727 ein, im nächsten Jahr stieg auch die Anzahl der einkommenden Schiffe. — Eine zweite Konjunkturwelle des Verkehrs ergab sich 1734. In diesem Jahr übertrafen die ausfahrenden Schiffe die einkommenden an Zahl auffällig. Die an sich ungewöhnliche Erscheinung, daß in einem Jahr mit günstiger Konjunktur weniger Schiffe den Hafen anlaufen als ihn verlassen haben, kann auf einer Zunahme direkter Sundfahrten nicht-lübeckischer Schiffe¹³³⁾, aber auch auf der vorübergehend erhöhten Anziehungskraft eines anderen Ostseehafens beruhen.

In auffällig erweitertem Umfang tritt uns die lübisch-russische Seeschifffahrt sodann nach 1758 entgegen. Bis 1780 errechnen sich für die durchschnittliche Verkehrsquote Werte, die im 17. Jahrhundert nur in ausnehmend günstigen Jahren erreicht werden konnten. Die mittlere Anzahl der registrierten Fahrten beläuft sich 1758—80 auf 44 jährlich ausgehende und 54 einkommende Schiffe! Die Differenz beider Handelsrichtungen, die in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts kaum ins Gewicht fiel, hat sich zudem erheblich vergrößert. In den Jahren 1762 und 1775 wurden im Lübecker Hafen je 78 einkommende Rußlandfahrer abgefertigt und auch in zahlreichen anderen Jahren wie

¹³²⁾ A. Gans, Untersuchung über den Handel Königsbergs in der Zeit des Zweiten Nordischen Krieges (Diss. Königsberg 1925), S. 9 f.

¹³³⁾ Die Sundfahrten der in Lübeck beheimateten Schiffe nehmen 1734 nicht zu.

1758—60, 1766 und 1768, 1771—73, 1777—78 erreichte der einkommende Verkehr ein außergewöhnliches Maß. Die Aufhebung des Lübecker Durchfuhrverbotes, die Gründung Petersburgs verbunden mit der eingeschränkten Archangelskfahrt, eine insgesamt im Steigen begriffene Ausfuhr des russischen Reiches mögen zu dieser Blüte je ihren Teil beigetragen haben. Im übrigen entsprach der stark erweiterte Umfang des Seeverkehrs zwischen Lübeck und Rußland durchaus der allgemein seit den 50er Jahren in deutschen Ostseehäfen zu beobachtenden Belebung. Auch der Siebenjährige Krieg, der von Preußen abgesehen „in weitem Umfang das deutsche Wirtschaftsleben angeregt hat“¹³⁴), gab den lübeckisch-russischen Beziehungen ähnlich wie anderen Häfen einen sichtbaren Auftrieb.

3. Die baltisch-russischen Häfen

Unter den Häfen des Baltikums, über die russische Ausfuhrn liefen, war Reval für die Lübecker Schifffahrt am günstigsten gelegen¹³⁵). Reval galt bei den Seefahrern als ideale Hafenstadt, denn die klimatischen Bedingungen ermöglichten dort den Seeverkehr zwei Monate länger als in anderen ostbaltischen Häfen¹³⁶). Die Zollsätze für den russischen Transithandel waren in Reval, Narva und Nyen seit 1648 auf den gleichen ermäßigten Satz von 2 Prozent gesenkt, die strengen Revaler Gasthandelsbestimmungen, die noch im 16. Jahrhundert Narva für lübeckische Kaufleute anziehender erscheinen ließen, waren im gleichen Zuge der schwedischen Handelspolitik von 1648 gemildert worden¹³⁷). Unterschiedliche Beschränkungen fremder Händler durch die Regeln der Gasthandelspolitik galten in Reval und Narva nach 1648 insofern, als der direkte Verkauf von Salz und Hering an Russen in Reval verboten, in Narva bei der Weiterführung lediglich an einen 14tägigen Stapel gebunden war. Außerdem hatte hier der Russenhandel im öffentlichen Kaufhof und unter der Aufsicht eines Maklers stattzufinden. — Revals Ausfuhr war jedoch im 17. Jahrhundert weniger an den russischen Markt gebunden als die Narvas, es exportierte vorwiegend Produkte des estnischen Gebietes¹³⁸). Die Revaler Kaufmannschaft konstatierte mit Bedauern den Vorsprung im Russenhandel, den Narva durch die bessere Verbindung zum Moskauer Gebiet innehatte. Narvas Bürger könnten, heißt es in einer Klageschrift¹³⁹), bereits die sprachlichen Voraussetzungen viel leichter erwerben, da sie das Russische „vor der Tür von denen da wohnenden und stets dazu kommenden fremden Russen

¹³⁴) L. Beutin, Die bremische Ostseefahrt, in: B.J., 35 Jg. (1935), S. 371.

¹³⁵) Storch, a.a.O., Teil VIII, S. 40—43.

¹³⁶) Nach Oddy, a.a.O., S. 106 sind die ostbaltischen Häfen zu folgenden Zeiten geöffnet: Riga: März/April bis Okt./Nov.; Pernau: Febr./April bis Nov./Dez.; Hapsal: Febr./März bis Nov./Dez.; Reval: desgleichen; Narva: April bis Okt./Nov.; Kronstadt u. Petersburg: April/Mai bis Okt./Nov.

¹³⁷) Soom, a.a.O., S. 58.

¹³⁸) G. Mickwitz, Aus Revaler Handelsbüchern, in: Commentationes humanarum Litterarum IX (1938), S. 45.

¹³⁹) R.S.A. Bh 7.

umsonst lernen, auch vor der Tür ohne Provision und geringen Unkosten handeln und die Waren zu Wasser herab kriegen können“.

Mit durchschnittlich neun Schiffen, die Reval jährlich von Lübeck aus anliefen und von dort zurückkamen, lag es im 17. Jahrhundert nur wenig unterhalb Narvas, das im Durchschnitt von zehn Schiffen Lübecker Herkunft besucht wurde und für durchschnittlich elf Schiffe als Abgangshafen genannt ist. Das Ausmaß, in dem Reval oder Narva innerhalb bestimmter Perioden¹⁴⁰⁾ vorzugsweise aufgesucht wurden, schwankt; am Ende des Jahrhunderts ist Narvas Anziehungskraft größer gewesen¹⁴¹⁾. Nach den von A. Soom für Jahrgänge zwischen 1638 und 1658 aus den Lizenzrechnungen Revals und Narvas mitgeteilten Zahlen der dort jährlich insgesamt verkehrenden Schiffe¹⁴²⁾ hat der lübeckische Anteil am Seeverkehr beider Häfen etwa 15 bis 20 Prozent betragen.

Der Nordische Krieg bedeutete für Narva einen gewaltigen Einschnitt. Von 1705 bis 1718 verkehrte kein Schiff zwischen Lübeck und Narva, während nach Reval noch fast jährlich einige wenige Fahrten unternommen wurden. Selbst als die Gründung Petersburgs sich im Seeverkehr bemerkbar zu machen begann, erhielt sich Revals Verbindung zu Lübeck auf dem Niveau des 17. Jahrhunderts. Narvas Stellung im Lübecker Rußlandverkehr war nach 1720 auf ein Maß herabgedrückt, das ungefähr der früheren Bedeutung Nyens entsprach.

Nach Nyen oder Nyenschanz gingen im 17. Jahrhundert jährlich etwa vier Schiffe aus, für die entgegengesetzte Richtung erscheinen durchschnittlich fünf Eintragungen. Es handelt sich hier um eine regelmäßige Verbindung begrenzten Ausmaßes, die im Jahre 1652 mit 16 von dort nach Lübeck vollzogenen Fahrten einen Höhepunkt erreichte, der später nicht wieder überschritten wurde. Durch seine Lage an der Neva hatte Nyen als Hafen für russische Ausfahrten an sich gute Aussichten, eine größere Rolle zu spielen¹⁴³⁾. Vorerst fehlten der 1632 gegründeten Stadt¹⁴⁴⁾ hierzu die handelstechnischen Voraussetzungen und die nötigen Verkehrsverbindungen nach Innerrußland. Ein Teil der Waren, die über die Neva weitergeleitet werden sollten, gelangte im Winter längs der Küste auf dem Landwege nach Nyen, nachdem er zur See bis nach Narva oder Reval befördert worden war. In den 40er Jahren des 17. Jahrhunderts bezeichnen die Pfundzollbücher der Stadt Reval bisweilen jährlich über 100 Last Salz, die von dort zu Land nach Nyen weitergeführt wurden¹⁴⁵⁾. Der Nordische Krieg unterbrach die Beziehungen zwischen Lübeck und Nyen. Sie wurden nach 1721 nicht wieder aufgenommen, denn nun zog

¹⁴⁰⁾ Vgl. Tab. I und Abb. I.

¹⁴¹⁾ Dies vielleicht in noch höherem Maße als es sich den Zollbüchern entnehmen läßt, da einige Schiffe auf der Rückfahrt möglicherweise noch einmal Reval angelaufen haben und als von dort kommend eingetragen sind.

¹⁴²⁾ a.a.O., S. 260.

¹⁴³⁾ Soom, a.a.O., S. 260.

¹⁴⁴⁾ C. v. Bonsdorff, Nyen och Nyenskans (Helsinki 1891), S. 381.

¹⁴⁵⁾ R.S.A. Bh 63.

Petersburg den Handel der Umgebung an sich. Nyen verlor als Handelshafen jede Bedeutung, und auch als Stadt hörte es nach der Besetzung Ingermanlands durch die Russen im Jahre 1702 bald zu existieren auf. Seine abgerissenen Häuser lieferten einen Teil des Baumaterials, aus dem St. Petersburg errichtet wurde¹⁴⁶⁾.

Die Verlagerung des russischen Außenhandels von der Mündung der nördlichen Dvina an die Ostsee stieß mehrfach auf scharfe Ablehnung. Unter denen, die den Bau des Petersburger Hafens begrüßten, stand Lübeck an der Spitze¹⁴⁷⁾. Dementsprechend bewährte sich der im Jahre 1717 einsetzende Verkehr dorthin auf das Beste. Allein die Beziehung zu St. Petersburg erreichte im Laufe des 18. Jahrhunderts einen Umfang, der im jährlichen Durchschnitt den des Gesamtverkehrs im Vorjahrhundert übertraf. Mit den 50er, 60er Jahren nahm die Reishäufigkeit nach St. Petersburg ein ungekanntes Ausmaß an. Die Anzahl der jährlichen Schiffseingänge von dort bewegte sich des öfteren zwischen 40 und 50. Die Stellung der lübeckischen Schifffahrt in Petersburg geht für die Zeit um 1760 aus folgender Übersicht hervor¹⁴⁸⁾.

In Kronstadt eingegangene Schiffe:

Aus:	1758	1759	1760	1761	1764
England	162	200	137	128	194
Holland	63	79	51	41	39
Lübeck ¹⁴⁹⁾	46	67	36	30	28
Rostock	33	32	31	14	30
Holstein	7	7	5	3	4
Dänem. u. Norw.	31	54	44	23	6
Hamburg	4	7	7	5	—
Schweden	38	263	30	22	18
Preußen	—	—	—	—	4
Danzig	3	3	5	3	16
Bremen	—	1	—	—	—
Spanien	1	—	1	1	—
Kurland	—	1	—	—	—
Neapel	—	—	—	—	1
Russ. Häfen	14	14	10	12	20
Insgesamt	402	728	357	282	360

¹⁴⁶⁾ C. v. Bonsdorff, a.a.O., S. 395.

¹⁴⁷⁾ W. Stieda, Peter der Große als Merkantilist, in: R. R. IV (1874), S. 235.

¹⁴⁸⁾ Verzeichnis ein- und ausgegangener Schiffe in und aus den russischen Häfen, in: Büsching III (1769), S. 344.

¹⁴⁹⁾ Die Differenz zwischen der hier genannten Anzahl aus Lübeck kommender Schiffe und den Angaben der Zollbücher der Novgorodfahrer wird hauptsächlich auf die dort nicht verzeichneten Ballaster zurückzuführen sein. Bekanntlich war der Anteil der Schiffe, die Petersburg mit Ballast erreichten, dort besonders hoch. Vgl. H. Storch, a.a.O., Bd. VIII, S. 35 f.

In den genannten Jahren konzentrieren sich also rund 10 Prozent des Petersburger Seeverkehrs auf Lübeck, wenn von der unterschiedlichen Tragkraft der eintreffenden Schiffe abgesehen wird. Bei Berücksichtigung der verschiedenen Schiffsgrößen wird der Lübecker Anteil wesentlich kleiner zu bemessen sein.

Die Rigafahrer wurden zur Zahlung der Kontorgelder nur in soweit herangezogen, als sie aus Riga Waren moskowitischer Herkunft exportierten. In den Listen erscheinen also nur die von Riga her einkommenden Schiffe, die russisches Gut mit sich führen, und sie haben oft nur geringfügige Werte zu verzollen. Seit dem Jahre 1720 wurde der Rigaer Anteil am Rußlandverkehr nicht mehr registriert. Im 17. Jahrhundert sind es im Durchschnitt 12 Rigafahrer, die unter anderem auch russisches Gut geladen haben. Die Schwankungen um diese Zahl¹⁵⁰⁾ entsprechen im allgemeinen denen des russisch-lübeckischen Gesamtverkehrs, in einigen Jahren jedoch scheinen die Fahrten zwischen Riga und Lübeck auf Kosten der östlich gelegenen Ausfahrhäfen des russischen Marktes mit größerer Intensität durchgeführt worden zu sein¹⁵¹⁾.

Für die ostbaltischen Häfen bedeutete die in der Mitte des 16. Jahrhunderts sich anbahnende Verlagerung des russischen Außenhandels nach Archangelsk eine schwerwiegende Beeinträchtigung. Das gleiche galt für den gesamten Ostseehandel mit Produkten russischer Herkunft — für Lübeck insbesondere. Unter den Teilnehmern am Archangelskverkehr zählt Kilburger (1673) neben Engländern, Niederländern, Hamburgischen und Bremischen Kaufleuten auch Lübecker Händler auf¹⁵²⁾. An anderer Stelle¹⁵³⁾ erfahren wir, daß Lübecker mehrfach auf Hamburger Schiffen Waren nach Archangelsk beförderten; der Umfang und die Häufigkeit solcher Unternehmen entziehen sich jedoch unserer Kenntnis. Den Zollbüchern der Novgorodfahrer zufolge wurden im gesamten, hier betrachteten Zeitraum zweimal unmittelbar von Lübeck aus Schiffe nach Archangelsk ausgerüstet. Das erste Schiff verließ den Hafen im Jahre 1655, seine Rückkunft geht aus den Listen nicht hervor. Möglich ist es, daß die Rückreise von Archangelsk mit einer Fahrt an die französisch-spanische Küste verknüpft wurde, was nach Vogel¹⁵⁴⁾ bisweilen vorkam und bei vielen Niederländern die Regel war¹⁵⁵⁾. Ein weiteres Schiff lief während des Nordischen Krieges im Jahre 1708 aus dem Lübecker Hafen nach

¹⁵⁰⁾ Die höchste Anzahl von Schiffsankünften aus Riga verzeichnen die Jahrgänge 1646 und 1653 mit je 30.

¹⁵¹⁾ Vgl. oben, S. 72.

¹⁵²⁾ a.a.O., S. 248.

¹⁵³⁾ Marperger, a.a.O., S. 67/68.

¹⁵⁴⁾ a.a.O., S. 128.

¹⁵⁵⁾ S. van Brakel, Statistische en andere gegevens betreffende onzen handel en scheepvaart op Rusland, in: Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap, 34 (1913), S. 363.

Archangelsk; es ist zwei Jahre später als von Bergen kommend wiederum eingetragen und hat offensichtlich in der Zwischenzeit noch andere Reisen unternommen.

Abweichend von den üblichen Verbindungshäfen kam russisches Gut im 17. Jahrhundert auch über Libau (51)¹⁵⁶⁾, Stockholm (11), über Königsberg (7), Danzig (5), Kopenhagen (4), Wiborg (1), Hapsal (1), Windau (1) und Wismar (1) nach Lübeck. In Stockholm, Kopenhagen und Wismar sind wahrscheinlich gelegentlich von andern Händlern abgesetzte Waren russischer Herkunft eingekauft worden. Es handelt sich jeweils um sehr kleine Posten. Im Nordischen Kriege haben sich die Versuche, auf Umwegen russische Güter einzukaufen, gesteigert. Zwischen 1705 und 1721 treten als Herkunftshäfen für russische Güter neben Königsberg Danzig (9), Kopenhagen (6), Helsingfors (5), Flensburg, Kalmar, Windau (je 2), Wiborg, Carlström (?), Kristiansand (je 1) auf. Im Jahrzehnt nach dem Kriege hielten sich einige dieser Verbindungen vereinzelt aufrecht, so daß Abweichungen von den üblichen Verkehrswegen weiterhin bestehen bleiben. Später, in den 60er und 70er Jahren findet sich fast jährlich ein Schiffer, der nach Hapsal fährt. Von den kleineren baltischen Häfen ist auch jetzt bisweilen Libau in den Zollbüchern genannt. Pernau, Baltisch Port und Arensburg treten namentlich nicht auf, da sie in der Zollpraxis dem Bereich der Rigafahrer zugerechnet wurden.

III. Handelswaren der Rußlandfahrer

1. Vorbemerkung

Die Zolllisten der Novgorodfahrer geben über Art und Zusammensetzung der Einfuhr bis ins einzelne Auskunft: hier sind unter dem Namen des jeweiligen Beziehers neben der Warenart Menge und Zollwert des Gutes genau bezeichnet. Weniger ausführlich ist der Überblick, den die Ausfuhrlisten ermöglichen, da sie einen erheblichen Prozentsatz der ausgehenden Güter nicht namentlich, sondern nur unter Angabe der Verpackung nennen. Es erscheinen Benennungen wie Faß, Fäßchen, Pipken, Packen, Kiste oder einfach „allerhand Gut“. Ihnen folgt stets ein Geldbetrag, der den Inhalt bewertet. Möglicherweise ist diese Kategorie der Ausfuhr mit jener Gruppe von Waren verwandt, die unter der Bezeichnung „Kram“ zusammengefaßt ist. Auch hier steht jeweils der Warenwert, häufig auch die Verpackungsart zu Buche. Immerhin spricht wenig dafür, daß unter den unbenannten Waren sowie unter denen, die als Kramgut summarisch erfaßt werden, sich in größerer Zahl auch solche Produkte befinden, die von den Ausfuhrlisten im allgemeinen namentlich registriert werden. Es kann also bei den lübeckischen Exporten nach Rußland ein Teil der Güter nach Art, Menge und Wert, ein anderer nur dem Werte nach bestimmt werden.

¹⁵⁶⁾ In Klammern die Anzahl der von den genannten Häfen durchgeführten Transporte.

Die Menge der jeweilig in einem Jahr ein- oder ausgeführten Güter wird erst durch eine langwierige Aufbereitung und Umrechnung des Materials überschaubar und dem Vergleiche zugänglich. Da die Eintragungen in den Listen nach Schiffsladungen und der Vielzahl von Beziehern und Befrachtern vorgehen, treten die Güter in kleinen Posten und durcheinandergemischt darin zu Tage. Aus diesem Grunde war hier eine Errechnung und Erfassung des jährlichen Handelsvolumens nach Gütergruppen nur für die Einfuhr der Jahre 1638, 1690 und 1749 und für die Ausfuhr von 1638 und 1690 möglich¹⁵⁷). Es sind damit Jahrgänge gewählt, in denen der Verkehr mit Rußland als einigermaßen normal bezeichnet werden kann, das heißt, er unterlag keinen außerordentlichen Störungen. Dennoch wäre es voreilig, solche „Normaljahre“ als repräsentativ für einen bestimmten Zeitabschnitt anzusehen. Der Einblick in die Listen und ihre Bearbeitung machen auch ohne statistische Aufbereitung im einzelnen klar, daß die meisten aus Rußland bezogenen Warenmengen von Jahr zu Jahr heftigen Schwankungen unterlagen. Der Eindruck bestätigt und verdeutlicht sich bei der Berechnung der jährlich eingeführten Mengen von Talg und Juchten für die Zeit von 1638—1765¹⁵⁸). Beide wurden für eine durchgehende Betrachtung aufbereitet, weil sowohl Talg als Juchten im genannten Zeitraum sich ständig unter den lübischen Importen befinden und weil bei ihnen im Gegensatz etwa zu Hanf, Flachs und Getreide die russische Herkunft sicher ist, da sie nicht zu den Erzeugnissen der livländischen Gebiete zählen.

2. Einfuhr in Lübeck

In der russisch-baltischen Ausfuhr standen *Hanf und Flachs* von jeher an der Spitze, sie hielten diesen Platz auch im 17. und 18. Jahrhundert ein¹⁵⁹). Die Anbaugelände für russischen Hanf befanden sich um Novgorod und Pleskau, weiter südlich in der Umgebung von Polozk, Vitebsk, Smolensk und Vjaz'ma, im Osten bei Vologda und Jaroslavl'. Hanf gelangte im 18. Jahrhundert vorwiegend über Petersburg nach dem Westen, Riga hingegen war der wichtigste Ausfuhrhafen für Flachs. Dieser wurde in Livland, in den russischen Hanfanbaugeländen, aber auch weiter östlich um Rjazan', bei Nižnij-Novgorod und bei Kazan' gebaut¹⁶⁰). Die Nachfrage nach Hanf und Flachs war dort besonders stark, wo man sie zur Herstellung von Segeltuch und Tauwerk bei der Flottenrüstung brauchte. Sie ging in erster Linie von England aus, das zwei Drittel bis drei Viertel der russischen Ausfuhr von Hanf und Flachs in seine Häfen lenkte¹⁶¹).

¹⁵⁷) Tab. II—VI.

¹⁵⁸) Abb. III.

¹⁵⁹) Vgl. Storch, V, S. 386; S. A. Pokrovskij, a.a.O., S. 92 u. 105.

¹⁶⁰) A. Attman, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik 1558—1595* (Lund 1944), S. 7—9, sowie die im Kartenanhang eingezeichneten Produktionsgebiete; desgl. Storch, VIII, S. 134 ff.

¹⁶¹) Hierüber D. Gerhard, a.a.O., S. 38 f., 53.

In Lübeck hingegen haben die Einfuhrgüter Hanf und Flachs im Laufe des 17. Jahrhunderts erheblich an Bedeutung verloren. Noch im Jahre 1638 stand Flachs innerhalb der lübeckischen Gesamteinfuhr aus den Häfen Reval, Narva und Nyen an erster Stelle, die es mit 31 Prozent fast zu einem Drittel repräsentiert. Auch in den folgenden Jahren hat Flachs, nach seinem häufigen Auftreten in den Listen zu schließen, noch weiterhin eine größere Rolle gespielt. Ende des 17. Jahrhunderts ist es anders. Mit einem Anteil von nur vier Prozent der Einfuhren rangierte Flachs im Jahr 1690 unter den Importgütern nur noch an siebenter Stelle¹⁶²⁾. Seine Stellung unter den russischen Waren im Jahre 1749 entspricht durchaus dem Rückgang der Flachsimporte in den 80er, 90er Jahren davor. Daß Petersburg wenig Flachs ausführte, wird auch in Lübeck deutlich, denn im 18. Jahrhundert kommen weit über 90 Prozent davon aus Reval und Narva, deren vorwiegende Bedeutung für die Flachsausfuhr nach Lübeck im Laufe der Jahre wechselte.

Flachseinfuhr in Lübeck

Ausfuhr- hafen	1638		1690		1749	
	Mk. Lüb.	%	Mk. Lüb.	%	Mk. Lüb.	%
Riga	—	—	—	—	—	—
Reval	8 025,—	9	20 400,—	74	19 400,—	39
Narva	79 556,—	91	6 775,—	24	29 200,—	58
Nyen	—	—	500,—	2	—	—
Petersburg	—	—	—	—	1 400,—	3
Insgesamt	87 581,—	100	27 675,—	100	50 000,—	100
% der Gesamt einfuhr		31		4		6

Daß Lübeck aus Riga Flachs einfuhrte, geht aus den Listen nicht hervor. Im 18. Jahrhundert werden keine Rigafahrer in den Zollbüchern der Novgorodfahrer angeführt, im 17. Jahrhundert brauchten sie Flachs aus Riga, Pernau und Libau nicht als russisches Gut zu verzollen.

Ebenso liegt es mit den Hanfeinfuhren der Rigafahrer. Der russische Hanfexport nach Lübeck hatte sich im Gegensatz zum Flachs im 18. Jahrhundert nach St. Petersburg verlagert. Dorther kam im Jahre 1749 fast die Hälfte; Reval und Narva traten in den Hintergrund. Narva, das früher den Hauptanteil der Ausfuhr vermittelte, scheint dabei stärker getroffen. Im Rahmen der übrigen Einfuhr aus Rußland hat Hanf für Lübeck weder im 17. noch im 18. Jahrhundert hervorragende Bedeutung.

¹⁶²⁾ Vgl. Tab. III.

Hanfeinfuhr in Lübeck

Ausfuhr- hafen	1638		1690		1749	
	Mk. Lüb.	%	Mk. Lüb.	%	Mk. Lüb.	%
Reval	50,—	0,4	14 325,—	35	6 975,—	29
Narva	13 937,—	99,6	24 050,—	58	5 200,—	20
Nyen	—	—	2 500,—	7	—	—
Petersburg	—	—	—	—	11 525,—	48,5
Königsberg	—	—	—	—	625,—	2,5
Insgesamt	13 987,—	100,0	40 875,—	100,0	24 325,—	100,0
% der Gesamt- einfuhr		5		6,5		3

Als *Getreidelieferant* Europas trat Rußland erst nach 1800 in den Vordergrund. In den vorangehenden Jahrhunderten stand Getreide zwar häufig im Mittelpunkt des Interesses¹⁶³⁾, jedoch nicht an der Spitze der ausgeführten Produkte. Die russische Getreideausfuhr läßt sich im 17. Jahrhundert noch am günstigsten in Archangelsk schätzen. Sie schwankte dort — von unterschiedlichen Ernteerträgen abhängig — im Umfang stark und belief sich durchschnittlich¹⁶⁴⁾ auf rund 10 000 Last jährlich¹⁶⁵⁾. Getreide russischer Herkunft ging auch über die Häfen der schwedischen Ostseeprovinzen nach Westen. Dies wird daraus sichtbar, daß in Jahren hoher Exporte über Archangelsk sich die Getreideausfuhr in Riga, sogar in Königsberg regelmäßig verminderte¹⁶⁶⁾. Die Getreidelieferungen ins Ausland setzten in den 30er Jahren des 17. Jahrhunderts ein, sie wurden durch eine Erweiterung der Anbaufläche in den fruchtbaren Landschaften Südrußlands zu Beginn des Jahrhunderts erst möglich. Aber der Staat hielt die Hand auf den Ernteüberschüssen. Es mußten besondere Verträge abgeschlossen werden, nach denen den Bewerbern jeweils nur eine befristete und mengenmäßig begrenzte Ausfuhr erlaubt war¹⁶⁷⁾. Auch später blieb sie recht bescheiden, jahrweise setzte sie im 18. Jahrhundert vollständig aus¹⁶⁸⁾, und noch 1764 klagten Hamburger Kaufleute über Beschränkungen, denen der Getreideeinkauf in Rußland unterlag¹⁶⁹⁾. Im jährlichen Durchschnitt betrug Rußlands Ausfuhr im 18. Jahrhundert¹⁷⁰⁾:

¹⁶³⁾ Vgl. z. B. E. Amburger, *Der fremde Unternehmer in Rußland bis zur Oktoberrevolution im Jahre 1917*, in: *Tradition* 1957, S. 338.

¹⁶⁴⁾ Die Jahre, in denen keine Ausfuhr stattfand, nicht eingerechnet.

¹⁶⁵⁾ J. de Rodes, a.a.O., S. 240 ff.

¹⁶⁶⁾ A. Öhberg, *Russia and the World Market in the Seventeenth Century*, in *SEHR*, III (1955), S. 136—38.

¹⁶⁷⁾ K. V. Bazilevič, *Tamožennye knigi kak istočnik ekonomičeskoj istorii Rossii*, in: *Problemy istočnikovedenija IX* (1933), S. 116.

¹⁶⁸⁾ Th. Schmidt, a.a.O., S. 60 f.

¹⁶⁹⁾ E. Baasch, *Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt*, S. 334.

¹⁷⁰⁾ nach S. A. Pokrovskij, a.a.O., S. 118.

Getreideausfuhr	in četvert'	in Last ¹⁷¹⁾
1717—1719	32 000	1 667
1758—1762	70 000	3 645
1778—1790	400 000	20 833
1790—1792	233 000	12 135
1801—1806	2 200 000	114 587

In Lübeck spielte die Einfuhr und Vermittlung von russischem Korn zu dieser Zeit nur noch eine kleine Rolle. 1749 wurden weder Roggen noch andere Getreidearten aus Rußland bezogen. 1638 und 1690 hingegen war ihr Anteil an der gesamten Einfuhr relativ hoch¹⁷²⁾, es gab aber auch im 17. Jahrhundert Jahre, in denen Getreide in umgekehrter Richtung verschifft, also über Lübeck nach Rußland eingeführt wurde¹⁷³⁾. Gegenüber den jahrweise unterschiedlichen Roggeneinfuhren sind die Mengen an Weizen, Gerste und Hafer, die vorwiegend aus Narva, später Nyen kamen, von untergeordneter Bedeutung¹⁷⁴⁾.

Roggeneinfuhr in Lübeck

Ausfuhrhäfen	1638		1690	
	Mk. Lüb.	%	Mk. Lüb.	%
Reval	21 913,—	31	116 900,—	86
Narva	50 081,—	69	13 375,—	10
Nyen	—	—	4 875,—	4
Insgesamt	71 994,—	100	135 150,—	100
% der Gesamteinfuhr		26		22

Der russische Pelzhandel und die Ausfuhr von *Pelzwerk* nach Europa erreichten in der Mitte des 17. Jahrhunderts ihren Höhepunkt, nachdem sie mit der schrittweisen Kolonisation Sibiriens zusehens angewachsen waren. Damals verursachte das Überangebot sibirischer Pelze einen Preisverfall und hemmte dadurch vorübergehend ein weiteres Ansteigen der Exporte. Wahrscheinlich hätte sich die Preislage wieder eingespielt, sobald die sibirischen Vorräte sich verringerten, wenn nicht Europa zur gleichen Zeit in Nordamerika und Kanada neue Quellen für wertvolle Rauchwaren erschlossen hätte. Angesichts dieser

¹⁷¹⁾ Umgerechnet nach dem von W. Naudé, Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten (Berlin 1896), S. 41 angegebenen Verhältnis 1 četvert = 5/96 Last.

¹⁷²⁾ In der Menge sind es rund 473 Last (1638) und 1690 Last (1690). Der vom Zoll zugrundegelegte Preis beträgt 150 und 125 Mark Lübisches pro Last.

¹⁷³⁾ z. B. 1697 Roggen und Weizen, vgl. auch Schmidt, a.a.O.

¹⁷⁴⁾ Vgl. Tab. II u. Tab. III.

Konkurrenz aus der westlichen Hemisphäre verlagerte sich die russische Ausfuhr von Pelzen und Fellen im 18. Jahrhundert nach Osten; China wurde dort zum Hauptabnehmer¹⁷⁵).

Kostbare Pelze wie Zobel, Marder, Nerz und Hermelin kamen aus Sibirien; im übrigen gewann man Pelzwerk in den Gebieten von Novgorod, Pleskau und Smolensk, bei Rostov, Jaroslavl', Nižnij-Novgorod und um Kazan¹⁷⁶). Als erster Ausfuhrhafen für Rauchwaren rangierte im 17. Jahrhundert Archangelsk, im Westen leiteten vor der Gründung Petersburgs hauptsächlich Novgorod und Pleskau Pelzwerk nach Europa¹⁷⁷). Leder und Häute kamen von diesseits des Urals aus den gleichen Landstrichen wie Pelzwerk¹⁷⁸). Von russischen Händlern ließ man die rohen Häute überdies in Polen-Litauen, vorwiegend in der westlichen Ukraine und in Podolien einkaufen¹⁷⁹). Die Zubereitung der Häute, die von Rind, Ziege und Schaf, aber auch von Hirsch, Elch, Büffel und Pferd stammen¹⁸⁰), geschah in Moskau, Vologda, Novgorod und Pleskau, am meisten schätzte man solche Stücke, die in Kostroma und Jaroslavl' verarbeitet waren¹⁸¹). Dort gerbte man auch das sodann mit Birkenteer imprägnierte Juchtenleder, von dem Marperger schreibt, die Russen könnten es „von so schöner Geschmeidigkeit, Geruch und Couleur machen, . . . daß sie es allen Nationen, die solche etwan nachkünsteln wollen, bevortun; dahero es denn kommt, daß diese Ware die courantste fast in ganz Moskau ist, weil alle europäischen Städte und Länder ihr Provision davon haben wollen“¹⁸²).

Russisches Pelzwerk hat Lübeck vielleicht auf dem Landweg von Novgorod und Pleskau aus erreicht, oder es wurde auf den Leipziger Rauchwarenmessen an Lübecker verhandelt, denn es kommt in der Einfuhr zur See so gut wie überhaupt nicht vor. Höchst selten trifft man in den Zollbüchern im Lauf der Jahre einen Hinweis auf kleine Pelzwerksendungen von geringem Wert. Im übrigen treten Eichhörnchen-, Hasen-, Katzen- und Luchsfelle auf, auch diese nur in kleinen Mengen. 1638 erscheinen Elendsleder und Elendshäute in den Büchern. 1690 sind die Bezeichnungen allgemeiner gehalten, die Listen sprechen oft nur von „trockenem Leder“, im übrigen nennen sie des öfteren Ziegen- und einzelt Pferdeleder.

In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts begann jedoch *Juchten*, alle anderen Ledersorten zu überspielen. Während der 40er Jahre noch von untergeordneter Bedeutung, erreichte diese Einfuhr im Jahre 1653 einen ersten Höhepunkt, der in den 60er, 70er Jahren mehrfach übertroffen wurde. Eine weitere eindrucksvolle Steigerung erfuhr die Juchtenledereinfuhr im letzten Jahrzehnt des Jahrhunderts, ihr Wert betrug den Zollisten entsprechend 1699

¹⁷⁵) R. H. Fisher, *The Russian Fur Trade 1550—1700* (Berkeley 1943), S. 208/09.

¹⁷⁶) Attman, a.a.O., S. 12.

¹⁷⁷) Fisher, a.a.O., S. 185 f.

¹⁷⁸) Attman, a.a.O.

¹⁷⁹) J. de Rodes, a.a.O., S. 257.

¹⁸⁰) V. I. Pokrovskij, a.a.O., S. XX.

¹⁸¹) de Rodes, a.a.O., S. 257; Marperger, a.a.O., S. 113.

¹⁸²) a.a.O., S. 62. Das Wort *Juchten* (russ. *juft'*) ist russisch-tatarischer Herkunft.

über 600 000 Mark Lübisch. Der Zoll paßte sich nach 1670 der steigenden Konjunktur an, indem er die einkommenden Mengen nicht mehr nach Paaren gezählt, sondern in Pfund gewogen registrierte und verzollte. Im Nordischen Krieg stockte die Zufuhr, im Anschluß daran stiegen die Juchteneinfuhren jedoch gewaltig an und übertrafen damit alle vorangegangenen Hochkonjunkturen. 1724/25 besteht die lübeckische Einfuhr aus Rußland zu mehr als 75 Prozent in Juchten, die im Werte jeweils fast eine Million Mark Lübisch umfassen. Es kann also zu dieser Zeit die Handelsblüte und der Anstieg des Verkehrs vorwiegend im Dienste der Juchtenimporte verstanden werden, womit vielleicht einem modischen Bedarf (Möbelbezüge!) entsprochen wurde. Denkbar und erklärlich ist die plötzliche Steigerung der Einfuhr dieses einen Gutes nur als Nachholbedarf der im Krieg angestauten Nachfrage, die sich auf ein verstärktes Angebot der indessen nicht abgesetzten Produkte richtete.

Als baltischer Ausfuhrhafen für Juchten kam im 17. Jahrhundert hauptsächlich Narva in Frage, aber auch die in Reval und Riga verschifften Mengen waren keinesfalls bedeutungslos¹⁸³⁾. Nach dem Nordischen Krieg zog Petersburg die Juchtenexporte fast vollständig an sich, Posten geringeren Umfangs, die bisweilen aus Reval oder Narva kommend angeführt sind, fallen nicht ins Gewicht.

Wie Juchten gehört *Talg* zu den Erzeugnissen, die man uneingeschränkt als Güter russischer Herkunft ansehen kann, soweit sie über die baltischen Häfen in die Handelsbereiche Westeuropas gelangten. Die Herstellung des Talgs erfolgte im gesamten Gebiet zwischen Peipussee, Vologda, Smolensk, Rjazan' und Nižnij-Novgorod; außerdem in der Umgebung von Kazan'. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts wurde auch in der Ukraine Talg für den Export bereitet¹⁸⁴⁾. Westeuropa bezog ihn zur Verarbeitung in Seifensiedereien, feinere Qualitäten dienten der Herstellung von Lichten.

Über Lübeck wird hauptsächlich Seifentalg eingeführt. Ein höher bewerteter „weißer“ Talg befand sich in Tonnen und tritt in den Listen nur selten und jeweils in kleineren Mengen auf. Der Umfang der jährlichen Talgeinfuhren zeigt in Lübeck von Jahr zu Jahr eine weitaus größere Regelmäßigkeit als sie bei anderen Produkten wie Getreide oder Juchten zu beobachten ist. Über längere Zeitabschnitte lassen sich jedoch auch hier gute und weniger günstige Konjunkturen des Handels erkennen¹⁸⁵⁾. Einem sichtbaren Anstieg in den Jahren 1649 bis 1653 folgte mit dem Jahr 1657, dem allgemeinen Tiefpunkt der Rußlandfahrt, bis in die 80er Jahre des gleichen Jahrhunderts eine Periode mit äußerst niedrigen jährlichen Talgeinfuhren. An eine verstärkte Versendung dieses Gutes zu Land oder über Archangelsk kann in dieser Zeit nicht gedacht werden, da es heißt, Rußland habe in jenen Jahren allgemein wenig Talg auf

¹⁸³⁾ Vgl. das Jahr 1690, in dem das Verhältnis der Ausfuhrquoten von Narva, Reval, Riga und Nyen als einigermaßen repräsentativ angesehen werden kann. Tab. III.

¹⁸⁴⁾ Oddy, a.a.O., S. 88 f.

¹⁸⁵⁾ Vgl. Abb. III.

die Außenmärkte gebracht, weil sich der inländische Bedarf erweitert habe. Die neuerliche Vermehrung der Lübecker Talgeinfuhren seit 1680 setzte sich in den 90er Jahren gesteigert fort, ohne jedoch eine Höhe zu erreichen, die dem Handelsvolumen in den Jahren unmittelbar nach dem Dreißigjährigen Krieg entspräche. Nach 1720 bewegten sich die Einfuhren auf mittlerem Niveau, 1735 zeigen sie bereits eine beachtliche Erweiterung im Umfang. 1759 sind die Importziffern steil in die Höhe geschossen. Soweit in den 50er, 60er Jahren das Material erhalten und bearbeitet ist, läßt sich feststellen, daß jetzt — zugleich mit einer Erhöhung der durchschnittlichen Einfuhrquote — von Jahr zu Jahr Schwankungen auftreten, die sich stark ausgeprägt von dem relativen Gleichmaß früherer Jahre unterscheiden. Ob hier ein stoßweises Angebot auf dem russischen Markt, eine schwankende Intensität der Nachfrage im Westen oder verkehrstechnische Ursachen zugrundeliegen, ist kaum zu entscheiden. Für Talg als einem Produkt der Viehwirtschaft wird man eher ein gleichmäßiges Angebot annehmen dürfen, und eine Vermutung spricht dafür, daß die wechselnde Höhe der in Lübeck eingeführten Mengen hauptsächlich auf die Marktlage des Westens zugeschnitten ist. Vielleicht zog auch der Sundverkehr die russische Talgausfuhr in unterschiedlicher Weise an. Ein Vergleich der im Sunde westwärts registrierten Talgdurchfuhren mit den Einfuhren in Lübeck¹⁸⁶⁾ gibt wenig Aufschluß, da weder klare Gleichläufigkeiten noch gegenläufige Tendenzen herauszulesen sind.

Talgeinfuhren in Lübeck und Talgtransporte durch den Sund

Jahr	Sund	Lübeck
1749	798 Schiffpfund	3 414 Schiffpfund
1750	1 011 "	3 328 "
1753	838 "	1 200 "
1756	3 918 "	1 992 "
1759	3 007 "	7 779 "
1760	1 030 "	4 242 "
1761	3 087 "	4 244 "
1762	4 591 "	4 871 "
1763	4 289 "	2 436 "
1764	2 848 "	1 627 "
1765	3 116 "	5 744 "

¹⁸⁶⁾ In der folgenden Tabelle sind die Lübecker Zahlen durch Umrechnung der für Talg eingekommenen Zollgelder ermittelt. Da der Zollsatz oft innerhalb eines Jahres zwischen 1¼ und 2 Schilling pro Schiffpfund schwankt, in den vorliegenden Berechnungen jedoch durchgehend ein Tarif von 2 Schilling zugrundegelegt wurde, sind die Lübecker Werte eher etwas zu niedrig als zu hoch veranschlagt.

Eindrucksvoll wird hier jedoch sichtbar, welche Anziehungskraft die Lübecker Durchfuhr auf den Talgtransport aus Rußland ausübte. Mehrmals übertreffen die nach Lübeck geleiteten Mengen die im Sund registrierten um ein Dreifaches, nur in drei Jahren liegt die Durchfuhr im Sund über den Lübecker Importen, die im Durchschnitt der berechneten Jahre nahezu 150 Prozent des Sundverkehrs ausmachen. Im Sund beförderten niederländische Schiffe den Hauptteil, nämlich jeweils über die Hälfte des verzollten Talges, nach Westen. In den Jahren 1752/53, 1756 und 1759 zeigen die Engländer eine wachsende Beteiligung, 1762—1765 fällt sie jedoch kaum oder gar nicht mehr ins Gewicht¹⁸⁷⁾.

Sowohl im Sund als bei den Lübecker Einfuhren kommt Talg im 17. Jahrhundert vorwiegend aus Narva, gleichzeitig führten ihn Riga und Reval, weniger jedoch Nyen aus. Später zog Petersburg den Hauptanteil der russischen Talgexporte in seinen Bereich.

