

Hansisches Europa

Die Leistungen des hansischen Kaufmanns und seiner Städte im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Europa

Prof. Dr. Horst Wernicke

Als der frühhansische Kaufmann in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts sich auf den Weg in die Ostsee machte, war es eine ferne und recht unbekannte Welt für ihn. Er kannte sich zwar in England, Flandern, Frankreich und Italien schon ein wenig aus, jedoch was er hier antraf, war von dem Handel in Westeuropa sehr verschieden. Nicht nur die Fahrt über das baltische Meer war gefahrvoll, sondern auch die Handelsitten und die vorgefundenen politischen Umstände. Der Kaufmann folgte den Missionaren und Eroberern aus den nördlichen Territorien des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation, aus Dänemark und Schweden. In den gewonnenen Gebieten entstanden längs der südlichen Küste der Ostsee zahlreiche Städte, die der Kaufmann aufbaute und in denen er seine neue Bleibe finden sollte. Der Bauernhändler von Gotland öffnete dem frühhansischen Kaufmann vom Niederrhein, aus Westfalen und Sachsen den Weg über die östliche Ostsee in die Dünamündung und über den Finnischen Meerbusen in die Flüsse Newa und Wolchow aufwärts bis zur Mündung in den Ilmensee, zur großen westrussischen Stadt Novgorod. Die dort eingekauften Waren wie Pelze, Wachs, Häute und Honig machten den frühhansischen Kaufmann zum begehrten Handelspartner der englischen Krone und anderer Fürsten im West- und Nordwesteuropa. Als Bezahlung erhielt der Kaufmann z. B. in England das Recht zur Ausfuhr englischer Wolle, die er nach Flandern, wo die feinen Tuche gewebt wurden, ausfuhrte. Das gewebte und gefärbte

Tuch wurde daraufhin die wertvollste Fracht, die er von Brügge, dem „Weltmarkt“ des Hoch- und Spätmittelalters, in den Ostseeraum verbringen konnte. Auch in Brügge waren Pelze und Wachs gefragte Artikel. Die Flamen verlegten sich auf das Makeln zwischen ihren europäischen Gästen aus Italien, Spanien, Portugal und Frankreich und selbstverständlich auch den „Oosterlingen“, wie die Hansen hier wie auch in England genannt worden sind. Der Handel wurde durch die jeweilige politische Herrschaft geschützt. Den Hansen wie anderen Gästen wurden Rechte, Freiheiten und Privilegien zugestanden. Die Hansen waren in diesem politisch-diplomatischen Geschäft sehr erfolgreich und effektiv, so dass der hansische Handel mehr und mehr sicherer und profitabler werden konnte und andere Kaufleute verdrängte. Diese Sicherheit drückte sich auch in der Gründung der hansischen Niederlassungen aus, die in London – Stalhof-, in Bergen -Deutsche Brücke -, in Novgorod – St. Peterhof- und in Brügge – Hof der Oosterlinge – genannt wurden. Eine saisonale Niederlassung von größter Bedeutung stellte seit der Mitte des 13. Jahrhunderts die Messplätze zur Heringsfangsaison in Skanör und Falsterbo von August bis Oktober eines jeden Jahres auf der Halbinsel Schonen dar.

Der hansische Kaufmann hatte dem dänischen Königtum das Recht zum Heringssalzen, -verpacken und -verkauf abgerungen. Dieser Salzhering wie dann seit dem Beginn des 14. Jahrhunderts der Trockenfisch von Bergen/Norwegen war die hansische Ware für den europäischen Markt. Nach Oberdeutschland, Italien, Spanien, Ungarn sowie in andere Gegenden des damaligen Europas wurde der Fisch als begehrte Fastenspeise verhandelt. Der Norwegerfisch, auch Klippfisch genannt, weil der Fisch in der keimarmen Luft der Lofoteninsel auf den Klippen getrocknet wird, war das Produkt, das von Bergen aus für die Hansen wichtigstes Ausfuhrprodukt war. Getreidemangel in Norwegen machte dieses Reich von der Zufuhr von Getreide durch die Hansen aus dem Ostseeraum seit dem endenden 13. Jahrhundert abhängig.