Die Bemühungen der russischen Regierung, den gewerblichen Ausbau des Landes voranzutreiben, bewirkten im 18. Jahrhundert eine stete Veränderung der charakteristischen Rohstoffausfuhr zugunsten von Fertigwaren, die zögernd Raum gewannen. So trat als Produkt der Talgverarbeitung seit den 20er Jahren *russische Seife* in zunehmenden Mengen auf den Außenmarkt. Im Jahre 1749 wurde in Lübeck bereits Seife im Wert von 33 525 Mark Lübisch eingeführt und betrug 4 Prozent der Einfuhr aus Rußland.

Die zunehmende Emanzipation der russischen Wirtschaft aus dem Status eines Agrarlandes zeigt sich auch auf anderen Gebieten. *Eisen*, das Rußland noch im 17. Jahrhundert in großen Mengen aus Schweden einfuhrte¹⁸⁸⁾, schwingt sich in der ersten Hälfte des folgenden Jahrhunderts zu einem wichtigen Gegenstand der russischen Ausfuhr auf. Die schwedischen Importe der vorangegangenen Zeit schließen allerdings nicht aus, daß bereits in den 60er Jahren des 17. Jahrhunderts die Sundzollregister russisches Eisen verzeichnen, das auf englischen Schiffen von Narva kam. Die jährliche Wiederkehr dieser der Menge nach geringfügigen Posten bis zum Nordischen Krieg spricht gegen die Annahme, es habe sich um Reexporte schwedischer Erze gehandelt¹⁸⁹⁾. Erst mit den 1730er Jahren gewannen die russischen Eisenexporte jedoch beachtlichen Umfang, ein weiterer starker Anstieg fand in den 40er Jahren statt¹⁹⁰⁾. Eisen förderte man im damaligen Rußland (um 1725) in der Umgebung Tulas, in Karelien am

¹⁸⁷⁾ Von 1766 an übertreffen die englischen Talgexporte durch den Sund die der Niederländer; das entspricht aufs Jahr genau den Angaben, die Oddy, a.a.O., S. 88 f. über die ansteigenden Talgimporte der Engländer macht.

¹⁸⁸⁾ E. F. Heckscher, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa*, Bd. II, 1 (Stockholm 1949), S. 416 f.

¹⁸⁹⁾ Nach Heckscher, a.a.O., fallen die ersten russischen Eisenexporte nach England den Sundzollregistern und englischen Quellen zufolge erst in das Jahr 1716.

¹⁹⁰⁾ S. A. Pokrovskij, S. 129.

Onegasee, vor allem aber im Ural und in kleinerem Umfang auch weiter ostwärts¹⁹¹).

England, das seine Eisenimporte im 18. Jahrhundert verdreifachte, war Rußlands Hauptabnehmer und gewann durch dessen Lieferungen eine zunehmende Unabhängigkeit von schwedischen Erzeugnissen. Die russische Konkurrenz bewirkte ein Absinken der schwedischen Eisenpreise¹⁹²). So hat Rußland an der englischen Industrialisierung beträchtlichen Anteil gehabt; es überflügelte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zeitweise sogar Schweden im Umfang seiner Exporte. Diese erreichten 1794 den Höhepunkt. Dann folgte ein fast ruckartiges Ende, denn England war mit der Entwicklung des Puddelverfahrens von russischen Lieferungen unabhängig geworden¹⁹³). Im 19. Jahrhundert sind Rußlands Eisenexporte ohne Bedeutung¹⁹⁴).

Auch Lübeck erreichte russisches Eisen bereits vor der Petersburger Zeit¹⁹⁵) in kleinen Mengen, die immerhin, wie 1687, einen Umfang von rund 500 Schiffpfund im Jahr erreichen konnten. Nach 1720 nahm die Häufigkeit solcher Sendungen zu, die Zolllisten vermerken neben der einfachen Bezeichnung „Eisen“ auch Stangeneisen und Eisenplatten. Bisweilen notieren sie „sibirisches“ Eisen, das jenseits des Urals gefördert und seiner Qualität wegen höher bewertet wurde¹⁹⁶). Wie in früheren Zeiten so führte Lübeck auch in den 30er Jahren des 18. Jahrhunderts noch vereinzelt Eisen nach Rußland aus, möglicherweise handelte es sich um besondere Sorten, für die dort weiterhin Bedarf bestand. Als Importeur und Vermittler russischer Erzeugnisse hat Lübeck keine wesentliche Rolle gespielt. Im Jahre 1749 bestand die Lübecker Einfuhr aus Rußland nur zu 1,5 Prozent aus Eisen, dessen Anteil an der russischen Gesamtausfuhr im gleichen Jahr 6 Prozent betrug¹⁹⁷).

Ebenfalls in der Petersburger Periode trat das russische *Leinen* als Exportware zunehmend in den Vordergrund. Hauptsächlich als Produkt bäuerlichen Hausfließes von Verlegern vermittelt, wurden Hanf- und Flachsgewebe in unterschiedlicher Machart und Qualität vom Sackleinen bis zu feiner Tischwäsche bereits im 17. Jahrhundert auf den Markt gebracht¹⁹⁸). Die Produktionsstätten befanden sich damals in der Umgebung von Jaroslavl' und Kargopol, an der

¹⁹¹) Očerki istorii SSSR; Rossija pervoj četverti XVIII v., S. 85. — Hierzu auch: N. I. Pavlenko, Razvitije metallurgičeskoj promyšlennosti Rossii v pervoj polovine XVIII v., Moskau 1953.

¹⁹²) Heckscher, a.a.O. und Diagramm XIV im gleichen Band.

¹⁹³) England mußte zuvor aus Mangel an Holz zur Verhüttung seiner eigenen Erze Eisen aus Schweden und Rußland einführen; die mehrfachen Versuche im England des 18. Jahrhunderts, Eisen mit Steinkohle zu verhütten, waren erfolglos, als H. Cort 1783/84 den Puddelofen einführte, der eine Entkohlung des Eisens möglich machte.

¹⁹⁴) Heckscher a.a.O., S. 423—426.

¹⁹⁵) seit 1678.

¹⁹⁶) Heckscher, a.a.O., S. 423—426.

¹⁹⁷) S. A. Pokrovskij, a.a.O., S. 105.

¹⁹⁸) Kulišer, a.a.O., S. 219.

Nördlichen Dvina und der Vaga¹⁹⁹). Im 18. Jahrhundert dominierten die teilweise von Peter I. angelegten Manufakturen in der Produktion. Moskau war in dieser Zeit das maßgebliche Zentrum russischer Leinenherstellung²⁰⁰). Segeltuch wurde östlich Moskaus an der Kljaz'ma, bei Kaluga und Perejaslavl' erzeugt²⁰¹). Wie Eisen bleibt Leinen ein typisches Exportgut des 18. Jahrhunderts. Auch hier unterband die mechanisierte Herstellung in den westlichen Ländern eine fortgesetzte russische Ausfuhr im 19. Jahrhundert²⁰²).

In den Lübecker Zollbüchern erscheinen Flachsgewebe russischer Herkunft durchweg als Segeltuche in Stück oder Rollen. Im 17. Jahrhundert unerwähnt, nahm deren Einfuhr nach dem Nordischen Kriege dermaßen zu, daß Segeltuch in Lübeck unter den russischen Produkten im Jahre 1749 an dritter Stelle steht und mit einem Gesamtwert von 67 700 Mark Lübisch 8,5 Prozent der russischen Importe bestreitet. Segeltuch kam so gut wie ausschließlich von Petersburg²⁰³).

Wachs hat im 17. Jahrhundert keine spürbare Bedeutung innerhalb der russischen Ausfuhr. Die westeuropäischen Beobachter des russischen Marktes stellen das einmütig und tadelnd fest. So de Rodes: „Es sollte jährlich eine viel größere Quantität können verführt werden, wenn dessen nicht so viel für ihre Bilder in den Kirchen und bei den Processionibus durch das ganze Land verbreitet und konsumiert würde“²⁰⁴).

Gibt man sich auch mit der hier genannten Begründung allein nicht zufrieden, so bestätigen die Lübecker Einfuhrlisten für das 17. Jahrhundert doch vollauf die Tatsache, daß Wachs zur See sehr selten und nur in kleinen Mengen aus Rußland kam. Nach 1720 trat eine Änderung ein; steigende Zufuhren rückten im Jahre 1749 Wachs mit 74 500 Schiffpfund im Wert von 55 875 Mark Lübisch²⁰⁵) an die vierte Stelle unter den eingeführten Gütern. Der Anteil am Gesamtimport russischer Herkunft belief sich in diesem Jahr auf 7 Prozent. Wachs ist fast ausnahmslos von Petersburg kommend eingetragen.

Wachs diente nicht nur der Kerzenfabrikation, es fand weithin auch beim Schiffbau zum Glätten des Tauwerks Verwendung. Als Hilfsstoffe im Schiffbau von noch größerer Wichtigkeit waren aber *Teer und Pech*, die ebenfalls aus Rußland ausgeführt wurden, vornehmlich nach England und den Niederlanden. Teer lieferte hauptsächlich Archangelsk. Von dort gelangten im Jahre 1698 18 000, 1713 60 000 Tonnen nach Amsterdam. Im Ostseebereich hingegen dominierte Finnland als erstes Produktions- und Exportgebiet für Teer, wenn sich auch im 18. Jahrhundert die russischen Ausfuhren über Viborg konkurrierend be-

¹⁹⁹) J. P. Kilburger, S. 259.

²⁰⁰) E. J. Zaozerskaja, Razvitije legkoj promyšlennosti v Moskve v pervoj četverti XVIII v., Moskau 1953.

²⁰¹) Očerki istorii SSSR, a.a.O., S. 97.

²⁰²) V. I. Pokrovskij, a.a.O., S. 286.

²⁰³) Vgl. Tab. IV.

²⁰⁴) a.a.O., S. 258; ähnlich Kilburger, a.a.O., S. 275.

²⁰⁵) Die gesamte russische Wachsausfuhr ist für 1749 auf einen Wert von 195 812 Rubel beziffert, vgl. Verzeichnis von ein- und ausgeführten Waren, in: Büsching III, S. 348.

merkbar machten²⁰⁶). Im Rahmen der russischen Gesamtexporte mögen sie aber kaum von Gewicht gewesen sein, denn Ausfuhrstatistiken des 18. Jahrhunderts führen Teer und Pech namentlich nicht an²⁰⁷).

Auch in Lübeck sind es nur kleine, kaum nennenswerte Posten, die als Einfuhr bisweilen in den Listen auftreten. Die 90er Jahre des 17. Jahrhunderts bilden eine vorübergehende Ausnahme. 1690 kamen 152 Last Teer und zwei Schiffpfund Pech in Lübeck an, davon 17 Last aus Narva, alles übrige aus Nyen. Mit einem Wert von rund 12 000 Mark Lübisch sind es immerhin 2 Prozent der lübeckischen Rußlandimporte des Jahres.

Buttereinfuhren aus Nyen waren in Lübeck am Ende des 17. Jahrhunderts in mehreren Jahren eine auffällige Erscheinung, da sie, wenn überhaupt, dann in reichlichem Ausmaß registriert sind. Oft hatten einkommende Schiffe nichts außer Butter geladen, eine Fracht, deren Wert außerordentlich hoch zu Buche schlug. Mit 41 725 Mark sind es 1690 6,5 Prozent der russischen Ausfuhren, der Menge nach 1112 Tonnen, die hauptsächlich aus Nyen kamen. Wie auch die nicht auf Schweden gerichteten Butterexporte Finnlands im 18. Jahrhundert fast ganz aufhörten, haben nach den Lübecker Zollisten zu urteilen und nach erhaltenen russischen Ausfuhrstatistiken auch russische Häfen Butter in solchem Umfang späterhin nicht mehr nach dem Westen ausgeführt²⁰⁸).

Ebenfalls nur in einzelnen Jahren, dann aber bisweilen in außergewöhnlichem Umfang verzeichnen die Lübecker Register Durchfuhren großer Menge von *Seide*. Unter allen Gütern, die als Einfuhr zur See auftreten, ist dies das wertvollste. Der Entschluß einiger Kaufleute, Seide auf dem Seewege über Lübeck zu führen, vermehrte dort die gesamte Einfuhr bereits erheblich, da Seide nicht wie fast alle anderen Waren in kleineren Mengen an eine Vielzahl von Beziehern gerichtet Lübeck erreichte, sondern offenbar von den Händlern begleitet wurde, die sie auf dem Festland abzusetzen gedachten. Eine Seiden-einfuhr im Wert von 47 525 Mark Lübisch im Jahre 1690 ist dementsprechend in nur drei Schüben registriert, die jeweils 69 $\frac{1}{2}$, 33 und 16 $\frac{1}{3}$ Ballen Seide betragen. Der Schreiber bezeichnet die Importeure als „Armenianer“ oder „Persianer“. Bis nach Lübeck gelangten also persische Händler, die ihr Gut durch Rußland hindurch und über das baltische Meer begleitet hatten²⁰⁹). Wenn man allerdings in Betracht zieht, daß unter den Exporteuren russischer Waren aus Petersburg im Jahre 1749 armenische Kaufleute an vierter Stelle rangierten²¹⁰), so nimmt diese Erscheinung nicht Wunder.

²⁰⁶) A. J. Alanen, a.a.O., S. 97—99.

²⁰⁷) Storch, Teil VIII, S. 132; S. A. Pokrovskij, a.a.O., S. 92 u. 105.

²⁰⁸) Alanen, a.a.O., S. 236 f.

²⁰⁹) Zu diesen Kaufleuten, die wohl hauptsächlich aus der persischen Grenzprovinz Nachičevan und der Stadt Džulfa kamen, vgl. N. G. Kukanova, Russko-iranskije torgovyje otnošenija v konce XVII — načale XVIII v., in: IZ 57 (1956), S. 232—254.

²¹⁰) Verzeichnis von ein- und ausgeführten Waren, a.a.O., S. 380.

Wir wissen jedoch, daß sich im 17. Jahrhundert auch Revaler Handelshäuser mit dem Seidenhandel befaßten. In einem kaufmännischen Memorial von 1651²¹¹⁾, dessen Verfasser unbekannt ist, findet sich die Bemerkung: „Anno 1651, 8 Februarii im Namen des Allerhöchsten aus Reval nach Nowgarten verreisest wegen der Handlung so ich mit Ihr. Zar. Maytt. des Großfürsten in der Muskow Kaufleute Namens Maxim Dimitrevitz Woßchobeinick und Peter Mickiforowitz Michaooff auf 62 Ballen Persianischer Seide getroffen, umb dieselbe Seide allda zu empfangen, worauf ich den 11 huius in der Narff und dei 15 eijusdem in Nougarden arriviert, der liebe Gott gebe doch Glück und Segen zu dieser großen und gefährlichen Handel umb Christi willen.“ Am 20. Februar schloß derselbe Händler in Reval wiederum einen Kontrakt über 10 Ballen Seide. Aus den nachfolgenden Eintragungen zu schließen ging diese Ware hauptsächlich nach Amsterdam. — Möglicherweise stammen die zitierten Aufzeichnungen von dem Rußlandhändler und späteren Bürgermeister der Stadt Reval Michael Paulsen, über den der Rat 1657 verlauten ließ, er sei „der erste gewesen, der wie man sagt, das Eis gebrochen und den Seidenhandel in diese Ort mit größester Mühe und höchster Gefahr gebracht“²¹²⁾.

Der Vollständigkeit halber seien abschließend noch jene Güter ostbaltisch-russischer Herkunft angegeben, die mit einem verschwindend geringen Anteil am Gesamtimport in den Lübecker Listen auftreten²¹³⁾. Es sind dies an landwirtschaftlichen Produkten Hanf- und Leinsaat²¹⁴⁾, Pferdehaar, Schweineborsten, Grütze und Fleisch; als Fischereierzeugnisse: Lachs, Aal und Tran; und aus dem Bereich von Handwerk, Gewerbe und Hausfleiß schließlich: Kupfer, Matten, Taue, Leichensteine und Fliesen (Revaler Kalkstein!).

3. *Ausfuhr nach Rußland*

Im Rahmen der russischen Ausfuhr lassen sich typische Nachfragebereiche der westeuropäischen Handelspartner beobachten. So führten die Engländer hauptsächlich Hanf und Flachs aus. Im 18. Jahrhundert konzentrierte sich England auf Eisenimporte. Die niederländische Einfuhr aus Rußland wiederum bestand zum großen Teil in Pelzwerk, später im 17. Jahrhundert lag das Schwergewicht ihres russischen Handels in der Holzeinfuhr über Archangelsk²¹⁶⁾, die sich auch im 18. Jahrhundert aufrechterhielt²¹⁷⁾. In Lübeck, so zeigte es sich bereits, spielten seit den 1670er Jahren als Import- oder Durchfuhrgut aus Rußland Juchtenleder die beherrschende Rolle.

²¹¹⁾ R.S.A. Af 105.

²¹²⁾ R.S.A. BA 14.

²¹³⁾ In den Tabellen II, III und IV unter „Sonstiges“ zusammengefaßt.

²¹⁴⁾ Sonst hauptsächlich ein Handelsgut der Rigafahrer.

²¹⁶⁾ J. Scheltema, *Rusland en de Nederlanden* (Amsterdam 1817), Bd. I, S. 284; I. Lubimenko, *The Struggle of the Dutch with the English for the Russian Market in the Seventeenth Century*, in: *Transactions of the Royal Historical Society*, 4. Serie, Bd. VII (1924), S. 42 f.

²¹⁷⁾ S. van Brakel, a.a.O., S. 374.

Solche national-regionale Spezialisierung ist bei der Ausfuhr nach Rußland nicht sichtbar. Engländer und Niederländer brachten ungefähr die gleichen Waren auf den russischen Markt, wenn auch das Angebot der Niederländer etwas reichhaltiger gewesen sein mag²¹⁸⁾. Die Gleichförmigkeit des Angebots dieser westeuropäischen Rußlandfahrer hat zwei Gründe. Der eine liegt darin, daß sich alle gleichmäßig bemühten, dem auf bestimmte Gütergruppen gerichteten Bedarf der russischen Abnehmer entgegenzukommen. Überdies stammte der größte Teil des westlichen Angebots in Rußland aus dem von allen gleichermaßen betriebenen Zwischenhandel mit Frankreich und Spanien-Portugal. Alle Rußlandfahrer vermittelten nur begrenzt Produkte ihrer eigenen Wirtschaft²¹⁹⁾.

In dieses Bild läßt sich Lübeck ohne Schwierigkeiten einordnen, da es als reine Handelsstadt von Natur die Funktionen des Zwischenhandels ausübte. Dabei zeigten sich die einzelnen Handelsrichtungen, auf die der Lübecker Verkehr sich verteilte, untereinander eng verbunden. Charakteristisch für diese Verflechtung ist der Zusammenhang zwischen dem Handel der Westseefahrer und den Beziehungen zum Ostbaltikum. Salz und Wein spielten entsprechend als hauptsächlichliche Importgüter aus französischen und iberischen Häfen für die Novgorodfahrer eine wesentliche Rolle.

Nach den Zolllisten befindet sich *Salz* in der Ausfuhr stets an erster Stelle unter den namentlich aufgeführten Gütern. In Salz bestehen 1638 rund 30, 1690 20 Prozent der russischen Exporte Lübecks. Absolut gesehen sind die Salzsendungen innerhalb des 17. Jahrhunderts jedoch angestiegen, wenn auch nicht in hohem Maße. Zu Schiff gingen 1638 324½ Last, 1690 474 Last Salz nach Rußland. Vergleicht man diese Größen mit dem Umfang der Salzladungen, die auf Lübecker Schiffen den Sund ostwärts passierten, nämlich 1638 2 748 Last, und 1690 1109 Last, so ist daraus ersichtlich, daß der russische Anteil am Salzhandel in der Zwischenzeit erheblich angewachsen ist. Nach Kilburger²²⁰⁾ war im Moskauer Reich nur das Fürstentum Pleskau auf Salzimporte, die über Narva und Reval liefen, angewiesen. Alle übrigen russischen Provinzen versorgten sich aus inländischer Produktion.

Die Zollrechnungen der Novgorodfahrer bezeichnen in etwa der Hälfte der Fälle die Herkunft des Salzes durch den Zusatz „spanisch“. Sehr kleine, nur in Tonnen bemessene Posten von Lüneburgischem Salz sind ebenfalls namentlich erwähnt, zumal hier — der feineren Qualität entsprechend — ein höherer Zollsatz Anwendung fand. Von den übrigen, nur einfach als „solt“ verzeichneten Sendungen, wird man annehmen dürfen, daß sie französischer Herkunft sind.

²¹⁸⁾ Lubimenko, a.a.O., S. 39.

²¹⁹⁾ J. Savary, a.a.O.; diese Tatsache registrierte man in Frankreich mit Mißbehagen und ließ es an Plänen nicht fehlen, einen eigenen Rußlandhandel auszubauen. Von dessen hoher Einträglichkeit war man zutiefst überzeugt; vgl. A. Rambaud, *Russie I*, in: *Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France* (Paris 1890), S. 11 ff.; J. B. Colbert, *Lettres, instructions et mémoires* (Hrsg. P. Clément, Paris 1861—73), Bd. II, 2, S. 800 ff., S. 605 f.

²²⁰⁾ a.a.O., S. 278.
und 609.

Wein findet man vorwiegend nur unter allgemeiner Bezeichnung eingetragen, die keine Rückschlüsse auf Qualität und Herkunft zuläßt. In mehreren Einzelfällen treten jedoch nähere Angaben hinzu. So sprechen die Notizen häufig von französischem und spanischem Wein, nicht selten tritt auch Rheinwein auf. Alicante und „Semens“, beides Weine aus Spanien, sind ab und zu namentlich bezeichnet. Die unterschiedliche Häufigkeit solcher Angaben erlaubt aber keine wertmäßige Berechnung der einzelnen Sorten, da ungewiß bleibt, welchen Ursprungs die nicht näher gekennzeichneten Weinausfuhren nach Rußland sind. Es kann immerhin als sicher gelten, daß Ende des 17. Jahrhunderts französische Weine den ersten Platz inne hatten, denn in den 70er, 80er Jahren stieg die Weinausfuhr merklich an, und das gewiß als Folge der kräftigen Ausdehnung des französischen Weinhandels der Lübecker seit 1675²²¹⁾. Vom Jahr 1638 bis 1690 stieg der Wert lübeckischer Weinausfuhr in russische Gebiete von 3900 Mark Lübisch auf 19 050 Mark im Wert. Er erweiterte sich also um nahezu das Fünffache, während sein zunehmender Anteil am ganzen Rußlandhandel in der gleichen Zeit nur knapp das Doppelte ausmachte. Der größere Teil der Weinsendungen galt Narva²²²⁾, was seinen Grund in dessen engerer Verbindung zum russischen Markt, vielleicht aber auch in besseren Lagermöglichkeiten für Weine haben kann.

Die Rolle, die *Waren kolonialer Herkunft* innerhalb des Rußlandhandels spielten, kann allgemein nicht beurteilt werden, da wertvollere Waren aus Übersee, zum Beispiel Gewürze, vermutlich in den Packen und Kisten untergebracht waren, die wir hier in der Rubrik „Unbenannt“ führen müssen^{222a)}. 1638 tritt kein Produkt aus Übersee mit Namen hervor, 1690 sind es Zucker und Limonen. Zucker erreichte im Werte immerhin 6575,— Mark Lübisch und den verhältnismäßig hohen Exportanteil von 3 Prozent. Limonen²²³⁾ mit 2400 Mark im Jahre 1690 (1%) sind ebenfalls ein Ausfuhrgut, das der Erwähnung wert ist. Die Listen verzeichnen sie auch als Pickellimonen, worunter in Salz eingelegte Früchte zu verstehen sind.

Das gleiche wie für Kolonialwaren gilt für die Lübecker Ausfuhr *gewerblicher Produkte*. Wenn hier nur Laken, Blech, Glas und Ziegelsteine gesondert erwähnt werden können, so ist damit dem Werte nach wahrscheinlich nur ein Bruchteil der handwerklich-industriellen Erzeugnisse erfaßt, die insgesamt, ohne in den Zolllisten namentlich aufgeführt zu sein, über Lübeck nach Rußland gelangten.

Tuche — in den Zollverzeichnissen unter der Bezeichnung „Laken“ eingetragen — gehören zu den Stammgütern der Ausfuhr ins Baltikum, sie galten bei allen russischen Handelspartnern als einträgliche Exportware. 1638 betrug

²²¹⁾ W. Vogel, Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt, a.a.O., S. 136/37.

²²²⁾ Vgl. Tab. V u. Tab. VI.

^{222a)} Vgl. a.a.O.

²²³⁾ Das ist die übliche Bezeichnung für Zitronen; allerdings tritt 1690 in einem Fall auch der Ausdruck „citron“ auf, der im 18. Jahrhundert die Regel ist.

die Lübecker Ausfuhr von Laken nur 1,5% der nach Rußland gerichteten Warenwerte²²⁴⁾, sie ist in den Listen mit 1250 Mark Lübisches veranschlagt und ging ausschließlich nach Reval. 1690 wie wohl überhaupt am Ende des Jahrhunderts standen über Lübeck geführte Laken als namentlich registriertes Ausfuhrgut dem Wert nach gleich hinter Salz. Sie umfaßten 10% der ausgehenden Güter und entsprachen einer Summe von 22 950 Mark. Nyen, Reval und Narva waren jetzt am Import fast gleichmäßig beteiligt. Qualität und Herkunft der Laken sind in den Büchern der Novgorodfahrer nicht näher bezeichnet. An anderen Stellen finden wir jedoch über Lübeck gehandelte Tuche nach unterschiedlicher Herkunft gegliedert. Es werden dort Gewebe angeführt, die aus England, den Niederlanden (Leiden, Brügge, Amsterdam), aus Aachen, aber auch aus näherer Umgebung wie Hamburg, Mölln und Ratzeburg stammen²²⁵⁾.

Ausschließlich als Produkt des deutschen Hinterlandes wird man die in Fässern versandten *Eisenbleche* sowie das verzinnte Blech ansehen, die als schwarze und weiße Bleche in die Listen eingetragen und zu unterschiedlichem Satz verzollt wurden. Blech taucht im Jahre 1638 nicht auf, 1690 wurde es nur nach Narva ausgeführt. Dorthin ging die beachtliche Anzahl von 210 Fässern hauptsächlich schwarzen Blechs, deren Wert der Zoll auf 12 075 Mark Lübisches bemaß, wodurch sie mit 5,5 Prozent der Gesamtausfuhr eine ansehnliche Stellung innehaben.

Auf dem Seewege ging auch *Glas* nach Rußland. Es wurde 1638 im Werte von 1100 Mark hauptsächlich nach Reval exportiert; 1690 kamen Glaswaren im Wert von 5875 Mark zur Verladung, jetzt zum größeren Teil nach Narva bestimmt. Die Bedeutung der Glasausfuhr ins livländisch-russische Gebiet nahm ebenfalls im 18. Jahrhundert zu.

Zu den wenigen Gütern, die auch in Lübecks eigenen Mauern hergestellt wurden, kann man die bisweilen in den Ausfuhrlisten auftretenden *Ziegelsteine* rechnen. 1743 gab es in Lübeck neben der Ziegelbrennerei des Rates und St.-Petri-Ziegelhof nur eine private Ziegelei, für die ein Absatz in der Stadt durch eine Art Monopolstellung der anderen ausgeschlossen war²²⁶⁾. Ein Teil der verschifften Ziegel mag auch niederländischer Herkunft gewesen sein. Im Jahre 1638 wurden für 2850 Mark Ziegelsteine ausgeführt. Neben einfachen Ziegeln sind Dachsteine und Dachpfannen erwähnt, die insgesamt in etwa gleichen Mengen nach Reval und Narva bestimmt waren. Man wird schwerlich annehmen dürfen, daß diese Fracht über Livland hinaus nach Rußland gelangte.

Metalle haben in der lübeckischen Ausfuhr nach Rußland im 17. und 18. Jahrhundert keine beherrschende Stellung. Als Weiterexporte schwedischer Herkunft sind sie in verhältnismäßig geringer Menge und nicht von Jahr zu Jahr gleichmäßig vertreten. Das wird weniger mit einer unregelmäßigen Einfuhr aus dem Bezugsland als mit dem schwankenden Bedarf der Abnehmer zu-

²²⁴⁾ Dieser ungewöhnlich niedrige Prozentsatz mag eine Folge des 30-jährigen Krieges sein: die Verbindungen zu den Produktionszentren waren gestört.

²²⁵⁾ P. Hasse, Lübecker Firmen im Jahre 1743, in: MVLGA XII (1906), S. 145—161. — F. Siewert, a.a.O., S. 450.

²²⁶⁾ P. Hasse, Lübecker Firmen im Jahre 1743, a.a.O., S. 155.

sammenhängen. Handelt es sich doch hier um einen Zeitabschnitt, in dem Eisen ebenso wie Kupfer sowohl als Einfuhr- wie Ausfuhr gut im Rußlandhandel auftreten. In dieser Zeit ist die gewerbliche Verarbeitung von Metallen in Rußland noch nicht kräftig genug, um einer kontinuierlichen Zufuhr von außen zu bedürfen. Überdies war im 17. Jahrhundert Schweden selbst der wichtigste Eisenerlieferant Rußlands, so daß der Umfang des Lübecker Zwischenhandels kaum als Maßstab für die Markt- und Bedarfslage im Osten angesehen werden kann.

Im Jahre 1638 gelangten 69 Schiffpfund Eisen von Lübeck nach Narva. 1690 fand keine Ausfuhr statt, es kamen hingegen 44 Schiffpfund aus dem Baltikum herein²²⁷). Aber noch im Jahre 1735 finden Eisenausfuhren nach Petersburg statt²²⁸).

Auch Blei, vermutlich aus England, ist in den Lübecker Ausfuhrlisten verzeichnet. 1638 nennen die Zollbücher kleine Mengen, nämlich 6 Schiffpfund, die nach Narva bestimmt sind; 1690 betragen 72 Schiffpfund, für die im wesentlichen wiederum Narva als Zielhafen erscheint, nur 1 Prozent der gesamten Ausfuhr. Blei fällt also nicht merklich ins Gewicht. — Kupfer zeigt sich in den gesondert bearbeiteten Jahrgängen 1638 und 1690 nicht in der Ausfuhr. In anderen Jahren des 17. Jahrhunderts findet man Kupfer, häufig auch Kupfergeld mehrmals als Einfuhr gut registriert²²⁹). Im 18. Jahrhundert ist Kupfer in beiden Richtungen so gut wie nie genannt.

Als gewichtiger erweist sich, insbesondere im 18. Jahrhundert, das schwedische *Alaun* als lübischer Ausfuhrartikel nach Rußland. Es wird 1638 noch gar nicht, 1690 jedoch im Werte von 5850 Mark, wieder in erster Linie nach Narva gehend, ausgeführt. Alaun kam als Bindemittel in der Papierfabrikation und in der Färberei als Beizstoff zur Anwendung.

In der Lübecker Ausfuhr sind auch *landwirtschaftliche Erzeugnisse* von den umliegenden holsteinischen Landschaften und aus Mecklenburg vertreten. Dort hatte man nach dem Dreißigjährigen Krieg den Hopfenbau aufs neue kultiviert, Ende des 17. Jahrhunderts riefen französische Emigranten den Tabakbau ins Leben. Der bäuerliche Obstbau wurde von jeher durch die Obrigkeit angeregt und gefördert²³⁰). Durch die mecklenburgischen Zollverhältnisse, die Rostock von seinem naturgegebenen Hinterland abtrennten, erklärt es sich, daß ein landwirtschaftlicher Überschuß eher in den lübeckischen als in den Rostocker Handelsbereich geraten konnte²³¹).

Hopfen, Tabak und frisches Obst, besonders Äpfel, hatten in der Lübecker Ausfuhr einen festen Platz. Während man den regen Obsthandel zwischen

²²⁷) In Tab. VI unter Sonstiges.

²²⁸) Die wechselnde Versendung von Eisen in beiden Richtungen wird übrigens auch ein Sortenproblem gewesen sein, da dem Qualitätsunterschied von russischem und schwedischem Eisen unterschiedliche Verwendbarkeit entsprach, vgl. E. F. Heckscher, a.a.O., II, 1, S. 426.

²²⁹) Vgl. oben, S. 94.

²³⁰) F. Mager, Geschichte des Bauerntums und der Bodenkultur im Lande Mecklenburg (Berlin 1955), S. 270 ff., S. 293—96.

²³¹) W. Müller, Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten, S. 20.

Rostock und Petersburg im 18. Jahrhundert erst 1730 beginnen läßt²³²), weist Lübeck bereits hundert Jahre früher beachtliche Ausfuhr von Frischobst vor: im Wert von 3225 Mark Lübisches wurde es 1638 aus Lübeck versandt und betrug 3,8 Prozent des Gesamtexportes in die livländischen Häfen. Nicht regelmäßig lag der Anteil des Obstes so hoch, das häufig — wie 1690 — überhaupt nicht in der Ausfuhr enthalten ist. — Hopfen und Tabak wiederum spielten 1690 in Lübeck eine größere Rolle. In Beträgen von 5225 und 4225 Mark erreichten sie je rund 2 Prozent der Exporte des ostwärts gerichteten Seeverkehrs.

Aus dem Bereich der Landwirtschaft sind unter der Lübecker Ausfuhr schließlich noch Zugtiere zu erwähnen. Es handelt sich soweit ersichtlich um Pferde, die jedoch nicht alljährlich ins Baltikum befördert wurden. 1690 sind es immerhin 60 Pferde, vielleicht aus Dänemark oder Schonen, die, das Tier zu 100 Mark bewertet, eine Seereise nach Narva und Reval unternehmen mußten.

Bei den Verhandlungen um den lübeckisch-russischen Transithandel durch Livland, das ein schwedisches Gebiet war, bezeichneten die Lübecker in den 40er Jahren des 17. Jahrhunderts Salz und *Hering* als ihre wichtigsten Handelsgegenstände²³³). Nach den Listen der Novgorodfahrer wie nach den Sundzollregistern zu urteilen, konnten jedoch die Exporte von Hering in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts nicht mehr von großem Belang sein. 1638 verließen nur 11 Last Hering den Lübecker Hafen als Handelsgut der Novgorodfahrer, 1690 sind es nicht mehr als 25 Last. Wertmäßig stellen die Sendungen 2,8 und 1 Prozent der baltisch-russischen Ausfuhr dar.

Der Anteil anderer Fischereiprodukte liegt noch niedriger: im Wert von 1525 Mark Lübisches bildete 1638 Dörrfisch — nämlich Rotscher und Dorsch — 1,8 Prozent der Rußlandexporte; 1690 war die Ausfuhr auch dieser Fische im Verhältnis zum gesamten Export gänzlich belanglos.

Nicht einzeln erfaßbar sind, wie gesagt, innerhalb der Lübecker Ausfuhr jene Posten, die als *Kramgut* oder „Kaufmannschaft“ und schließlich überhaupt nur mit Angabe der Verpackungsform in die Zollrechnungen eingetragen wurden. Sie sind im Jahre 1638 auf 46,2, 1690 auf 30 Prozent der Ausfuhr zu bemessen. Gewerbliche und handwerkliche Erzeugnisse werden darin in ziemlich hohem Umfang enthalten sein, darunter gewiß auch solche, die in den Listen hier und da vereinzelt gebucht sind wie Messingkessel, Draht, Messer, Flinten und andere Eisenwaren; Gurkengläser und Spiegel; Papier und Bücher; außerdem Farbstoffe und Kardendisteln („Wollkarten“), die in der Tuchherstellung

²³²) Mager, a.a.O., S. 293—96 schreibt (H. F. Becker, Vom Obste, dessen ökonomische Benutzung und Ausfuhr, in: Magazin für Naturkunde und Ökonomie Mecklenburgs, I (1791) zitierend), daß es sich damit um einen durch Rostocker Schiffer erstmalig eröffneten Handelszweig gehandelt habe. — Diesem Rostocker Obsthändler ist in einem Roman John Brinckmans ein anschauliches Denkmal gesetzt. In „Kasper-Ohm un ick“ betreibt ihn der Held des Romans Keppen Pött, mit dem Brinckman „den grotesken Typus einer verschwundenen Rasse, den baltischen Seemann des vorigen (d. h. des 18.) Jahrhunderts“ (zit. J. B. nach der von O. Weltzien herausgegebenen Ausgabe, Leipzig o. J.) in einer Reihe vergnüglich-tiefsinniger Geschichten gezeichnet hat.

²³³) K. R. Melander, Die Beziehungen Lübecks zu Schweden, a.a.O., S. 47 ff.

zum Aufrauhem der Gewebe verwendet wurden. Aus südlichem und kolonialem Bereich: Rosinen, Korinthen, Gewürze, Reis, Baumwolle, brasilianisches Holz. Es mögen des weiteren wertvolle Stoffe, etwa Atlas, Damast, Samt, Brokat und dergleichen wie in der russischen Einfuhr überhaupt, so auch hier mehrfach mitgeführt worden sein²³⁴).

Aus einem Revaler Zollbuch des Jahres 1724/25, das den Inhalt der Lübecker Schiffsloadungen weit ausführlicher bezeichnet, als es in den Kontorabrechnungen der Novgorodfahrer der Fall ist, wird die Fülle des Lübecker Sortiments eindrucksvoll sichtbar. Außer den genannten Waren treten hier auf: Geblümter Kattun, Seidentücher, Taft, Servietten, Tischdecken; Spitzen aller Art, Handschuhe, Strümpfe, Hüte und Schlafmützen; Gold- und Silbertressen, silberne Kragen, Gehänge, Schnallen, Muffe; Schuhe und Sohlen; Sack-, Knopf- und Nähadeln; Pferdeketten, Striegel und Trensen; Anker; „Kathedismushaken“; Sägeblätter und anderes Werkzeug; Kellen und Tiegel. Schließlich Medikamente und Chemikalien. Auch Kanarienvögel, „Stocker zu die Stockpferde“ und Möbel treten auf. Das ist noch längst nicht alles, die Aufzählung mag hier jedoch genügen, um die Reichweite der Sammelnamen „Kaufmannschaft“ und „Kram“ anzudeuten.

Mit großer Sicherheit darf man außerdem annehmen, daß über Lübeck namhafte Werte an unbearbeiteten und bearbeiteten *Edelmetallen* nach Rußland gelangten. Nach Mickwitz²³⁵) wurde Silber „als eine der wichtigen Waren betrachtet, die aus Lübeck nach Reval gingen“, um dort an Goldschmiede verkauft oder der Münze zugeführt zu werden. In der Mitte des 17. Jahrhunderts berichtet der schwedische Resident in Moskau Peder Loofeldt ähnliches²³⁶) über die Lübecker Ausfuhren nach Rußland. Das Bild kann sich im 18. Jahrhundert nicht merklich verändert haben. Angaben, die im Laufe eines Prozesses zwischen dem Lübecker Spediteur Schaube und seinem Petersburger Auftraggeber Gottlob Friedrich Krug über den Inhalt mehrerer Kisten gemacht wurden, die aus Frankreich kommend weitergeleitet worden waren, bestätigen diese Vermutung. Außer Samen und Schirmen in einem Fall nennt die in den Gerichtsakten erhaltenen Korrespondenz ein anderes Mal Gold- und Silbertressen, Goldfäden und ähnliches, dann wieder Gold- und Silberwaren als Versand²³⁷). Erzeugnisse des Edelschmiedegewerbes innerhalb der Ausfuhr stammten seit dem 17. Jahrhundert allerdings nur noch in seltenen Fällen aus Lübecker Werkstätten, da dort in dieser späteren Zeit fast ausschließlich für die nähere Umgebung Lübecks gearbeitet wurde²³⁸).

²³⁴) Vgl. de Rodes, a.a.O., S. 260; Kilburger, a.a.O., S. 279—302; Marperger, a.a.O., S. 68/69.

²³⁵) a.a.O., S. 64.

²³⁶) Vgl. Abs. V, 2 im 2. Teil dieser Arbeit.

²³⁷) L.S.A. Reichskammergericht S41 (1771).

²³⁸) J. Warncke, Die Edelschmiedekunst in Lübeck und ihre Meister (Lübeck 1927), S. 82; vgl. dort auch die auf S. 85/86 registrierten und im Anhang abgebildeten Arbeiten lübeckischen Ursprungs, die sich in der Moskauer Rüst-kammer befanden.

Tabellenanhang

zu *Harder*, Seehandel zwischen Lübeck und Rußland

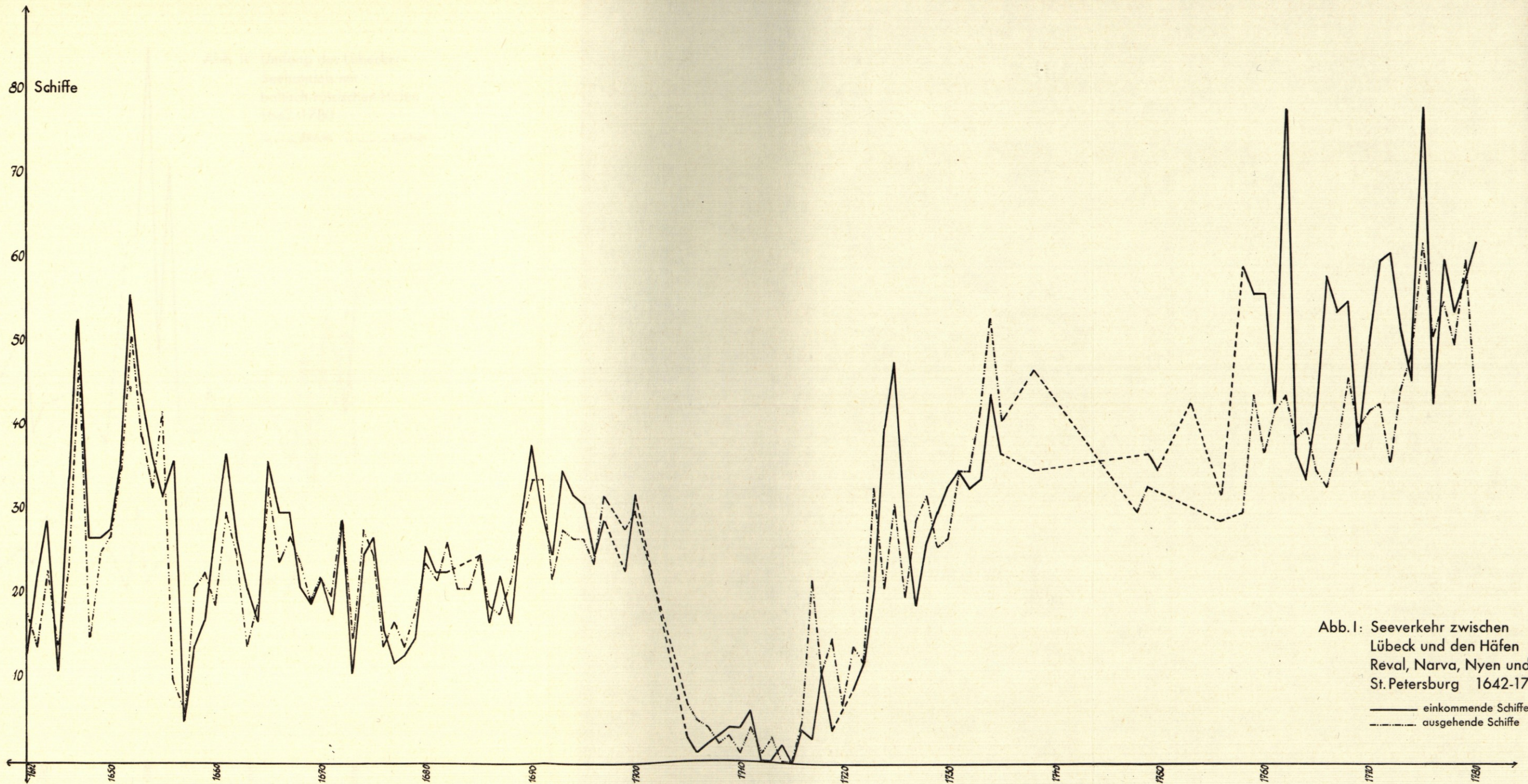


Abb. I: Seeverkehr zwischen Lübeck und den Häfen Réval, Narva, Nyen und St. Petersburg 1642-1780

— einkommende Schiffe
 - - - - - ausgehende Schiffe

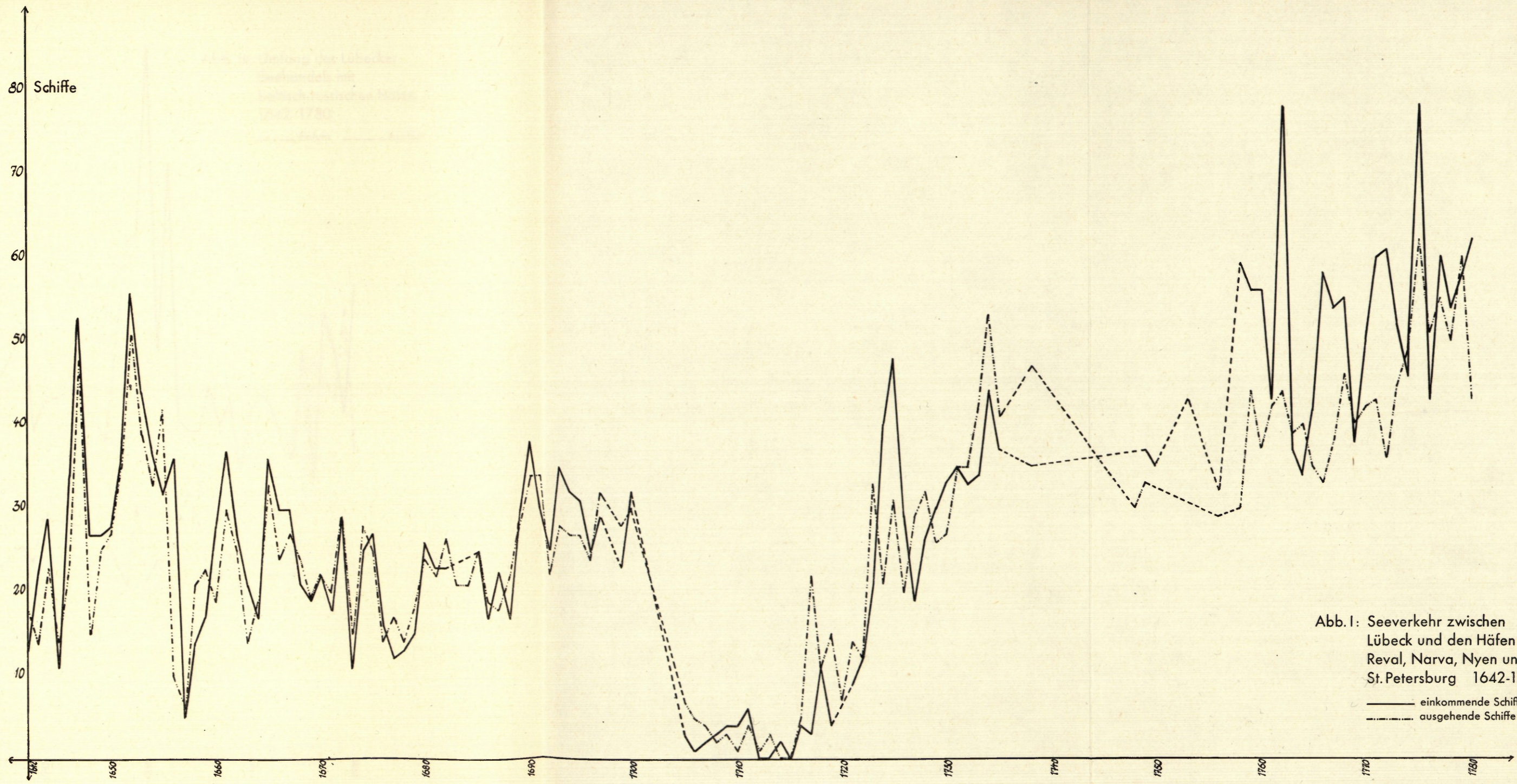
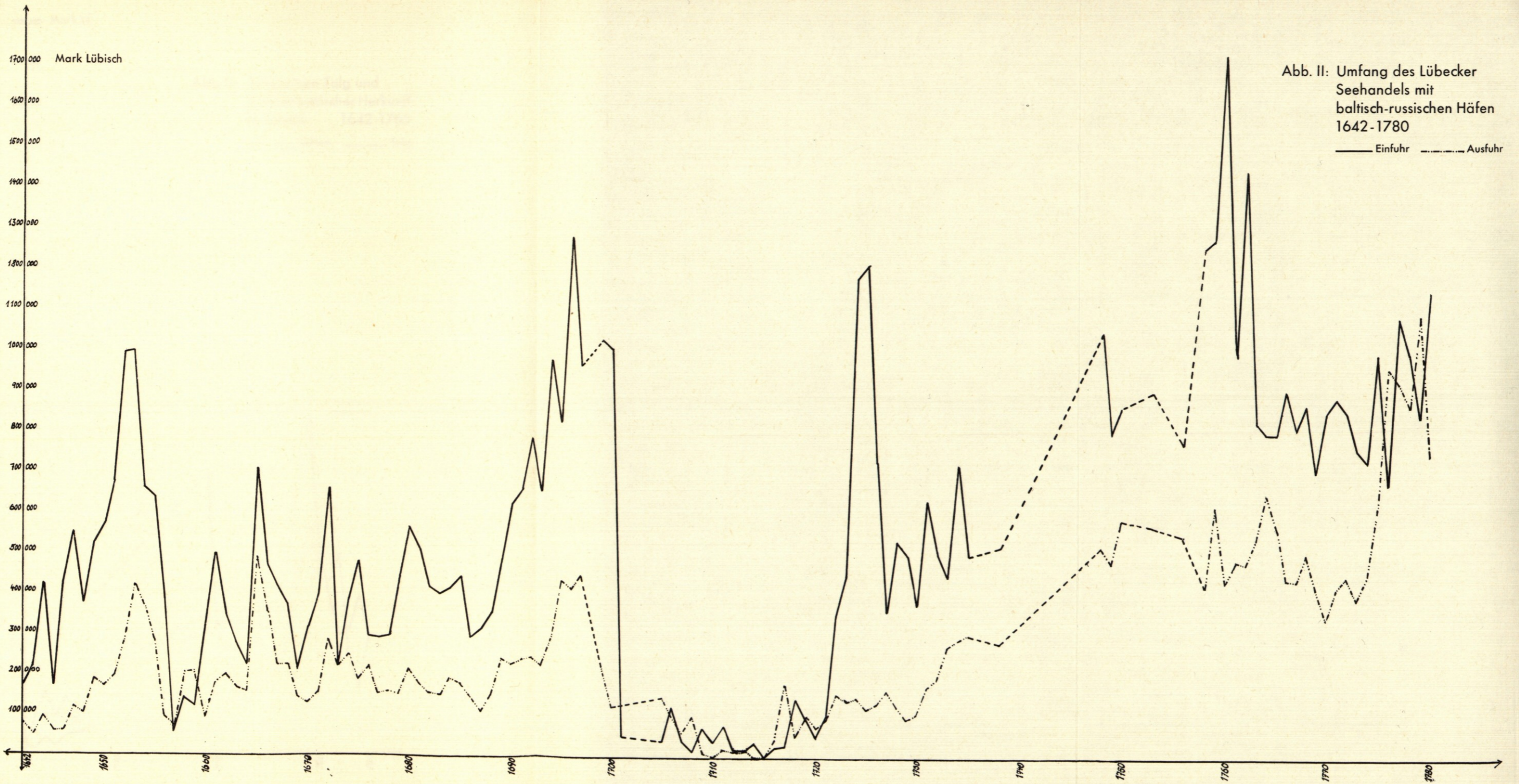


Abb. 1: Seeverkehr zwischen Lübeck und den Häfen Reval, Narva, Nyen und St. Petersburg 1642-1780

— einkommende Schiffe
 - - - - - ausgehende Schiffe



1000 000 Mark Lübisch

900 000

800 000

700 000

600 000

500 000

400 000

300 000

200 000

100 000

1672

1680

1690

1700

1710

1720

1730

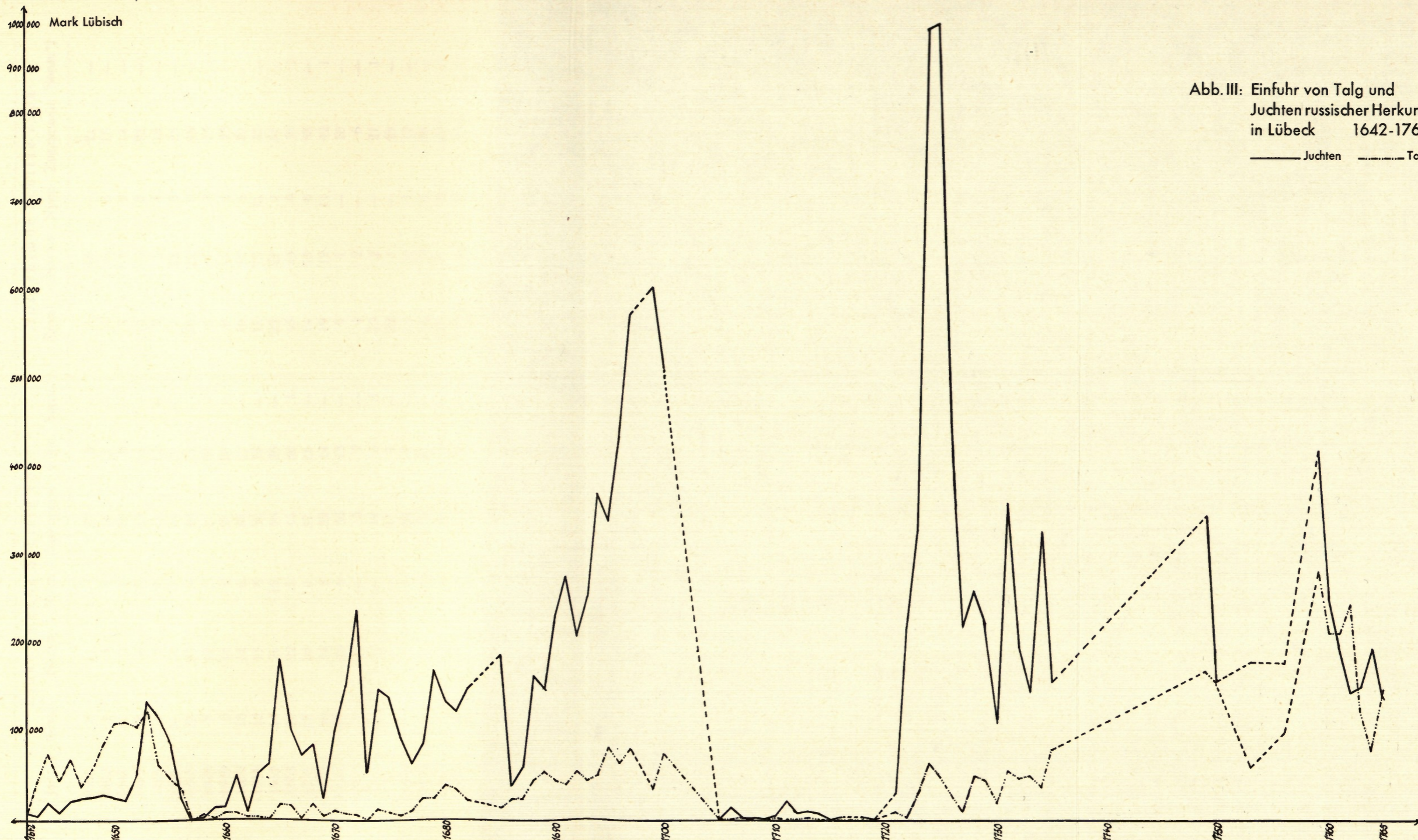
1740

1750

1760

1765

Abb. III: Einfuhr von Talg und
Juchten russischer Herkunft
in Lübeck 1642-1765
—— Juchten - - - - Talg



I. Verkehr zwischen Lübeck und ostbaltischen Häfen 1638 bis 1780

Jahr	Einkommende Schiffe von:				Ausgehende Schiffe nach:						
	Reval	Narva	Nyen	Zusammen	Riga	Sonst.*)	Reval	Narva	Nyen	Zusammen	Sonst.*)
1638	3	17	—	20	9	—	5	16	—	21	—
1642	1	4	8	13	11	—	6	6	6	18	—
1643	11	7	4	22	9	—	8	4	2	14	—
1644	18	6	5	29	13	—	15	6	2	23	—
1645	4	3	4	11	11	—	8	5	1	14	—
1646	14	15	5	34	30	—	7	11	5	23	—
1647	22	22	9	53	21	—	18	22	9	48	—
1648	8	12	7	27	24	—	5	7	3	15	1
1649	9	16	2	27	20	—	9	13	3	25	—
1650	10	12	6	28	17	—	10	12	5	27	—
1651	13	15	8	36	18	—	11	13	11	35	—
1652	14	26	16	56	26	—	22	22	7	51	—
1653	15	22	7	44	30	1	15	15	9	39	2
1654	12	19	6	37	23	—	14	13	6	33	—
1655	10	14	8	32	14	—	19	12	11	42	1
1656	15	15	6	36	13	—	9	1	—	10	—
1657	4	1	—	5	2	—	4	2	—	6	—
1658	13	1	—	14	5	1	19	2	—	21	1
1659	13	4	—	17	7	—	22	1	—	23	—
1660	17	10	1	28	9	—	14	4	1	19	—
1661	24	11	2	37	11	—	16	9	5	30	—
1662	7	11	9	27	12	—	11	8	6	25	—
1663	9	6	6	21	9	—	6	5	3	14	—

*) Vgl. oben S. 82.

Verkehr zwischen Lübeck und ostbaltischen Häfen 1638 bis 1780 (Forts.)

Jahr	Einkommende Schiffe von:				Ausgehende Schiffe nach:						
	Reval	Narva	Nyen	Zusammen	Riga	Sonst.*)	Reval	Narva	Nyen	Zusammen	Sonst.*)
1664	6	6	5	17	6	—	7	7	5	19	—
1665	15	17	4	36	2	—	16	13	4	33	—
1666	9	15	6	30	10	—	11	9	4	24	—
1667	11	12	7	30	7	—	11	12	4	27	—
1668	7	9	5	21	7	—	14	6	4	24	—
1669	11	5	3	19	9	—	9	6	4	19	—
1670	6	14	2	22	4	—	9	13	—	22	—
1671	7	9	2	18	11	1	8	8	4	20	—
1672	7	17	5	29	12	—	11	15	3	29	—
1673	3	7	1	11	6	—	7	7	1	15	—
1674	8	13	4	25	10	8	12	11	5	28	—
1675	12	8	7	27	11	8	11	8	6	25	—
1676	7	8	1	16	2	18	4	7	3	14	—
1677	4	2	6	12	15	8	6	6	5	17	—
1678	3	6	4	13	9	5	4	7	3	14	—
1679	4	8	3	15	8	6	5	9	4	18	—
1680	7	12	7	26	15	1	8	11	5	24	—
1681	7	10	6	23	14	5	7	10	5	22	—
1682	10	10	3	23	9	2	11	10	5	26	—
1683							10	9	2	21	—
1684							9	9	3	21	—
1685	12	10	3	25	14	4	15	8	2	25	—
1686	5	10	2	17	10	1	7	9	3	19	—
1687	7	10	3	20	12	5	7	7	4	18	—

*) Vgl. oben S. 82.

Verkehr zwischen Lübeck und ostbaltischen Häfen 1638 bis 1780 (Forts.)

Jahr	Einkommende Schiffe von:				Ausgehende Schiffe nach:						
	Reval	Narva	Nyen	Zusammen	Riga	Sonst.*)	Reval	Narva	Nyen	Zusammen	Sonst.*)
1688	3	11	3	17	10	2	7	13	2	22	—
1689	10	12	8	30	13	2	13	11	5	29	—
1690	15	16	7	38	13	3	13	12	9	34	—
1691	8	11	11	30	16	1	9	12	13	34	—
1692	10	8	7	25	7	—	10	7	5	22	—
1693	11	13	11	35	9	—	8	12	8	28	—
1694	11	16	5	32	11	—	8	14	5	27	—
1695	6	18	7	31	15	—	5	19	3	27	—
1696	6	17	2	25	11	—	5	16	3	24	—
1697	5	20	4	29	19	—	4	25	3	32	—
1699	5	13	5	23	14	—	6	17	5	28	1
1700	5	17	10	32	4	1	9	14	7	30	—
1705	3	—	—	3	—	6	7	—	—	7	1
1706	1	—	—	1	—	5	5	—	—	5	—
1707	2	—	—	2	—	11	4	—	—	4	—
1708	3	—	—	3	4	4	2	—	—	2	1
1709	4	—	—	4	2	4	3	—	—	3	—
1710	4	—	—	4	2	15	1	—	—	1	—
1711	6	—	—	6	5	17	4	—	—	4	1
1712	—	—	—	—	3	1	1	—	—	1	—
1713	—	—	—	—	2	4	3	—	—	3	—
1714	2	—	—	2	4	3	—	—	—	—	—
1715	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
1716	4	—	—	4	—	4	5	—	—	—	—

*) Vgl. oben S. 82.

Verkehr zwischen Lübeck und ostbaltischen Häfen 1638 bis 1780 (Forts.)

Jahr	Einkommende Schiffe von:			Ausgehende Schiffe nach:					
	Reval	Narva	St. Petersburg Zusammen	Riga	Sonst.*)	Reval	Narva	St. Petersburg Zusammen	Sonst.*)
1717	2	—	1	3	2	—	—	9	22
1718	7	—	4	11	4	1	—	8	11
1719	—	2	2	4	2	2	2	8	15
1720	—	—	—	—	—	—	—	2	7
1721	4	2	3	9	—	—	10	3	14
1722	5	—	6	12	1	1	3	7	12
1723	4	2	15	21	—	—	8	3	33
1724	4	4	32	40	1	1	6	3	21
1725	9	3	36	48	3	3	11	2	31
1726	6	5	18	29	3	3	5	1	20
1727	5	2	12	19	2	2	9	4	29
1728	4	5	17	26	9	9	10	6	32
1729	14	4	12	30	3	3	9	7	10
1730	11	10	12	33	2	2	12	7	28
1731	11	6	18	35	1	1	13	7	35
1732	7	7	19	33	6	6	13	7	35
1733	4	10	20	34	3	3	7	9	42
1734	14	9	21	44	1	1	17	7	53
1735	12	7	18	37	—	—	12	7	41
1738	14	6	15	35	2	2	14	7	47
1748	—	—	—	—	—	—	6	4	30
1749	6	4	27	37	1	1	9	3	21
1750	9	3	23	35	—	—	—	—	—
1753	8	5	29	43	1	1	—	—	—

*) Vgl. oben S. 82.

Verkehr zwischen Lübeck und ostbaltischen Häfen 1638 bis 1780 (Forts.)

Jahr	Einkommende Schiffe von:			Ausgehende Schiffe nach:		
	Reval	Narva	St. Petersburg	Reval	Narva	St. Petersburg
1756	9	3	20	9	3	17
1758	5	2	52	7	1	22
1759	3	2	51	7	2	36
1760	8	2	46	8	—	29
1761	18	1	24	13	1	28
1762	41	3	34	18	1	25
1763	12	3	22	13	2	24
1764	9	—	25	11	3	26
1765	13	1	28	10	2	23
1766	16	4	38	11	1	21
1767	10	3	41	12	2	24
1768	7	3	45	13	4	29
1769	7	2	29	9	2	29
1770	12	3	35	15	2	25
1771	25	1	34	17	1	25
1772	14	—	47	8	1	27
1773	8	1	43	12	2	28
1774	14	2	30	15	3	31
1775	35	5	38	19	4	29
1776	10	4	29	13	2	36
1777	14	4	42	17	4	34
1778	15	3	36	14	3	33
1779	15	2	41	15	2	43
1780	14	2	43	12	3	28
			32	2		29
			59	—		30
			56	1		44
			56	1		37
			43	—		42
			78	2		44
			37	—		39
			34	—		40
			42	—		35
			58	—		33
			54	—		38
			55	1		46
			38	4		40
			50	—		42
			60	4		43
			61	—		36
			52	1		42
			46	1		49
			78	—		52
			43	—		51
			60	—		55
			54	2		50
			58	3		60
			62	3		43

*) Vgl. oben S. 82.

II. Verteilung der in Lübeck eingeführten Güter russischer Herkunft im Jahr 1638
in Mark Lübisch

	Narva		Reval		Riga		Insgesamt		Prozent der Gesamt- einfuhr
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	
Flachs	79 556,—	91	8 025,—	9	—	—	87 581,—	100	31
Roggen	50 081,—	69	21 913,—	31	—	—	71 994,—	100	26
Talg	19 825,—	39,3	1 962,—	4	28 638,—	56,7	50 425,—	100	18
Weizen, Gerste, Hafer	30 318,—	94,7	1 706,—	5,3	—	—	32 024,—	100	11
Felle, Häute, Leder	7 137,—	35,9	11 225,—	56,3	1 500,—	7,8	19 862,—	100	7
Hanf	13 937,—	99,6	50,—	0,4	—	—	13 987,—	100	5
Sonstiges	4 250,—	63,0	2 500,—	37,0	—	—	6 750,—	100	2
Insgesamt	205 104,—	72,5	47 381,—	16,8	30 138,—	10,7	282 623,—	100	100

III. Verteilung der in Lübeck eingeführten Güter russischer Herkunft im Jahr 1690
in Mark Lübisch

	Narva		Reval		Nyen		Riga		Sonstige		Insgesamt		Prozent der Gesamt- einfuhr
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	
Juchten . .	152 325,—	65,0	48 150,—	21,0	2 350,—	1,0	29 550,—	13,0	475,—	—	232 850,—	100,0	36,0
Roggen . .	13 375,—	10,0	116 900,—	86,0	4 875,—	4,0	—	—	—	—	135 150,—	100,0	22,0
Seide . . .	13 200,—	27,0	27 800,—	59,0	—	—	—	—	6 525,—	14,0	47 525,—	100,0	8,0
Talg . . .	27 700,—	63,0	14 550,—	33,0	1 850,—	4,0	—	—	—	—	44 100,—	100,0	7,0
Butter . .	5 100,—	12,0	2 000,—	5,0	34 625,—	83,0	—	—	—	—	41 725,—	100,0	6,5
Hanf . . .	24 050,—	58,0	14 325,—	35,0	2 500,—	7,0	—	—	—	—	40 875,—	100,0	6,5
Flachs . . .	6 775,—	24,0	20 400,—	74,0	500,—	2,0	—	—	—	—	27 675,—	100,0	4,0
Felle, Häute, Leder . . .	8 975,—	38,0	12 275,—	53,0	2 150,—	9,0	—	—	—	—	23 400,—	100,0	4,0
Teer und Pech . . .	1 275,—	10,0	—	—	10 650,—	90,0	—	—	—	—	11 925,—	100,0	2,0
Tran . . .	4 975,—	97,0	—	—	175,—	3,0	—	—	—	—	5 150,—	100,0	1,0
Gerste u. Hafer . . .	1 700,—	33,0	625,—	12,0	2 825,—	55,0	—	—	—	—	5 150,—	100,0	1,0
Sonstiges .	4 325,—	40,0	6 500,—	59,0	75,—	1,0	—	—	—	—	10 900,—	100,0	2,0
Insgesamt	263 775,—	42,0	263 525,—	42,0	62 575,—	10,0	29 550,—	5,0	7 000,—	1,0	626 425,—	100,0	100,0

*IV. Verteilung der in Lübeck eingeführten Güter russischer Herkunft im Jahr 1749
in Mark Lübsch*

	St. Petersburg		Reval		Narva		Königsberg		Insgesamt		Prozent der Gesamteinfuhr	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	%	%
Juchten	341 650,—	99,5	—	—	—	—	1 575,—	0,5	343 225,—	100,0	43,5	
Talg	166 675,—	97,5	2 725,—	1,5	300,—	—	1 000,—	1,0	170 700,—	100,0	21,0	
Segeltuch	67 600,—	100,0	100,—	—	—	—	—	—	67 700,—	100,0	8,5	
Wachs	54 775,—	98,0	1 100,—	2,0	—	—	—	—	55 875,—	100,0	7,0	
Flachs	1 400,—	3,0	19 400,—	39,0	29 200,—	58,0	—	—	50 000,—	100,0	6,0	
Seife	23 950,—	72,0	8 650,—	25,0	925,—	3,0	—	—	33 525,—	100,0	4,0	
Hanf	11 525,—	48,5	6 975,—	29,0	5 200,—	20,0	625,—	2,5	24 325,—	100,0	3,0	
Eisen	13 550,—	100,0	—	—	—	—	—	—	13 550,—	100,0	1,5	
Kaufmannschaft	7 775,—	100,0	—	—	—	—	—	—	7 775,—	100,0	1,0	
Sonstiges	31 200,—	83,0	3 325,—	9,0	3 075,—	8,0	—	—	37 600,—	100,0	4,5	
Insgesamt	720 100,—	89,5	42 275,—	5,5	38 700,—	4,5	3 200,—	0,5	804 275,—	100,0	100,0	

*U. Verteilung der von Lübeck nach Rußland exportierten Güter im Jahr 1638
in Mark Lübisck*

	Narva		Reval		Insgesamt		Prozent der Gesamt- ausfuhr
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	
Nicht benannt	17 325,—	53,2	15 125,—	46,8	32 450,—	100,0	38,5
Salz	23 525,—	91,1	1 375,—	8,9	24 900,—	100,0	29,5
Kramgut . . .	75,—	1,1	6 400,—	98,9	6 475,—	100,0	7,7
Wein	2 500,—	64,1	1 400,—	35,9	3 900,—	100,0	4,6
Obst	2 600,—	80,5	625,—	19,5	3 225,—	100,0	3,8
Steine	1 275,—	44,9	1 575,—	55,1	2 850,—	100,0	3,4
Hering . . .	2 050,—	86,1	325,—	13,9	2 375,—	100,0	2,8
Eisen	1 725,—	100,0	—	—	1 725,—	100,0	2,0
Dörrfisch . .	1 100,—	71,9	425,—	28,1	1 525,—	100,0	1,8
Laken	—	—	1 250,—	100,0	1 250,—	100,0	1,5
Glas	100,—	9,1	1 000,—	90,9	1 100,—	100,0	1,3
Sonstiges . .	1 475,—	56,3	1 150,—	43,7	2 625,—	100,0	3,1
Insgesamt . .	53 750,—	63,8	30 650,—	36,2	84 400,—	100,0	100,0

VI. Verteilung der von Lübeck nach Rußland exportierten Güter
im Jahr 1690 in Mark Lübsch

	Reval		Narva		Nyen		Insgesamt		Prozent der Gesamtausfuhr	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	%	%
Nicht benannt	8 900,—	32,5	13 500,—	49,5	4 875,—	18,0	27 275,—	100,0	100,0	12,0
Salz	22 000,—	46,5	17 875,—	38,0	7 525,—	15,5	47 400,—	100,0	100,0	20,5
Kramgut	8 725,—	20,0	22 375,—	54,5	10 550,—	25,5	41 200,—	100,0	100,0	18,0
Laken	8 650,—	37,0	5 475,—	25,0	8 825,—	38,0	22 950,—	100,0	100,0	10,0
Wein	3 650,—	19,0	11 050,—	58,0	4 350,—	23,0	19 050,—	100,0	100,0	8,0
Blech	—	—	12 075,—	100,0	—	—	12 075,—	100,0	100,0	5,5
Zucker	2 925,—	45,0	3 650,—	55,0	—	—	6 575,—	100,0	100,0	3,0
Pferde	2 400,—	40,0	3 600,—	60,0	—	—	6 000,—	100,0	100,0	2,5
Glas	900,—	15,0	3 150,—	54,0	1 825,—	31,0	5 875,—	100,0	100,0	2,5
Alaun	1 850,—	32,0	3 500,—	59,5	500,—	8,5	5 850,—	100,0	100,0	2,5
Hopfen	2 225,—	43,0	1 525,—	29,0	1 475,—	28,0	5 225,—	100,0	100,0	2,0
Tabak	700,—	17,0	3 475,—	82,0	50,—	1,0	4 225,—	100,0	100,0	2,0
Hering	150,—	6,0	175,—	7,0	2 200,—	87,0	2 525,—	100,0	100,0	1,0
Limonen	1 075,—	44,0	400,—	17,0	925,—	39,0	2 400,—	100,0	100,0	1,0
Blei	300,—	13,0	1 650,—	72,0	350,—	15,0	2 300,—	100,0	100,0	1,0
Sonstiges	8 475,—	44,0	7 400,—	45,0	3 000,—	11,0	18 875,—	100,0	100,0	8,5
Insgesamt	72 475,—	32,0	110 875,—	48,0	46 450,—	20,0	229 800,—	100,0	100,0	100,0

VII. Wert der Einfuhr russischer Waren nach Lübeck und der nach Rußland gerichteten Exporte in Mark Lübisch

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1642	173 750,—	79 525,—	1681	515 600,—	181 050,—
1643	217 550,—	53 875,—	1682	421 600,—	157 075,—
1644	419 125,—	95 425,—	1683	401 250,—	153 675,—
1645	170 750,—	60 275,—	1684	418 800,—	192 925,—
1646	426 075,—	61 175,—	1685	446 325,—	179 050,—
1647	548 675,—	119 800,—	1686	286 800,—	143 450,—
1648	377 325,—	105 975,—	1687	318 925,—	121 275,—
1649	521 000,—	188 800,—	1688	355 175,—	152 725,—
1650	568 150,—	170 550,—	1689	488 975,—	242 250,—
1651	676 175,—	196 225,—	1690	626 425,—	229 800,—
1652	990 175,—	280 875,—	1691	662 700,—	242 500,—
1653	998 250,—	422 025,—	1692	786 550,—	244 275,—
1654	662 450,—	371 725,—	1693	655 375,—	222 800,—
1655	636 650,—	284 650,—	1694	977 350,—	290 000,—
1656	384 225,—	98 650,—	1695	828 850,—	437 175,—
1657	56 375,—	70 700,—	1696	1 278 675,—	414 125,—
1658	141 625,—	206 175,—	1697	969 600,—	447 225,—
1659	121 250,—	209 575,—	1699	1 028 350,—	223 225,—
1660	321 000,—	94 775,—	1700	1 007 250,—	125 025,—
1661	499 850,—	181 750,—	1701	51 425,—	?
1662	350 850,—	201 025,—	1705	38 450,—	148 375,—
1663	278 775,—	169 350,—	1706	122 850,—	101 775,—
1664	227 125,—	159 600,—	1707	40 900,—	60 425,—
1665	708 300,—	492 425,—	1708	16 350,—	99 900,—
1666	472 475,—	359 800,—	1709	71 300,—	20 425,—
1667	418 000,—	226 375,—	1710	39 625,—	2 500,—
1668	375 700,—	225 875,—	1711	74 125,—	19 750,—
1669	215 400,—	146 850,—	1712	20 175,—	16 050,—
1670	317 950,—	131 000,—	1713	20 075,—	18 000,—
1671	396 225,—	155 500,—	1714	36 850,—	—
1672	659 475,—	285 550,—	1715	2 275,—	—
1673	224 425,—	223 625,—	1716	25 075,—	44 500,—
1674	386 525,—	247 625,—	1717	28 300,—	180 125,—
1675	476 500,—	187 175,—	1718	140 650,—	52 600,—
1676	296 100,—	217 375,—	1719	94 775,—	98 000,—
1677	292 950,—	154 575,—	1720	50 200,—	73 825,—
1678	296 200,—	157 625,—	1721	101 700,—	95 125,—
1679	434 300,—	152 175,—	1722	348 075,—	154 775,—
1680	566 250,—	215 625,—	1723	448 825,—	140 200,—

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1724	1 180 100,—	148 075,—	1761	996 200,—	488 125,—
1725	1 216 300,—	120 250,—	1762	1 446 275,—	482 325,—
1726	729 525,—	135 225,—	1763	834 475,—	539 775,—
1727	361 400,—	215 725,—	1764	802 675,—	653 850,—
1728	536 400,—	175 250,—	1765	803 625,—	562 275,—
1729	499 200,—	145 725,—	1766	909 425,—	445 000,—
1730	376 600,—	155 925,—	1767	813 075,—	439 950,—
1731	632 875,—	171 650,—	1768	871 900,—	503 075,—
1732	506 500,—	192 375,—	1769	711 300,—	423 700,—
1733	447 325,—	272 175,—	1770	852 875,—	343 200,—
1734	722 575,—	288 825,—	1771	891 575,—	421 025,—
1735	500 425,—	303 850,—	1772	855 175,—	450 775,—
1738	523 175,—	283 225,—	1773	766 950,—	393 775,—
1748	1 050 125,—	520 175,—	1774	735 650,—	449 550,—
1749	804 275,—	486 775,—	1775	998 850,—	620 075,—
1750	867 500,—	590 450,—	1776	678 175,—	965 200,—
1753	907 975,—	573 800,—	1777	1 089 125,—	929 025,—
1756	777 000,—	552 825,—	1778	1 002 550,—	872 375,—
1758	1 259 100,—	426 400,—	1779	844 425,—	1 095 850,—
1759	1 282 475,—	622 100,—	1780	1 153 025,—	752 075,—
1760	1 729 950,—	433 775,—			

VIII. Durchschnittliche Beladung der Schiffe in Mark Lübisoh

Jahr	Eingänge	Ausgänge	Jahr	Eingänge	Ausgänge
1642	7 239,—	4 418,—	1710	1 187,—	2 500,—
1645	7 716,—	4 305,—	1715	569,—	—
1650	12 626,—	6 307,—	1721	11 300,—	6 795,—
1655	13 840,—	6 619,—	1725	23 849,—	3 879,—
1660	8 676,—	5 778,—	1730	10 760,—	3 596,—
1665	16 008,—	14 922,—	1735	13 525,—	7 411,—
1670	12 229,—	5 945,—	1749	20 622,—	14 753,—
1675	10 358,—	7 487,—	1756	22 841,—	19 062,—
1680	13 053,—	8 984,—	1760	30 892,—	11 723,—
1685	10 372,—	7 162,—	1765	17 979,—	16 065,—
1690	11 600,—	6 788,—	1770	17 058,—	8 171,—
1695	18 018,—	16 169,—	1775	12 806,—	10 001,—
1700	27 223,—	4 167,—	1780	11 726,—	17 722,—
1705	4 232,—	18 547,—			

Lübeckische Plattner-Kunst

Von *Konrad Ullmann* (Hamburg)

Der vorliegende Aufsatz stellt einen Teil einer umfassenderen Untersuchung dar, die den Nachweis einer eigenständigen und von Importen unabhängigen Harnisch- und Waffenproduktion innerhalb des nordwestdeutsch-hansischen Raumes im 15. und 16. Jahrhundert zum Gegenstand wählte.

Zwei deutliche Beispiele bewußt gepflegter, ortsgebundener Plattner-Kunst und damit Beweise eines leistungsfähigen, örtlichen Plattner-Gewerbes geben die Städte Lübeck und Münster; Lübeck für den Bereich östlich der Weserlinie, Münster für den westlich derselben. Im Nachfolgenden soll von Lübeck gehandelt werden.

Die schriftlichen, gewerbegeschichtlichen Quellen des zur Behandlung stehenden Raumes liegen größtenteils veröffentlicht vor, und zwar kommt dabei das Hauptgewicht den für die Erschließung von Produktionsbestimmungen und -gepflogenheiten unerläßlichen älteren Zunftrollen zu. Daneben treten ergänzend Urkundenbücher und Hanserezeße, schließlich von Fall zu Fall auch Kämmereirechnungen, wobei diese Letztgenannten infolge ihres Charakters nur relativ selten auf die hier vorliegende besondere Fragestellung befriedigend antworten.

Im Gegensatz dazu haben die erhaltenen historischen Sachquellen, nämlich die originalen Erzeugnisse der betreffenden Gewerbe selbst, bisher nur in beschränktem Umfange eine Darstellung und Veröffentlichung durch Historiker erfahren. In diesem Zusammenhang sind beispielsweise zu nennen die Werke von Johannes Warncke über die Lübecker Goldschmiede¹⁾ und über die Zinngießer²⁾ der gleichen mittelalterlichen Großstadt. Beide Veröffentlichungen machen eine Fülle an Sachquellen auch im Bilde zugänglich.

Begünstigt wurden Publikationen solcher Art dadurch, daß es sich — zumal im Falle der Goldschmiede — um noch lebende Gewerbe handelte, deren archivalische Überlieferung daher in besonderem Maße kontinuierlich gepflegt und somit gerettet worden war, und obendrein um Gewerbe, die durch Verwendung von Meistermarken und Beschauzeichen auf ihren Erzeugnissen und parallel geführte Meisterlisten ganz besonders günstige Anhaltspunkte für die Forschung boten.

¹⁾ Johannes Warncke, Die Edelschmiedekunst in Lübeck und ihre Meister (Lübeck, 1927).

²⁾ Johannes Warncke, Die Zinngießer zu Lübeck (Lübeck 1922).

Ein völlig anderes Bild bietet sich hinsichtlich der Plattner und Waffenschmiede sowie ihrer Erzeugnisse:

Diese einst lebenswichtigen Gewerbe sind — insbesondere das der Plattner — im Laufe der technischen und modischen Fortentwicklung langsam in ihrer Bedeutung abgesunken und — allgemein im Laufe des 18. Jahrhunderts — schließlich völlig erloschen. Dies geschah, wohlgemerkt, zu einer Zeit, in welcher die Ämter-Ordnung (= Zunftordnung) noch in Kraft war und die Archivalien in den Amtsladen verwahrt wurden.

Ihre Überführung in städtische und staatliche Archive erfolgte erst Generationen später, und es ist nur allzu erklärlich, daß „unnützes“ Aktenmaterial über inzwischen ausgestorbene Gewerbe, wie das der Plattner, dann später nicht mehr vollständig seinen Weg in das jeweilige Archiv gefunden hat. Uninteressiertheit und Mißhelligkeiten innerhalb der Ämter über Zuständigkeits- und Zugehörigkeitsfragen — wie sie uns in den Texten der Zunftrollen immer wieder entgegentreten — haben zweifellos zu ihrer Dezimierung oder gar völligen Vernichtung beigetragen im Verein mit Katastrophen, wie z. B. dem Hamburger Brand von 1842 oder den Wiedertäuferunruhen in Münster 1533/34.

Hinzu tritt eine weitere Besonderheit, nämlich die — offenbar allgemeine — Nichtanwendung von Meistermarken oder Beschauzeichen auf Plattner-Arbeiten des hier zur Untersuchung kommenden Raumes und ihr Fortfall auch auf einem großen Teil der Waffen-Produktion, abgesehen von mutmaßlich Lübecker Messerschmiedemarken und einigen noch nicht lokalisierbaren, vermutungsweise niederdeutschen Marken der gleichen Kategorie. In diesem Fehlen von Marken liegt die Schwierigkeit, daß die bloße Kenntnis von Meisternamen längst noch zu keinem Ergebnis im Sinne der vorliegenden Untersuchung führt, d. h. daß damit immer noch nichts über die Werke dieser Plattner im Rahmen der niederdeutschen Produktion und in Abhebung gegen die Produktion anderer Landschaften ausgesagt werden kann, selbst dann nicht, wenn sich — theoretisch — Namen und Werkstück eines solchen Meisters gleichzeitig erhalten haben sollten: Uns müßte das Erkennen eines Zusammenhanges verschlossen bleiben.

Diese Sachlage hat ein übriges getan, um vornehmlich hinsichtlich des Plattner-Gewerbes fälschlicherweise den Eindruck der Inferiorität gegenüber anderen Produktionsräumen hervorzurufen, und zwar sowohl bezüglich der Kapazität als auch im Hinblick auf Qualität und formale Eigenständigkeit der Erzeugnisse. Es wirkt befremdend, daß noch bis in die jüngste Zeit hinein diese in der vorliegenden Untersuchung vor Augen geführte Eigenständigkeit des niederdeutschen Raumes in bezug auf das vorliegende Thema keinesfalls in den Bereich der Möglichkeit gezogen worden ist: So ließ ein Handwerks-historiker von Rang wie Johannes Warncke in seinem Aufsatz „Das Lübecker Holstentor — ein Wehrmuseum“³⁾ die hier vorliegende Fragestellung noch

³⁾ Johannes Warncke, Das Holstentor in Lübeck, ein Wehrmuseum (in: Zeitschr. d. Ges. f. Hist. Waffen- u. Kostümkunde, Neue Folge Bd. 7/1942 S. 129—135).

völlig außer acht, und vertrat ein so angesehener Gelehrter wie Otto Lauffer noch in bezug auf Oberdeutschland die Ansicht von einer „völlig gleichgearteten Hamburger Kultur“ und leitete von dort die wissenschaftliche Berechtigung her, Lücken in den Beständen einheimischer Sachquellen — d. h. von Harnischen und Waffen — in der Museumspraxis durch Stücke anderer Provenienz zu ersetzen⁴⁾. Auch der Verfasser einer anderen hansischen Veröffentlichung, die sich u. a. näher mit der Frage des Plattner- und Waffenschmiedegewerbes befaßt, nämlich Hermann Fatthauer⁵⁾ geht von der vorgefaßten Meinung der Inferiorität aus.