Seit der Mitte des 13. Jahrhunderts suchte der hansische Kaufmann Mittelschweden und bald auch das eigentliche Finnland auf. Wie in Visby so auch in Stockholm, Kalmar, Åbo/Turku, in Riga, Reval/Tallinn, Dorpat/Tartu, Wyborg, in Breslau/Wroclaw, Danzig/Gdańsk, Thorn/Toruń, Krakau/Krakow und vielen anderen Städten, die dann als Kommunen dem Hansebunde angehört haben, entstand mit der Ansiedlung des frühhansischen Kaufmanns die typische Hansestadt mit den in der Regel backsteinernen Kirchen, den Rat-, Kauf- und privaten Giebelhäusern, den großen Marktplätzen und den ausgebauten Häfen. Diese Architektur wie die Gesamtheit der historisch gewachsenen Stadt ist ein Erbe aus der Hansezeit, das heute zu den Kleinodien der Weltkultur zu zählen ist, wie die Innenstadtkerne von Lübeck, Tallinn, Visby, Krakow und anderen Städten oder Einzelobjekte wie die Marienkirche zu Gdańsk oder der Dom zu Riga. Der Auf- und Ausbau der Städte ist eine Leistung, die sich in einem Zeitraum von wenigen Generationen vollzog, auf der dann die nachfolgenden Generationen aufbauen konnten. Das Erbe aus hansischer Zeit trägt in anderen Zusammenhängen in der Gegenwart zur Identitätsstiftung bei, wenn in Riga das Haus der Schwarzhäupter oder in Kaliningrad/Königsberg der Dom und in Gdańsk, Ebląg/Elbing, Szczecin/Stettin oder Kołobrzeg/Kolberg Teile einer oder gar die ganze Altstadt wiedererstand oder –entsteht. .

Die Städte standen in der Hansezeit mit ihrer Autonomie zu den sie umgebenden spätmittelalterlichen Herrschaftsterritorien in einem beständigen Spannungsverhältnis. Davon geben uns u.a. auch die Befestigungsanlagen Auskunft, während die Türme und Tore zugleich von dem Reichtum in der Stadt nach außen zu künden hatten, wie dies etwa am Holstentor in Lübeck abzulesen ist. Dieses Erscheinungsbild der Stadt hatte ihre Vorbilder in Westfalen, am Niederrhein und in Niedersachsen. Sie wurden ebenso prägend für die holländischen Städte und die Städte im weiteren Binnenland bis an die Mittelgebirgsgrenzen in der Norddeutschen Tieflandsbucht. Dies wurde dann auch der Bereich des unmittelbaren hansischen Gebietes, in dem wir die großen und kleinen Hansestädte finden. An Zahl

übertreffen die binnenländischen Hansestädte jene Seestädte, die gemeinhin als Hansestadt angesehen werden.

Die Hansestadt Lübeck war logistisch gesehen Ausgangshafen für die Erschließung des Ostseeraumes in frühhansischer Zeit. Nach ihrem Recht gaben die Stadtherren ihren Marktsiedlungen entlang der Ostseeküste das Stadtrecht. Lübecks Initiative war es zu verdanken, dass seit den zwanziger Jahren des 13. Jahrhunderts durch seine Städte Privilegien, Rechte und Freiheiten für den Handel des hansischen Kaufmanns errungen werden konnten, die die rechtlichen wie organisatorischen Grundlagen des hansischen Handels sicherer machten. Lübeck nahm die Verbindung zu den benachbarten Städten und schloss mit Hamburg und Lüneburg, mit den mecklenburgischen Städten Rostock und Wismar und mit den pommerschen Städte Stralsund und Greifswald Verträge zur gegenseitigen politisch-militärischen Unterstützung ab. Seit dem letzten Jahrzehnt waren es dann auch hinterpommersche Städte, die sich sowohl zu Lösung von Konflikten mit den pommerschen Herzögen wie für die gemeinsamen Handelsinteressen ihrer Kaufmannschaft auf bi- oder multilateraler Ebene vertraglich banden.