Ein durchaus anderes Bild, eine wesentlich günstigere Ausgangsposition als die soeben geschilderte, ergeben für die historische Forschung dagegen die Sachquellen selbst, d. h. die originalen Harnische und Waffen oder deren Teile oder Fragmente. Zwar sind auch sie nur letzte Reste eines einst stattlichen Ganzen, oft — wie bereits angedeutet — als Torso oder in Bruchstücken erhalten, vielfach aus Bodenfunden herrührend (so z. B. sämtliche Dolche, denen ein gesondertes Kapitel gewidmet wurde). Und doch sind diese Originale trotz ihres häufig nur mangelhaften Erhaltungszustandes von unschätzbarem Wert dadurch, daß sie feste Anhaltspunkte bieten zunächst durch den Nachweis ehemaliger Zugehörigkeit zu hansestädtischen Zeughäusern oder zu Rüstkammern der Handwerks-Ämter (= Zünfte) (obgleich diese Tatsache allein noch nicht die Möglichkeit auszuschließen brauchte, daß es sich dabei um Importstücke handeln könnte) und ferner — wenn auch nur in Einzelfällen — durch niederdeutsche Inschriften (in günstigen Fällen mit Jahreszahl), welche eine landschafts- und zeitgebundene Einordnung ermöglichen. Um so größeres Gewicht kommt daher den anzustellenden Untersuchungen bezüglich der Feststellung mutmaßlich regional gebundener formaler Eigenschaften (landschafts- oder werkstattgebunden) zu, ein Weg, der im Hinblick auf seine Bedeutung daher im Rahmen der vorliegenden Arbeit einen entsprechenden Platz einnehmen mußte. Die Anwendung dieser Methode erscheint um so gerechtfertigter, als sie im Rahmen der historischen Forschung nichts Ungewöhnliches darstellt und beispielsweise in Spezialzweigen wie der Schrift- und Urkundenforschung eine Selbstverständlichkeit ist.

Bisher hat — was den niederdeutschen Raum anbetrifft — nur über die erwiesene oder mutmaßliche Braunschweiger Harnisch- und Waffenproduktion und einen Teil ihrer Meister Material in Veröffentlichungen vorgelegen, in erster Linie durch Fuhse⁶⁾) und durch Bohlmann⁷⁾, auf den sich Ersterer wieder-

⁴⁾ Otto Lauffer, Jahresbericht d. Museums f. Hamburgische Geschichte f. d. Jahre 1911 u. 1912, Ziff. IV: Die Vermehrung der Sammlungen, Abschn. „H“: Kriegsaltertümer S. 49—52 (in: 7. Beiheft 1. Teil z. Jahrbuch der Hamburgischen Wissenschaftlichen Anstalten XXX. 1912)

⁵⁾ Hermann Fatthauer, Die bremischen Metallgewerbe vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Bremen 1936).

⁶⁾ Franz Fuhse, Schmiede und verwandte Gewerke in der Stadt Braunschweig. Ein Beitrag zur Geschichte des Handwerks und zur Familienkunde (Leipzig 1930).

⁷⁾ Robert Bohlmann, Braunschweig, die Waffenschmiede von Norddeutschland (in: Zeitschr. f. Hist. Waffenkunde Band 8 Neue Folge 1942/1943 S. 89—97).

holt beruft. Dies hatte zu der Auffassung geführt, als sei Braunschweig ein absolut dominierender Faktor im niederdeutschen Raum gewesen, ja, es war geradezu die Gleichsetzung von niederdeutsch = braunschweigisch vorgenommen worden. Die nachfolgende Untersuchung nun wird zeigen, daß dies nur in sehr bedingtem Maße Geltung beanspruchen darf.

Was die Verhältnisse auf dem Gebiete des Plattner-Gewerbes in Lübeck anbelangt, so begegnet hier in den Urkunden des 14. und 15. Jahrhunderts ein ausgeprägter Unterschied zwischen dem Amt der Plattner (platensleghere) und dem der Harnischmacher (harnschmakers). Auch aus den Zunftrollen in Lübeck ist eine Zugehörigkeit der beiden Gewerbe zum Schmiede-Amt nicht zu erkennen. Um Licht in die anfänglich unklar scheinenden Unterschiede zwischen Plattnern und Harnischmachern zu bringen, ist es zunächst notwendig, doch die Urkunden des Schmiede-Amtes in Betracht zu ziehen und noch zusätzlich eine bisher ungedruckte Urkunde⁹⁾ auszuwerten, die sich in den Senatsakten des Hamburger Staatsarchivs befindet und einen auf Pergament geschriebenen, vom Jahre 1366 datierten Brief des Lübecker Rates an den Rat von Hamburg darstellt, nämlich eine Beschwerde der „magistri officii fabrorum“ wegen des Hamburger Helmschmiedes („galeator“) Bernard.

Nun hat Wehrmann nachgewiesen⁹⁾, daß in den ältesten Lübecker Rollen die Älterleute ausschließlich als „magistri“ vorkommen, während die übrigen Amtsmeister „sulvesherren“ genannt werden. Daraus ergibt sich also, daß zum Zeitpunkt dieses genannten Schreibens (1366) bereits in Lübeck ein durchgebildetes Schmiede-Amt mit Älterleuten bestanden hat. Die älteste erhaltene Ordnung des Lübecker Schmiede-Amtes selbst jedoch stammt erst vom 24. September 1400. Daran wird offenbar, daß in bezug auf die Lübecker Zunftrollen grundsätzlich mit Verlusten früher Stücke gerechnet werden muß, eine Tatsache, die für die zeitliche Einordnung und nähere Definition sowohl des Lübecker Plattner- als auch des Harnischmacher-Gewerbes von großer Wichtigkeit ist:

Obwohl nämlich die Rolle der Plattner (= platensleghere) von Wehrmann bereits auf 1370 datiert wird¹⁰⁾ und eine Rolle der Harnischmacher (harnschmakere) erst von 1433 vorliegt, so müssen wir doch annehmen, daß die Harnischmacher als Amt zumindest gleichaltrig sind, wenn nicht gar älter. Das zeigt sich nicht nur an den im nachstehenden noch näher zu besprechenden Meisterstücken, sondern in ganz unverkennbarer Weise an der deutlich untergeordneten Stellung, die sie im Zuge der technischen Fortentwicklung später gegenüber den Plattnern einnehmen und die zum Ausdruck kommt im Schlußartikel ihrer Ordnung (von 1433), wo es heißt¹¹⁾:

„Vortmer wan dit ampt morgensprake holden wil, so scholen de Meystere van den platenslegeren vnde een van den harnschmakeren komen vppe

⁹⁾ Staatsarchiv Hamburg: Senatsakten, „Harnischmacher“ MVII Lit.G^a Pars 2 No. 9 Vol. 4.

⁹⁾ Carl Wehrmann, Die älteren Lübeckischen Zunftrollen (Lübeck 1872), Seite 129.

¹⁰⁾ a.a.O., S. 365, Anm. 167

¹¹⁾ a.a.O., S. 234

dat hus (= Rathaus) vor de heren vnde bidden vmme twe radmanne over der morgensprake myt en towesende, vnde anders scolen se nene morgensprake holden. . . .“

Wenn die Harnischmacher also Amtsversammlung halten, müssen zwei Meister sozusagen des Konkurrenzgewerbes der Plattner mit nur einem Meister der Harnischmacher zum Rathaus gehen und die Rats-Beisitzer erbitten, wogegen im umgekehrten Fall kein Harnischmacher die Plattner begleitet, wie aus der Plattner-Rolle zu erkennen ist, wo es lediglich heißt¹²⁾:

„Vortmer wenne se morgensprake holden willet, so scolen de mestere twe van desseme ambethe komen vppe dat hus vor de herren, vnde bidden se vmme twe rathmanne, over der morgensprake mit en thu wesende vnde anders scholen se nene morgensprake holden.“

Aber nicht nur dieses daraus ersichtliche Absinken der Harnischmacher in bezug auf die Bedeutung ihres Gewerbes spricht für die Annahme, daß wir es hier mit dem älteren und inzwischen technisch überholten Gewerbe zu tun haben, sondern darüber hinaus auch der Vergleich der von den beiden unterschiedlichen Ämtern geforderten jeweiligen Meisterstücke. Bei den Harnischmachern heißt es:

„Ok schal nemand dat ampt vpholden, he en kone maken panser vnde hundeskogelen myt syner eghenen hand.

Vort welk knecht syns sulves werden wil, de schal maken twe stuccke werkes, alse eyn panser, vnde ene hundeskoghelen vppe des meysters werkstede.“

Die Plattner dagegen fordern:

„Vortmer so scal nen man sines sylves werden vnde dit ambeth vpholden, he en kone sylven platen vnde wapenhanschen maken mit siner eghenen hant.

Vortmer so scolen se nene platen maken vppe schepen leder, vnde nene wapenhanschen scal nen maken mer vppe enerhande leder, ruzsech, herten eder schepen, vnde nener hande schepen leder scal men verwen thu desseme werke, vnde nene wapenhanschen scal men voderen mit lewande.“

Diese Artikel aus der Lübecker Plattner-Ordnung entsprechen denen der Hamburger Plattner¹³⁾, wo

„een paar beenwapen unde een par hantzken“
gefordert werden (Anfang des 15. Jahrhunderts).

Die Texte spiegeln die waffentechnische Entwicklung jener Jahrzehnte vor und nach 1400 wider, und so besteht durchaus die wissenschaftliche Berechtigung, die platenleghere (= Plattner) als das jüngere, fortschrittlichere Gewerbe anzusehen mit Spezialisierung auf den Plattenharnisch und seine Ge-

¹²⁾ a.a.O., S. 366

¹³⁾ Otto Rüdiger, Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen und Bruderschaftsstatuten (Hamburg 1874), Seite 92 und Seite 94

schübe, während die harnschmakere (= Harnischmacher) ganz offensichtlich sowohl die nach dem 14. Jahrhundert auch in den niederdeutsch-hansischen Archivalien zurücktretenden „Helmschmiede“ (= galeatores) als Verfertiger der „hundeskoghelen“ umfassen als auch die Ring- oder Kettenpanzer-Macher, als deren Erzeugnis wir den „panser“ zu verstehen haben: keinen Plattenharnisch der „modernen“ Art, sondern das damals nur noch zur Verstärkung und zur doppelten Sicherung unter dem Plattenharnisch dienende „altmodische“ Kettenhemd, das ursprünglich den einzigen „Panzer“ dargestellt hatte und im 14. Jahrhundert gern speziell in Verbindung mit der „hundeskogel“ getragen wurde.

Obgleich für eine Untersuchung keine erhaltenen Originalstücke des 15. Jahrhunderts oder früherer Zeit zur Verfügung stehen, läßt sich das Gesagte doch sehr deutlich belegen und veranschaulichen durch einen Vergleich mit einer aus der 1. Hälfte des 15. Jahrhunderts stammenden Beischlagwange mit Darstellung des geharnischten St. Jürgen, die vermutlich zum Haus der ehemaligen Hamburger „Reitendiener“-Korporation gehörte und nun im Museum für Hamburgische Geschichte, Hamburg, aufbewahrt wird. Wirklich trägt der Dargestellte noch die mit dem schnauzenartigen Visier versehene „hundeskogel“, in diesem Fall aber nicht mehr zum Ketten-„panser“, sondern schon zum Plattenharnisch — in einer frühen Form mit „beenwape“ und „hantzken“.

Da im 15. und 16. Jahrhundert Harnische und Harnischteile durchaus kostspielige und wertvolle Ausrüstungsstücke waren, der Handel mit ihnen als dementsprechend lukrativ zu gelten hatte und — wie eingangs erwähnt — das Plattnergewerbe mit diesen Erzeugnissen nicht nur den städtischen Bereich versorgen mußte, sondern ebenso das Landgebiet mit dem grundherrlich-adeligen und dem bäuerlichen Sektor, müßte mit Sicherheit erwartet werden, daß in Vereinbarungen zwischen dem Schmiede-Amt und den Krämern — zumal letztere sich in der späteren Zeit ausdrücklich als „Eisen-Krämer“ bezeichnen — doch Plattner-Arbeiten in Erscheinung treten, wenn die Plattner in den Zuständigkeitsbereich eben dieser Schmiede-Ämter gehört hätten. Aber auch dies ist nicht der Fall — eine weitere Stütze für die Annahme der Selbständigkeit und Unabhängigkeit des Plattnergewerbes bezüglich seiner korporationsmäßigen Einstufung und Organisation.

Die Praxis dieser ländlichen Versorgung wird aus einem Dokument des Lübeckischen Urkundenbuches deutlich:

Zunächst wird die Tatsache belegt, daß Harnische oder deren Teile in den bäuerlichen Bereich exportiert worden sind, und dieses gleiche Dokument vermittelt zugleich den Eindruck, daß dieser Handel — mindestens von Fall zu Fall — doch auch über die mit den sonstigen Eisenerzeugnissen sich befassenden Krämer vor sich ging. Gleichzeitig wird die Tatsache demonstriert, daß auf Vorrat, ohne ausdrückliche Bestellung, gearbeitet wurde:

In dieser Urkunde¹⁴⁾ vom Jahre 1461 nun wird berichtet, daß ein Lübecker Bürger namens Hans Volgemit (Wohlgemut?) verhaftet und gefangengesetzt

¹⁴⁾ Lüb. Urkunden-Buch, Bd. 10, No. 28, Seite 27

wurde bei seinem Bemühen, ein ganzes Fuder Harnische in Dithmarschen auf dem Frei-Markt abzusetzen, durch eine falsche Deklaration des zollpflichtigen Gutes den Zoll zu hinterziehen, um einen offenbar recht ansehnlichen Gewinn „steuerfrei“ einzustreichen. Die Ware war als typische Eisenkrämer-Ladung deklariert, nämlich Kellen, beschlagene Gürtel usw., so daß Recht zur Annahme besteht, daß der Betreffende als Händler in diesen Dingen bekannt war; denn am Zoll wurde er nicht kontrolliert, man gab sich ohne Kontrolle mit seiner Erklärung zufrieden und das Unglück ereilte ihn erst, als er beim Abladen der Harnische beobachtet wurde, die, wie der Bericht im Urkundenbuch es ausdrückt, einen Schätzwert „bij twen hundert rynische ghulden“ hatten. Dieser kultur- und wirtschaftsgeschichtlich gleichermaßen interessante Beleg zeigt zugleich, daß in Lübeck — es besteht alle Berechtigung, die genannten Harnische als Lübeckische Erzeugnisse anzusehen — ein einheimisches Plattner-Gewerbe für die Versorgung auch des Landes, in diesem Falle der Dithmarscher Freibauerschaften, arbeitete. Daß es sich um Lübecker und nicht um importierte Stücke gehandelt haben mag, ist der ganzen Sachlage zu entnehmen und auch aus dem Umstand, daß keine nähere Provenienzangabe zu dem Schmuggelgut gegeben wird. Offenbar war es allen Beteiligten klar, daß hier Lübecker Ware vorlag, und es hätte zweifellos Erwähnung gefunden, wenn es sich um beispielsweise braunschweigische oder sonstige Erzeugnisse gehandelt hätte, zumindestens als Faktor bei der Begründung des Schätzwertes.

Einen sehr anschaulichen Eindruck von der Tätigkeit und dem Arbeitspensum eines städtischen Rats-Plattners gibt eine für den Historiker wie für den Waffenwissenschaftler in gleicher Weise bedeutsame Aufstellung aus den Jahren 1402—1403, die im Lübeckischen Urkundenbuch¹⁵⁾ nach einem auf Papier geschriebenen Original abgedruckt sich findet. Der Rats-Plattner berichtet darin über alle Arbeiten, die er für die Trabantentruppe des Rates (= den deneren to Lubeke) und die städtischen Söldner (= den vtrideren, den „Aus-Reitern“) in den genannten beiden Jahren ausgeführt hat, wobei auch die lübeckische Besatzung in Mölln (= to Molne) inbegriffen war:

Na Godes bord M iar CCCC in dem in dem anderen iare so hebbe ik harns vtghedan den deneren to Lubeke alse den vtrideren·

To dem erste male (hebbe) ik ghedan Jodenblode eynen platen vnde 1 par hansken,

Karowen 1 platen vnde 1 par hansken,

Gherd van Aken 1 borst vnde 1 par vorstal vnde 1 olt par hansken vpgheslaghen,

Boghener 1 par hansken vnde 1 par vorstal,

Pamperin 1 par hansken vnde 1 par vorstal vnde 1 par benwapen,

Reiner Rilke 1 platen vnde 1 par nedder benwapen vnde 1 par vorstal vnde 1 par hansken,

Wentlant 1 platen, 1 par hansken vnde 1 par vorstal,

¹⁵⁾ Lüb. Urkunden-Buch, Bd. 5, No. 89

Honolt 1 platen, 1 par benwapen vnde 1 par vorstal vnde 1 par achterstal vnde 1 par hansken,
Claus Velkena 1 platen,
Lange Hinrik 1 par hansken vnde 1 par nedder benwapen.

To Molne

In deme sulven iare M CCCC secundo so hebbe ik myn harns ghedan den vtridern to Molne:
To dem ersten Male Hinrik van Nowen hebbe ik ghedan 1 nye platen vnde 1 olt par hansken vpgeslaghen,
De junghe Cluuer heft 1 platen vnde 1 par benwapen,
Meyer heft 1 platen,
Ketel heft eyn par hansken,
Brant 1 olde platen vpgheslagen vnde 1 par hansken vnde 1 borst vnde 1 par doppe vnde 1 par vorstal,
Olde Cluuer VI par hansken vnde II par vorstal, V par schenen,
Hasenbard 1 platen vnde 1 par hansken,
Stenbeke 1 par hansken,
Pamperin 1 par benwapen vnde 1 par hansken vnde eyn olt par hansken vpgheslaghen.

To Lubeke

Na Godes bord M CCCC jar in dem dorden jare hebbe ik myn harns ghedan den vtridern to Lubeke:
Brusehauere 1 platen vnde 1 par benwapen, 1 par vorstal vnde 1 par achterstal unde 1 par hansken,
Druser 1 par vorstal vnde 1 par achterstal vnde 1 par benwapen vnde 1 olt par hansken vpgheslaghen,
Wendelmot 1 platen vnde 1 par ouer benwapen vnde 1 par nedder benwapen vnde 1 par vorstal vnde 1 par hansken,
Nortman de marschalk 1 platen vnde 1 par vorstal,
Hunolt 1 par hansken,
Claus Velkena eyn old par hansken upgheslaghen,
Titcke Bulle 1 olde platen vpgheslaghen.

To Molne in dem suluen iare

Detlef Godendorp 1 platen vnde 1 par benwapen vnde 1 par vorstal vnde 1 par hansken,
Claus Rike 1 par benwapen vnde 1 platen, 1 par vorstal vnde 1 par hansken,
Junghe Cluuer 1 olt par hansken vpgheslagen,

Marquard Driuer eyne olde platen vpgheslagen vnde 1 par benwapan,
 1 par hansken vnde 1 par vorstal,
 Hinrik Rike 1 platen vnde 1 par benwapan vnde 1 par hansken vnde
 1 par vorstal,
 Hinrich van Nowen eyne olde platte vpgheslaghen,
 Pamperin eyne nye platen,
 Ludeke Berch 1 par vorstal vnde 1 par hansken,
 Claus Driuer 1 par hansken.“

In Anbetracht der bereits erwähnten Tatsache, daß „gotische“ Harnische oder Harnisch-Teile im niederdeutschen Raume als Originale nicht erhalten oder zumindestens bisher nicht ermittelt sind, gewinnt die mitgeteilte Aufstellung Bedeutung insofern, als sie zeitgenössisch niederdeutsche Benennungen für die verschiedenen Partien des Harnisches vermittelt und zur Stellungnahme über die technischen Einzelheiten zwingt, selbst wenn vorläufig darüber noch keine volle Klarheit zu erbringen ist. In jedem Falle aber ist durch dieses Material die Voraussetzung für weitere Untersuchungen in dieser Richtung gegeben.

Mit dem Ausdruck „vpgheslaghen“ ist zweifellos das Erneuern der Belederung an den Platten und Geschüben gemeint. „Borst“ ist ebenso unzweifelhaft ein Bruststück, wobei unklar bleibt, ob es sich um eine komplette Brust mit Bauchreifen und vielleicht sogar dem dazugehörigen Rücken handelt (die Bezeichnung „borst“ taucht nur ein einziges Mal in der gesamten Lieferungs-Aufstellung auf, so daß daraus geschlossen werden darf, daß es sich um eine besondere und vielleicht auch kostspielige, komplette Garnitur gehandelt haben kann) oder um eine durch ihre technischen Einzelheiten von der „plate“ (vgl. das englische „breast plate“ = Bruststück) unterschiedene Brust, z. B. eine zweiteilige d. h. geschiftete im Gegensatz zur ungeschifteten, einteiligen „plate“, wie sie auch der geharnischte St. Jürgen auf der Beischlagwange vom Hause der Reitendiener in Hamburg trägt. Diese Frage muß also zur Diskussion gestellt bleiben.

„Benwapan“ sind die Beinzeuge, nochmals unterschieden in Unterbeinzeuge (= nedder benwapan) und Oberbeinzeuge, Diechlinge (= ouer benwapan).

„Vorstal“ und „achterstal“ tauchen stets nur paarweise auf. In ihnen ein zweiteiliges, geschiftetes Bruststück oder einen ebensolchen geschifteten, zweiteiligen Rücken zu sehen, erscheint zwar verlockend, scheidet trotzdem aber aus, da „plate“ und „par vorstal“ — die ja einander ausschließen würden — wiederholt gemeinsam genannt werden. Demnach würde es sich also nicht um Rumpfpfanzzeug, sondern um Schutz für Extremitäten handeln. Da „benwapan“ jedoch eindeutig festliegen, blieben also nur noch die Armzeuge übrig, die sonst nicht genannt wären, was an sich schon eigenartig wäre. Als Stütze für diese These darf gelten, daß die „vorstal“ oder „achterstal“ oder beide gemeinsam stets genannt sind im Zusammenhang mit „hansken“, mit denen sie also eine Einheit gebildet zu haben scheinen. Es darf mit Recht angenommen

werden, daß unter der Bezeichnung „vorstal“ und „achterstal“ Partien der Armzeuge gemeint sind.

„Doppe“ sind eigentlich „hohle Rundungen“, könnten also, auf das Waffenkundliche angewandt, Schwebescheiben zur Deckung der Achselhöhlen-Blöße sein, zumal auch sie paarweise genannt sind und unmittelbar in Verbindung mit der gleichfalls nur einmal erwähnten „borst“, so daß von hier aus, rückschließend, nochmals „borst“ als eine besondere, vielleicht kostspieligere geschiftete Brust (mit Rücken und Schwebescheiben) an Wahrscheinlichkeit gewinnt.

Sehr auffallend ist die Tatsache, daß in der gesamten Lieferungsliste des unbekanntes Rats-Plattners von 1402/03 nicht ein einziges Mal ein Helm genannt ist. Eine Erklärung dafür kann nur darin liegen, daß zu dieser Zeit noch die „galeatores“, die „Helmschmiede“ (wie im Verlaufe der vorliegenden Untersuchung festgestellt wurde) nicht zur Korporation der „platensleghere“, sondern offenbar zur älteren der „harnschmakere“ gehört haben, und daß für Helme also ein anderer Schmied zuständig gewesen ist als der Verfasser jener uns überlieferten Liste.

In Lübeck ist allerdings nicht ein einziger vollständiger Harnisch des 16. Jahrhunderts erhalten geblieben. Selbst das Stück im Besitz der Schiffer-Gesellschaft ist nicht vollständig, da die Beintaschen deutlich untereinander kleine Verschiedenheiten aufweisen. Es wäre also vom wissenschaftlichen Standpunkt her nicht zu vertreten, eine Gesamtabbildung eines aus Einzelteilen verschiedener Herkunft zusammengefügt „Harnisches“ zu bringen. Die Untersuchung muß sich darauf beschränken, die vorhandenen Einzelteile vorzuführen, wobei allerdings größter Wert darauf gelegt wurde, analoge Teile in einer für Vergleichszwecke geeigneten Form nebeneinander zu stellen. Welche Umstände eine Anhäufung von nur Einzelteilen herbeiführten, ergibt sich aus einer handschriftlichen Eintragung im ungedruckten Museumskatalog, Band 1 Seite 375:

„Im Jahresbericht pro 1865 heißt es: ‚Schon früher war eine Anzahl eiserner Harnische, Helme usw. von der Stadtbibliothek der Sammlung überliefert worden. Sie stammten aus dem ehemaligen Zeughause und wurden im Jahre 1805 aus den dort befindlichen Armaturen vor dem Verkaufe derselben ausgeschieden und an die Stadtbibliothek abgegeben, welche sie auf einem in der Nähe derselben befindlichen Boden bewahrte, aber dort vernachlässigt auch im Fortgange der Zeit sehr defect wurden. Herr Regisseur Wagner vom Stadttheater hat es zum Danke der Section freiwillig und uneigennützig übernommen, die einzelnen Theile der Harnische, soweit sie noch vorhanden waren, zusammenzufügen, so daß sie auf den dazu angefertigten Gestellen aufgestellt werden konnten.‘

Gegenwärtig sind zusammengestellt (es folgt die Angabe der wirklich zusammengestellten Inventarnummern).“

Darunter steht, von einer anderen Hand eingetragen und auf den Riefelharnisch-Torso bezogen (jetzt im St.-Annen-Museum), der im vorliegenden

Aufsatz unberücksichtigt bleibt, da seine lübeckische Provenienz nach dem bisherigen Stand der Erfahrungen noch nicht mit Sicherheit nachweisbar ist und das Stück vom Verfasser bereits in anderm Zusammenhang veröffentlicht wurde:

„Die Schienen für den linken Fuß sind ergänzt resp. neu gemacht durch den Klempnermeister Herrn Graff, Wahnstraße, i. J. 1879.“

In dieser willkürlichen Zusammenstellung hatten die Stücke bis zur Räumung des Holstentores anlässlich des Zusammenbruches im Mai 1945 gestanden. Selbst ein so verdienter Forscher wie Johannes Warnke hatte in seinem Aufsatz¹⁶⁾ „Das Holstentor in Lübeck — ein Wehrmuseum“ an dieser gleichermaßen historisch wie auch waffenkundlich nicht vertretbaren Aufstellung keinen Anstoß genommen. Das gleiche galt für die Harnische des 17. Jahrhunderts, die nicht weniger willkürlich behandelt und dementsprechend zur Schau gestellt waren, wie die Bildtafel im Museumskatalog¹⁷⁾ beweist.

Es hat sich nun herausgestellt, daß durch die Demontage solcher auf willkürliche Weise zusammengenieteter „Bruststücke“ usw. und durch ihre Restaurierung in den ursprünglichen Oberflächenverhältnissen (blank oder geschwärzt) wichtigste Anhaltspunkte gewonnen werden konnten, indem nämlich aus den auf diese Weise beschafften einwandfreien und stiletten Stücken nunmehr Rückschlüsse auf das nicht mehr Vorhandene gezogen werden konnten. Dabei wurde zugleich offenbar, daß es sich um eine mehrere Jahre lang, vielleicht sogar während zweier Generationen durchgeführte Serienherstellung handelt, unter strenger Beibehaltung vorgegebener Dekor-Motive. Innerhalb der Letztgenannten wiederum zeichnen sich mehrere große Gruppen ab, die ihrerseits wieder als an bestimmte Handwerker-Korporationen (Schiffer, Fischer) gebunden erscheinen und offenbar vielfach oder sogar in ihrer Gesamtheit unter diesen Korporationen abgesprochen und aufeinander abgestimmt zu sein scheinen.

Das soll und darf in keinem Fall heißen, daß darunter eine „Uniformierung“ im modernen Sinne zu verstehen sei, obwohl Berührungspunkte in dieser Richtung vorliegen.

Das auffälligste und — soweit es die erhaltenen Fragmente zulassen — am konsequentesten durchgeführte und zeitlich am längsten beibehaltene Dekor-motiv ist das des „gestümmelten Astes“, der beispielsweise als „ragged staff“ wiederholt an Prunkharnischen der englischen Hofplattnerie Greenwich erscheint und auch in bildlicher Darstellung des 15. Jahrhunderts in England auf Brust und Rücken Berittener erscheint¹⁸⁾. Es ergab sich also zunächst die Notwendigkeit, zu untersuchen, ob Verbindungen zwischen dem Auftreten dieses Motives in Lübeck und in England festzustellen wären, und ob der „gestümmelte Ast“ in Lübeck in einer ursächlichen Beziehung zu den beiden

¹⁶⁾ ZHWK, Neue Folge, Bd. 7/1942, Seite 129—135

¹⁷⁾ Katalog des St. Annen-Museums von Karl Schaefer, Tafel 14

¹⁸⁾ John Hewitt „Ancient armour and weapons in Europe“, Oxford and London 1860, Band 3, Seite 538—541 und Abb. 100.

Korporationen der Schiffer und der Fischer stände, zumal im letzteren Fall laut Eintragung auf einer Karteikarte, dieses Motiv ein „Aaleisen“ darstellen sollte. In einer Korrespondenz mit Sir James Man, Master of the Armouries des Tower/London, konnte geklärt werden, daß zwischen beiden Erscheinungen kein ursächlicher Zusammenhang besteht, da in England dieses Motiv in seiner Eigenschaft als Wappenbild der betreffenden Harnischträger verwandt worden ist. Auch die Nachforschungen, welche Bewandnis es mit dem vorgenannten „Aaleisen“ haben könnte, ergaben, daß der „gestümmelte Ast“ mit einem derartigen Instrument (sofern ein solches existiert hat), keine Verbindung aufweist. Offensichtlich liegt eine Begriffsverwechslung mit einem „Ahl-Eisen“ vor, nämlich einer Vierkant-Stoßklinge an Stangenwaffen. Andererseits ist bisher das Auftreten dieses Motives an sonstigen deutschen Knechts-Harnischen des 16. Jahrhunderts nicht nachweisbar gewesen. Lediglich an einem noch zu besprechenden Harnisch der Rüstkammer in Emden sind, und zwar am Helm (Abb. 7), leichte Ansätze zu diesem Motiv gegeben, wobei vorauszuschicken ist, daß der gesamte Harnisch in seiner Grundtendenz erhebliche Parallelen zu den lübeckischen Stücken des Fischer-Amtes aufweist.

Wie die von Harnischen verschiedener Jahre oder Jahrzehnte stammenden Spangröls (Abb. 8 bis 11) zeigen, ist dieses Motiv ungefähr von der Mitte des Jahrhunderts bis in das dritte Viertel desselben immer wieder erneut von den Plattnern, offensichtlich auf Wunsch der Besteller, verwandt worden.

Zu den beiden Einzelstücken der Abb. 8 und 9 gehört zumindest im Prinzip, offensichtlich der Helm von Abb. 18 und vermutlich auch der Rücken von Abb. 3. Auch die Beintasche von Abb. 15 fügt sich in dieses Bild als offensichtlich zum Spangröl in Abb. 9 gehörig. Dabei soll nicht behauptet werden, daß unbedingt die in Originalen vorliegenden Einzelteile in diesen speziellen Exemplaren zueinander gehört haben müssen. Was die Bruchstücke anbetrifft, so ist aus diesen Serien nur das in Abb. 2 vorgeführte Stück erhalten, dem eigenartigerweise die vegetabilischen Ornamente fehlen, die doch als analoge Erscheinungen auftreten müssen, wenn beispielsweise der Rücken in Abb. 3 betrachtet wird. Offenbar also haben neben Serien, welche das Motiv des „gestümmelten Astes“ in der Verbindung mit vegetabilischen Ornamenten aufwiesen, auch noch Serien bestanden, die unter Fortlassung dieses Ornamentes sich auf die bloße Darstellung des „gestümmelten Astes“ beschränkten, wobei offensichtlich nochmals Unterschiede zwischen dem in strenger Weise durchgeführten Motiv, wie es der zweite Rücken in Abb. 4 zeigt und Abwandlungen desselben, wie sie auf dem Bruststück in Abb. 2 sich darstellen, als erwiesen gelten dürfen.

Mit dem Einbruch einer neuen Modeströmung in der Harnischtracht wurde offenbar an den Harnischen des Fischer-Amtes jene Synthese von Überlieferung und neuer Zeitströmung verwirklicht, wie sie im nachfolgenden Kapitel über die Helme am Beispiel des Schiffer-Helmes von Abb. 19 demonstriert werden wird. Es ist ganz auffällig, in welcher Weise allgemein eine neue und schwungvolle Linienführung bei gleichzeitig qualitativ wesentlich verbesserter Schmiedetechnik ihren Einzug halten. Diese Erscheinung ist bei allen jenen

Stücken einheitlich feststellbar, die offenbar dem dritten Viertel des 16. Jahrhunderts, vielleicht sogar dessen Spätzeit, angehören. Ganz deutlich wird eine Abkehr vom vegetabilischen Ornament und eine Hinwendung zum rein Linearen.

Trotzdem erscheinen diese Anzeichen als nicht ausreichend, daraus etwa auf eine außer-lübeckische Produktion schließen zu dürfen. Dann müßte nämlich — angesichts der Tatsache, daß nach Ausweis der vorhandenen Stücke aus jenen Jahren eine relative Fülle an Neuzugängen stattgefunden hat — die gesamte Menge dieser neuen Produktion von auswärts bezogen worden sein. Zwar sind, wie Otto Lauffer berichtet¹⁹⁾, laut Mitteilung des damaligen Staatsarchivars Kretschmar im Jahre 1596 aus Braunschweig Sturmhüte und Harnische bezogen worden und es ist auch nicht anzunehmen, daß diese Lieferung die erste gewesen sei. Trotzdem erscheint es wenig wahrscheinlich, daß Lübeckische Zünfte als solche jahrelang und in diesem Ausmaß unter Ausschaltung des einheimischen Plattner-Gewerbes nach auswärts Aufträge vergeben haben sollten.

Besonders bedauerlich ist es, daß das Spangröl in Abb. 10 der einzige Rest einer im neuen Geiste völlig umgeformten Harnischserie des Fischeramtes ist, über deren Gesamtaussehen wir uns nun kein Bild mehr machen können. Immerhin ist es auffällig, daß die Verwendung des Lilien-Motives in einer anderen Ausprägung erscheint, als sie sich bisher in Lübeck manifestiert hatte. Sie ähnelt jener Lilienform, die nach den bisherigen Untersuchungen des Verfassers als typisch für den niedersächsischen Raum im weiteren Sinne gelten darf.

Diese Lilie leitet über zur nahe verwandten Darstellung am blanken Harnisch der Schiffergesellschaft, wo sie insbesondere auf dem Spangröl (Abb. 11) auftritt. Die Beintasche des gleichen Harnisches (Abb. 13) zeigt, genau wie die Beintasche in Abb. 15 die bisher als für Niederdeutschland so beliebt nachgewiesene Betonung des unteren und oberen Geschübegliedes, wobei das obere Glied in Abwandlung wieder jenen klammerähnlichen Kontur aufweist, der bereits eine Generation zuvor an dem niederdeutschen Herzog-Heinrich-Harnisch (jetzt Waffensammlung Wien) aufgetaucht war. So wird auch in diesem Einzelteil jenes Ereignis faßbar, das den Harnisch der Schiffergesellschaft charakterisiert (Abb. 19, 5 u. 6, 11 u. 13): Der Einbruch einer neuen Mode und ihre Verschmelzung mit dem als unabdingbar geltenden Alten, nämlich dem „gestümmelten Ast“. Dieser erscheint hier weit mehr nur noch als ornamental abgewandelte Linie, als es bei den schwarz-weißen Harnischen des Fischeramtes aus den fünfziger und sechziger Jahren des Jahrhunderts der Fall war. Ein Vergleichsbeispiel bietet ein Harnisch der Rüstammer zu Emden, der auf blankem Grund in ganz analoger Weise lediglich ein vertieftes schwarzes Zierband trägt.

Die Ähnlichkeit des anderen Emdener Harnisches in Abb. 7 in seinem Gesamttypus mit den Einzelteilen der Lübecker Fischeramts-Harnische ist über-

¹⁹⁾ Otto Lauffer (vgl. Anm. 4), Jahresbericht 1911/12

raschend eng. Diese Ähnlichkeit erstreckt sich sogar bis auf die Verwendung des „gestümmelten Astes“, auch wenn dieser in Emden nur am Helm erscheint. Es ist das bisher in Niederdeutschland einzige bekannte Beispiel vom Auftreten dieses Motives an einem Knechtsharnisch außerhalb von Lübeck. Ein Vergleich der Lübecker Spangröls mit dem Emdener Spangröl (Abb. 7) zeigt die nahe Verwandtschaft auch dieser Partien.

Einen auffälligen Unterschied zu den Lübecker Stücken bildet dabei die Anwendung der Lilie und ihre Verdoppelung in Gestalt von Wiederholung auf Bruststück und Kragenvorderteil sowie auf Rücken und Kragnackenteil, eine Erscheinung also, die auch bei einem Hamburger Schneideramts-Harnisch begegnet, dort angewandt auf das Klammermotiv. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß in Lübeck nur zwei Kragen erhalten sind, die beide das gleiche Längsstreifen-Dekor aufweisen, wobei der mittlere der drei blanken Streifen in Gestalt des gestümmelten Astes erscheint, also wohl die Fortsetzung eines entsprechenden Streifens auf dem Bruststück bildet. Unbekannt bleibt damit aber trotzdem, ob nicht Verwendung anderer Motive — beispielsweise Lilien — auch auf Brust und Kragen doch auch in Lübeck stattgefunden hat, was z. B. bei den verlorengegangenen Teilen jenes Harnisches denkbar wäre, dessen einziger Überrest jenes schwungvolle Spangröl in Abb. 10 ist, das ebenfalls Lilien-Dekor zeigt, und zwar als einziges aus der Reihe der Fischeramts-Harnischteile.

Neben jenen lübeckischen Harnischen bzw. deren Fragmenten, die als charakteristisches Dekor-Motiv den „gestümmelten Ast“ aufweisen, stehen solche von anderem Dekor — und zwar ebenfalls in der Art des blanken Reliefs auf geschwärztem Grund. Nachdem es sich nun bei der Untersuchung der lübeckischen Bestände gezeigt hat, daß mit einer — wenn vielleicht auch in kleinem Umfang geübten — Serienproduktion der jeweiligen Dekor-Gruppen zu rechnen ist, darf diese Erfahrung zweifellos auch auf jene verlorengegangenen Harnische angewandt werden, als deren letzte Reste das Beintaschenpaar von Abb. 14 und die Bauchreifen von Abb. 12 erhalten sind.

Es darf ebenfalls angenommen werden, daß es sich bei dieser zweiten großen Gruppe wiederum um Ornamente und Dekor-Eigentümlichkeiten handelt, die anderen Korporationen zugehörig waren, analog zum „gestümmelten Ast“ der Fischer und Schiffer. Die Anknüpfung dieser zweiten Gruppe an die erstgenannte liegt in der Fortführung und Pflege des vegetabilischen Ornamentes, wie es in anderer Ausprägung ja bei den Fischeramts-Stücken ebenfalls auftrat. In dem zweiten Falle nun ist es die stilisierte Lilie, die das Bild prägt. Sie war schon am Fischer-Helm von Abb. 18 aufgetaucht, und findet sich nun auf den Bauchreifen (Abb. 12) als Füllung von Ornamentstreifen offensichtlich eines einstmals vollständigen Harnisches gleicher Art, und begegnet dann — in Rankenform — als Mittelstreifen der Beintaschen von Abb. 14, hier in überaus reicher und prächtiger Weise kombiniert mit klammerartig abgewandelten Lilien (die in weniger rustikal ausgeprägter Form auf den Beintaschen des blanken Schiffer-Harnisches in Abb. 13 erscheinen)

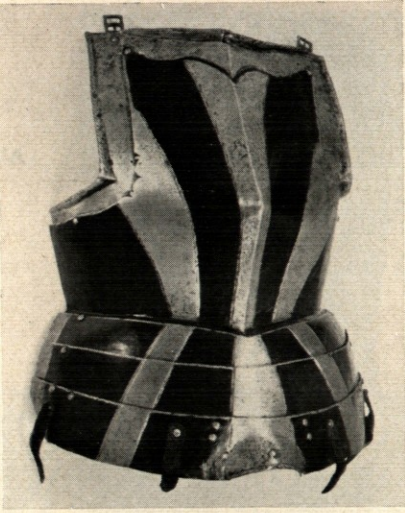


Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3



Abb. 4



Abb. 5



Abb. 6



Abb. 7 (Emden)



Abb. 8



Abb. 9

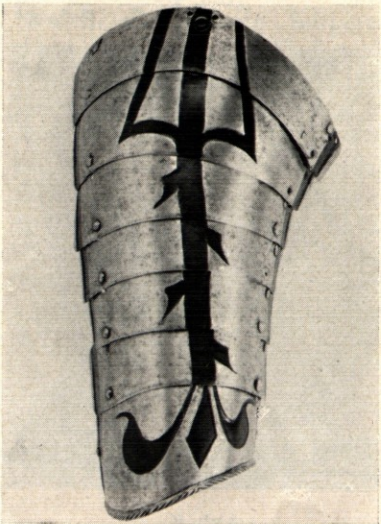


Abb. 11

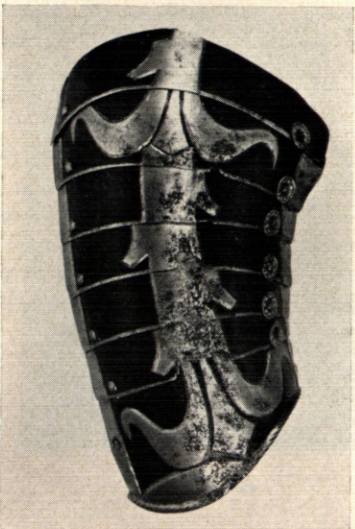


Abb. 10

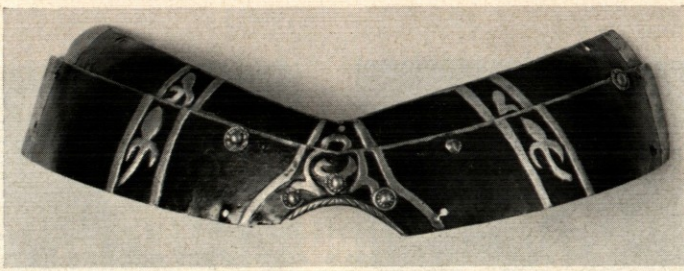


Abb. 12



Abb. 13



Abb. 14

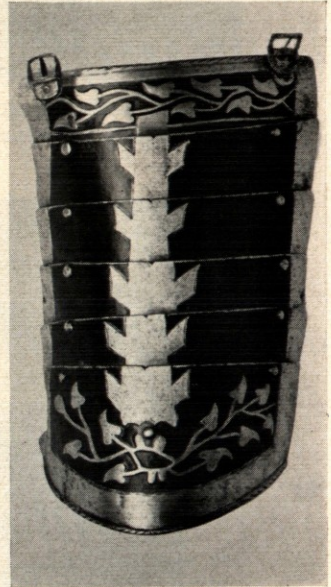


Abb. 15



Abb. 16



Abb. 17

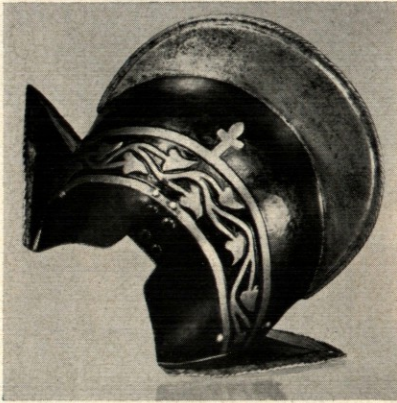


Abb. 18

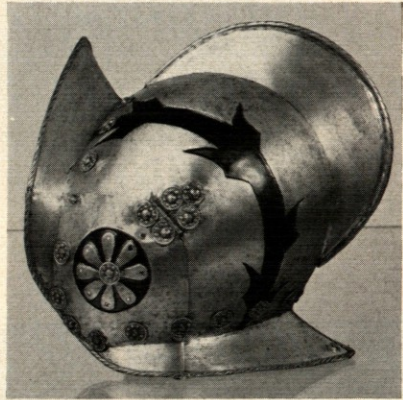


Abb. 19

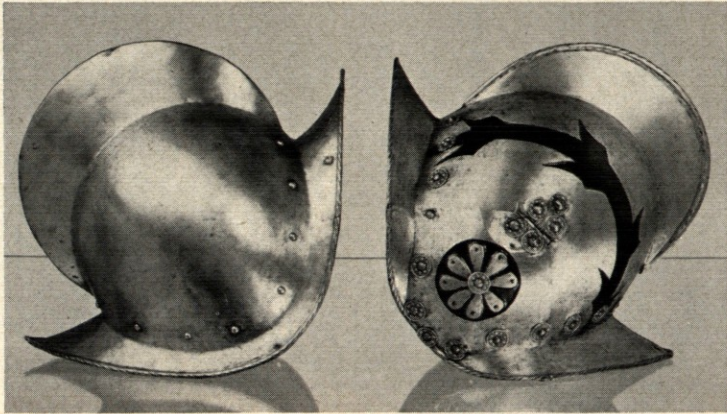


Abb. 20



Abb. 21

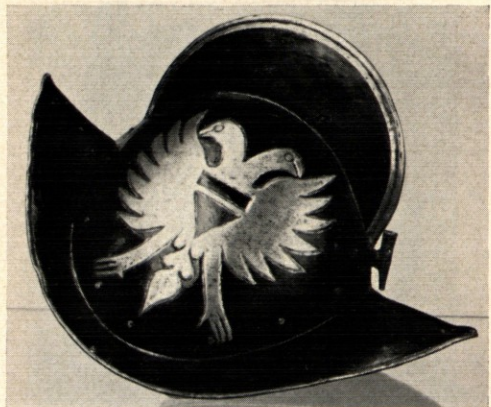


Abb. 22

am obersten Geschübeglied und mit „Eichenblättern“ am untersten Geschübeglied verbunden.

Speziell diese geschwärtzten Beintaschen dokumentieren wiederum — in der gleichen Weise, in der der Schiffer-Helm von Abb. 19 dies tat — den Erfindungsreichtum und die Kraft eines eigenständigen lübeckischen Plattner-gewerbes in Gestalt dieser Verknüpfung von Tradition und neuem Formengut. Ganz überraschend ist wiederum — im Gesamteindruck — die Übereinstimmung mit dem prächtigen Emdener Harnisch von Abb. 7. Die „Eichenblätter“ begegnen — in ihrer mehr ursprünglichen Form, nämlich als Ableitungen aus dem gotischen Granatapfel-Muster — auch auf dem untersten Geschübeglied der blanken Beintasche des Schiffer-Harnisches (Abb. 13). Berührungspunkte sind innerhalb dieser verschiedenen Lübecker Harnisch-Serien also in reicher Zahl gegeben und zeugen von der Gesamtzusammengehörigkeit auch im äußeren Eindruck, wie es offensichtlich der bewußten Absicht der Zeitgenossen entsprach.

In diesen Zusammenhang gehören auch das sehr schwere, gedrungene Bruststück und der Rücken von Abb. 16 und 17: sie sind ebenfalls die letzten Reste eines nicht mehr existierenden Harnisches — vielleicht sogar wiederum einer ganzen Serie — und zeigen überraschenderweise das gleiche Dekor wie der Mittelstreifen des Beintaschenpaares von Abb. 14, nämlich den Lilienstreifen, diesmal jedoch als vertieftes Muster in die blanke Fläche mit dem Schrotmeißel hineingeschlagen. Die Wirkung auf das Auge ist also die entgegengesetzte: hier erscheint das Dekor in Schwarz auf dem blanken Grund, im anderen Falle blank auf der schwarzen Harnischfläche. Sollten wir es hier nochmals mit einer offenbar bewußten Umkehrung zu tun haben, analog zu jener, die sich an den Harnischen des Fischeramtes einerseits und denen der Schiffergesellschaft andererseits bereits gezeigt hat?

Diese beiden Stücke, Brust und Rücken (Abb. 16 und 17), waren bis zur Untersuchung durch den Verfasser mit dem gänzlich abgeblankten Beintaschenpaar (Abb. 14) sowie mit den ebenfalls abgeblankten Bauchreifen (Abb. 12) zu einem neuen „Ganzen“ zusammengenietet worden, offenbar im 19. Jahrhundert, vermutlich bei den bereits erwähnten „Restaurierungsarbeiten“ durch den Intendanten des Stadttheaters. Durch das nunmehrige Auseinandernehmen und die Wiederherstellung im ursprünglichen Farbeindruck erst konnten die Einzelteile in ihrem unersetzlichen Wert als Belege für nicht mehr existierende komplette lübeckische Harnische erkannt und gesichert werden. Erwähnt werden muß noch ein Gesäßreifen, der auf geschwärtztem Grund in blanker Relieifarbeit den gleichen Lilienstreifen aufweist wie das Beintaschenpaar von Abb. 14. Zum Zeitpunkt des Abschlusses vorstehender Untersuchung war er noch nicht durch den Verfasser restauriert und kann daher im Bild noch nicht vorgeführt werden. Ebenfalls völlig abgeblankt, war er den oben erwähnten willkürlich zusammengenieteten Teilen angefügt. Ob er dem gleichen Harnisch zugehörig war, dem auch die Beintaschen (Abb. 14) entstammen oder einem anderen, im Dekor lediglich sehr ähnlichen Stück, kann nicht mehr mit Sicherheit entschieden

werden. In jedem Falle jedoch gehört er in den Kreis dieser Harnischserien und ihrer aufeinander abgestimmten Dekormotive.

Alle diese Faktoren und Überlegungen sprechen dafür, das Brust- und das Rückenstück von Abb. 16 und 17 als lübeckische Erzeugnisse anzusehen, in demselben Maße, wie es für die übrigen Stücke vertretbar ist. Dagegen braucht auch nicht die andersgeartete Linienführung des Mittelstreifens und seines Überganges zum Oberrand hin zu sprechen, obwohl sie an den übrigen erhaltenen Stücken des Lübecker Bestandes nicht auftaucht, dagegen an oberdeutschen Harnischen ganz geläufig ist: hier können Einflüsse vorliegen, die zwar in Oberdeutschland frühzeitiger wirksam waren, ihren Einzug in den niederdeutschen und lübischen Raum jedoch erst auf dem Umwege über die Niederlande genommen haben, wie dies an Plattnerarbeiten in Münster/Westfalen und in Emden deutlich ablesbar erscheint. Ganz offensichtlich haben wir es hier zugleich mit den jüngsten Teilen innerhalb der erhaltenen Harnischfragmente zu tun, mit Stücken also, die einer Zeit entstammen, in der auch auf anderen Gebieten diese Einflüsse in Lübeck sehr stark geworden waren.

Außerhalb dieser Reihen steht lediglich ein Harnisch-Torso ebenfalls aus dem Besitze des Fischer-Amtes, bestehend aus Bruststück mit Beintaschen und Rücken. Das Bruststück als der für die Untersuchung wesentlichste Teil (Abb. 1) gehört, was seine Entstehungszeit anbetrifft, an den Anfang des gesamten Bestandes, wie der hoch angebrachte Tapul erkennen läßt und wie die rock- oder tonnenförmig wirkenden Bauchreifen belegen.

Die gleichen Merkmale treten — was den nordwestdeutsch-hansischen Raum anbetrifft — gleichfalls auf an einem durch seine mittelniederdeutsche Inschrift von 1549 als einheimisches Erzeugnis ausgewiesenen prachtvollen Harnischtorso des ehem. Hamburger Zeughauses und ebenfalls an einem Torso aus den Zeughausbeständen der Stadt Münster/Westfalen. Alle drei Stücke tragen keine Meistermarke, weisen den geraden Oberrand auf, die gerade oder nur unwesentlich gewinkelte Gürtellinie. Sie erweisen sich — trotz der ein wenig rustikalen Ausführung des vorliegenden Bruststückes von Abb. 1 — als einer modischen Linie zugehörig, die Bruno Thomas als insbesondere für den mittel- und norddeutschen Raum verbindlich erklärt und die sich — in erlesener Arbeit — an fürstlichen Prunkharnischen der Zeit um 1540/50 nachweisen läßt, u. a. am niederdeutschen Harnisch des Herzogs Heinrich d. J. von Braunschweig (jetzt Waffenslg. Wien).

Die Trennung des blanken Mittelstreifens am Grat der Brust durch eine klammerförmige schwarze Kerblinie gegen die blanke Abschlußfläche am Oberrand ist als beliebt nachweisbar an den oben besprochenen lübeckischen Stücken und an anderen als einheimisch anzusehenden Stücken des nordwestdeutschen Raumes, stellt jedoch kein ausgesprochenes Merkmal oberdeutscher Arbeiten dar. Ob das Fehlen der sonst für den niederdeutschen Raum so

charakteristischen Horizontalbetonung, insbesondere am Oberrand der Beintaschen, als Gegenargument gewertet werden darf, bleibt unsicher und kann seinen Grund in der einfachen Linienführung des bloßen Blankstreifen-Dekors haben.

So bleibt die Einstufung dieses Torsos etwas ungewiß, wenn auch die Meinung wohl stärkere Berechtigung hat, ein einheimisches oder gar lübeckisches Erzeugnis anzunehmen als auf einen Import aus der Ferne zu schließen.

Die bereits erwähnten regionalen Unterschiede innerhalb der niederdeutschen Plattner-Erzeugnisse, die, wie im Laufe der vorliegenden Untersuchung bereits mehrfach betont wurde, allein schon durch ihr bloßes Vorhandensein den Beweis eines selbständigen Waffenschmiedegewerbes erbringen, prägen sich beispielsweise in ganz augenfälligem Maße auf dem Gebiet der Helme aus.

Der zahlenmäßige Anteil bestimmter Helmtypen innerhalb des jeweiligen örtlich erhaltenen Bestandes läßt mit Sicherheit Rückschlüsse zu, da ja diese Überreste nicht auf Grund einer vorher getroffenen Auswahl sich in dieser Typenzusammensetzung erhalten haben, sondern ein absolut objektives Abbild des einstigen, tatsächlichen Zustandes geben. Es kann also kein Zufall sein, wenn beispielsweise im Küstenbereich des hansischen Kernraumes (Lübeck und Hamburg) überwiegend Formen auftreten, die westlich der Weserlinie (Münster) nicht in Erscheinung treten, und wenn umgekehrt, Ausführungen, die im Gebiet links der Weser überwiegen (Emden und Münster), in dem erstgenannten Bereich nicht nachweisbar sind. Damit soll in keinem Falle gesagt sein, daß die vorgenannten Typen in Ausschließlichkeit innerhalb der jeweiligen Teilräume auftreten: Allgemein findet sich in beiden Fällen daneben durchaus verbreitet jener Helmtyp, der in der deutschen Fachliteratur als „Deutsche Sturmhaube“ bezeichnet wird, und den in seiner Grundausprägung die Abbildung 21 zeigt. Es scheint jedoch, daß dieser Helmtyp erst verhältnismäßig spät allgemeiner geworden ist.

In Lübeck und Hamburg jedenfalls haben im dritten Viertel des 16. Jahrhunderts ganz offensichtlich zwei Ausprägungen eines anderen Grundtypes vorgeherrscht, von denen durchaus anzunehmen ist, daß sie auch im weiteren binnenländischen Raum zwischen Weser und Elbe die gleiche dominierende Stellung eingenommen haben. Es handelt sich dabei um Helme, deren hervorragendes Merkmal darin besteht, daß sie eine völlig symmetrische Form aufweisen und darin das gleiche Prinzip verkörpern, wie es auch beim „Morion“ angewandt ist. Der Unterschied zu diesem jedoch besteht darin, daß die Stücke bewegliche Wangenklappen aufweisen, und daß die Krempe, die beim Morion auch die Wangenpartien deckt und Augen- und Nackenschirm miteinander verbindet, bei dem hier zu besprechenden Typ an der Wangenklappe unterbrochen ist.

Es ist ganz auffällig und letztlich im höchsten Grade verwunderlich, daß in der bisherigen waffenkundlichen Fachliteratur diese Helme nie als derjenige selbständige Typ eingeordnet worden sind, den sie in ihren verschiedenen

Varianten, doch zweifellos darstellen. Vielleicht ist es der vorliegenden Untersuchung gestattet, dazu beizutragen, zumal sie eine relative Fülle von bisher unbekanntem Beispielen aus dem bisher ebensowenig berücksichtigten niederdeutschen Raum vorführt.

Zwar soll und kann nicht behauptet werden, daß dieser Helmtyp eine eigenständige Schöpfung des niederdeutschen Raumes darstellt, denn er wird auch an offensichtlich oberdeutschen Stücken nachweisbar, aber doch scheint er — wie die vorhandenen Sachquellen zeigen — in diesem Raum infolge seiner Beliebtheit eine besondere Vielfalt der Ausgestaltung erfahren und sich auch, trotz anderer Modeströmungen, in diesem Bereich länger als anderswo erhalten zu haben, d. h. bis zum Ende des Jahrhunderts.

An dieser Erscheinung sowie an der gleichzeitigen Tatsache, daß die prachtvollste Verkörperung beider Ausprägungen dieses Helm-Typs an herzoglich-braunschweigischen Prunkharnischen zu beobachten ist, wird zum wiederholten Male klar, daß wir es auch hier mit einer vorgegebenen niederdeutschen Geschmackstendenz zu tun haben, innerhalb welcher dann Braunschweig — entgegen der bisher Geltung beanspruchenden Meinung Bohlmanns — lediglich einen besonderen Exponenten darstellt, keinesfalls jedoch als der „Erfinder“ oder als Alleinhersteller (vgl. Bohlmanns Ausdruck „Waffenschmiede Norddeutschlands“) angesehen werden darf.

Ein Stück dieses Typs, das bereits in der Zeitschrift für Historische Waffenkunde vor nahezu vierzig Jahren kurz behandelt worden ist, wurde demnach in der Nähe von Hamburg aus der Elbe gebaggert und befand sich damals in einer elsässischen Privatsammlung²⁰⁾. Die Fundumstände zeigen eindeutig, daß solche Helme auch auf Schiffen getragen worden sind. Vielleicht ist ihre Beliebtheit und ihre Verbreitung gerade im Küstengebiet Hamburg/Lübeck eben durch diesen Verwendungszweck bedingt, für den sie infolge ihrer Form besonders günstige Voraussetzungen mitbrachten.

Auch in Lübeck findet sich dieser symmetrische Helm erhalten und zwar in je einem Exemplar aus dem Besitze des ehemaligen Fischeramtes (jetzt St.-Annen-Museum) und der Schiffergesellschaft (dortselbst noch heute). Bei dem geschwärzten Stück von Abb. 18 mit den vegetabilischen Ornamenten ist der schutenartige Gesichtsschirm in einer geradezu grotesken und gespreizten Weise emporgeschlagen, so daß Nacken- und Gesichtsschirm buchstäblich im rechten Winkel zueinander stehen.

Das jüngere der erhaltenen Exemplare dieses Types ist der in Abb. 19 dargestellte Helm aus dem Besitze der Schiffergesellschaft zu Lübeck. Dieses Stück ist von allergrößter Bedeutung im Zusammenhang mit einem geistesgeschichtlichen Vorgang innerhalb des niederdeutschen Raumes, den es widerspiegelt: Das Eindringen oberdeutsch-westeuropäischer Formen, dem ein Festhalten am Althergebrachten und der Versuch einer Synthese zwischen beiden

²⁰⁾ Zeitschr. f. Histor. Waffen- u. Kostümkunde, Neue Folge 1923/25, 1. Band, Seite 67, Abb. 1

Faktoren gegenüberstehen. Bei diesem Helm hat, im fortgeschrittenen letzten Viertel des 16. Jahrhunderts, dieser Wunsch zur Synthese hervorragendste Gestalt angenommen: Die unmittelbare Anknüpfung an die frühe Form des Helmes, wie sie an einem braunschweigischen Herzogsharnisch und einem Hamburger Schneideramts-Harnisch entgegentritt, liegt klar zutage. Neu jedoch ist die Verschmelzung des Traditionellen mit der Form des Morion, der sich seinerseits offensichtlich im niederdeutschen Bereich niemals wirklich eingebürgert hat und dort, wo er erscheint, den Endpunkt einer Entwicklung darstellt und der Spätzeit des Jahrhunderts angehört, wie das Exemplar aus Lübeck (Abb. 22) verdeutlicht, das zu einem nicht mehr erhaltenen Harnisch gehörte. Gerade der Vergleich dieser Doppeladler-Morions mit dem Helm der Schiffgesellschaft (Abb. 19) zeigt, daß im letztgenannten Fall ein bewußtes künstlerisches Bemühen am Werk gewesen ist, jene erwähnte Synthese zu schaffen, die ihrerseits wiederum die ganze Kraft und Lebensfähigkeit des niederdeutschen Plattner-Gewerbes auch noch in dieser späten Zeit des 16. Jahrhunderts dokumentiert. In Abb. 20 ist dieser Lübecker Helm neben einem gleichzeitigen Morion offenbar oberdeutscher Provenienz — wie die der Nürnberger Markierung sehr ähnliche Marke vermuten läßt — gegenübergestellt (Sammlung des Verfassers). Die Übereinstimmung der Formen und Konturen ist frappierend, und doch bleibt das Lübecker Stück eine selbständige Schöpfung und ganz der Tradition seines Spezialtyps zugehörig. Daß am gleichen Ort, nämlich in Lübeck, zur gleichen Zeit völlig andere Formlösungen möglich waren und auch praktiziert worden sind, beweist der in Abb. 21 gezeigte Helm von einem nicht mehr existierenden Harnisch des Lübecker Fischeramtes: Hier ist die traditionelle Linie verlassen worden und, bis auf das althergebrachte Dekor des „gestümmelten Astes“, die Form der „deutschen“ Sturmhaube mit dem in Lübeck neu eingedrungenen Dekor des „Wellen-Motivs“ verbunden. Beide so gegensätzlichen Lübeckischen Stücke verkörpern also wesentlich mehr als bloße Ergänzungen eines erneuerungsbedürftigen Harnischbestandes. Sie sind ein unmittelbarer Beweis für die tiefgreifende Natur jener geistigen Strömungen, die gegen Ende des 16. Jahrhunderts im niederdeutschen Raume wirksam waren.

Die Sturmhaube von Abb. 21 ist — wie ja die meisten der hier vorgeführten Harnischteile — ebenfalls nur der Rest eines nicht mehr existierenden, einst vollständigen Harnisches mit dieser für Lübeck neuen Dekor-Ausprägung. In welchem Maße mit diesem neuen Motiv auch Formveränderungen an den Harnischen in Lübeck ihren Einzug gehalten haben, kann nicht mehr rekonstruiert werden. Da jedoch — offensichtlich in den gleichen Jahren — auch in Emden Harnische in die Rüstkammer gelangen, die bei strenger Beibehaltung des in Niederdeutschland ganz offensichtlich so beliebten geraden Oberrandes des Bruststückes doch schon ganz ausgeprägt den „Gansbauch“ zeigen, d. h. den bis zur Gürtellinie oder darunter hinabgezogenen Tapul und dabei in mannigfaltiger Weise das „Wellen-Motiv“ in blanker Reliefarbeit auf geschwärztem Grund aufweisen, so ist — unter Berücksichtigung der lokalen Tendenzen — zu vermuten, daß tatsächlich auch formale Veränderungen, neue modische Linien

an den lübeckischen Harnischen wirksam geworden sind, aber eben nicht revolutionierend, sondern in jener seltenen und bisher völlig unbeachteten Weise, die das spezifische Niederdeutsche zugleich mit lokaler Tradition und dem von außen kommenden Neuen zu einem Ganzen und in dieser Form anderswo nicht Vorhandenen verbindet.

Und gerade in dieser Tatsache liegt die Einmaligkeit und der für die niederdeutsche Waffenkunde unersetzliche Wert der im vorliegenden Aufsatz erstmals vorgeführten Reste einer einst blühenden lübeckischen Plattner-Kunst.

Abbildungsnachweis

Abb. 7: Ingenieur Ludwig Schumacher, Emden, Rastenburger Straße 7.
Alle übrigen Abbildungen: im Auftrage des Verfassers angefertigt durch
Photowerkstätten Ralph Kleinhempel, Hamburg 1, In der Kunsthalle.

Kleiner Beitrag

Aus einem schwedischen Reisetagebuch 1759

Bengt Ferrner, Resa i Europa. En astronom, industriespion och teaterhabitué genom Danemark, Tyskland, Holland, England, Frankrike och Italien 1758—1762. Utg. av Sten G. Lindberg (= Lychnos-Bibliothek, 14). Uppsala, Almqvist & Wiksell, 1956. LXXXVII, 572 S.

Der junge Professor der Astronomie an der Universität Uppsala, Mitglied der Kgl. Schwedischen Akademie der Wissenschaften, Bengt Ferrner, hatte sich im Jahre 1758 entschlossen, ein vorteilhaftes Angebot des Stockholmer Kaufmanns Jean Henri Lefebure anzunehmen: er sollte dessen 22jährigen Sohn und voraussichtlichen Geschäftserben Jean (geb. 1736) auf einer mehrjährigen Reise durch den europäischen Kontinent begleiten. Die Familie Lefebure war im 17. Jahrhundert in Schweden eingewandert¹⁾. J. H. Lefebure, Direktor in der schwedischen Ostindischen Kompanie, Schwedens derzeit größter Kupferexporteur und zugleich Besitzer des größten schwedischen Messingwerkes in Norrköping, gehörte zu den hervorragenden und reichsten Geschäftsmännern der schwedischen Hauptstadt. Es verstand sich daher von selbst, daß die beiden Reisenden nicht nur den allgemein üblichen Bildungszweck verfolgten — Ferrner besaß namentlich für Theater und Musik ein enthusiastisches Interesse —, sondern darüber hinaus auch Geschäftsverbindungen pflegen oder anknüpfen sollten; besonderes Augenmerk hatte dabei u. a. allen industriellen Unternehmungen und deren Herstellungsverfahren, insbesondere in der Metallverarbeitung, zu gelten. Ferrner betätigte sich in diesem Sinne während der Reise geradezu als „Industriespion“. Über die Reise hat F. ein umfangreiches Tagebuch geführt, das, soweit erhalten, in der obigen Veröffentlichung gedruckt und mit sorgfältigem Kommentar des Herausgebers vorliegt.

Die Reise begann im Spätsommer 1758 und führte mit mehreren Aufenthalten zunächst durch Schweden und Dänemark nach Hamburg. Hier blieb man länger als vorgesehen (16. 11. 1758 — 4. 2. 1759), teilweise wegen einer Erkrankung des jungen Lefebure. Während der Hamburger Zeit machten die beiden Reisenden auch einen mehrtägigen Abstecher nach Lübeck (16.—25. Januar 1759). In geschäftlicher Hinsicht interessierte sie hier besonders die

¹⁾ Ob Verwandtschaft zu der gleichnamigen Lübecker Kaufmannsfamilie besteht (Lefèvre, Lefebvre), die auch einen Zweig in England hatte, muß wegen der Häufigkeit des Namens im nordfranzösisch-wallonischen Herkunftsgebiet unsicher bleiben; nachweisbar ist ein solcher Zusammenhang jedenfalls nicht. — Die folgenden Angaben nach der Einleitung des Herausgebers in der oben angeführten Veröffentlichung, sowie nach Kurt Samuelsson, De stora köpmanshusen i Stockholm 1730—1815 (Stockholm 1951).

Tremser Mühle, d. h. das seit 1664 im Besitz der Familie *Küsel* befindliche, bedeutende Kupfer- und Messingwerk, damals unter der Firma *Küsel* und *Hartmeyer* in den Händen der beiden Vettern *Hieronimus Küsel d. J.* und *Hermann Johann Hartmeyer*²⁾. Tatsächlicher Geschäftsleiter war *Hartmeyer*, während *Küsel* es vorzog, den reichen Mann zu spielen; sieben Jahre später sollte es zu dem bekannten und folgenreichen Konkurs kommen, der wohl noch mehr durch *Küsel*'s Verschwendungssucht, als durch geschäftliche Fehler *Hartmeyers* hervorgerufen worden ist³⁾. Die Verbindung zu den *Küsel* lag für die beiden Reisenden auch deswegen nahe, weil ein Zweig der Familie schon in der dritten Generation in *Stockholm* ansässig war und dort mit der Firma *Küsel & Währendorff* ebenso wie die *Lefebure* zum „*Skeppsbroadel*“, d. h. zur führenden Großkaufmannsschicht gehörte⁴⁾. Geschäftliche Beziehungen waren sicher auch maßgebend für die übrigen in *Lübeck* angeknüpften oder erneuerten persönlichen Bekanntschaften: mit dem Kaufmann *Hinrich Sievers*, der u. a. mit schwedischem Eisen handelte, mit dem *Schonenfahrer* *ältermann Gabriel Ludolf Dankwertz* (er wurde 1774 Senator; um 1760 importierte er ausweislich der *Zulagezollregister* beträchtliche Mengen Kupfer aus *Stockholm*), schließlich zu dem Senator (später *Bürgermeister*) und *Novgorodfahrer* *Joachim Peters*.

Ferner gibt in seinem Tagebuch über den *Hamburger* und *Lübecker* Aufenthalt zunächst knappe tägliche Notizen und faßt am Schluß seine Eindrücke etwas ausführlicher zusammen. Die beiden *Lübeck* betreffenden Abschnitte (S. 51—21 und 57—60 der Druckveröffentlichung) werden im folgenden wiedergegeben; die deutsche Übersetzung des schwedischen Originaltextes bemüht sich, *Ferrners* Ausdrucksweise möglichst getreu zu folgen.

v. Brandt

(Januar 1759). „Den 15. reisten wir nach *Lübeck*, das acht deutsche Meilen von *Hamburg* entfernt liegt; wir kamen an dem Tage nicht weiter als sieben Meilen, mußten also eine Meile vor *Lübeck* übernachten. Auf dieser kurzen Reise passierten wir durch die Länder oder Gebiete von fünf besonderen Regierungen, nämlich *Hamburgs*, das nicht weiter reichte, als bis zum äußersten Festungstor, *Dänemarks*, des Großfürsten von *Rußland*, *Hannovers* und *Lübecks*, welch letzteres anfängt eine halbe Meile bevor man in die Stadt selbst kommt. Am 16. morgens kamen wir nach *Lübeck* herein und nahmen Quartier in einer Herberge gegenüber dem *Rathaus*, genannt *Goldener Engel*, bei *Svahn*⁵⁾. Nachmittags besahen wir eine *Leichenprozession* von ungefähr

²⁾ Vgl. *J. Warncke*, Die *Tremser Mühle*, aus der Geschichte eines *Lübecker* Gewerbebetriebes (diese *Zschr.* 31, 1949).

³⁾ *Hartmeyer* entzog sich der Verantwortung durch die Flucht und ist schließlich in *Batavia* gestorben, *Küsel* lebte verarmt und durch Verwandte unterstützt noch bis 1793.

⁴⁾ Der *Stockholmer* Zweig der *Küsel* stammte von *Simon Friedrich K.* ab, einem Bruder von *Alexander Küsel d. J.* und Großonkel des oben erwähnten *Hieronimus d. J.*

⁵⁾ Den *Gasthof* „*Zum Güldenem Engel*“ (*Breite Str.* 91, jetzt Grundstück der Firma *Pagels*) hatte am 1. November 1758 *Hinrich Schwancke*, vormals „bey hohen Fürstl. und vornehmen Herrschaften als *Koch* in *Diensten*“ übernommen und neu eröffnet (*Lüb. Anzeigen* 1758, Nr. 43).

140 bis 150 Paaren. Um den Abend zu verbringen, gingen wir in die Komödie, wo jetzt während des Kriegslärms die sächsische Hofschauspieltruppe unter Direktion von Christian Kock spielte⁶⁾. Es wurde eine Tragödie aufgeführt. Weder in Stockholm noch in Kopenhagen habe ich Schweden, Franzosen oder Dänen ein Stück mit soviel Exactitude, Kraft und Delicatesse spielen sehen, wie diese deutsche Truppe.

Den 17. ritt ich allein hinaus nach Küsel und Hartmeijers Messingwerk, eine halbe Meile außerhalb der Stadt, und von dort nach Travemünde, das in der Luftlinie zwei Meilen von Lübeck entfernt am Auslauf der Trave liegt, welche durch Lübeck fließt. Nachdem ich in Travemünde Mittag gegessen hatte, ritt ich zurück und war um halb fünf des Nachmittags zuhause; anschließend ging ich wieder in die Komödie und verließ sie mit der gleichen Befriedigung, wie am Tag vorher. — An diesen beiden Tagen waren wir in der Stadt unbekannt.

Am 18. fuhren wir umher und meldeten uns bei den Herren Sievers, Küsel und Dankwartz an, für welche mein Reisekamerad Empfehlungsbriefe hatte; abends waren wir wieder in der Komödie⁷⁾.

Am 19. verbrachten wir den Abend bei Herrn Sievers⁸⁾, der nicht wußte, was alles er uns zu Gefallen tun könnte. Dort waren auch sein Bruder, seine Schwiegermutter und seine Schwäger Rettich.

Den 20. tranken wir morgens bei Herrn Sievers Kaffee. Nachmittags führte Herr Küsel uns in ein öffentliches Konzert, das recht schön war⁹⁾, und nahm uns dann mit zu einem sogenannten Klub oder einer Abendmahlzeit in einem Wirtshaus, wo eine ansehnliche Menge Kaufleute und Offiziere, teils Preußen, teils Lübecker, versammelt waren.

Am 21. waren wir zum Kaffee und zum Abendessen bei Herrn Küsel eingeladen¹⁰⁾; es war eine ansehnliche Gesellschaft aus seiner Verwandtschaft sowie der Oberst Chassau¹¹⁾ und zwei preußische Offiziere zugegen.

⁶⁾ Gemeint ist der berühmte sächsische Prinzipal H. G. Koch, dessen „Kgl. Pohlische und Churfürstl. Sächsische Hofcomoedianten“ seit März 1758 im (alten) Opernhaus in der Beckergrube auftraten. Sie hatten nach einer Weihnachtspause am 8. Januar 1759 mit Voltaires Trauerspiel Alzire wieder eröffnet (Lüb. Anz. 1759, Nr. 1). Das gleiche Stück sah vermutlich acht Tage später auch Ferrner, da erst zum 18. Januar eine Neuaufführung angekündigt wurde (Der lustige Schuster, Komödie von Weiße und Standfuß). Vgl. hierzu E. H. Fischer, Lübecker Theater und Theaterleben in frühester Zeit bis zur Mitte d. 18. Jahrhunderts (Lüb. 1932), S. 69 u. Anm. 344, S. 144.

⁷⁾ Vgl. die vorige Anmerkung.

⁸⁾ Wohnung: Mengstr. 12. Sievers war mit einer Tochter des Weinhändlers J. H. Rettich am Klingenberg verheiratet.

⁹⁾ Die (an jedem Sonnabend um 5 Uhr nachmittags stattfindenden) Winterkonzerte des Marienorganisten A. K. Kuntzen hatten am 28. Oktober 1758 begonnen. Der Eintritt kostete 2 Mark Lüb. (Lüb. Anz. 1758, Nr. 43).

¹⁰⁾ Zweifellos in seinem prächtigen Haus Königstr. 42 (jetzt Katasteramt, Neubau des 19. Jahrhunderts).

¹¹⁾ Gemeint ist natürlich Isaac Francois Egmont de Chasot, der aus Frankreich stammende einstmals preußische Offizier und Freund Friedrichs des Großen aus seiner Rheinsberger Zeit, seit 1752 in Lübeck auf seinem Hof Marli ansässig, 1759—97 Stadtkommandant der Lübecker Garnison.

Am 22. führte uns Herr Dankwardt über die Wälle von Lübeck um uns die Schenswürdigkeiten zu zeigen. Dann nahm er uns mit nach Hause¹²⁾ zum Kaffee, anschließend zur Komödie und schließlich am gleichen Abend noch zu einer Masquerade oder Redoute, auf der etwa 50 Masquen aus Adel und Bürgerschaft anwesend waren¹³⁾. Ich blieb dort bis morgens gegen vier Uhr, als die Gesellschaft sich zu trennen begann.

Am 23. waren wir zum Kaffee und Abendessen von Herrn Dankwardt eingeladen. Dort war eine Gesellschaft von einigen zwanzig Personen, alles Kaufleute, darunter der Ratsherr Pettersen¹⁴⁾, mit dem artig zu reden war, da er ein belesener und in Schweden, Holland und England weitgereister Mann war.

Am Vormittag des 24. besahen wir die Kirchen der Stadt, das Rathaus, das Domkapitel, das Jungfrauenkloster bei der Johanniskirche, das Zeughaus und besonders das sonderbare Uhrwerk in der Marienkirche, welche die Hauptkirche ist. Am Nachmittag traktierte uns wieder Herr Sievers.

Am 25. verließen wir Lübeck mit Extrapost, in einem schönen gedeckten Wagen mit fünf Pferden davor. Die Nacht mußten wir in einer schlechten Herberge anderthalb Meilen vor Hamburg verbringen, kamen also erst am 26. Januar morgens wieder in Hamburg an.

.....

Der Weg zwischen Hamburg und Lübeck ist recht böse, oder richtiger, es ist überhaupt kein ordinaier Weg, sondern streckenweise ist es auf einer Breite von einer halben Meile gleichgültig, wo man fährt. Es ist sonderbar, daß hier nicht viel öfter umgeworfen wird, teils wegen der Tiefe und Unebenheit des Weges, teils auch weil der Kutscher oder Postillion nicht auf dem Wagen sitzt, so daß er Löchern und Hindernissen rechtzeitig ausweichen oder sie umfahren kann; vielmehr reitet er auf einem der Wagenpferde und sieht sich nur zuweilen nach hinten um. Auf der Rückfahrt von Lübeck rutschte das eine Rad bis zur Nabe in eine Wagenspur, so daß die Pferde augenblicklich stehen blieben, und wir wären dort sicher über Nacht sitzen geblieben, wenn uns nicht zufällig ein Haufen Leute begegnet wäre, die uns heraushalfen.

Die Herbergen zwischen Hamburg und Lübeck sind erbärmlich. Man muß sich darüber, wie über die Verwahrlosung der Wege um so mehr wundern, als zwischen diesen beiden Städten enge Beziehungen und viel Fahrverkehr besteht; aber viele Köche verderben den Brei. Auf dieser kleinen Distance sind eben fünf verschiedene Regierungen zuständig und es dürfte schwer fallen, sie zu einem Vorhaben zu vereinen, an welchem jede nur einen so kleinen Teil hat.

Die Stadt Lübeck ist nicht mehr das, was sie einst war, als sie die Vornehmste unter den Hansestädten und Versammlungsort für die Deputierten

¹²⁾ Dankwardt = Dankwertz. Er wohnte Sandstr. 13 (jetzt Grundstück Deutsche Bank).

¹³⁾ „Montags, den 22. Januar, wird im Opernhause von dem hier befindlichen Ballett-Meister wiederum Ball en masque gehalten werden. Die Entrée ist 3 Mark“ (Lüb. Anz. 1759 Nr. 3).

¹⁴⁾ Joachim Peters (Fehling, Ratslinie, Nr. 895).

aller anderen war; damals war sie mächtig genug, um mit Schweden und Dänemark Krieg zu führen und sich einiges von deren Eigentum anzumaßen. Ja, sie konnte sogar England und anderen Potentaten mit Schiffen beispringen, ohne daß der eigene Handel dadurch Schaden litt. Wenn nicht historische Monumente davon zeugten, sollte man Lübeck kaum so große Dinge zutrauen, wenn man Lübecks heutige Geringfügigkeit sowohl innerhalb seiner eigenen Mauern wie im Vergleich zu anderen Städten und Mächten betrachtet. So nützlich und heilsam unsere Religion als solche für Länder und Reiche ist, so schädlich kann sie doch auch sein, wenn ein blinder und unverständiger Eifer sich der Religion als Mäntelchen für seine eigenen Zwecke bedient; wenn man die unterjochen will, die in vielleicht nur wenig bedeutsamen Fragen eine andere Auffassung vertreten. Die lutherische Geistlichkeit redete dem Lübecker Magistrat ein und brachte ihn wirklich dazu, alle Katholiken, Calvinisten, Juden etc. etc., kurz alle, die nicht Lutheraner waren, des Landes zu verweisen. Diese Flüchtlinge retirierten sich mitsamt ihren Geldern, ihrer Industrie und ihrem Kredit nach Hamburg und sind folglich die vornehmste Ursache für Hamburgs heutigen Flor und Lübecks tägliche Abnahme.

Wenn nun Lübeck auch erhebliches von seiner früheren Höhe eingebüßt hat, so ist es gleichwohl eine noch ansehnliche, wohlhabende und geschäftige Stadt, trägt auch immer noch Zeichen von Macht und Reichtum früherer Zeiten. Solche Zeichen sind insbesondere das Rathaus und die Kirchen, deren zehn an der Zahl sind. Das Rathaus ist eine alte und venerable Structure; aber seiner Zeit entsprechend so ansehnlich in den Ausmaßen und so reich verziert, daß es schon allein die lübeckische Historie längst vergangener Jahrhunderte widerzuspiegeln scheint. Die Kirchen sind alle mit Kupfer gedeckt. Zwei von ihnen haben doppelte Turmspitzen, nämlich St. Marien, die Hauptkirche, und der Dom, der recht groß ist, nämlich 250 Ellen lang: er ist aber nicht so schmuck und wohl erhalten, wie die Marienkirche, wo hinter dem Altar besonders das kunstvolle Uhrwerk zu vermerken ist. Es stellt den Gang der Planeten vor, zeigt alle Verdunkelungen bis zum Ende dieses Jahrhunderts und auf ihm aufgezeichnet ist ein *calendarium perpetuum*, wobei verschiedene Zeitrechnungen in Vergleich gesetzt sind. Um das Planetensystem stehen einige alte Astronomen abgebildet. Jedesmal wenn die Uhr Zwölf schlägt, kommen zwölf Bilder gleichsam von selbst aus der Altartafel hervor, machen einen kleinen Umgang und verbeugen sich eins nach dem anderen vor dem Bild, welches den Hammer hält und die Glockenschläge schlägt. Es wäre nun zu weitläufig, dieses Werk in allen Einzelheiten zu beschreiben. Ich spare mir das für eine andere Gelegenheit auf. Die Kirchen sind im allgemeinen größer und schöner, als in Hamburg. Die Börse ist auch sehr viel schöner. Sie ist ein ganz und gar umschlossener Bau, ansehnlich hoch, so daß zwei Reihen Fenster übereinander stehen, 70 Ellen lang und 21 breit und sehr wohl gehalten; aber es ist längst nicht solch ein Gedränge dort, wie auf der Hamburger Börse.

Das Domkapitel ist säkularisiert und besteht aus einem Bischof, einem Decan und zwölf Domherren. Der jetzige Bischof¹⁵⁾ ist der Herzog von

¹⁵⁾ Friedrich August, später Herzog von Oldenburg († 1785), Bruder seines Vorgängers Adolph Friedrich, der 1751 König von Schweden geworden war.

Holstein-Eutin, Bruder Seiner Majestät des Königs von Schweden Adolph Fredric; aber die Succession fällt nicht auf seinen Sohn, sondern dazu ist bereits der zweite Prinz von Dänemark gewählt, wofür Seine Dänische Majestät reichliche Gelder und Titel unter den Domherren ausgeteilt hat. Der gegenwärtige Decan ist Vitzendorff¹⁶⁾, der zugleich dänischer Danebrogritter ist. Unter den Domherren ist der Hofmarschall v. Plessen¹⁷⁾ der reichste und angesehenste. Der Decan hat etwa 5000 Reichstaler Einkommen und präsidiert im Kapitel. Die Domherren haben weniger, je nach Alter, und der Jüngste, dessen Einkommen am geringsten ist, hat 2000 Reichstaler. Es kann niemand da hereinkommen, der nicht von Adel und lutherisch ist; im übrigen ist es gleich, von welchem Land oder Reich er kommt. So viele wollen, können sich hier nun einkaufen oder das Recht auf Domherreneinkünfte erkaufen; aber keiner kommt in den Genuß der Einkünfte, bevor er vom Augenblick der Aufnahme an der älteste aller Wartenden ist und bevor einer der Domherren, welche die Einkünfte genießen, stirbt. Um also einigermaßen rechtzeitig dieses Vorzugs teilhaftig zu werden, werden die Kinder meist schon eingekauft, wenn sie noch in der Wiege liegen; denn ihre Anciennité rechnet von dem Zeitpunkt an, an dem die vom Domkapitel bestimmte Summe erlegt wurde. Der Bischof beschränkt seine Anwesenheit auf den Zeitpunkt kurz nach der Wahl, an dem er installiert wird; aber er genießt jährlich seine Revenuen. Die Einkünfte von Bischof, Decan und Domherren stammen aus Gütern in der Umgebung Lübecks, deren Wirtschaft vom Domkapitel dirigiert wird, das davon auch die Domkirche unterhält.

Das Jungfrauenkloster bei St. Johannis Kirche unterhält einige zwanzig lutherische Nonnen, welche aber, wenn jemand sie zur Ehe begehrt und sie Lust haben, das Kloster verlassen und die Welt vermehren können. Meist aber geschieht es so, daß sie nicht eher hier eintreten, bevor sie alle Hoffnung auf eine Eheschließung verloren haben, so daß nach ihrem Eintritt nur wenig Versuchung von außen an sie heran kommt.