Gemeinsame Tagfahrten der wendischen Städte sind seit den sechziger Jahren des 13. Jahrhundert üblich geworden. Hatte Lübeck im Krieg gegen den dänischen König Waldemar II. 1226/27 schon die Führung inne, so zog die Stadt im letzten Viertel des 13. Jahrhundert die Leitung der Hanse an sich. In den Maßnahmen der Hanse gegen Brügge, Bergen/Norwegen, Novgorod und London in den achtziger Jahren des 13. zeigte sich die lübische Initiative ganz offen und wurde von den meisten beteiligten Hansestädten anerkannt. Seit der Mitte des 14. Jahrhundert war der lübische Rat zwischen den Hansetagfahrten der ständige Ausschuss der Hanse. Die lübische Ratskanzlei schickte die Hanserezesse an die auf den Hansetagen anwesenden Städte, von Lübeck ging die Einladung zu den Hansetagen heraus und die meisten dieser Hansetagfahrten fanden in den Mauern der Travestadt statt. Die uneingeschränkte Anerkennung als „hovedet der hense“ hatte die Stadt bis ins 15. Jahrhundert.

Veränderte wirtschaftliche wie auch politische Bedingungen ließen in Köln und Danzig Städte heranwachsen und an Bedeutung innerhalb der Hanse gewinnen, so dass Lübeck häufiger des Eigennutzes bezichtigt wurde. Lübeck hatte mit seiner zentralen Lage im hansischen Handelsnetz Vorteile, da im 12./13. Jahrhundert und in Krisenzeiten, wenn die Ostseeausgänge in die Nordsee (Sund, Großer und Kleiner Belt) unsicher für Schifffahrt war, der Handel vom Ostseeraum zur Nordsee über den Landweg Lübeck-Hamburg verlief. Lübecks herausragende Stellung in der Hanse blieb bis zuletzt gewahrt. Die Travestadt schloss mit Bremen und Hamburg 1629 einen Vertrag, der die Grundlage für die Hanseatische Gemeinschaft bildete, die bis ins 19. Jahrhundert hinein das hansische Erbe gemeinschaftlich verwaltete.

Auch in der Architektur war Lübeck vorbildhaft für andere Städte. Die Marienkirche war die erste backsteinerne Basilika in den Städten des Ostseeraumes, deren Bau dann Vorbild für den Umbau vieler hansestädtischer Hallenkirchen wurde.

Einer der Hauptträger dieser ungeheuren Aufbauleistung war der hansische Kaufmann, der wegen seiner großen Mobilität und seines weitgesteckten Interesse in diesem Siedlungs- und Entwicklungsprojekt das Element mit der größten Dynamik gewesen ist. Er war es, der mit seinem Handel die finanziellen Grundlagen schuf, damit diese hansische Städtewelt entstehen konnte.

Die über See handelnden hansischen Kaufleute gingen von Beginn an eine Gemeinschaft mit den Schiffen ein. Die frühen Schiffsiegel einiger Hansestädte geben in ihrem Bild zwei Personen in einem Koggen wieder, wobei der am Ruder sitzende Schiffer leicht erkennbar wird an seiner Seemannskleidung, während die ihm gegenüber sitzende Person als Kaufmann zu deuten ist. Beide erheben ihre rechte Hand zum Schwur, womit die eingegangene Gemeinschaft, die Hanse, symbolisiert wird. Im Verlaufe des 13. Jahrhundert fand diese Gemeinschaft in dem aktiven diplomatischen Handeln der Heimatstädte der Kaufleute und Schiffer Rückendeckung. Die nunmehr autonomen Städte mit ihrer Ratsverfassung und dem

Anspruch des Rates, alle Angelegenheiten ihrer Bürger inner- wie außerhalb der Stadt regeln zu wollen, nahmen den Kaufmannshansen mehr und mehr die Wirkungsmöglichkeiten und begrenzten diese schließlich allein auf die Niederlassungen. Diese nannten sich dann in den Quellen „der gemeine Kaufmann“. Durch Ausweitung des Stadtrechts nahm sich der Rat also des Schutzes seiner Bürger gegenüber den Herrschaften an.