Das Zeughaus ist wohlversehen mit Stücken, Gewehr und Munition, und wird gut und proper unterhalten. Da sind 50 bis 60 größere und kleinere Metallstücke, meist Zwölfpfünder. Nur zwei sind ganze Kartaunen und über die Maßen schön gearbeitet. Außerdem sind auch die Wälle jetzt im Frieden ziemlich bestückt. Die ordinaire Garnison besteht nur aus 6—700 Mann und die Stadt wird des Nachts in der gleichen Weise, wie Hamburg, von den Bürgern bewacht.

Das Messingwerk von Küsel und Hartmeijer, eine halbe Meile von der Stadt, besteht aus drei Schmelzöfen, einem großen Kupferhammer, einem Tief- und zwei Plathämmern. In jedem Schmelzofen werden täglich 96 Schalpfund Kupfer angesetzt, mit einem Zusatz von 72 Schalpfund Galmei; diese 72 Schalpfund sind eine Mischung von Breslauer, polnischem und ungarischem Galmei, je zu einem Drittel¹⁸⁾. Wenn altes Messing der Kupfermenge beigefügt wird,

¹⁶⁾ August Friedrich v. Witzendorff, Erbherr auf Groß Thurow, Herzogtum Lauenburg, † 1763.

¹⁷⁾ Jacob Levin v. Plessen, kgl. schwedischer Hofmarschall, war nicht einfacher Domherr, sondern Propst des Domkapitels.

¹⁸⁾ Galmei = Zinkerz. Die Zinkerzmischung war das besondere Geschäftsgeheimnis bei der Messingherstellung. J. H. Lefebure verwendete — im Gegensatz zu Küsel & Hartmeyer — in seinem Norrköpinger Messingwerk lediglich oberschlesisches Galmei.

was meist geschieht, so wird entsprechend weniger Galmei verwendet. Die Gießsteine, die man hier benutzt, kommen aus Breslau und haben 10 Quarter in der Länge, 6 in der Breite und 2 in der Dicke. Als Kohle gebraucht man solche von Erlenholz. Beim ganzen Werk sind sieben Meister angestellt: einer an den Schmelzöfen, einer am Kupferhammer, zwei am Tiefhammer und einer an jedem Plathhammer. Der Mann an den Schmelzöfen hat von allen den höchsten Lohn, 6 Mark lüb. in der Woche, und kann sich außerdem noch 5 bis 6 Mark in der Woche durch Nebenbeschäftigungen verdienen. Zur Hilfe hat er zwei Gesellen, die an ordinärem und Extraeinkommen in der Woche auf 4, 5 oder 6 Mark kommen.

Die Meister an den Hämmern können alles in allem nicht mehr als 6, 7 oder bis 8 Mark in der Woche verdienen, ihre Gesellen entsprechend weniger. Was mich hier besonders frappierte, war, daß alle Kästen voll mit schwedischen [Münz-]Platten lagen¹⁹⁾, die hier verarbeitet und in kleine vierkantige Stücke zerschnitten wurden. Die Werkbesitzer haben gewisse sogenannte Messingträger angestellt, welche ihnen die fertige Messingware auf Kredit abnehmen, damit herumziehen und sie in Holstein, Mecklenburg und Hannover verkaufen, wobei sie außer Geld auch Altmessing in Zahlung nehmen und dieses wieder beim Werk abliefern.

Travemünde ist eine kleine Stadt oder Flecken am Auslauf der Trave in das Meer. Es ist ein Stapelort Lübecks und untersteht Lübeck so vollständig, daß die Lübecker Bürger über die ganze Stadt verfügen, auch dort eine Garnison halten; die in Travemünde Wohnenden sind lediglich ihre Bedienten. Die Schanze, welche am Ende der Stadt liegt, ist eine sehr kleine Bude, welche von 50 Mann bewacht wird. Es befinden sich dort nur zwei Stücke, die offenbar nur zum Schein da stehen. Die Kirche von Travemünde ist größer, als es dem Ort angemessen scheint. Vom Kirchturm und auch von der Schanze kann man sowohl die Ostsee wie die Nordsee sehen²⁰⁾. Der Travefluß ist reichlich schmal und unansehnlich, ausgenommen einige Stellen, wo er seicht ist und sich etwas über flache Wiesenufer verbreitet, wie bei der Überfahrt, Herrenfähre genannt, zwischen Lübeck und Travemünde. Südlich von Lübeck, wo man auf dem Wege von Hamburg über die Trave kommt, ist sie so verächtenswert klein, daß man sie nur als ein Regenbächlein bezeichnen kann. Am Weg zwischen Lübeck und Travemünde liegen recht schöne und nach der

¹⁹⁾ Ferner spricht nur von „plåtar“. Die Verwendung gewöhnlichen schwedischen Kupfers (das in Scheiben oder Blechen exportiert wurde), hätte sich in Lübeck von selbst verstanden und nicht F.s Verwunderung erregen können. Allem Anschein nach versteht er daher plåt hier in dem häufig gebrauchten Spezialsinn von „plåtmynt“, also jener schwergewichtigen Kupferplatten mit Münzstempel, die seit dem 17. Jahrhundert in Schweden als Münzen (anstelle von Silbergeld) geprägt wurden und umliefen. Da diese Platten zeitweise infolge bestimmter Preis- und Valutaschwankungen billiger waren, als das schwedische „Garkupfer“, wurden sie im 17. und 18. Jahrhundert häufig in Massen exportiert und, wie das offenbar auch in Trems geschah, durch industrielle Verwertung ihrem monetären Zweck entfremdet.

²⁰⁾ Hier hat sich der geographisch und astronomisch gebildete Wissenschaftler F., der sonst sehr genau beobachtet, einen schwer verständlichen Bären aufbinden lassen. Ob er den Hemmelsdorfer See westlich Travemünde für die Nordsee hielt?

Eutiner Seite hin ansehnliche Parkgehölze. Sie sind allerdings jetzt so entblättert und mitgenommen, daß man nicht befürchten muß, dort wilden Löwen zu begegnen, wie 1252, als die Lübecker in und unmittelbar vor der Stadt fünf Löwen töteten, deren Häute noch in einem Zimmer des Rathauses aufbewahrt werden²¹⁾.“

²¹⁾ Des H. L. Gude „Nachricht von der Stadt Lübeck“ (Halle 1707) erzählt, daß die Lübecker im Lauerholz Löwen gefangen hätten; nach Rehbeins Chronik aber sollen dort vielmehr lebendige Löwen in einem Zwinger gehalten worden sein. Beide Sagen wollen die Herkunft der bekanntlich bis ins 19. Jahrhundert auf dem Rathaus ausgestopft aufbewahrten Löwen erklären; in Wahrheit sind die Löwen 1483 in lebendigem Zustand von der niederländischen Stadt Kampen nach Lübeck als Freundschaftsgeschenk übersandt worden. Vgl. Deecke, Lüb. Geschichten u. Sagen, 5. Aufl., S. 444; diese Zschr. 4, S. 142 ff.; Mitt. d. Vereins f. Lüb. Gesch. 9, S. 13 f.

Besprechungen und Hinweise

Verfassernamen der angezeigten Arbeiten, mit Seitenweiser:

Arends 167, Benthien 165, G. Bolland 160, J. Bolland 159, 163, v. Brandt 144, Brockhaus 155, Clasen 163, Clausen 164, Dannenbring 167, Ellger 148, 158, Engelsing 168, Ewers 156, Friedland 161, Grönhoff 164, Hafström 159, Hennings 163, Henze 156, Hofmann 162, Jenkis 162, Jordan 143, Kamphausen 163, Kellenbenz 163, Keyser 145, Klose 163, Knauer 161, Kumlien 143, Laur 162, v. Lemm 154, Lesnikov 144, Lindtke 155, Mauersberg 144, Menke 154, 167, Mundt 155, Olechnowitz 150, Pieper 155, Piper 166, Prange 165, Prüser 167, Radunz 164, Rothert 159, Rudloff 155, Scheper 167, Schewe 157, Schlee 156, Schlippe 155, Schneider 167, Schulz 158, Schwetlik 162, Sievert 164, Stelen 168, Stier 157, Sundqvist 149, Teuchert 148, Tschentscher 165, Waschinski 162, Weimann 156, Wiedemann 168, Wiegand 158.

I. Allgemeines, Hanse und Lübeck

Das Archiv der Hansestadt Lübeck hat im Februar 1961 einen Neubau bezogen: Mühlendamm 1—3. Auch die Geschäftsstelle des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde ist nunmehr unter dieser neuen Anschrift zu erreichen.

Die Aufsätze in Band 78 (1960) der *Hansischen Geschichtsblätter* sind überwiegend Lübecker Themen gewidmet. *Karl Jordan* berichtet in Form einer Forschungsbilanz über Die Städtepolitik Heinrichs des Löwen (S. 1 ff.) und gibt damit den weiteren Rahmen auch für Herzog Heinrichs nordelbisch-lübische Unternehmungen, die der gleiche Vf. eingehend in Band 39 unserer Zeitschrift dargestellt hat. — *Kjell Kumlien*, Schweden und Lübeck zu Beginn der Hansezeit (S. 37 ff.), untersucht mit großer Sorgfalt und der gewohnten Sachkenntnis eine Anzahl der oft umstrittenen und schwierigen Probleme aus der Frühzeit der lübisch-schwedischen Beziehungen: wieweit bedeutet die beginnende (und zunächst ja im wesentlichen von Lübeck getragene) „Hansezeit“ für Schweden eine Époque der Neuschöpfung und Neuorientierung in Recht, Städtewesen, Handel usw., wieweit handelt es sich vielmehr um Fortbildung oder Intensivierung autochtoner Rechtsverhältnisse (bjärkōarätt, Landschaftsrechte, Friedensschutz des Kaufmanns, Stadtrecht) und Wirtschaftsverhältnisse (landwirtschaftliche Produktion, Bergbau, Schifffahrt), wieweit hat der schwedische „Staat“ seinerseits fördernd und regulierend auf das beiderseitige Verhältnis einwirken können und tatsächlich eingewirkt usw. Kumliens Gedankengänge können hier nicht im einzelnen nachgezeichnet werden, man muß das selber lesen. Die besonnene Abwägung aller aus den Schrift- und Sachquellen sich ergebenden Momente, die Heranziehung und scharfsinnige

Interpretierung auch scheinbar ganz abgelegener Zeugnisse, die Unterrichtung des deutschen Lesers über die bei uns oft nur mangelhaft gewürdigten bzw. gekannten und verstandenen schwedischen Überlieferungen, das alles ergibt ein Musterbeispiel scharfsinniger kombinatorischer Arbeit. Manchen bisher auf beiden Seiten üblichen oberflächlichen und einseitigen Interpretationen dieser geradezu klassischen internationalen Beziehung wird damit der Boden entzogen. Der Aufsatz, der K.s großes Buch über die Hanse und Schweden thematisch und sachlich ergänzt, wird in Zukunft als unentbehrliche Grundlage bei jeder Behandlung des lübisch-schwedischen Verhältnisses herangezogen werden müssen. — Der sowjetische Forscher *Michail Lesnikov* wertet in seinem Aufsatz Lübeck als Handelsplatz für osteuropäische Waren im 15. Jahrhundert (S. 67 ff.) die von ihm z. Z. bearbeiteten bekannten Vedinghusenschen Handlungsbücher aus und gewinnt daraus (freilich nur bedingt zu verallgemeinernde) Aufschlüsse über Warenmengen, Warensortimente, Umsatzgrößen, Preisspannen usw.; bemerkenswert sind namentlich seine Feststellungen über die im Durchschnitt recht niedrigen Gewinnquoten, die bisher gängigen Auffassungen widersprechen. — *A. v. Brandt* berichtet in einer Miszelle (S. 121 ff.) über neuere Arbeiten zur Erschließung von Lübecker Quellen zur hansischen Personen-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte: Testamentregesten, Neubürgerlisten, Niederstadtbuchregesten des 14. Jahrhunderts, die Ebelsche Edition der Ratsurteile, Registerarbeiten zu den Reichskammergerichts- und Reichshofratsakten.

Hans Mauersberg, Wirtschafts- und Sozialgeschichte zentraleuropäischer Städte in neuerer Zeit. Dargestellt an den Beispielen von Basel, Frankfurt a. M., Hannover und München. Göttingen 1960, 604 S. — Das Buch ist ein wertvoller Beitrag zur vergleichenden Stadtgeschichte seit Beginn der Neuzeit, einem Thema, für das es bisher kaum Vorarbeiten gibt. M. verfolgt am Beispiel dreier Reichs- und Handelsstädte und zweier Residenzstädte in fünf großen Abschnitten die Entwicklung der Bevölkerungszahlen, die verfassungs- und sozialgeschichtlichen Wandlungen, die wirtschaftlichen Grundlagen, die Ausbildung des Verkehrs- und Postwesens und das Haushalt- und Geldwesen der Städte. Verhältnisse anderer Städte werden mehrfach vergleichsweise herangezogen; im Zusammenhang mit der Behandlung Hamburgs wird häufig auch Lübeck genannt, ohne daß jedoch die Lübecker Verhältnisse selbst zum Gegenstand der Betrachtung gemacht werden (anders dagegen die zahlreichen Angaben z. B. über Leipzig, Nürnberg und andere). So ergibt sich ein vielseitiges Bild, in dem gewisse Grundtendenzen der Entwicklung deutlich werden; höchstens könnte man beanstanden, daß die — doch nicht unbedeutende — Gruppe von Städten, deren Dasein in erster Linie auf gewerblicher bzw. industrieller Produktion beruht, etwas zu kurz kommt gegenüber denjenigen, bei denen Fernhandel, Handwerk (besonders eingehend behandelt) oder die Stellung als Verwaltungszentrale im Vordergrund stehen. Bemerkenswert ist, daß der Vf. seine Feststellungen zum großen Teil aus gründlicher und selbständiger Verarbeitung der Originalquellen selbst gewonnen hat, eine wissenschaftliche Qualifikation, die dem Buch einen gewissen Vorsprung vor ähnlichen zusammenfassenden Darstellungen sichert. Auch die Literatur ist, zwar nicht lückenlos, aber doch in erheblichem Umfang erfaßt und genutzt; im Lit.-Verzeichnis (S. 588—596) sind allerdings etliche bibliographische Fehler oder Druckfehler stehengeblieben (z. B.: Fiala, Münzen,

Band VII, nicht Bd. I; Jastrow, nicht Jastraw; Reincke, Stadtschuld der Hansezeit, nicht Hansestadt; Reisner 1903, nicht 1913; Voigt, Anleihen, in Zs. Bd. 17, nicht Bd. 7; Wolfram, nicht Wolfrann, u.a.m.). Bei der Literatur zur Bevölkerungsgeschichte vermißt man den wichtigen Aufsatz von Horst Jecht, Studien zur gesellschaftlichen Struktur mittelalterlicher Städte (VSWG 19), und vor allem den von H. Reincke, Bevölkerungsprobleme der Hansestädte (Hans.Gbll. 70, 1951). M.s kritische Bemerkungen zu einigen bevölkerungsgeschichtlichen Berechnungen Reinckes sollten nachgeprüft werden; die abweichenden Ergebnisse von Laurent werden (S. 32 f.) zitiert, ohne Hinweis darauf, daß Laurents Auswertung der Hamburger Bürgerbücher von einer irrigen Annahme über den Inhalt der Bücher ausgeht (vgl. Reincke a.a.O., S. 13). — Das Kapitel über die wirtschaftliche Entwicklung hat mit der Schwierigkeit zu kämpfen, daß diese Verhältnisse in den behandelten Städten zum Teil sehr disparat, nahezu unvergleichbar waren (etwa in Hannover gegenüber Hamburg oder Frankfurt!); hier fehlt eben die Behandlung einer ausgesprochen gewerblich betonten Stadt als Mittelglied zwischen den beiden Gruppen. Hinsichtlich Hamburgs dürfte der Vf. die wirtschaftliche Stellung der Stadt vor der Wende des 16. Jahrhunderts wohl etwas unterschätzen (S. 167) — von einer „Vormundschaft“ Lübecks gegenüber Hamburg in der älteren Zeit sollte man nicht sprechen. Die Angaben über die berufliche Zusammensetzung der Hamburger Bevölkerung könnten wiederum noch durch die Zahlen aus Reinckes oben genanntem Aufsatz ergänzt werden. — Von besonderem Wert erscheint das letzte Kapitel, das die Entwicklung der städtischen Haushalte und des städtischen Münz- und Geldwesens behandelt. Hier wird das besondere Anliegen des Vf.s, die Schilderung des Gestaltwandels von der autonomen Stadt des Spätmittelalters bis zum modernen, von Industrialisierung und Staatstotalität beeinflussten Massengemeinwesen, mit reichem Material verdeutlicht und der Titel des ganzen Buches durch den Nachweis einer sichtbaren Gesamtrendenz des historischen Ablaufes gerechtfertigt. Man wird das Buch von Mauersberg künftig mit Gewinn bei allen stadtggeschichtlichen Studien heranziehen können.

Erich Keyser, Städtegründungen und Städtebau in Nordwestdeutschland im Mittelalter (= Forsch. z. deutschen Landeskunde, Bd. 111, Remagen 1958). Textteil: 272 S.; Kartenteil: 2 Lagepläne, 40 Stadtpläne, 86 Bauzeichnungen. — Da uns ein Besprechungsstück nicht zugegangen ist, können wir erst verspätet auf dieses wichtige Werk hinweisen, mit dem der Vf. seine langjährigen Untersuchungen und Vorarbeiten in der Auswertung des Stadtplans als Geschichtsquelle zusammenfaßt. Der Textband behandelt zunächst die Grundrißentwicklung bei verschiedenen städtischen Typengruppen, am Schluß gesondert die der mittelalterlichen „Großstädte“ Braunschweig, Lübeck, Bremen, Hamburg. Die Nützlichkeit der vergleichenden Betrachtung, für die E. Keyser selbst in den Bänden seines Deutschen Städtebuches so viel Material bereitgestellt hat, wird auch in dieser Betrachtung der Grundrißformen deutlich. So kann dann das abschließende Kapitel einige allgemeine Erkenntnisse über die Gestaltung des Stadtgrundrisses summieren. — Den gesonderten Kartenteil füllt ein reiches, in der einheitlichen graphischen Form sehr gelungenes und ansprechendes Planmaterial. Die Pläne sind durchweg Umzeichnungen nach im einzelnen nicht genannten Vorlagen und nach eigenen Begehungen der Städte; sie geben den modernen Grundriß wieder. Angesichts

der bisher unzureichend geklärten Quellenlage auf dem Gebiet der Stadtpläne war ein anderes Verfahren nicht wohl möglich. Immerhin darf man also nicht vergessen, daß man den modernen Grundriß vor sich hat und daß der Einzelplan mit seiner verführerischen graphischen Ausgestaltung bisweilen wohl mehr (oder auch anderes) aussagt, als sicher belegt ist, sowie man sich von ihm bis in das Mittelalter zurückleiten lassen will. Erwünscht wäre auch eine Erklärung der verschiedenen Schraffierungen bei jedem Plan. Für das Blatt Lübeck (Nr. 38) ist über diese allgemeinen Feststellungen hinaus zu bemerken, daß der Plan im allgemeinen den Zustand vor 1942 reproduziert, aber mit einzelnen Abwandlungen und Verzeichnungen (u. a.: Budenreihe westl. St. Marien; Kreuzung Balauerfohr/Wahmstr./Krähenstr.). Da wir hinsichtlich Lübecks im glücklichen Besitz einer wissenschaftlichen Publikation des älteren Stadtplanmaterials sind (Bau- u. Kunstdenkmäler I, 1), hätte man lieber eine ältere und dem mittelalterlichen Zustand nähere Plangrundlage verwendet gesehen, auch wenn dadurch die Einheitlichkeit des Kartenbandes durchbrochen worden wäre.

Im Textteil wird Lübeck ausführlich behandelt (S. 204 ff.). In Übereinstimmung mit der Auffassung des Rez. und auch früher schon gelegentlich geäußerten Vermutungen schließt auch K. aus dem topographischen und Grundriß-Befund, daß die Siedlung von 1143 wohl nicht auf dem Dommügel, sondern auf dem Petrihügel zu suchen ist; die Hypothese wird allerdings mit einer Sicherheit ausgesprochen, die es etwas verdunkelt, daß es sich eben nur um eine solche handeln kann. Es muß ferner in diesem Zusammenhang der Einwand erhoben werden, daß der Satz in Helmolds Bericht (I 86) „ceperunt reedificare ecclesias“ vielleicht auf die Vorgängerin der Petrikirche, sicher aber nicht auf den Dom bezogen werden kann, da die Verlegung des Bistums nach Lübeck und die Anweisung eines Dombauplatzes erst 1160, also nach der Neugründung von 1159, erfolgte.

Im übrigen ist K. hier wie auch im weiteren Teil der Darstellung nicht immer der Gefahr entgangen, die sich allzu leicht ergibt, wenn man das kartographische Bild zur Ausgangsbasis der Betrachtung macht: nämlich scheinbar mehr und Sichereres zu wissen, als die Quellen aussagen. So, wenn es etwa S. 209 heißt, daß das Heiligen-Geist-Hospital um 1286 (muß heißen vor 1286) „auf das damals noch freie Gelände am Koberg“ verlegt wurde. Hier wird in das Kartenbild etwas hinein-interpretiert, was durch keine Quelle gestützt ist. Zwar ist es in sich keineswegs unwahrscheinlich, daß das Hospital selbst auf einer bis dahin unbebauten area errichtet worden ist; aber wissen tun wir darüber gar nichts, und jedenfalls trifft es nicht zu — was man aus K.s Ausdrucksweise schließen könnte —, daß das Koberggelände damals etwa schlechthin „frei“ (unbebaut) gewesen wäre. Im gleichen Zusammenhang ist die Angabe (S. 214) in ihrer bestimmten Form nicht vertretbar, „daß die Siedlung östlich der Breiten Straße damals (sc. bei Errichtung des Hospitals) erst bis zu dieser Stelle vorgedrungen war“. Unser erhaltenes Grundbuch setzt ja leider eben erst zur gleichen Zeit ein (1284) — aber wenn in diesem Buch z. B. für die gleichen 1280er Jahre das Vorhandensein (nicht etwa die Errichtung!) zahlreicher Häuser auf der Ostseite der Großen Burgstraße, aber auch in der Gr. Gröpelgrube und am Langen Lohberg, bezeugt ist, so wird niemand glauben wollen, daß diese Häuser erst mit dem Bau des Heiligen-Geist-Hospitals dort wie die Pilze aus der Erde geschossen seien; sie können ebenso gut Jahrzehnte älter sein.

Dies alles ist in einem größeren Zusammenhang zu verstehen: K. gliedert nämlich die Geschichte der Grundrißbildung und Bebauung ab 1159 in eine Reihe von topographisch fixierten Epochen, die er mit den Bezeichnungen „Marienstadt“, „Jakobistadt“, „Domsiedlung“, „Aegidienstadt“ verdeutlicht; im Text erscheint außerdem noch die Bezeichnung Petristadt für den Siedlungskern von 1143. Ein unbefangener und mit den örtlichen Gegebenheiten nicht vertrauter Leser muß nach K.s Darstellung annehmen, daß es sich hierbei nicht nur um quellenmäßig belegte Bezeichnungen, sondern auch um einen quellenmäßig belegten chronologischen Ablauf des Siedlungsvorganges in Form einzelner „Kirchspielkerne“ handelt. Das trifft natürlich nicht zu; was hier vorgelegt wird, ist eine aus dem heutigen topographischen Bild gewonnene Arbeitshypothese, die in mehreren Punkten fruchtbare Gesichtspunkte zeitigt, aber in den meisten Fällen quellenmäßig nicht erhärtet werden kann. Das hätte deutlicher betont werden müssen. Insbesondere muß mit aller Klarheit festgestellt werden, daß die Bezeichnungen des Typs „Marienstadt“, „Jakobistadt“ usw. von Keyser stammen und nicht etwa in Lübeck belegt sind, sowie daß für die damit angedeutete Auffassung eines kirchspielweise sich vollziehenden Fortschritts der Besiedlung des Stadthügels keinerlei Beweise vorliegen. Auch ein Satz wie der: „Ostlich der Königstraße lag zunächst noch lange Jahrzehnte ein freies unbebautes Gelände“ (S. 212), ist erstens nach Ansicht des Rezensenten in dieser totalen Verallgemeinerung kaum zutreffend, er spiegelt aber außerdem durch seine uneingeschränkt positive Feststellungsform eine Quellenlage vor, die in Wirklichkeit nicht gegeben ist.

Umgekehrt vertraut K. zuweilen zu sehr auf die Vollständigkeit der schriftlichen Überlieferung, wenn er — was in seine Auffassung vom kirchspielweisen Siedlungsvorgang gut paßt — für Jakobi- und Aegidienkirche die erste Erwähnung (1227) mehr oder minder uneingeschränkt gleichsetzt mit der vermutlichen Entstehungszeit beider Kirchen (S. 213, 216). Da muß doch bedacht werden, daß diese ganz zufälligen Erwähnungen beider Kirchen nur dadurch bedingt sind, daß mit dem Jahre 1227 das älteste Stadtbuch einsetzte, das zwar seit langem verloren ist, dessen grundbuchliche Vermerke aber teilweise in Auszügen erhalten sind. Beide Kirchen werden 1227 nur deshalb genannt, weil neben ihnen belegene Grundstücke verkauft werden; die Kirchen standen also schon und können schon seit Jahrzehnten gestanden haben. Da nun Jakobi 1227 jedenfalls schon stand und die dänisch besetzte Burg *frühestens* 1225 zerstört, das Burgkloster an ihrer Stelle aber erst nach 1227 errichtet wurde, so gibt es gar keinen zeitlichen Raum für Keyser's Vermutung (S. 213), anscheinend stehe „die Errichtung der Jakobikirche mit der Niederlegung der Burg und der Burgkapelle und mit der dortigen Begründung des Dominikanerklosters im Zusammenhang“.

Für den Vf. ergeben sich aber aus solchen und zahlreichen anderen Annahmen die oben angedeuteten, durch Namen wie Marienstadt und Jakobistadt noch schärfer akzentuierten, chronologischen Etappen der Stadtwerdung. Nun ist es ja unbestreitbar und auch keineswegs von der bisherigen Forschung bestritten, daß die Bebauung sich *allmählich* über den ganzen Stadthügel ausgedehnt hat, einzelne Bezirke sogar erst im 14. Jahrhundert erfaßt hat. Keyser kommt es aber gar nicht so sehr auf die Bebauung, als auf die Planung an. Wenn er es auch nicht für ausgeschlossen hält, „daß die Bebauung des ganzen Hügels . . . schon bei der Begründung der Marienstadt für die Zukunft geplant war“ (S. 217), so glaubt er doch nicht an die einmalige und einheitliche Gesamt-

planung des Stadtgrundrisses, die vor allem Fritz Rörig mit dem Gründungsvorgang von 1159 verbunden hat, sondern an ein allmähliches Zusammenwachsen mehrerer Siedlungskerne, die nach seiner Auffassung offenbar erst von Fall zu Fall im Grundriß geplant wurden. Dafür dienen ihm u. a. die zahlreich anzutreffenden Versetzungen, Knicke und Biegungen im Straßennetz und in den Fluchtlinien als Beweismittel. Dem muß nun freilich entgegengehalten werden, daß man ja erstens bei der Absteckung von Straßen und Parzellierung von Grundstücken im 12. Jahrhundert die Unvollkommenheit der damaligen Vermessungstechnik berücksichtigen muß, zweitens aber, daß sich derartige Abweichungen in vielen Fällen eher aus der (damaligen!) Bodenbeschaffenheit und dem (damaligen!) Verlauf der Höhenlinien erklären lassen werden, als aus Brüchen in der Planungskontinuität. Es ist kürzlich mit Recht darauf hingewiesen worden, „daß bei Grundrißbetrachtungen Planmäßigkeit nicht mit Regelmäßigkeit verwechselt werden darf. Gerade in einer weitgehenden Anpassung an das Gelände wird mitunter die Planung sichtbar“ (W. Schlesinger).

Keyzers Buch ist auch für Lübeck sehr willkommen, weil es reiches Vergleichsmaterial bietet und weil die topographischen Erwägungen des Verfassers auch für Lübeck selbst gewiß viele fruchtbare Neuansätze ermöglichen. In der Gesamtauffassung vom städtebaulichen Werden des frühen Lübeck — einem abschnittswisen Werden, „nach und nach, wenn auch in geringem zeitlichem Abstand der einzelnen Bauabschnitte“ — kann sich der Rezensent durch K.s Ausführungen nicht überzeugt bekennen. Gewiß ging die Bebauung „nach und nach“ vor sich; aber daß dies nach einer einheitlichen Gesamtkonzeption geschah, die von Anfang an den ganzen Stadthügel (bis auf Randzonen) planerisch erfaßt habe, das scheint uns immer noch die wahrscheinlichere Lösung für das Rätsel des schnellen Werdens dieser mittelalterlichen Großstadt.

Von *Reclams Kunstführer* erschien Band IV: Niedersachsen, Hansestädte, Schleswig-Holstein, Hessen (Stuttgart 1960, 855 S., 62 Abb., 64 Bildtafeln, 3 Übersichtskarten). Dieser umfangreiche und doch handliche Band, an dem nur die redaktionelle Zusammenspannung Hessens mit den norddeutschen Gebieten etwas befremdend wirkt, ist eine vorzügliche Ergänzung zu dem Handbuch der historischen Stätten, das wir im vorigen Band dieser Zeitschrift (S. 105 ff.) anzeigten. Der Band führt die einzelnen Orte alphabetisch, also nicht landschaftlich gegliedert, auf (so daß Lübeck zwischen Lorsch und Lucklum erscheint). Er konzentriert sich auf die kunsthistorischen Denkmäler, gibt aber jeweils eine kurze geschichtlich-topographische Einleitung. Die Darstellung Lübecks nimmt in dem vorliegenden Band mit 38 Seiten den größten Raum ein und gliedert sich in die Abschnitte Stadtbild — Kirchliche Denkmäler — Profane Denkmäler. Ein Vergleich mit dem alten „Dehio“ zeigt nach äußerer Form und innerem Gehalt einen erheblichen Fortschritt (vor allem ist hier der Text störungsfrei lesbar, was man vom Dehio nicht sagen konnte), zeigt freilich auch, wieviel seitdem verlorengegangen ist. Die Namen der beiden Bearbeiter — *Dieter Ellger* und *Wolfgang Teuchert*, gewiß die besten, die man heute dafür finden konnte — verbürgen die Verlässlichkeit der kunsthistorischen Daten und Deutungen. Besonders erfreulich ist es, daß auch der erhaltene spärliche Bestand an bemerkenswerten Bürgerhäusern mit einer Reihe von Beispielen erwähnt und gewürdigt wird. Da bei dem beklagenswerten Mangel an Kräften und Mitteln in unserer amtlichen Denkmalspflege

wohl kaum damit zu rechnen ist, daß unsere einst als vorbildlich gepriesenen „Bau- und Kunstdenkmäler“ in absehbarer Zeit einmal vollendet, geschweige denn nach dem heutigen Stand erneuert werden, kann man sich aufrichtig freuen, daß uns mit diesem Band ein kleines aber zuverlässiges Kurz-Inventar geboten wird. — Aus der nächsten Lübecker Nachbarschaft werden in dem Band noch behandelt: Krummesse (Kirche), Ratekau (Kirche), Bad Segeberg (Marienkirche). Die Auswahl, die sich ja auf Kunstdenkmäler im eigentlichen Sinne bezieht, ist eben deswegen natürlich etwas willkürlich. Vergleicht man den Lübecker mit einigen anderen Städteartikeln dieses Bandes (z. B. Bremen, Frankfurt a. M., Hamburg), so hätten wohl auch hier noch einige Bau- denkmäler des Stadtrandgebiets Aufnahme verdient (Kirchen von Travemünde, Genin, Schlutup, St. Jürgen-Kapelle, Grönauer Kapelle). Der Stadtplan auf S. 493 gibt in Einzelheiten nicht den heutigen Zustand, sondern den der Vorkriegszeit wieder.

Birger Sundqvist, Deutsche und niederländische Personennamen in Schweden bis 1420. Beinamen nach Herkunft und Wohnstätte. (= Anthroponymica Suecana 3, Stockholm-Lund 1957, 442 S.). — Diese sprachwissenschaftliche Arbeit ist von großem Wert auch für den Historiker und naturgemäß besonders für die lübeckische Geschichte. Denn da Lübeck anfangs der einzige und später noch jahrhundertlang der wichtigste Hafen für den deutsch-schwedischen Verkehr war und da diese Beziehung nicht nur in Wirtschaft, Recht und Kultur, sondern auch in der Bevölkerungsgeschichte nachhaltige Spuren hinterlassen hat, so ist von vornherein zu erwarten, daß ein erheblicher Teil der von S. untersuchten Personennamen des „Herkunfts“-Typs Zusammenhänge mit Lübeck aufweist. Diese Zusammenhänge sind ja auch schon in einer umfangreichen Literatur behandelt worden (vgl. z. B. E. G. Krüger in dieser Zeitschrift, Band 27, ferner u. a. die bekannten Darstellungen und Untersuchungen von N. Ahnlund, W. Koppe, A. Schück, E. Weinauge u. a.). Das vorliegende Werk gibt nun in den Kapiteln 1—4 eine Gesamtübersicht über den schwedischen Bestand an „Ortsbeinamen“ (mit oder ohne Partikel van, de o. ä.), „Ortlichkeitsbeinamen“ (des Typs vom Berge, Kerkhoff, Poggwisch, van der Oldenstat u. ä.), abgeleiteten Bildungen mit -man, -er, -isch u. ä. (Hoyeman, Traveman, Kolnare, Hollander, Rinske usw.) und Beinamen nach Volk und Stamm (Dudesch, Döring, Holste, Russe, Westveling u. a.). Die Listen können wohl noch um weitere Belege aus ungedruckten Quellen vermehrt werden (so ist das Lübecker Niederstadtbuch nur in handschriftlichen oder gedruckten Auszügen benutzt worden), doch würden sich solche Ergänzungen eher auf das Vorkommen des betreffenden Namens, als auf neue, also hier fehlende Namen beziehen.

Das Namenmaterial entstammt im wesentlichen zwei Bevölkerungsgruppen des mittelalterlichen Schweden: dem städtischen Bürgertum und dem Adel. In der ersten Gruppe, die hier vor allem interessiert, dominieren aus bekannten Gründen die nordwestdeutschen Herkunftsnamen, in der zweiten die holsteinischen und mecklenburgischen.

Die vier Listen sind jeweils alphabetisch geordnet und bieten neben dem Namen selbst die Quellenbelege für das Vorkommen in Schweden, Hinweise auf das Vorkommen des Namens an anderer Stelle (bei den bürgerlichen Namen also insbesondere in deutschen Städten) und Angaben über den oder die in Betracht kommenden namengebenden Orte. Die Hinweise auf das

anderweitige Vorkommen sind im wesentlichen auf gedruckte Quellen angewiesen und naturgemäß lückenhaft. Das muß beachtet werden, denn sie reichen demgemäß nicht etwa aus, um eine Schlußfolgerung darüber zu gestatten, von wo letzten Endes der Namen nach Schweden übertragen worden ist. So hat eine Teilprüfung des Materials der ersten und umfangreichsten Liste (Ortsnamen-Beinamen, S. 78—366) für die Anfangsbuchstaben A und B unter Heranziehung des ungedruckten Lübecker Materials ergeben, daß von den hier aufgeführten 85 Herkunftsnamen nicht weniger als 53 mit Sicherheit auch in Lübeck vor Mitte des 15. Jahrhunderts nachweisbar sind, also rund 62%; aber nur für einen Teil dieser Namen sind bei S. Lübecker Belege angeführt. Man wird also für einen größeren Teil des Namenmaterials, als das bei S. erkennbar wird, mit einer Einwanderung des ersten schwedischen Namensträgers aus oder doch über Lübeck rechnen können. Ein paar Einzelheiten wären zu vermerken: bei Ahusen kommt nach den Lübecker Quellen wohl häufiger, als hier angenommen, auch das schonische Åhus (Ahos, Aos) in Betracht; Alevelde, Anevelde erscheint auch als bürgerlicher Familienname ohne erkennbaren Zusammenhang mit der holsteinischen Adelsfamilie; das gleiche gilt für Barnekow (z. B. 1349 Handwerkername in Lübeck); Lytouwe ist als bürgerlicher Familienname sicher nicht zu Litauen, sondern zu Lüttau (Lutowe), Kr. Herzogtum Lauenburg, zu stellen; bei den Pleskow ist eine Rückwanderung aus Wisby nach Lübeck mindestens zweifelhaft, da der Name an beiden Orten gleichzeitig nachweisbar ist — es ist also auch der umgekehrte Vorgang denkbar, sicher ist die Rückwanderung nur für den jüngeren Zweig des Jacob Pleskow, Mitte 14. Jahrhundert.

Die Einleitung des Werkes zeichnet zunächst knapp den historischen Hintergrund und geht dann auf die Besonderheit der deutschen Beinamen, auf die Entwicklung vom Bei- zum Familiennamen, auf Entstehung und Wanderung der Namen ein usw. Beachtenswerte kritische Hinweise enthält vor allem der dritte Abschnitt (Grundsätzliches zum Studium der deutschen Beinamen). Für das „Festwerden“ der Familiennamen in Lübeck beruft sich S. (S. 25) — wie auch sonst häufig — auf die Dissertation von Almuth Reimpell, wonach außerhalb der Rats- und Großhandelsfamilien die Beinamengebung noch bis um 1350 „flüssig“ gewesen sei. Das trifft in dieser Verallgemeinerung zweifellos nicht zu, tatsächlich ist die Verfestigung der Familiennamen auch in den mittleren Bevölkerungsschichten, einschließlich des Handwerks, früher und häufiger zu beobachten, als Reimpell annahm. Ebenso unzureichend, teilweise geradezu falsch sind auch die aus der Reimpellschen Arbeit übernommenen Prozentzahlen über die geographische Zusammensetzung der Herkunftsnamen in Lübeck (S. 45 ff.); das beruht darauf, daß Reimpell nicht alle zugänglichen Quellen ausgeschöpft hat. Der Prozentsatz niedersächsischer Herkunftsnamen dürfte nicht unerheblich größer sein, als bei Reimpell angegeben. Zu beachten für die Auswertung durch den Historiker ist schließlich, daß die geographische Übersicht bei Sundqvist, S. 52 ff., selbstverständlich nur über den Herkunftsort des Namens, nicht aber über den der schwedischen Namensträger etwas aussagt.

Karl-Friedrich Olednowitz, Der Schiffbau der hansischen Spätzeit. Eine Untersuchung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse (= Abh. z. Handels- und Sozialgeschichte, III, Weimar 1960, 210 S.). — Wegen seiner Bedeutung namentlich für die lübeckische Geschichte bedarf das Buch einer aus-

fürhlichen Anzeige an dieser Stelle. Es behandelt, was aus dem Haupttitel nicht eindeutig hervorgeht, überwiegend die unternehmerische und gewerblich-organisatorische, nicht so sehr die technische Seite des Schiffbaus; es handelt sich also nicht etwa um eine Fortsetzung von P. Heinsius' Buch über das Schiff der hansischen Frühzeit (Weimar 1956).

In diesem Rahmen hat der Vf. durch gründliche Durchforschung und Auswertung hansestädtischer Archivalien weitgehend Neuland erschlossen und uns mit vielen bisher unbekanntem oder unbeachteten Tatsachen der Unternehmensformen und Arbeitsbedingungen in diesem vielleicht wichtigsten Gewerbe der Seestädte bekanntgemacht. Das Schwergewicht der Darstellung liegt, der Quellenlage entsprechend, bei den Verhältnissen des 16. und vor allem 17. Jahrhunderts; insofern ist die Bezeichnung „hansische Spätzeit“ nur bedingt richtig.

Die umfangreichsten und wichtigsten Quellen, mit denen der Vf. gearbeitet hat, sind die Lübecker Archivalien, die er am derzeitigen Auslagerungsort in Potsdam benutzen konnte. Das Archiv der Hansestadt Lübeck wird dabei mit der formell unzutreffenden Bezeichnung „Hansearchiv Lübeck“ zitiert. Die Tatsache, daß jene ausgelagerten Bestände infolge der sowjetischen Beschlagnahme und der damit zusammenhängenden Hin- und Hertransporte durch halb Europa heute ungeordnet und unvollständig sind und in diesem Zustand immer noch in Potsdam zurückgehalten werden, führte freilich auch in diesem Falle dazu, daß nicht alle in Betracht kommenden Lübecker Quellengruppen verwertet werden konnten — so vor allem das Archiv des Amts der Schiffszimmerleute selbst, das in Potsdam zwar vermutlich vorhanden, aber in dem Wust aufgelöster und vermischter Aktengruppen bisher nicht aufgefunden und geordnet werden konnte. Dies soll hier ausdrücklich festgestellt werden; denn das Beispiel zeigt erneut, wie auch die wissenschaftliche Forschung der DDR selbst darunter leiden muß, daß man diese Bestände dem Lübecker Archiv immer noch vorenthält und dadurch eine sachgemäße Neuordnung und Neuerschließung für die internationale Forschung unmöglich macht.

Ein Leitgedanke des Buches ist, daß die bisherige Hanseforschung (besonders F. Rörig) die Rolle des „arbeitenden Menschen“ — als solcher wird allein der Handwerker und Handarbeiter verstanden — unterschätzt und die des Kaufmanns als tragenden Elements des hansischen Wirtschaftssystems überbewertet habe: „Träger der mittelalterlichen Weltwirtschaft ist letztlich nicht der Kaufmann, sondern der Bauer, der Handwerker, der Fischer, der Seemann, es sind diejenigen, die all die Güter erzeugen, mit denen der Kaufmann handelnd die Meere, Flüsse und Straßen der Welt befuhr“ (S. 3, ähnlich S. 137 f.). Sowohl die Vorstellung, daß der Kaufmann hiernach nicht zu den „arbeitenden Menschen“ gehört, wie auch die vom Vorrang der warenerzeugenden vor den warenverteilenden Kräften sind natürlich ideologisch standortgebunden und stehen damit außerhalb einer denkbaren Diskussion. Die Auffassung, daß gerade im hansischen Wirtschaftssystem der Kaufmann die unentbehrliche tragende Kraft ist, wird dadurch kaum irgendwo ins Wanken geraten. Richtig ist indessen, daß wir über die tatsächlichen Gegebenheiten in manchen (durchaus nicht allen!) hansestädtischen Gewerben bisher unzureichend unterrichtet sind, und sehr erfreulich ist es, daß diesem Mangel für das Schiffbau-gewerbe durch O.s Arbeit nun weitgehend abgeholfen wird.

Das erste Kapitel behandelt in knappem Überblick die wechselseitigen Beziehungen zwischen Schifffahrt und Schiffbau (Schiffstypen, nautische Technik),

das zweite die Schiffbaupolitik der Hansestädte, besonders mit ihren bekannten protektionistischen und monopolistischen Tendenzen. Mit Recht wird von O. betont, daß gleichwohl nicht nur in Danzig, sondern auch anderswo, besonders in Lübeck, ständig in erheblichem Maße Schiffe für fremde Rechnung gebaut worden sind (S. 27). Ausführliche Erörterung finden ferner (wiederum besonders für Lübeck) die widerstreitenden Interessen der Reeder und Kaufleute einerseits, der Schiffbauerämter andererseits hinsichtlich der Beschäftigung fremder Schiffszimmerleute (S. 28 ff.). Das dritte Kapitel behandelt den Umfang des Schiffbaus im 16. und 17. Jahrhundert; nur aus Lübeck liegen bekanntlich ausreichende Quellen vor. Doch stellt O. fest, daß die von E. Baasch zur Grundlage seiner Schiffbaustatistik gemachten Lastdienbücher von zwei anderen Quellen des 17. und 18. Jahrhunderts nicht unerheblich abweichen, so daß die statistische Grundlage nicht so sicher ist, wie man bisher annahm (Anl. I, S. 141 ff.). Die Ursachen für diese Abweichungen müßten noch näher untersucht werden.

Am meisten Neues bringen die folgenden vier Kapitel über Unternehmerkräfte und Unternehmensformen, über die Schiffbauer, die Organisation und die Arbeitsbedingungen im Schiffbau. Aus Kap. 4 heben wir namentlich die beachtenswerten Angaben über das Verhältnis von Reeder und Schiffer (S. 43 ff.), über die Formen der Parten- und Einzelreederei, insbesondere aber über den an der Reederei in Lübeck beteiligten Personenkreis hervor (S. 46 ff.). Die auch vom Rez. mehrfach ausgesprochene Feststellung (vgl. z. B. diese Zs. 34, 1954, S. 51, 57), daß sich die Ratsfamilien im 16. und 17. Jahrhundert keineswegs durchweg aus Handel und Wirtschaft zurückgezogen haben, wird hier eindrucksvoll bestätigt (vgl. die Reederlisten, Anh. III—XXII). Die Mitteilungen über die umfangreichen Reedereigeschäfte von Angehörigen z. B. der Familien vom Diecke (Dicke), Vinhagen, Füchting, von Stiten, Kerkring, Rodde, Kampferbeck, Brokes, Wibbeking, von Gohren, Elswig u. a. erweitern unsere Kenntnisse über die wirtschaftliche Basis und Betätigung der Lübecker Oberschicht in unerwartetem Maße. Hier hätten übrigens die Personalangaben durch Heranziehung von Fehling, Lübeckische Ratslinie, ergänzt und störende Abweichungen von den gebräuchlichen Namensformen vermieden werden können. Zu dem auf S. 50 und Anh. VI erwähnten Hans Tüngel, über dessen Person O. nichts hat feststellen können, sei ergänzend bemerkt, daß er auch im Niederstadtbuch wiederholt als Reeder genannt wird und seit 1576 († 1613) Mitglied der Krämerkompanie (!) war. Über David Lemke (S. 52 f., Anh. X), den O. als „einen der größten Reeder Lübecks überhaupt“ bezeichnet und in dem er mit Recht einen Schiffer vermutet (Bürger 1601, † 1645), ist auch auf Mitteilungen d. Vereins f. Lüb. Gesch. 14, S. 169 zu verweisen (Stiftung für die Orgel in St. Jacobi). Die beiden Beispiele zeigen, daß auch die sozialen Mittelschichten an der günstigen Konjunktur im Reedereigeschäft um die Wende zum 17. Jahrhundert erfolgreich Anteil nahmen. Bemerkenswert ist schließlich, daß O. in diesem Zusammenhang häufiger und auch bereits früher, als es der Rez. in seinem Aufsatz über Thomas Fredenhagen seinerzeit annahm (Hans.Gbll. 63, 1938), die Einzelreederei, also die Bereedung ganzer Schiffe ohne Partenteiligung, in Lübeck nachweisen kann.

Das Kapitel über die Schiffbauer (S. 67 ff.) bringt Einblicke in das innere Leben der Ämter in verschiedenen Städten; hingewiesen sei auf die Angaben über das Eindringen niederländischer Schiffszimmerleute in Lübeck gegen Ende des 16. Jahrhunderts (S. 72) und über die Zahl der Werkleute (155) in Lübeck

im Jahre 1616/17. Im allgemeinen entsprechen diese Darlegungen dem, was bereits aus den Arbeiten von Wehrmann und anderen über das Zunftwesen bekannt war, jedoch mit manchen ergänzenden Einzelheiten. Wenn O. (S. 79) in den Werkleuten „das proletarische Element“ innerhalb des Gewerbes verkörpert sieht, so widerspricht dieser These die von ihm selbst S. 83 mitgeteilte Angabe, daß die Werkleute grundsätzlich das Bürgerrecht haben mußten — übrigens bemerkenswerterweise und im Gegensatz zu den Gesellen der übrigen Handwerksämter! Denn es bedarf für den Sachkenner keiner weiteren Erläuterung, daß man den geschworenen und steuernden Bürger der Stadt (im Gegensatz zum minderberechtigten und minderbelasteten Einwohner) nicht als Proletarier bezeichnen kann, wenn anders dieser Begriff überhaupt einen klaren Sinn haben soll.

Kapitel 6, Organisation des Schiffbaus, beschäftigt sich mit den Fragen von Bauauftrag und Bauvertrag, der technischen Planung und Materialbereitstellung, namentlich der Beschaffung des Schiffbauholzes, mit den Werkplätzen, dem Gerät und Handwerkszeug.

Das letzte Kapitel schließlich gibt ausführliche Auskunft über die Arbeitsbedingungen im Schiffbau (Arbeitsformen, Arbeitszeit, Löhne) und erschließt damit ein bisher weitgehend unbekanntes Material, das gleichermaßen sozial- und wirtschaftsgeschichtlich wertvoll ist. Bemerkenswert im Zusammenhang mit den Lohnausgaben ist der Hinweis (S. 129), daß die Löhne im Lübecker Schiffszimmergewerbe wesentlich höher lagen, als bei anderen Ämtern. Das Vergleichsmaterial ist hier freilich sehr lückenhaft. Die vorliegende Arbeit sollte dazu veranlassen, auch über die Arbeitsbedingungen in anderen Lübecker Ämtern ähnliche Untersuchungen anzustellen. — Etwas zusammenhanglos sind diesem Kapitel kurze Ausführungen über die Schiffsnamen eingefügt. Bei den Benennungen mit Namen aus dem Tier- und Naturreich (Falke, Kranich, Adler, Hund, Hirsch, Sonne, Mond usw. usw.) wird übrigens in vielen Fällen wohl nicht so sehr an „magisch-abergläubische Vorstellungen“, als einfach an die Wappenfiguren der Schiffer, Eigner oder Reederfamilien, die ja häufig als Heck- oder Bordschmuck dienten, zu denken sein (z. B. der städtische „Adler von Lübeck“ oder der Windhund im Roddeschen Wappen u. ä.).

Auf die im Anhang mitgeteilten Quellenauszüge wurde oben schon mehrfach hingewiesen. Erwähnt seien noch die Anhänge XXIII—XXXIII, in denen die Bauten von 11 Lübecker Schiffszimmermeistern des 17. Jahrhunderts tabellarisch zusammengestellt sind (darunter z. B. Hans Lange, 1614—1630: 49 Schiffe mit ca. 3070 Lasten).

Es muß zum Schluß bemerkt werden, daß das so wertvolle und aufschlußreiche Buch leider infolge überhasteter Fertigstellung durch ungewöhnlich viele Druck- oder Schreibfehler verunziert wird. Mehrere Fehlschreibungen finden sich schon in der einleitenden Literaturübersicht; der Aufsatz von Wegemann über die führenden Geschlechter Lübecks aus Band 31 unserer Zeitschrift wird das ganze Buch hindurch hartnäckig unter dem Verfasseramen Wagemann zitiert. Die Älterleute der Schiffbauämter heißen ebenso regelmäßig Alterleute. Der letzte Satz auf S. 89 unten endet auf S. 90 als Anakoluth. Auf S. 107 ist statt Festordnung Forstordnung zu lesen, S. 117 statt Wehrmann Werkmann (!). Auch in den Quellenanhang haben sich einige bedenkliche Fehler eingeschlichen. In Anhang I, Spalte III ist an erster Stelle offenbar zu lesen 28 (nicht 228). In Anhang III muß es oben bei Dirick Kerk-

ring wohl heißen $\frac{1}{16}$ (nicht $\frac{1}{6}$); unten (23. Mai 1622) ist auch irgend etwas in Unordnung, denn die Zusammenzählung der Parten dieses Schiffes ergibt die Summe $\frac{1}{6}$, statt 1.

Robert Arthur von Lemm, *Dorpater Ratslinie 1319—1889 und das Dorpater Stadttamt 1878—1918*. Ratspersonen, Beamte und Angestellte des Rats und des Stadttamts von Dorpat von 1319—1918 (= Wissenschaftl. Beiträge z. Geschichte u. Landeskunde Ostmitteleuropas, hrsg. v. J. G. Herder-Institut, Nr. 48, Marburg 1960. 192 S.). Es bedarf keines Beweises, wie wertvoll für die hansische und besonders auch die lübische Geschichte eine unserem „Fehling“ entsprechende Ratslinie von Dorpat sein muß, jener baltischen Stadt, die im Mittelalter durch Bevölkerungsbeziehungen und Wirtschaftsbeziehungen so besonders eng mit Lübeck verbunden war. Die Quellen für eine Dorpater Ratslinie sind freilich wesentlich dürftiger und ungleichmäßiger als für die Lübecker, und sie sind zudem heute größtenteils unzugänglich oder verloren. Teilweise ist dieser Sachverhalt der Grund dafür, daß die vorliegende Arbeit für die ältere Zeit recht lückenhaft ist. Aber außerdem muß bemerkt werden, daß der Vf. auch das mittelalterliche Quellenmaterial keineswegs vollständig ausgenutzt hat. So hat er, nach seinem Quellenverzeichnis zu schließen, weder die 12 Bände des Lübecker Urkundenbuches (!), noch z. B. Fehling, *Lübeckische Ratslinie*, herangezogen; statt des Fehling, der 1925 erschienen ist, wird ein uns unbekanntes Manuskript „Lassahn, Lübecker Ratslinie, Stammtafeln, deponiert im Archiv des Herold-Berlin“ zitiert. Ebenso wenig wurden ungedruckte, aber teilweise erschlossene und bequem zugängliche Quellen des Lübecker Archivs benutzt. Man fragt sich, ob es eigentlich — selbst und gerade angesichts der besonderen Schwierigkeiten, mit denen die deutschbaltische Geschichtsforschung heute zu kämpfen hat — zweckmäßig war, eine in der Quellenbenutzung derart unzulängliche Arbeit als „Dorpater Ratslinie“ zu veröffentlichen. Vielleicht wäre es besser gewesen, die Veröffentlichung auf die Zeit etwa vom 16. oder 17. Jahrhundert an zu beschränken, für die der Verfasser als Genealoge die erforderliche Quellenkenntnis besaß. Wir geben einige Ergänzungen bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts aus dem Lübecker Niederstadtbuch:

1. (S. 13, 106) Johannes de Nestvede, schon 1326 als dominus bezeichnet, daher sicher schon damals Ratmann in Dorpat.
2. (S. 13, 157) Wilfardus de Wippervorde, mit abweichender Namensform schon 1340 als Dorpater Rm. genannt.
3. (S. 13, 123) Tidemann Ruscenberch, in den Lüb. Quellen meist Rucenbeke genannt, einer der bekanntesten Dorpater Fernhändler seiner Zeit, seit 1338 fast alljährlich zur Durchführung von Handelsgeschäften in Lübeck, 1352 erstmals als Rm. bezeichnet, gestorben vermutlich 1360, da in diesem Jahr die Geschäfte zugunsten der Kinder abgewickelt werden.
4. (S. 13, 54) Godscalc de Caspele, schon 1357 Dorpater Rm.
5. Es fehlt ganz Herman Yachin, 1355 als Dorpater Rm. genannt.

Die umfangreiche Göttinger Dissertation von *Christoph Friedrich Menke*, *Die wirtschaftlichen und politischen Beziehungen der Hansestädte zu Rußland im 18. und frühen 19. Jahrhundert* (Masch. Schrift, Göttingen 1959, 438 Bll.,

IX Tabellen u. Diagramme; eine Expl. im Archiv d. Hansestadt Lübeck), ergänzt und erweitert die gleichzeitig entstandene Arbeit von Elisabeth Harder, die im vorliegenden Band unserer Zeitschrift zu erscheinen beginnt, sowohl räumlich wie zeitlich in sehr erwünschter Weise, namentlich hinsichtlich der wirtschaftspolitischen Beziehungen der Hansestädte zum Zarenreich. Speziell für Lübecks Handel verweisen wir auf den betreffenden Abschnitt (Bl. 199 ff.) in Kapitel II, wo die Betrachtung über die sehr viel eingehendere Darstellung von Harder hinaus bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts, also in die „Dampfschiffszeit“ fortgeführt wird. Besonders willkommen sind in diesem Zusammenhang auch die Angaben über einzelne Lübecker Firmen und Kaufleute im Rußlandhandel (Bl. 218 ff., 360 ff.); damit hat M. wertvolles Material zur lübischen Handelsgeschichte überhaupt zusammengestellt. In Kapitel III werden die politischen und diplomatischen Beziehungen der Hansestädte zu Rußland behandelt. Seit 1709 war Rußland durch einen Residenten beim Niedersächsischen Kreis auch in den Hansestädten vertreten (mit Sitz in Hamburg). 1761 wurde Joh. Nic. Willebrandt zum Lübeckischen Agenten in St. Petersburg ernannt, seit 1762 vertrat er auch Hamburg, seit 1764 Bremen und seit 1773 Danzig am russischen Hof (Willebrandts Bruder, der bekannte, damals in Lübeck ansässige Hanseschonist, war übrigens Rat des holsteinischen Ob.Appellationsgerichts, nicht bei einem Lübecker Gericht beamtet, Menke Bl. 260). Die Probleme der Neutralität und freien Ostseeschifffahrt, der Beziehungen zu den Nachbarstaaten und zu den großen Mächten ließen den Städten diese ständige Vertretung in Petersburg besonders wichtig erscheinen. M.s Schilderung dieser diplomatisch-politischen Beziehungen zwischen 1760 und 1830 beruhen auf reichem Quellenmaterial (darunter den z. Z. in Potsdam liegenden Lübecker Akten) und erschließen Neuland für die hanseatische Geschichte jener Zeit; besonders auf Lübecks russische Interessen und auf die oft schwierigen Fragen des Zusammengehens mit den Schwesterstädten fällt mannigfaches neues Licht. Dankenswert sind auch bei diesem Kapitel wiederum die im Anhang (Bl. 331 ff.) mitgeteilten Kurzbiographien russischer und hansestädtischer Diplomaten.

Der Wagen. Ein lübeckisches Jahrbuch, herausgegeben von *Paul Brockhaus*, 1961. — Aus dem Inhalt des Bandes ist hier zu vermerken: *Klaus Pieper*, Konstruktive Denkmalpflege am Beispiel des Lübecker Doms (S. 5—14), ein fesselnder Bericht über die ungemein schwierigen Aufgaben, die dem Statiker bei der Sicherung und dem Wiederaufbau des schwer bombenbeschädigten Doms gestellt waren. *Eckart Mundt* berichtet über Truhen, Koffer und Laden im St.-Annen-Museum, mit mehreren Abbildungen (S. 15—20), darunter mittelalterliche Truhen, die in der Treise als Urkunden- und Schatzkisten verwendet wurden. Fünf im gleichen Museum bewahrte Bilder des Malers Hans Kemmer († 1561) würdigt *Gustav Lindtke* (Lübecker Reformationskunst, S. 21—30); unter ihnen bezeugen drei Gemälde mit religiösen Motiven erstmalig in Lübeck den neuen, evangelischen Geist der Zeit, zwei Porträts (eindrucksvoll besonders das Frauenbildnis, Abb. 4) zeigen Angehörige der bürgerlichen Oberschicht, die leider bisher nicht zu identifizieren sind. — Das fürstbischöfliche Schloß Eutin und seine Beziehungen zu Lübeck (S. 31—42) behandelt *Diether Rudloff* mit kurzem Überblick über die geschichtlichen Zusammenhänge und eingehender Darstellung des baulichen Werdens des barocken Residenzschlosses. *Bernhard Schlippe*, Johann Nepomuk Metz und sein Lübecker Rokosoaal im

Schloß Rantzau (S. 43—48), schildert das wenig bekannte reizvolle Kunstwerk, das hinter dem reichlich verwahrlosten Äußern der letzten noch stehenden Domherrenkurie versteckt ist und kürzlich sorgfältig instand gesetzt wurde. Der Saal ist 1762 entstanden, der damalige Besitzer und Auftraggeber konnte bisher nicht festgestellt werden, da die Domkuren nicht zu Grundbuch standen — vielleicht war es der 1765 verstorbene Domherr Friedrich von Rumohr. Dankenswert ist es übrigens, daß in diesem Zusammenhang auch die noch ganz gut erhaltene gotische Rückfront des Gebäudes abgebildet wird, dessen übliche Bezeichnung als „Schloß“ ebenso unzutreffend ist, wie die Bindung an den Namen dessen, der den mittelalterlichen Bau neugotisch verunzte. — *Ernst Schlee* verbindet mit seinem „Glückwunsch zu einem schönen Buch“ (S. 49—56) — gemeint ist G. Lindtkes Veröffentlichung alter Lübecker Ansichten, die wir im vorigen Band dieser Zeitschrift (S. 131) angezeigt haben — die ergänzende Mitteilung von einigen Bildern auswärtiger Künstler mit Lübecker Motiven aus der Biedermeierzeit: von J. G. Schadow neben einem Blatt mit Porträtköpfen und Figuren (darunter zwei Träger in ihrer charakteristischen Tracht) die reizvolle Bleistiftzeichnung einer kleinen Häusergruppe von 1823 — es handelt sich um die Grundstücke Sandstr. 25-27, auf denen heute das Geschäftshaus Suhr & Heick steht; von dem jungverstorbenen Hamburger Julius Oldach eine großzügige und schön gegliederte Zeichnung (1828) des Blicks auf die Untertrave, die aufsteigende Fischstraße und die beides beherrschende Turmfront von St. Marien (gesehen von der damaligen Lastadie aus; also kein Blick von den Salzspeichern aus und auf die Holstenstraße, wie es irrtümlich in der Bildbeschreibung heißt); ferner zwei eher dilettantisch wirkende Deckfarbenbildchen (1857) mit der Wakenitz beim Kaninchenberg und dem Krähenteich (mit Teilen der Stadtmauer und dem Turm der Wasserkunst am Hüxtertor) von einem anscheinend sonst nicht bekannten L. Rickmann — vielleicht handelt es sich um den 1859 in Stuttgart 20jährig verstorbenen Buchbindergesellen Ludwig R., Sohn eines Lübecker Tapeziers; als letztes eine anspruchslose hübsche Zeichnung mit der Heiligen-Geist-Front und Blick in die Königstraße, von einem Unbekannten. — *Horst Weimann*, Strom und Strand / Fang und Fabrik (S. 63—70), gibt unter diesem Titel einen Einblick in die Wandlungen von Gemeinde- und Gewerbeleben Schlutups im Lauf der Jahrhunderte. Von mehreren Beiträgen, die sich mit Lübecker Persönlichkeiten beschäftigen, erwähnen wir den Aufsatz von *Hans Ewers* über den Dichter Georg Philipp Schmidt von Lübeck (S. 75—88), dessen Lebensbild und Werk hier mit liebevoller Eindringlichkeit dargestellt wird.

Gerhard Henze, Das Handeln für andere vor Gericht im lübischen Recht vornehmlich des 15./16. Jahrhunderts (jur. Diss. Göttingen 1959, Masch.Schrift, 160, IX Bl., Expl. im Archiv d. Hansestadt Lübeck). Die Arbeit aus der Schule von W. Ebel untersucht in erster Linie die Formen vertretungsweisen Handelns, die sich aus den verschiedenen Anwendungsgebieten des Vormundschaftsbegriffs im weiteren Sinne ergeben, ferner das Vollmachtwesen — wobei die Vorspraken eine ausführliche Darstellung erfahren —, und streift schließlich in kürzerer Behandlung auch die Vertretung kraft besonderer Rechtsstellung (Gesellschaft und Reederei, Ämter und Bruderschaften, städt. Organe). Auf die Einzelheiten der rechtsgeschichtlichen Fragestellung einzugehen, ist hier nicht der Ort. Für den Historiker ist es vor allem erfreulich, daß ihm hier eine aus Quellen erarbeitete Übersicht über die Formen und

Anwendungsarten von so vielseitigen, häufig gebrauchten und in ihrer rechtlichen Begründung für den Außenstehenden zuweilen schwer zu durchschauenden Begriffen, wie es im lübischen Recht namentlich Vormund und Vorsprake sind, in die Hand gegeben wird. Besonders wertvoll erscheinen in diesem Sinne etwa die beiden Kapitel über Vorsprake und Vollmacht vor Gericht. Freilich muß der Vf. gelegentlich (z. B. hinsichtlich der Rechtsstellung der Frau, oder des Testamentsvollstreckers) Fragen offen lassen, weil das benutzte Quellenmaterial zur eindeutigen Lösung mancher Unklarheiten nicht ausreicht. Hier macht es sich nachteilig bemerkbar, daß der Vf. als Quellen überwiegend, fast ausschließlich, die von W. Ebel herausgegebenen Ratsurteile herangezogen hat. Da diese erst im 15. Jahrhundert einsetzen, fehlt es nicht selten an Erkenntnisgrundlagen gerade für die Entstehungsformen oder ursprünglichen Zusammenhänge. Hier hätte eine systematische Auswertung namentlich des im Lübecker Urkundenbuch gedruckten Materials, aber auch ungedruckter mittelalterlicher Quellen des Lübecker Archivs in etlichen Punkten noch weiterführen können. Unzureichend ist der letzte kurze Abschnitt über die Vertretungsformen und -befugnisse bei städtischen Organen. Im ganzen erweist sich die Quellen- und Literaturbasis des Verfassers als etwas zu schmal, namentlich hinsichtlich der allgemeinen historischen Voraussetzungen. Daraus ergeben sich zuweilen Mißverständnisse, wie z. B. wenn die Kaufleutekompanien (Bl. 148) für Schiffergilden gehalten werden und daher bei den Ämtern mit abgehandelt werden, wohin sie nach ihrer rechtlichen Konstruktion natürlich nicht gehören.

Von den kleinen „*Lübecker Führern*“ des Verlages Max Schmidt-Römhild erschien als Heft 6: *W. Stier*, Das Heiligen-Geist-Hospital (1961). Das Heftchen (mit 4 Abbildungen von Castelli) ist ein trefflicher und sachkundiger Führer durch dies einzigartige Bauwerk und seine Räume, gibt auch einen zuverlässigen Überblick über seine Entstehung und ursprüngliche Zweckbestimmung, über die sonst weithin — auch bei den Bewohnern des Hospitals selbst — sonderbar unzutreffende Auffassungen herrschen. Ein Anhang unterrichtet ganz kurz auch über Lübecker Stiftungshöfe und Armengänge.

Josef Schewe, Das Turmgeschloß der Petrikirche in Lübeck in seiner Stellung zu den Westemporen des Mittelalters (Nordelbingen, Bd. 28/29, 1960, S. 20 ff.) geht von der Rekonstruktion des Westwerks der Petrikirche durch W. Teuchert aus und fragt nach der Zweckbestimmung: die Bedeutung der Westwerke als „Herrscheremporen“ werde überbewertet, es handle sich ursprünglich und in erster Linie um einen unter dem besonderen Schutz des Engelfürsten Michael stehenden Raum, und dieses Michaelspatronat erkläre die häufig nachweisbare, bevorzugte Verwendung des Westwerks für Vertragsabschlüsse und sonstige besonders zu sichernde Rechtszwecke. Diese Verwendung hat für Lübeck auch schon Teuchert betont. Demgegenüber muß freilich bemerkt werden, daß Vertragsabschlüsse, Ausstellung und Deposition von Urkunden u. dgl. in Lübeck mindestens ebenso häufig in anderen Kirchen vollzogen wurden, die eines Westwerks oder Engelhors entbehren. Zudem bleibt von den drei für das 13. Jahrhundert gebrachten Beispielen wichtiger Vertragsabschlüsse in St. Petri nur eines übrig, da bei den beiden anderen (Lüb. UB I, 123, 124) der Schlußvermerk „in cathedra beati Petri Apostoli“ natürlich keine Ortsangabe, sondern eine Datumsangabe (= 22. Februar) darstellt. Mit der Eigen-

schaft des Petri-Westwerks als bevorzugten Ortes für Rechtshandlungen ist es also nichts, und die Frage nach seiner Bestimmung bleibt nach wie vor offen.

Im gleichen Band (S. 278 ff.) äußert *Dietrich Ellger* „Zum Thema Architektur und Farbe“ eine Reihe von grundsätzlichen Erwägungen denkmalpflegerischer und architekturgeschichtlicher Art und zieht dazu beispielhaft die Lübecker Marienkirche in ihrem heutigen Ausmalungszustand heran, wobei er besonders auf die abweichende farbige Behandlung von Chor und Langhaus eingeht und sie aus dem architektonischen Zusammenhang erklärt.

Gerhard Schulz, Rabodus Kremer, der erste Stadtapotheker der Stadt Frankfurt am Main (Zur Geschichte der Pharmazie, Beil. d. Deutschen Apotheker-Zeitung, 12, 1960, S. 26 ff.), hat feststellen können, daß Frankfurt als seinen ersten städtischen Apotheker 1461 einen geborenen Lübecker, der auch in Venedig tätig gewesen war, angestellt hat. Dieser Rabodo Kremer wies sich mit einem in Frankfurt bewahrten Zeugnis des Lübecker Rates aus, das abgebildet wird, teilweise und mit einigen Lesefehlern auch im Text veröffentlicht ist. Über Kremers Person war in Lübeck leider nichts festzustellen. Mißverständnis ist die weitergehende Angabe im vorliegenden Aufsatz, das Lübecker Archiv habe mitgeteilt, daß „über Lübecker Apotheken bzw. Apotheker aus dem 15. Jahrhundert ... nichts aufzufinden ist“ — die Auskunft besagt lediglich, daß über das Personal der bekannten Lübecker „Großen Apotheke“ aus dem 15. Jahrhundert keine Nachrichten vorliegen. Da das Stück für Lübeck nicht ohne Interesse ist, geben wir nachstehend den vollständigen Text des Lübecker Ratsschreibens vom 19. November 1461, nach der Abbildung bei Schulz:

Unsen fruntliken grut unde wes wij gudes vormogen. Ersamen unde vorsichtigen Heren besunderen gude frunde, wij don iuwen Ersamheiden gudliken wetende, dat Rabode kremer, togere deses breves, binnen unser Stad uppe unser Apoteken in unseme denste gedenet unde ummeghan heft alze een getruwe bedderve knecht unde mit gudlicheid van uns gescheden is, so dat wij eme deshalven nicht mysdanken unde nicht anders van eme en weten dan alze van enem guden vromen gesellen to wetende geboret. Begerende gij eme des allent wille laten geneten, Eme in zinen rechtverdighen saken gunstich, vorderlik unde behulpen to zinde, Vordenen wij umme iuwe Ersamheide gerne. De gode deme Heren zin bevalen. Screven under unser Stad Secrete am daghe Elizabeth vidue Anno domini etc. Lxprimo.

Consules Lubicensis

(Adresse: Den Ersamen unde vorsichtigen wijsen mannen Heren Borgermestern und Radmannen to franckford, unsen besunderen guden vrunden.)

Fritz Wiegand, Arnold Sommernat de Bremis, Symon Baecht de Homborch und Johannes Osthusen de Erffordia — drei Erfurter Universitätsjuristen des 15. Jahrhunderts als Ratssyndiker von Lübeck (Beiträge z. Geschichte d. Universität Erfurt, H. 7, 1960, S. 1 ff.) gibt einen kurzen Überblick über die Lebensgeschichten von Sommernat, Batz und Osthusen und ergänzt die bekannten Lübecker Tatsachen durch Angaben über die Erfurter Beziehungen dieser drei Juristen, die nacheinander über 60 Jahre lang das Lübecker Syndikat verwaltet haben.

Gerhard Hafström, Gustav Vasa i Lübeck (Livrustkammaren, Journal of the Royal Armoury Stockholm, IX 2, 1961, S. 37 ff., dt. Zusammenfass. S. 50 ff.) knüpft an die Veröffentlichung von S. Svärdström über die Lübecker „Kleidungsstücke Gustav Vasas“ an (vgl. die Anzeige in dieser Zeitschrift 40, S. 126) und faßt die quellenmäßigen Nachrichten über den Aufenthalt Gustav Vasas in Lübeck zusammen. Da schon die zeitgenössischen Berichtersteller davon sprechen, daß der junge Emigrant in schlechten, zerrissenen oder bäuerlichen Kleidungsstücken verkleidet nach Lübeck kam, die jetzt in Lübeck befindlichen Stücke aber Waffenröcke ritterlicher Qualität sind, so schließt Hafström, daß die ursprünglichen bäuerlichen Kleidungsstücke erst im Lauf des 18. Jahrhunderts gegen die heute gezeigten — die also nicht diejenigen Gustav Vasas gewesen wären — ausgetauscht worden sind. Erweislich ist das freilich nicht und es wäre jedenfalls auffallend, daß man im Lübeck des Rokoko für diesen Tausch plötzlich auf Waffenröcke der Zeit um 1500 zurückgegriffen hätte. Vielleicht erklärt sich der Sachverhalt eher so, daß hier von Anfang an nicht die Kleider, mit denen Gustav Vasa einwanderte, sondern diejenigen, die er naturgemäß hier angeschafft und als standesgemäße Kleidung getragen hat, aufbewahrt worden sind; durch den Zahn der Zeit und durch Andenkenjäger sind diese ja bald genug so mitgenommen worden, daß eine spätere Zeit sie als „bäuerliche Lumpen“ auffassen konnte.

Im Jahrbuch des Vereins für westfälische Kirchengeschichte 51/52, 1958/59, S. 161 ff., schildert *H. Rothert* den Lebenslauf von Hermann Bonnus, dem ersten Lübecker Superintendenten der Reformationszeit, mit besonderer Betonung seiner späteren Tätigkeit in Osnabrück (Hermann Bonnus, der Reformator des Osnabrücker Landes).
v. B.

II. Hamburg

Jürgen Bolland (Bearb.), Hamburgische Burspraken 1346 bis 1594. Mit Nachträgen bis 1699. Teil 1: Einleitung und Register (196 S.). Teil 2: Bursprakentexte (584 S.) = Veröffentl. aus d. Staatsarchiv d. Freien u. Hansestadt Hamburg, Bd. VI, 1 u. 2, Hamburg 1960. — Wir besitzen bereits mehrere Veröffentlichungen von Burspraken, also jenen bekannten, zu gewissen Terminen von der Rathauslaube abgekündigten Sammlungen von Verordnungen und Bekanntmachungen, aus dem hansischen Raum. Insbesondere haben *F. Tegen* die Wismarer Burspraken (1906), *Hedwig Siewert* diejenigen von Kiel (1953) mit Kommentaren veröffentlicht. *W. Ebel* hat das Problem im ganzen vor einigen Jahren wieder aufgegriffen (Festschr. Hans Niedermeyer, Göttingen 1953), *J. Bolland*, der Bearbeiter des vorliegenden Werkes, hat dazu in unserer Zeitschrift Stellung genommen (Bd. 36, 1956). Die älteste Lübecker Bursprache, die in nicht ganz zuverlässigem Druck und mit unzutreffender Datierung im Lüb. Urkundenbuch, Bd. 6, Nr. 783, veröffentlicht ist, wurde kürzlich von *G. Korlén* in unserer Zeitschrift (Bd. 39, 1959) erneut untersucht und auf vor 1350/51 datiert; sie ist damit in die älteste Gruppe der erhaltenen Burspraken aufgerückt. Das Interesse an dieser eigentümlichen und kulturgeschichtlich besonders reichen Quellengruppe ist also sehr rege.

Alle bisherigen Editionen von Burspraken des hansischen Gebiets werden nunmehr durch die vorliegende Ausgabe der umfangreichen Hamburger Über-

lieferung schlechtweg in den Schatten gestellt. Diese Veröffentlichung ist die erste, die die Errungenschaften der modernsten Editionstechnik überhaupt konsequent auf diese Quellen anwendet. Der Bearbeiter hat einen Riesenstoff mit einem ebenso riesigen Arbeitsaufwand und mit großer quellenkundlicher und drucktechnischer Sorgfalt in eine Form gebracht, die für den Benutzer nichts zu wünschen übrig läßt; daß eine solche Leistung nur durch vorbildliche Zusammenarbeit innerhalb des Hamburger Staatsarchivs möglich war, versteht sich und wird in der Einleitung betont.

Zum Inhalt sei zunächst festgestellt, daß Teil 2 die Texte von 150 Burspraken oder gesondert überlieferten Einzelartikeln bringt. Dies geschieht in chronologischer Reihenfolge, auf die Rekonstruktion eines Ur- oder Idealtextes (in der Art der Korlénischen Stadtrechtseditionen) wurde angesichts der komplizierten Überlieferung verständlicherweise verzichtet. Hier ist allein schon die Gestaltung von Satz und Satzspiegel eines besonderen Lobes wert. Streichungen, Hinzufügungen und Veränderungen des ersten Textes sind typographisch kenntlich gemacht, ohne daß die Übersichtlichkeit oder ästhetische Ausgewogenheit des Satzbildes leidet. Die Übernahme der Artikel aus älteren in jüngere Texte, ihre Abwandlungen usw. lassen sich unschwer durch die Jahrhunderte verfolgen. Es liegt auf der Hand, was dadurch an Erkenntnissen über das Geschehen auf allen Gebieten des sozialen und wirtschaftlichen Lebens, aber auch der geistigen Verfassung der Stadt und ihrer Bürger, gewonnen werden kann — vorausgesetzt natürlich, daß der überreiche Stoff durch entsprechende Register erschlossen wird.

Das ist in Teil 1 durch ein umfangreiches Namen- und Sachregister geschehen, das noch durch Inhaltsübersichten über nicht abgedruckte Spätfassungen und tabellarische Verzeichnisse der Artikelwiederholungen ab 1537 ergänzt wird. Über die Frage, ob Namen- und Sachregister besser zu trennen oder — wie hier geschehen — zusammenzuwerfen sind, herrschen bekanntlich verschiedene Meinungen. Im Zusammenhang dieser Edition, bei der naturgemäß die Sachstichworte weit überwiegen, erscheint die Zusammenfassung gerechtfertigt und praktisch. Das Register ist sachlich eine Fundgrube ersten Ranges, wie schon angedeutet wurde, formell und drucktechnisch vorbildlich angeordnet; der Bearbeiter dieses Abschnitts, *Gustav Bolland*, konnte dabei seine reichen Erfahrungen von der Registerarbeit für die Hamburger Kammereirechnungen (Bd. 9 und 10) verwerten. Besonders beachtenswert ist die Untergliederung der Einzelstichworte durch kurze erläuternde Hinweise auf den jeweiligen Sachzusammenhang.

Das Gesamtwerk wird durch drei Kapitel eingeleitet, in denen der Begriff der städtischen Bursprake (I), Formen und Besonderheiten der Bursprake in Hamburg (II) erläutert werden, ferner über die Textüberlieferung und die Bearbeitungsgrundsätze Rechenschaft abgelegt wird (III). Zum ersten Abschnitt sei auf Bollands schon erwähnte Ausführungen in unserer Zeitschrift verwiesen. Er hält — u. E. zu Recht — daran fest, daß der Begriff Bursprake weiter gefaßt werden müsse, als meist üblich, da mehrere Hamburger und andere hansische Quellen eindeutig dafür sprechen, daß auch außerordentliche Ankündigungen aus aktuellem Anlaß als Burspraken verstanden werden; dem entspricht es auch, daß das Wort überhaupt in Doppelbedeutung sowohl für die beratende Bürgerversammlung wie für den (aufgezeichneten oder anderweit überlieferten) Text der Abkündigungsartikel erscheint. — Im IV. Einleitungsabschnitt werden die 150 Druckvorlagen eingehend beschrieben und damit zugleich die Belege für

die Datierung und chronologische Anordnung gegeben. In diesem Zusammenhang sei auf die Datierung der ersten vollständigen Bursprakentexte aufmerksam gemacht: Nr. 2, Thomae-Bursprake, wahrscheinlich 1358, Nr. 3, Petri-Bursprake, wahrscheinlich 1359 — beide also in nächster zeitlicher Nachbarschaft zur ältesten Lübecker Bursprake, die nach Korléns Feststellungen rund 10 Jahre älter sein dürfte. Ein Vergleich der textlich eng verwandten Abschnitte der Hamburger und Lübecker Burspraken ist lehrreich und sollte einmal wort- und satzweise durchgeführt werden.

Mit der zehnbändigen Ausgabe seiner Kämmererechnungen und den nun vorliegenden zwei Bänden der Burspraken-Edition besitzt Hamburg zwei Quellenwerke zur Geschichte des mittelalterlichen Lebens der Stadt, denen keine andere Hansestadt Gleichartiges zur Seite stellen kann.

Klaus Friedlands Aufsatz *Hamburger Englandfahrer 1512—1557* (Zeitschr. d. Vereins f. hamb. Geschichte, 46, 1960, S. 1 ff.) verdient eine besondere Erwähnung, weil hier erstmals die reichen englischen Zollquellen des beginnenden 16. Jahrhunderts für einen wichtigen Zweig des hansischen Handels systematisch ausgewertet werden. Es ist erstaunlich, was Fr. aus diesen spröden und infolge ihres gewaltigen Umfangs nur schwer zu verarbeitenden Quellen an eingehenden Aufschlüssen über Personen, Warengruppen, Handlungsgebräuche usw. des hamburgischen Englandhandels und über deren Wandlungen im Lauf eines halben Jahrhunderts gewinnen konnte. Man möchte nur hoffen, daß sich bald einmal ein ebenso geduldiger und sachkundiger Bearbeiter findet, der die gleiche Arbeit auch für den lübeckischen Englandhandel des 16. Jahrhunderts durchführt.

v. B.

Karl Knauer, *Bergedorfer Postgeschichte von den Anfängen bis 1868* (Festschrift des Briefmarkensammler-Vereins für Bergedorf und Umgebung von 1911, zur 100. Wiederkehr der Ausgabe der Bergedorfer Francomarken, Eigenverlag, 1961). Das kleine Amt Bergedorf gehört neben den drei Hansestädten wegen der Vielgestalt der Postverhältnisse zu den postgeschichtlich interessantesten Gebieten Deutschlands. Durch die damaligen Verkehrsverhältnisse bedingt bestanden hier außer der eigentlichen Amtspost nach Hamburg nebeneinander Postexpeditionen von Taxis, Hannover und Preußen, hinzu kam noch für das Landgebiet eine private Landpost. Der Bau der Hamburg-Berliner-Eisenbahn und die Einrichtung einer Harburger Dampffähre 1838 veränderten die Postkurse und führten zur Einstellung der fremden Postniederlassungen. Damit wurde der Weg frei zur Einrichtung des beiderstädtischen Postamts am 1. IV. 1847, das der bisherige preußische Postverwalter Paalzow übernahm. Man hatte damit einen guten Griff getan, Paalzow verstand es, die selbständige beiderstädtische Postverwaltung den Erfordernissen des Verkehrs entsprechend auszubauen. Verfasser hat einerseits jahrelang das Bergedorfer Briefmaterial planmäßig gesammelt und vermerkt, er ist aber auch in die Archive gegangen und hat das einschlägige Archivmaterial eingehend durchgesehen; vor allem erwiesen sich für ihn als eine Fundgrube die Lübecker Akten der Bergedorfer Visitation, jetzt im Staatsarchiv Hamburg. Durch diese kombinierte Arbeitsweise hat K. wohl alle zur Verfügung stehenden Quellen für sein Thema ausgeschöpft, während immer noch eine große Anzahl postgeschichtlicher Arbeiten unter Nichtbeachtung der schriftlichen Quellen entstehen. Eine ganze Reihe von bisher

nicht geklärten Fragen konnte hier gelöst oder berichtigt werden, die Bergedorfer Postgeschichte hat mit dieser Arbeit ihre grundlegende Bearbeitung gefunden. Das reich bebilderte Buch hat durch eine Druckbeihilfe der Dr. ing. h. c. Bernhard-Dräger-Stiftung auch von Lübeck aus materielle Förderung gefunden.