Der Übergang von der Kaufmanns- zur Städtehanse vollzog sich nicht ohne Gegenwehr der kaufmännischen Verbände, einiger Städte und fürstlicher Herrschaften. Unter Führung Lübecks gewannen die Räte der Städte am Ende des 13. Jahrhunderts in der Wahrnehmung der Kaufmannsinteressen in Konflikten in Dänemark 1278/1284 mit militärischen Mitteln, in Flandern/Brügge 1280/1282 mit der Verlegung des Kontors nach Aardenburg, in Norwegen 1284/1294 mit einem Handelsboykott, in Russland 1279/1293, in England 1282 durch die Kontorsbildung die Oberhand und sollten die Entwicklung bis zum Ende der Hanse im 17. Jahrhundert dominieren. Die enge Verzahnung von Politik und Wirtschaft und dies in einer Person, dem Kauf- und Ratmann, stellt eine Besonderheit und die Stärke der Hanse dar.

Da die Warentransporte mit dem Schiff über die Wasserwege – Flüsse und Meere – befördert wurden - der Landweg war zu umständlich und noch gefahrvoller, - konnten sich auch Städte tief im Binnenland über die tiefgestaffelte Flusssysteme von Rhein und Ruhr, von Weser, Elbe, Oder, Weichsel, Memel und Düna in das entstehende hansische Handelssystem einbinden.

Westfälische, niederrheinische und Niedersächsische Städte waren führend bei der Erschließung des Ostseeraumes für den hansischen Handel beteiligt, da aus ihren Städten der frühhansische Kaufmann über Lübeck seit dem Ende des 12. Jahrhunderts Handel trieb.

Seit Mitte des 13. Jahrhundert verändert sich die Koggendarstellung auf den Siegeln. Die Ruderanlage wanderte ins Heck der Schiffe, wodurch die Schiffe trotz enorm wachsender Größe, vor allem bei der Bordwandhöhe, manövrierbar blieben, zugleich aber ihr Transportvolumen pro Schiff entscheidend erhöhen konnte. Das notwendige Kapital für den

Schiffbau, die Schifffahrt sowie den für das anwachsende Handelsvolumen floss reichlich aus den Hansestädten.

Die aufkommende Schriftlichkeit auch in der kaufmännischen Praxis ermöglichte es dem hansischen Kaufmann, von der Heimatstadt aus seinen Handel in alle hansischen Handelsrichtungen zu leiten. Das kaum überschaubare hansische Universum wurde seit dem Ende des 13. Jahrhunderts zunehmend aus der Schreibkammer des hansischen Kaufmanns geführt. Über große Entfernungen wurden vom Ende des 13. Jahrhundert Massenwaren von Ost- und Mitteleuropa nach Nord- und Westeuropa befördert, wie in umgekehrter Richtung zwar der Warenwert zunahm, jedoch die heimkehrenden Schiffe oftmals in Ballast fahren mussten. Die Fertigwaren nahmen wenig Platz ein und waren von geringem Gewicht. Erst ein Jahrhundert später sollte mit der weiter westlich eine Gegenfracht in West- und Südwesteuropa gefunden werden, das Meersalz, das als Massengut die Ballastfahrt ablösen konnte.

Der hansische Kaufmann verband mit seinem Handel viele Regionen Europas erstmals und mit steigender Kontinuität. Er sicherte sich den Handel durch Privilegien, Rechte und Freiheiten, die er sich von der jeweiligen Herrschaft zu erhandeln suchte.

Außer dem recht freien Verkehr und Handel waren es Befreiungen von Gästeregelungen, vom Strandrecht und vom Recht der Grundruhr, das Recht auf eine eigene Gemeinschaft wie jenes auf die Gründung einer Niederlassung zu eigenem Recht, die Befreiung vor unrechter Ansprache, die Pflicht zum Schutz vor Gewalt und Unrecht unmittelbar durch die Herrschaft einschließlich des Rechts auf das unmittelbare Gericht u.v.a.m.