O. Ahlers

III. Schleswig-Holstein

Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte Band 84 und 85/86, Neumünster 1960 und 1961. — In Band 84 beendet *Marianne Hofmann* ihre im vorausgehenden Band begonnene Arbeit über die Anfänge der Städte Itzehoe, Wilster und Krempe und behandelt dabei das Entstehen der beiden letztgenannten Städte. Beider Entwicklung zeigt viel Verwandtes, beide liegen im Kolonisationsgebiet der Elbmarschen und wandelten sich aus Dörfern zu kleinstädtischen Mittelpunkten der Wilster und Kremper Marsch. — In seinem Aufsatz *Zur Wirtschaftsgeschichte Schleswig-Holsteins* nimmt *Emil Waschinski* zu den vielfachen Würdigungen und Besprechungen Stellung, die zu seinem Werk über die Preisentwicklung und Kaufkraft in Schleswig-Holstein erschienen sind. Ausführlich geht er dabei auf einzelne kritische Stimmen ein, die sich zu seiner Datierung der Preisrevolution in Schleswig-Holstein auf das Jahr 1545/46 geäußert haben. Uns will es dabei scheinen, daß W. gegenüber seinen Kritikern über das breitere Quellenmaterial an Preisen verfügt, die seine Datierung rechtfertigen, er betont dabei erneut den Einfluß der damaligen Währungsumstellung auf das Preisgefüge. Die bereits in den dreißiger Jahren des sechzehnten Jahrhunderts auftretenden erhöhten Preise kann W. dabei als temporär durch Krisen bedingt nachweisen; der entscheidende Bruch in der Preisentwicklung, soweit er für uns heute überhaupt noch faßbar ist, tritt dann endgültig in der Mitte der vierziger Jahre in Schleswig-Holstein ein. — In Band 85/86 setzt sich *Arno Jenkis* unter dem Titel *Probleme der nordalbingischen Standesgliederung (II)* mit der Drei-Stände-Lehre von Philipp Heck auseinander und kommt zu der Feststellung, daß der Nachweis der gleichen Standesgliederung in altsächsischer Zeit südlich und nördlich der Elbe durch Heck mißlungen ist. Die Möglichkeit einer Standesgliederung in Nordelbingen selbst läßt dabei J. offen. — Auf der Auswertung der Gottorfer Zollisten um 1500 beruht die umfangreiche Arbeit von *Lothar Schwetlik* über den hansisch-dänischen Landhandel und seine Träger 1484—1519. Der vorliegende erste Teil geht den Fragen sachlicher Art nach, behandelt die einzelnen Warenarten und stellte die Herkunftsorte der einzelnen Händler systematisch zusammen. Unter den Waren überwiegen die landwirtschaftlichen Erzeugnisse vor allem der Viehzucht, sie kommen alle aus dem Norden. Ochsen und Pferde sind die wichtigsten Exportartikel Dänemarks; in den Zollisten machen sie in den einzelnen Jahren oft über neunzig Prozent des gesamten gezahlten Zolls aus. Bei den Herkunftsorten stellt Lübeck die höchste Zahl von Händlern aller in den Zollisten genannten Orte. Mit großem Interesse werden wir dem zweiten Teil der Abhandlung entgegensehen müssen, der sich speziell mit den Händlern aus Lübeck beschäftigt. — Hingewiesen sei noch aus Band 84 unter den Kleinen Beiträgen auf *Wolfgang Laur*, *Zum Namen Flensburg*. Der erste Teil des Ortsnamen soll den erschlossenen Bachnamen

Flensaa enthalten, dessen Erklärung selbst wieder mehrdeutig ist. Auch der zweite Namensbestandteil, die Burg, konnte bisher in Flensburg noch nicht lokalisiert werden. — *Martin Clasen*, Der Ortsname Krempe in zwei holsteinischen Kreisen, erklärt diesen Ortsnamen als siedlungsgeschichtliche Parallele, die auf die niederländische Kolonisation zurückzuführen ist. — In Band 85/86 weist *H. H. Hennings*, Zum Orts- und Geschlechtsnamen Latendorf, darauf hin, daß der erste Teil des Ortsnamen nicht unbedingt auf sonst in Holstein nicht nachzuweisende Laten = Unfreie hinzuweisen braucht, sondern wahrscheinlicher nach den geographischen Gegebenheiten die Ableitung von dem Wort Laten = Schößlinge vorzuziehen ist. Ein nach Latendorf benanntes Adelsgeschlecht läßt sich zuletzt 1471 nachweisen. — Unter den in Band 85/86 veröffentlichten Nachrufen möchten wir noch auf den von *Jürgen Bolland* auf unser Ehrenmitglied Heinrich Reincke hinweisen (mit einem Bild von Reincke).

Geschichte Schleswig-Holsteins. Begründet von *Volquart Pauls*. Im Auftrage der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte hgg. von *Olaf Klose*. 5. Band, 3. u. 4. Lieferung: *Hermann Kellenbenz*. Die Herzogtümer vom Kopenhagener Frieden bis zur Wiedervereinigung Schlesiws 1660—1721 (Neumünster 1960, 214 S., zahlreiche Abb.). Diese 60 Jahre der Landesgeschichte werden überschattet durch die Kämpfe zwischen Dänemark und Schweden, in die Schleswig-Holstein durch die enge Bindung der Gottorfer an Schweden mit hineingezogen wurde. Hatten die Gottorfer im Kopenhagener Frieden 1660 durch Schweden die Souveränität in Schleswig bestätigt erhalten, so verloren sie 1721 mit dem Zusammenbruch der schwedischen Großmachtstellung endgültig ihren Anteil an Schleswig, was um so einschneidender war, als ihre Einkünfte aus Schleswig die doppelte Höhe ihrer Einnahme aus Holstein betragen hatten. Die kriegerischen Ereignisse brachten viel Not und Elend über das Land, Seuchen im Anschluß an die fremden Durchzüge räumten stark unter der Bevölkerung auf. Doch in Zeiten der Ruhe erholte sich das Land wieder, die Landwirtschaft, die sich auf den Gütern immer mehr auf Milchwirtschaft umstellte, warf hohe Beträge ab, besonders die Schiffahrt verdiente gut am neutralen Handel. Flensburg war die größte Stadt der Herzogtümer; hier und in Altona war ein starkes wirtschaftliches Eigenleben, während die anderen Städte ihren Hauptunterhalt meist aus ihrer Eigenschaft als Residenz, Behördenstadt oder Festung zogen. Das bedeutendste Ereignis für die kulturelle Entwicklung der Herzogtümer war die Gründung der Universität Kiel; hier wuchs im Laufe der Zeiten der geistige Mittelpunkt heran. Den Zielen der Landesgeschichte entsprechend wurde Lübeck bei ihr ausgeklammert, nur gelegentlich findet das Kapital der Reichsstadt kurze Erwähnung, so bei der Anlage von Fabriken und dem Erwerb von Gütern. — Verfasser als wohl bester Kenner der Landesgeschichte dieses Zeitraums hat es gut verstanden, durch seine Darstellung die verschiedenen Ereignisse und Strömungen zu schildern; trotz der Überfülle der dargebotenen Fakten bleibt seine Erzählung immer flüssig und interessant. Mit großem Interesse kann der Leser den noch ausstehenden weiteren Bänden der Landesgeschichte entgegen sehen, von der bisher noch das gesamte Mittelalter und die frühe Neuzeit hoffentlich nicht mehr allzu lange ausstehen.

O. Ahlers

Alfred Kamphausen, Bürgerhäuser zwischen Elbe und Königsau (Heide/Holst. 1961, 19 S., 52 Abb. auf Tafeln) gibt eine kurz aber sorgfältig kom-

mentierte Auswahl von Bildern schleswig-holsteinischer Bürgerhäuser aus dem endenden 15. bis zum 19. Jahrhundert. Lübeck wird nur ausnahmsweise berücksichtigt, die Masse der Bilder zeigt Beispiele erhaltener Wohnhäuser aus allen Landschaften des eigentlichen Schleswig-Holstein. Doch seien hier die in dem hübschen Büchlein abgebildeten Lübecker Häuser genannt: Nr. 4 Pastorats-häuser an St. Jacobi, Nr. 5 Mengstraße 48-52 (Schabbelhaus), Nr. 8 Travemünde, Vorderreihe 7, Nr. 19 Glockengießerstraße 6, Nr. 34 Glockengießerstraße 2, Nr. 44 Königstraße 11 (Behnhaus).

Karl Radunz, Der Kieler Hafen (= Heimat Kiel, Neue Kieler Heimatkunde, H. 9, 1960) setzt die Reihe dieser ansprechenden heimatkundlichen Hefte (vgl. diese Zeitschr., 40, S. 151) mit einer geschichtlichen und topographischen Beschreibung des Hafens, unter Einschluß von Hafenverkehr, Fischerei, Schiffbau, Kriegsmarine, Kanalmündung usw. fort. Die Schilderung ist bei einem Umfang von 60 Seiten erfreulich ausführlich, manchmal ein bißchen panegyrisch, und bietet ein reiches Tatsachen- und Zahlenmaterial. Über den durch die Jahrhunderte hindurch so viel bedeutenderen Lübecker Hafen besitzen wir eine solche Darstellung leider nicht! Die unausrottbare populärgeschichtliche Vorstellung, daß die Handelsbedeutung der Ostsee durch die Entdeckung Amerikas vermindert worden sei, findet sich auch hier wieder aufgefrischt (S. 408). Zu beachten ist der Hinweis auf den Lübecker August Sartori (geb. 1837) als Gründer der bekannten Kieler Reederei Sartori & Berger (S. 412 f.).

v. B.

Hedwig Sievert, Eine Kielerin am Schicksalsweg Napoleons. Kiel, 1961. Diese kleine Schrift schildert den Lebensweg der Dora Kühl aus Neumühlen, die 1809 einem französischen Marineoffizier Besson bei seiner Flucht aus englischer Kriegsgefangenschaft behilflich war und diesen später heiratet. Besson plante 1815, Napoleon nach dessen Niederlage mit einem Schiff seines Schwiegervaters Kühl nach Amerika zu bringen, er hatte bereits mit dem Kaiser und seiner Umgebung die Einzelheiten der Flucht abgesprochen, da schreckte dieser wieder zurück und ergab sich lieber den Engländern, die ihn nach St. Helena brachten. Nach längeren Irrfahrten trat Besson später in die Dienste des Vizekönigs von Ägypten, baute dessen Flotte auf und starb 1837 als ägyptischer Vizeadmiral. In mühevoller langjähriger Kleinarbeit ist Verfasserin dem romanhaften Schicksal dieser Frau nachgegangen; die reichillustrierte kleine Schrift ist ein reizendes Geschenk für alle Geschichtsfreunde!

Otto Clausen, Geschichte der Wik und ihrer Bewohner. Mit einem Anhang von *Johann Grönhoff* (Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte Bd. 50, Kiel 1960). Der Titel des Buchs kann leicht außerhalb Kiels zu Irrtümern Anlaß geben, behandelt wird die Entwicklung des heutigen Kieler Stadtteils Wik — man möchte sagen das typische Schicksal einer dörflichen Siedlung im Sog einer nahen Stadt gelegen. Das Dorf Wik, ursprünglich Kotelwik, gehörte seit dem 14. Jahrhundert dem Heiligen-Geist-Hospital in Kiel, nach der Reformation wurde es zu einem adligen Gutsbezirk geschlagen und 1893 in Kiel eingemeindet. Die historische Überlieferung ist wie meist in solchen Fällen bis in das 18. Jahrhundert recht lückenhaft. Der von Grönhoff verfaßte Anhang, genau die Hälfte des ganzen Buchs, verfolgt die Besitzerfolge der

einzelnen Hufen und Katenstellen bis in die Gegenwart und zeigt so recht die Verstädterung dieses früheren Dorfes. Das veröffentlichte Material ist gleichzeitig eine schöne Quelle für die Familienforschung.

Horst Tschentscher, Urkunden aus dem Segeberger Stadtarchiv, Teil I (Heimatkundliches Jahrbuch für den Kreis Segeberg, 1960). Segeberg erhielt 1260 von den Holsteiner Grafen das lübische Recht und damit sein Stadtrecht verliehen. Das Original dieser Urkunde wie deren beiden Bestätigungen von 1373 und 1418 sind wahrscheinlich während der Grafenfehde 1534 in Segeberg verbrannt. Unsere Kenntnis von den Vorgängen beruhte bisher auf einen Druck des 18. Jahrhunderts, dessen Vorlage, eine alte Abschrift, heute auch nicht mehr nachweisbar ist. T. druckt nun eine bisher nicht veröffentlichte Segeberger Abschrift ab, wohl aus den Jahren 1534 stammend, die eine größere Anzahl von Varianten gegenüber der bisherigen Textüberlieferung bringt.

Wolfgang Prange, Siedlungsgeschichte des Landes Lauenburg im Mittelalter (Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins Bd. 41, Neumünster 1960). Auf diese wertvolle Arbeit konnten wir bereits in Band 38 unserer Zeitschrift (S. 182) hinweisen. Wir freuen uns, daß die fleißige, auch für die allgemeine Siedlungsgeschichte zu neuen überraschenden Ergebnissen führende Kieler Dissertation jetzt auch gedruckt vorliegt. Wer sich mit der Frühgeschichte Lauenburger Dörfer zu befassen hat, wird an den von Prange gewonnenen Erkenntnissen nicht vorbeigehen dürfen. Das neu hinzugekommene Ortsregister ist sorgfältig zusammengestellt und erhöht den Wert dieses gehaltvollen Buches.

O. Ahlers

IV. Weitere Nachbargebiete

Bruno Benthien, Die historischen Flurformen des südwestlichen Mecklenburg. Eine Studie zum Problem Dorf, Feld und Wirtschaft, zugleich ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der ländlichen Siedlungen im Bezirk Schwerin (Veröffentlichungen des Mecklenburgischen Landeshauptarchivs Band I, Schwerin 1960). Vorliegende Arbeit, eine Greifswalder geographische Habilitationsschrift, wertet vor allem das umfangreiche Kartenmaterial und die dazu gehörenden Akten des Schweriner Archivs aus. Zur Ergänzung dazu werden moderne Luftbildaufnahmen herangezogen, die durch die Bodenfärbung eine längst unterpflügte ältere Flureinteilung durchscheinen lassen. Aus diesem Material gelingt es dem Verfasser in seinem Untersuchungsgebiet eine schlaglose Bewirtschaftung der einzelnen Hufen in Langstreifenfluren im 18. Jahrhundert festzustellen; solche Langstreifenfluren haben sich vereinzelt als Relikt bis in die Gegenwart in den Fluren einzelner Städte gehalten. Im entwicklungsgeschichtlichen Hauptteil seiner Arbeit führt er diese Langstreifenfluren im Gegensatz zur Theorie der Dreifelderwirtschaft bis in die Kolonisationszeit zurück, geht auf den Hufenbegriff im Untersuchungsgebiet ein und verfolgt die Umwandlung der Flurverfassung durch die Gutswirtschaft mit ihrem Bauernlegen und durch die Separation der landesherrschaftlichen Dörfer. Ein kurzer abschließender Teil geht auf die Zerschlagung der Güter durch die Bodenreform

von 1945 ein und weist kurz auf den genossenschaftlichen Zusammenschluß der Einzelbauern, das Bauernlegen unserer Tage, hin. Eine beigegefügte Karte der historischen Siedlungsformen dieses Gebietes um 1770 faßt die gewonnenen Ergebnisse kartographisch zusammen. Die für westdeutsche Leser ungewöhnlichen, häufigen Zitate aus den „Klassikern des Marxismus“ und eine gelegentlich durchschimmernde Tendenz sind durch den Erscheinungsort der Arbeit bedingt, dem eigentlichen wissenschaftlichen Wert des Buches können sie nicht Abbruch tun. Die gründliche Arbeitsweise des Verfassers schuf die Grundlage für eine allgemeine Siedlungsgeschichte von ganz Mecklenburg.

O. Ahlers

Henning Piper, Testament und Vergabung von Todes wegen im braunschweigischen Stadtrecht des 13. bis 17. Jahrhunderts (= Braunschw. Werkstücke, Bd. 24, 1960; 108 S.). Diese Arbeit, aus einer Dissertation bei W. Ebel entstanden, zeigt in der Darstellung des braunschweigischen Testamentsrechtes naturgemäß zahlreiche Gemeinsamkeiten mit dem entsprechenden lübischen Rechtsbrauch, allerdings auch einige bemerkenswerte Unterschiede. Begrifflich bedeutet das Testament in Braunschweig ebenso wie in Lübeck und überhaupt im mittelalterlichen deutschen Recht, im Gegensatz zum Römischen Recht, eine freie und einseitige Verfügung von Todes wegen, ohne Erbeinsetzung und ohne Rechtswirkung auf das ganze Vermögen, soweit es im Testament nicht erwähnt wurde. In der Sache entsprechen die Braunschweiger Testamente insoweit durchaus den Lübeckern. Auch die gesetzlichen bzw. statutarischen Vorschriften waren im wesentlichen gleich oder ähnlich (Bestimmungen über Testier- und Erbfähigkeit, Legate für öffentliche Zwecke, Widerruf u. dgl.), unterscheiden sich dagegen z. B. im Punkt der Abschloßzahlung durch auswärtige Erben, die in Braunschweig in der auffallenden Höhe von einem Drittel des Wertes erhoben wurde. Andererseits kennt das Braunschweiger Recht nicht, wie das Lübecker, die Beschränkung der Testierfreiheit auf das „wohlgewonnene Gut“, dem das Erbenwarterecht hinsichtlich des ererbten Gutes (d. h. insbesondere des Immobilienbesitzes) gegenüberstand. Schließlich sind Unterschiede namentlich in der Form der Testamentserrichtung festzustellen: während die Lübecker Testamente von Anfang an und das ganze Mittelalter hindurch regelmäßig in der Form der subjektiv gefaßten dreifachen Kerbschnitturkunde aufgesetzt werden, wird in Braunschweig das Testament anfangs überwiegend mündlich errichtet (vor zwei Ratszeugen, wie in Lübeck), später zwar durchweg auch schriftlich, aber in Form einer beim Rat zu hinterlegenden Siegelurkunde, die außerdem noch durch Stadtbucheintrag in Form einer protokollarischen Objektivenotiz gesichert wurde; dafür wurden beim Rat eigene Testamentenbücher geführt. Auffallend ist, daß hiernach der Braunschweiger Testator nicht über ein eigenes Exemplar seines Testaments verfügte, wiederum im Gegensatz zu Lübeck, wo in dessen Hand (bzw. in der der Testamentsvollstrecker) das dritte Exemplar des Zerters verblieb. — Manche Fragen zum städtischen Testamentwesen des hansischen Bereichs bleiben auch durch diese sorgfältige und ansprechende Untersuchung unbeantwortet. Das wird sich auch nicht ändern, so lange man nicht einmal daran geht, den vorhandenen Reichtum an mittelalterlichen Bürgertestamenten in mehreren Städten (Köln, Braunschweig, Lübeck u. a.) durch Veröffentlichung zugänglich zu machen. v. B.

Dietrich Arends und Wolfgang Schneider, Braunschweiger Apothekenregister 1506—1673 (Braunschweiger Werkstücke Band 25, Braunschweig 1906). Vorliegende pharmaziegeschichtliche Arbeit wertet eine Reihe von Geschäfts- und Rechnungsbüchern der dortigen Ratsapotheke aus. Die gewonnenen arzneikundlichen Ergebnisse werden sicher in der Fachwelt Beachtung finden und dort gewürdigt werden, wir können hier nur auf die allgemein stadtgeschichtlichen Verhältnisse hinweisen. In Braunschweig wurde die Ratsapotheke 1479 eingerichtet, ihre Rechnungsablage gegenüber dem Rat erfolgte durch die ihr vorgesetzten Apothekerherren, die, was an den Lübecker Verhältnissen gemessen ungewöhnlich scheint, zum Teil nicht dem Braunschweiger Rat angehörten. Die Einrichtung einer Apotheke in städtischer Verwaltung lohnte sich wegen des großen Bedarfs des Rats an damaligen Apothekenwaren, zu denen neben Wein und Konfekt in Braunschweig auch Schreibmaterial gehörten. In Lübeck unterstand die bereits 1412 eingerichtete Ratsapotheke bezeichnenderweise den Weinherren, die seit 1674 hier Wein- und Apothekenherren genannt werden. Den Abschluß der Arbeit bilden Zusammenstellungen der Braunschweiger Apotheker, Apothekenherren und Physici, die ihr Gehalt aus den Einkünften der Ratsapotheke erhielten. Hingewiesen sei auch auf die beigefügten Proben aus den Texten, die einen guten Einblick in die Quellen vermitteln.

Bremisches Jahrbuch 47. Band, Bremen 1961. Der umfangreiche Band enthält fast nur Arbeiten, die sich mit der eigentlichen Geschichte Bremens beschäftigen. Einzig der in diesem Band endende Aufsatz von *Friedrich Prüser* über das Bremer Gymnasium illustre in seinen landschaftlichen und personellen Beziehungen greift über den Raum Bremens weit hinaus; behandelt werden hier jetzt die Studenten aus dem Osten. Besonders groß war der Zugang zum Bremer Gymnasium aus Böhmen, Mähren, Polen und Ungarn; Glaubensverwandte besonders aus diesen Gebieten besuchten die Hohe Schule im kalvinistischen Bremen. Möglicherweise hat sogar Comenius in Bremen selbst studiert, seine Anhänger aus der Brüdergemeinde lassen sich sehr häufig in der Bremer Matrikel nachweisen. — Der Aufsatz von *Fredo E. Dannenbring* über die Geschichte des bremischen Fischereirechts geht der Entwicklung dieses Regals nach, das ursprünglich dem Erzbischof zustand und dann später von der Stadt wahrgenommen wurde. Die Arbeit, eine juristische Dissertation, beschränkt sich auf die räumlichen Grenzen ihres Themas und geht auf die vielfache Parallelen bietenden Lübecker Verhältnisse nicht ein. — Besonders hinweisen möchten wir auf drei Autorreferate über drei bisher ungedruckte Dissertationen zur Bremer Geschichte, darunter die Arbeit von *B. Scheper*, vergleiche Band 40 unserer Zeitschrift, und die von *Ch. F. Menke* über seine oben, S. 154, angezeigte Arbeit.

Friedrich Prüser, Hinter der Mauer. Die Bremer Steffensstadt im Spiegel ihrer alten Straßennamen (Roland-Bücherei Bd. 1 Bremen 1960). Die Steffensstadt ist die alte Handwerker-, Fischer- und Schiffersiedlung Bremens, die im Laufe der Jahrhunderte unter den Türmen von St. Stephani gegenüber der Altstadt mit ihren Kaufleuten ihr Eigenleben entwickelte und bewahrte. Seit Mitte des vorigen Jahrhunderts entstanden hier am Weserufer große Packhäuser, hinter denen die alten verträumten Gäßchen weiter erhalten blieben. Die Bomben des letzten Krieges hinterließen hier ein großes Trüm-

merfeld, aus dem jetzt wieder eine andere Steffensstadt ersteht. In leichtem Plauderton weiß uns der Verfasser aus den alten Zeiten dieses Stadtteils zu berichten, doch das Bild, das er vor unseren Augen zeichnet, bleibt immer zuverlässig. Eine wirklich volkstümliche Arbeit, der breiteste Verbreitung in den Händen aller Freunde Bremens zu wünschen ist. — Der zweite Band der gleichen Reihe von *Diedrich Stelen*, Tagenbaren högt sik. Bremer Volkshumor. Bremen 1960, liegt thematisch außerhalb der Blickrichtung unserer Zeitschrift. Den Liebhabern niederdeutschen Humors sei er jedoch auch an dieser Stelle empfohlen!

Hans Wiedemann, Die Außenpolitik Bremens im Zeitalter der Französischen Revolution 1794—1803 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen Heft 28, Bremen 1960). Die Außenpolitik Bremens war in den Revolutionsjahren durch die enge Anlehnung an das revolutionäre Frankreich bestimmt, von allen drei Hansestädten hatte Bremen das beste Verhältnis zu den dortigen neuen Machthabern. Uns will es beinahe scheinen, als ob neben den engen wirtschaftlichen Beziehungen auch eine gewisse Hineinigung der Bremer Staatsmänner zu den Ideen der Revolution mitsprach. Diese Anlehnung an Frankreich zahlte sich für Bremen aus: es gelang die hannoverschen Besitzungen innerhalb der Stadt und in den angrenzenden Langebieten zu erwerben. Bremens Gegenleistungen bestanden in Zahlungen an Frankreich und sicher auch in Bestechungsgeldern an die französischen Unterhändler, die anscheinend in Bremen nicht, wie in Lübeck, aktenkundig sind, wenigstens geht der Verfasser darauf nicht näher ein. Auch für die Stellung der beiden anderen Hansestädte und damit Lübecks enthält die Arbeit manche Einzelheiten aus den Bremer Akten. Dabei wird im Text der Lübecker Senator Mattheus Rodde konsequent als Syndikus bezeichnet, während die Anmerkungen seinen Lebenslauf richtig bringen. Ähnliche kleine Schönheitsfehler finden sich auch im Literaturverzeichnis bei den Lübecker Schriften, sie beeinträchtigen aber natürlich nicht den Wert der Darstellung.

Rolf Engelsing, Bremen als Auswandererhafen 1683—1880 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen Heft 29, Bremen 1961). Das Auswandererwesen ist eine spezifisch Bremer Angelegenheit, durch den Personentransport gelang es Bremen seit 1830 die Lähmung seiner Wirtschaft zu überwinden und sich trotz der Ungunst seiner geographischen Lage zum Welthafen zu entwickeln. Bremens Reederei blühte auf, die Auswandererschiffe verdienten ihre Unkosten bereits bei der Hin-fahrt und konnten deshalb die Rückfrachten aus Amerika billiger durchführen. Diese Warenrückfrachten belebten den Bremer Handel, es entwickelte sich in Bremen der Reeder-Kaufmann, das billige Rückfrachtangebot machte Bremen zum führenden Tabaksmarkt; eine ähnliche Entwicklung bahnte sich seit 1850 für die amerikanische Baumwolle an. Die verdienstvolle Arbeit unterrichtet sehr gut über alle mit der Auswanderung über Bremen zusammenhängenden Fragen.

O. Ahlers

Nachrufe

Erwin Buchwald

Am 6. Juli 1960 starb im 66. Lebensjahr der Lübecker Rechtsanwalt und Notar Erwin Buchwald, Mitglied unseres Vorstandes seit 1952.

Erwin Buchwald, der einer musisch und künstlerisch veranlagten alten Lübecker Familie entstammte, zeigte schon als Schüler des Katharineums starke historische Neigungen, die bei seinem Abiturientenexamen mit dem Prädikat „sehr gut“ in Geschichte gewürdigt wurden. Er hatte frühzeitig mit dem Sammeln von Lübecker Antiquitäten begonnen, führte aber diese jugendliche Leidenschaft bald in das ruhigere Fahrwasser eines besonnenen und von großer Sachkenntnis erfüllten Sammeleifers insbesondere von Lübecker Münzen, Büchern und Bildern, so daß er sich im Laufe der Jahrzehnte unter den Sammlern von Lubecensien einen namhaften Rang erwarb. Seine besondere Liebe aber gehörte allen Fragen, die die Abstammung seiner Familie von dem berühmten Fayence-Fabrikanten Johann Georg Buchwald betrafen, der von 1772—1785 die Stockelsdorfer Manufaktur leitete und im November 1806 in Schwartau verstarb. Mit größter Sorgfalt und ganz erheblichem Spürsinn trug Erwin Buchwald alle Nachrichten über diesen Vorfahren zusammen, dessen Lebensschicksal ihn immer wieder faszinierte. Sein hervorragendes Familienarchiv hat er Fachwissenschaftlern immer wieder bereitwilligst zur Verfügung gestellt. Dieselbe Sorge hat er auch in schweren Jahren aufopfernd den Archivalien der Freimaurerloge zur Weltbruderkette, deren Meister vom Stuhl er mehrere Jahre lang gewesen ist, angedeihen lassen.

Es erscheint fast selbstverständlich, daß ein derartig mit der Geschichte und der Kunst seiner Heimatstadt verbundener Mann den Weg zum Verein für lübeckische Geschichte und Altertumskunde gefunden hat, dem er bereits kurz nach seiner Niederlassung als Anwalt in Lübeck am 1. Oktober 1926 beitrug. Er hielt dem Verein ununterbrochen die Treue und widmete sich, dem Wunsche der Mitglieder folgend, seit 1952 der Mitarbeit im Vorstand. Von der Liebe zur Sache getragen, von der Achtung vor den Zeugnissen der Vergangenheit erfüllt und überzeugt davon, daß diese Vergangenheit auch dem modernen Menschen etwas zu sagen hat, war er innerhalb des Vereins ein stets teilnehmender, innerhalb des Vorstandes ein immer zu Rat und Hilfe bereiter Mann, dessen Lebensklugheit, Herzenswärme und humorige Art ihm die Achtung seiner Mitbürger eintrugen.

Der Verein verliert in ihm eines jener Mitglieder, deren geistige Verbundenheit mit der Vergangenheit einen Geschichtsverein erst lebensfähig macht.

W. Neugebauer

Heinrich Reincke

Am 3. November 1960 starb in Hamburg der langjährige hamburgische Archivdirektor und Honorarprofessor an der Universität, Dr. phil. h. c. Dr. jur. Heinrich Reincke. Seit der junge Jurist 1909 in den Dienst des Hamburger Staatsarchivs getreten war, hatten seine wissenschaftlichen Arbeiten neben der vaterstädtischen und der hansischen Geschichte besonders den Problemen der städtischen Rechtsgeschichte gegolten; vom Hamburger Recht her wurde sein Interesse naturgemäß schon früh auch auf das verwandte Lübische Recht gelenkt und damit gewann Reincke jene liebevolle Neigung zu Lübeck, seinem Stadtbild und seiner Geschichte, die ihn bis zum letzten Tage auszeichnete. Der Verein für Lübeckische Geschichte, dem Reincke seit 1914 angehörte, dankte ihm für seine wissenschaftliche Leistung durch die Ernennung zum Korrespondierenden Mitglied 1943 und zum Ehrenmitglied 1951.

Reinckes umfangreiches Lebenswerk und die Wirkungskraft seiner Persönlichkeit — einer der menschlich anziehendsten, die es im Kreis hanseatischer Wissenschaft gegeben hat — können an dieser Stelle nicht in ihrem ganzen Reichtum gewürdigt werden, ebenso wenig seine speziell hamburgischen Arbeiten. Hier soll nur an das erinnert werden, was wir Reincke für Lübeck und die lübische Geschichte verdanken. An erster Stelle stehen da diejenigen rechtsgeschichtlichen Untersuchungen, die ausführlicher auch auf die lübische Entwicklung eingehen und mit sorgfältigster Quellenanalyse sich namentlich um die Aufdeckung der größeren Zusammenhänge im stadtrechtlichen Werden bemühen, Köln und Soest gleichermaßen als Herkunftsorte der Frühformen würdigen, Lübeck das entscheidende Verdienst um Rationalisierung und schöpferische Weiterbildung zubilligen, Hamburgs Bedeutung für eine frühe Systematisierung und Kodifikation hervorheben. Es sind zu nennen: Die Herkunft des Hamburgischen Stadtrechts, zugleich ein Beitrag zur Geschichte des Lübischen Rechts (*Zeitschr. d. Vereins f. hamburgische Geschichte* 29, 1928); Das hamburgisch-lübische Recht (ebenda 33, 1933), und schließlich vor allem die zusammenfassende Darstellung: Kölner, Soester, Lübecker und Hamburger Recht in ihren gegenseitigen Beziehungen (*Hansische Geschichtsblätter* 69, 1950). In engem Zusammenhang mit diesen rechtsgeschichtlichen Untersuchungen steht eine der letzten Arbeiten Reinckes, der jedem Zuhörer denkwürdige Vortrag vom Lüneburger Hansetag 1956 „Über Städtegründungen. Betrachtungen und Phantasien“, unverändert, aber um Nachweise und Exkurse vermehrt, in den *Hansischen Geschichtsblättern* 75, 1957 gedruckt. Diese Studie faßt in der lebendig-unmittelbaren Form, die Reinckes Denk- und Sprechweise charakterisierte, die Ergebnisse weitreichender rechts- und sozialgeschichtlicher Überlegungen zusammen und gibt neue Ausblicke — z. B. auf die technisch-organisatorischen Voraussetzungen einer Stadtgründung —, die zu weiterer Forschung manchen Anreiz bieten; auch auf das vielumstrittene Problem der Gründung Lübecks wird dabei, in Fortführung und vorsichtiger Korrektur Rörigischer Gedankengänge, neues Licht geworfen. Der Frühzeit Lübecks gilt ferner auch eine kurze Mitteilung in unserer *Zeitschrift* (30, 1940), die kommentierte Veröffentlichung in Druck und Lichtbild des lange verloren geglaubten Originals der ältesten erhaltenen Lübecker

Urkunde, nämlich des Schreibens von 1226, mit welchem der Schwesterstadt Hamburg amtliche Mitteilung über wichtige Bestimmungen des soeben erlangten Reichsfreiheitsprivilegs gemacht wird. Dem schon angedeuteten Interesse Reinckes an Fragen der Bevölkerungs- und Personengeschichte ist eine weitere Gruppe von Arbeiten zuzuschreiben, die Lübeck besonders angehen: an erster Stelle der gewichtige Aufsatz über Bevölkerungsprobleme der Hansestädte (Hansische Geschichtsblätter 70, 1951), der in vergleichender Betrachtung und Auswertung die Bevölkerungszahlen, soziale und berufliche Schichtung, Geburtenhöhe und Sterblichkeit, Zu- und Abwanderung und andere sozialgeschichtliche Fragen an Hand eines umfangreichen Quellenmaterials untersucht, wobei neben Hamburg unsere Stadt immer wieder im Mittelpunkt steht. Aus dem Bereich der Personengeschichte ist neben der kurzen Skizze von Gestalt, Ahnenerbe und Bildnis Heinrich des Löwen (diese Zeitschrift 28, 1936) vor allem die glänzende Würdigung des großen späthansischen Historikers und Staatsmanns, der von 1486 bis 1491 auch Syndikus der Stadt Lübeck war, zu nennen: Albert Krantz als Geschichtsforscher und Geschichtsschreiber (Festschr. d. hamburgischen Universität für W. von Melle, 1933). Reinckes besondere, echt archivarische Gabe, kleine „Zufallsfunde“ zum Sprechen zu bringen, sie in die größeren Zusammenhänge einzuordnen und ihnen damit historischen Wert und Rang zu verleihen, ist gerade auf dem personengeschichtlichen Gebiet mehrfach auch Lübeck zugute gekommen. So hat er noch vor wenigen Jahren aus einer Hamburger Stadtbuchnotiz Aufschluß über eine bisher ganz unbekannte Lebensperiode eines der bedeutendsten Lübecker Chronisten, des Dominikaners am Burgkloster Hermann Korner, gewinnen können (diese Zeitschr. 36, 1956); Korner ist danach vor seiner Tätigkeit als Lesemeister des Lübecker Konvents Prior des Hamburger Johannisklosters gewesen, was auf seine hansischen Beziehungen und Kenntnisse neues Licht wirft — es handelt sich übrigens um den gleichen Hamburger Dominikanerkonvent, welchem, nach einem ähnlichen Glücksfund Reinckes, der große Hamburger Maler Meister Francke als Mönch angehört hat (Jahrbuch d. Hamburger Kunstvereins 4, 1959). Nicht zuletzt ist dann in diesem Zusammenhang die für Lübeck schönste Perle Reinckescher Forschungsgabe und Darstellungskunst zu erwähnen, sein schon lange berühmt gewordenes Büchlein „Agneta Willeken, ein Lebensbild aus Wullenwevers Tagen“ (Pfungstbl. d. Hansischen Geschichtsvereins 19, 1928). Hier werden auf Grund einer der trockensten und schwierigsten Quellengruppen, der Prozeßakten des Reichskammergerichts, Schicksal und Persönlichkeit einer merkwürdigen Frauengestalt der Wullenweverzeit mitsamt ihrer lübeckisch-hamburgischen Sippschaft und Umgebung verlebendigt, und wird zugleich ein Zeitbild jener bewegten Epoche gezeichnet, wie es in solcher Frische, ja Anmut der Darstellung in dem ernsthaften Gewerbe hansischer Geschichtsforschung wohl nicht zum zweiten Mal entstanden ist oder entstehen wird.

Daß Heinrich Reincke Lübeck liebte, würde, wenn nicht anders, so allein durch die „Agneta Willeken“ hinreichend erwiesen. Aber er hat es oft auch in anderem Zusammenhang ausgesprochen, bei seinen Vorträgen vor unserem Verein, bei Studienaufenthalten im Lübecker Archiv, bei den alljährlichen Besuchen zu den Vorstandssitzungen des Hansischen Geschichtsvereins, bei

Rundgängen durch unsere Stadt, die er besser kannte als viele Einheimische. Gelegentlich hat er geäußert, er wäre wohl gern einmal Lübecker Archivar geworden; man kann sich unschwer ausmalen, welchen Gewinn das für Lübeck, insbesondere für die weitere Erforschung der Lübecker Rechts- und Sozialgeschichte hätte bedeuten können. Er ist dann doch seiner Vaterstadt immer treu geblieben, aber auch Lübeck hat jedenfalls in Heinrich Reincke einen getreuen Freund und großen wissenschaftlichen Förderer verloren; sein Andenken wird auch bei uns jedem unvergesslich sein, der ihn kannte.

v. B.

Jahresbericht 1960

(1. April bis 31. Dezember)

Durch Beschluß der Mitgliederversammlung vom 11. Mai 1960 ist das Geschäfts- und Rechnungsjahr des Vereins ab 1. Januar 1961 auf das Kalenderjahr umgestellt worden. Der Jahresbericht bezieht sich daher diesmal nur auf ein Dreivierteljahr.

In dieser Zeit wurden folgende *V e r a n s t a l t u n g e n*, stets gemeinsam mit dem Verein für Heimatschutz, durchgeführt.:

11. 5. 1960 Mitgliederversammlung, anschließend Vortrag *Dr. W. Neugebauer*: Die neuesten Bodenfunde aus dem Stadtgebiet von Lübeck. Mit Lichtbildern und Vorlage von Originalen.
13. 8. 1960 Ausflug mit Autobussen nach Neukirchen bei Malente, Högsdorf und Plön; Führung: *Dr. W. Neugebauer*.
25. 10. 1960 Vortrag Dozent *Dr. F. K. Dörner*, Münster/Westf.: Die Entdeckung der Königsresidenz von Arsameia am Nymphaios und die Ergebnisse der bisherigen Ausgrabungen. Mit Lichtbildern. (Gemeinsam mit der Muttergesellschaft.)
19. 11. 1960 Ausflug nach Hamburg-Altona zur Besichtigung des Museums für Landschaft, Volkstum und Seefischerei. Führung: Frau *Dr. H. Schwindraheim* und Konservator *G. Timmermann*; Vortrag über Aufgaben und Ziele des Museums von Dir. *Dr. G. Wietek*.
7. 12. 1960 Vortrag *Dr. Jürgen Asch*: Verfassungskämpfe und soziale Gegensätze im alten Lübeck, vor allem während des 17. Jahrhunderts.

Von der *Z e i t s c h r i f t* des Vereins erschien Band 40 im November d. J. Der Verein hat auch diesmal wieder der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit und der Possehl-Stiftung zu Lübeck für Beihilfen zu danken, die das Erscheinen des Bandes im gewohnten Umfang ermöglichten (162 Seiten, 7 Bildtafeln).

Die *M i t g l i e d e r z a h l* des Vereins blieb unverändert. Als neue Mitglieder traten ein: Dipl.-Ing. Gustav Balk, Betriebsleiter Hans-Georg Bleibaum (Hamel/Westf.), Frau Emilie Blume, Stadtpräsident Werner Kock, Frau Dr. Christa Pieske. Ein Mitglied erklärte seinen Austritt, vier Mitglieder verlor der Verein durch den Tod: Rechtsanwalt Erwin Buchwald, Vorstandsmitglied des Vereins seit 1953, Gutsbesitzer Hartwig v. Hedemann-Heespen (Deutsch-Nienhof), Landgerichtsrat a. D. Heinrich Keibel, Staatsarchivdirektor i. R. Prof. Dr. h. c. Dr. Heinrich Reincke (Hamburg), Korrespondierendes Mitglied

des Vereins seit 1943, Ehrenmitglied seit 1951. Der Verein gedenkt mit Trauer der verstorbenen Mitglieder, besonders seines tätigen und unermüdliehen Vorstandsmitgliedes Erwin Buchwald und seines Ehrenmitgliedes Heinrich Reincke, der seit seinem Eintritt im Jahre 1914 einer der wertvollsten Mitarbeiter auf dem Felde der lübisch-hansischen Geschichtsforschung gewesen ist.

Im Vorstand des Vereins war die Amtszeit des Vorsitzenden abgelaufen. Die Mitgliederversammlung wählte einstimmig Prof. v. Brandt erneut zum Vorsitzenden.

**VERÖFFENTLICHUNGEN
ZUR GESCHICHTE DER HANSESTADT LÜBECK**

Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt

Forschungen zur Geschichte des Lübischen Rechts, 1. Teil

Dreizehn Stücke zum Prozeß- und Privatrecht

Von Prof. Dr. Wilhelm Ebel

1950. 168 Seiten. Format 20,5 x 28,5 cm, broschiert 8,— DM

„Der Verfasser zeigt an einigen wichtigen Fragen des Prozeß- und Privatrechts die große Bedeutung des Lübecker Rates als Oberhof für alle Städte des Lübischen Rechts auf, und zwar an den Fragen: Die Vorsate, Das Varrecht, Die Vartilgung, Die Gichtung, Tote als Kläger und Beklagte, Der Beweis nach toter Hand, Die Brautschatzfreierung usw.“

(Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters)

Die Baugeschichte der Petrikirche zu Lübeck

Von Dr. Wolfgang Teuchert

1956. 104 Seiten mit 22 Abb. im Text, 11 Abb. auf Kunstdrucktafeln
und 1 Faltblatt. Format 20,5 x 28,5 cm, broschiert 12,50 DM

Die St.-Petri-Kirche in Lübeck, heute immer noch durch Bombenschäden in ihrem Bestand schwer gefährdet, gehört zu den eindrucksvollsten Hallenkirchen des norddeutschen Mittelalters. Die Teilzerstörung der Kirche gab dem Verfasser die Möglichkeit, die komplizierte Baugeschichte der Kirche eingehender zu untersuchen, als das früher geschehen konnte; das hat zu teilweise überraschenden Ergebnissen geführt, die die Kirche auch baugeschichtlich in einem neuen und bedeutsamen Licht erscheinen lassen. — Der bauliche Befund wird in dem Buch zeichnerisch und darstellerisch sorgfältig erläutert. Darüber hinaus geben die Abbildungen auf den Tafeln zahlreiche schöne Ansichten von der Architektur und den herrlichen Raumformen dieses, jetzt seiner ganzen Innenausstattung entkleideten, gotischen Baukörpers.

Reformationsgeschichte Lübecks

vom Petersablaß bis zum Augsburger Reichstag 1515—1530

Von Prof. Dr. theol. D. Wilhelm Jannasch

1958. VIII, 440 S. mit 9 Abb. auf Tafeln. Format 20,5 x 28,5 cm, brosch. 30,— DM

Der Verfasser gibt in diesem großen Werk nach jahrzehntelangen Vorarbeiten eine ausführliche, wissenschaftlich gründlich unterbaute Darstellung der Reformationsgeschichte der damals größten, wirtschaftlich und politisch bedeutendsten Stadt Norddeutschlands und Nordeuropas.

Rat und Bürgerschaft in Lübeck 1598—1669

Die verfassungsrechtlichen Auseinandersetzungen im 17. Jahrhundert
und ihre sozialen Hintergründe

Von Dr. Jürgen Asch

1961. 188 Seiten. Format 20,5 x 28,5 cm, broschiert 16,— DM

Während die innerpolitischen Konflikte des Mittelalters und des 16. Jahrhunderts in mehreren gründlichen Arbeiten behandelt worden sind, haben die Auseinandersetzungen im 17. Jahrhundert noch keine Darstellung auf breiterer Quellengrundlage erfahren. Dieses ist in diesem Werk geschehen.

Verlag Max Schmidt-Römhild, Lübeck