Der Hansetag, auf dem die bevollmächtigten Ratssendeboten der Hansestädte über anstehende Probleme in Handel, Politik und des Alltagslebens beratschlagten, der ständige Ausschuss in der Beratung der zentralen Städtegruppe, den wendischen Städten – Lübeck, Hamburg, Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald - sowie das Hansehaupt Lübeck zwischen den Tagfahrten lenkten das Geschehen in dieser und für diese Städtegemeinschaft vom Ende des

13. Jahrhunderts bis ins beginnende 17. Jahrhundert. Die Hansestädte bildeten ein differenziertes System der Information und des Diskurses aus, wie es zu dieser Zeit wohl nur noch im Bereich der Kirchen existierte. Dabei war ganz sicher auch die Nutzung der Schifffahrt als schnellstem Informationsweg von Vorteil.

Das Prinzip der Subsidiarität galt in allen hansischen Angelegenheiten. Auf diese Weise wurde der administrative Aufwand klein gehalten, so dass die Hanse mit relativ wenig institutionellem Aufwand auskommen konnte. Erst 1556 wurde der erste hansische Syndikus ernannt, der aber auch im modernen Sinne nur Moderator unter den Hansestädten, den Kontoren und den Herrschaften sein konnte. Die Hanse war durchaus eine politische Gemeinschaft, denn sie agierte als solche und wurde von den Herrschern der hansischen Gastländer wie von den Stadtherren der Mitgliedsstädte als solche anerkannt. Die hansische Diplomatie brachte auf das internationale Parkett nicht nur die mittelniederdeutsche Sprache als Verkehrssprache in vielen Teilen Europas sondern auch den kundigen, die hansischen Interessen stets im Auge habenden Ratssendeboten. Die hansischen Gesandten, stets mindestens zwei, galten als harte Verhandlungsgegner, die sich der fraglosen Anerkennung der herrschaftlichen Seite sicher sein konnten. Wie der hansische Kaufmann mit seinen Waren unentbehrlich für die Märkte in Mittel-, Mittelost-, Ost-, Nord- und Nordwesteuropa geworden war, wurde die Hanse zur anerkannten politischen Kraft im Kreis der Ost- und Nordseeanliegerterritorien. Mit dem Königreich Dänemark führte sie viele Auseinandersetzungen, die auch die militärische Leistungskraft der Hanse unter Beweis stellten. Die Hanse hat erstmals auf den nördlichen Meeren das Mittel des Handelsboykotts eingesetzt und über die Präsenz ihrer Schiffe eine Herrschaft über die Ost- und Nordsee und darüber Einfluss in deren Anliegerterritorien ausgeübt. Erst als die aufkommenden Nationalmonarchien und territorialen Fürstenstaaten in der frühen Neuzeit ihre militärische Präsenz ausbildeten, war die Seeherrschaft der Hanse beeinträchtigt und wurde nach und nach begrenzt.

Gerade die Nutzung des Meeres als Herrschaftsraum war der Hanse durch ihre Leistungen bei der Entwicklung der Seewirtschaft – See- und Binnenschifffahrt, Hafenwirtschaft – möglich. Die Präsenz der hansischen Schiffe wurde im Verlauf des 15. Jahrhunderts durch das Aufkommen der holländischen Frachtschifffahrt eingeschränkt. Im 16. Jahrhundert stießen dann die englischen Kaufleute und Schiffe ebenso verstärkt in den hansischen Raum vor. Der Verlust der Seepräsenz hatte einen Abbau des politischen Einflusses der Hanse zur Folge, obgleich noch im 17. Jahrhundert der Kaiser und König von Spanien die Hanse für eine Ausweitung seiner Macht auf der Ostsee zu interessieren versuchte.

Mit ihrem System aus Rechtssicherung für den Bürger der Hansestadt in der Fremde, aus spezifischer Organisation im Ausland und auf Fahrt und mit der interkommunalen Zusammenarbeit der Hansestädte schuf sich der hansische Kaufmann und seit der Mitte des 13. Jahrhunderts mit der institutionellen Unterstützung seiner Heimatstädte eine Organisation, die Hanse, der es bis ins 17. Jahrhundert gelingen sollte, eine Integration vieler europäischer Regionen zu erreichen, wie sie sich dann erst wieder am Ende des 20. Jahrhunderts auf anderer Grundlage und gänzlich veränderten Rahmenbedingungen vollziehen sollte.