

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

124. JAHRGANG



2006

Porta Alba Verlag
Trier

REDAKTION

Aufsatzteil: Dr. Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck

Umschau: Dr. Volker Henn, Trier

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

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



Landschaftsverband
Westfalen-Lippe

DR. MARGARETE SCHINDLER

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

Zuschriften, die den Aufsatzteil betreffen, sind zu richten an Herrn Dr. Rolf HAMMEL-KIESOW, Archiv der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck (rolf.hammel-kiesow@luebeck.de); Besprechungsexemplare und sonstige Zuschriften wegen der Hansischen Umschau an Herrn Dr. Volker HENN, Universität Trier, Fachbereich III, Postfach 3825, 54286 Trier (henn@uni-trier.de).

<http://www.hansischergeschichtsverein.de>

Beiträge werden als Manuskript und auf Diskette erbeten. Die Verfasser erhalten von Aufsätzen und Miszellen 20, von Beiträgen zur Hansischen Umschau zwei Sonderdrucke unentgeltlich, weitere gegen Erstattung der Unkosten.

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

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.

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

ISSN 0073–0327
ISBN 978–3–933701–25–1

DAS DANZIGER PFUNDZOLLBUCH VON 1409 & 1411

EINLEITUNG

von Stuart Jenks

1. Die Quelle und ihre Entstehung

a. Der Pfundzoll auf dem Weg von einer hansischen zu einer landesherrlichen Abgabe¹

Der Pfundzoll war ursprünglich eine rein hansische Abgabe, deren Zweck darin bestand, Kriegskosten zu decken.² Von Anfang an wurde er auch in den preußischen Hansestädten erhoben. Die ersten Anzeichen, daß der Pfundzoll im Begriff war, sich zu einer landesherrlich-preußischen Abgabe umzuformen, lassen sich im ausgehenden 14. Jahrhundert erkennen. Als die preußische Städteversammlung zu Marienburg am 4. April 1389 nämlich die Entsendung von zwei Ratssendeboten auf den Lübecker Hansestag vom 1. Mai 1389 beschloß, wovon einer u. U. zu weiteren Verhandlungen nach Holland fahren sollte,³ mußte die Frage der Finanzierung der Gesandtschaft geklärt werden. Hierfür schoß der Hochmeister 300 Mark vor, die nach dem Beschluß der Städte durch einen Pfundzoll abgezahlt werden sollten.⁴ Als aber der Stadtschreiber von Lübeck im Namen der *gemeynen stete* auf dem Elbinger Tag vom 3. August 1390 Einwände gegen den preußischen Alleingang erhob, antworteten die Städte, *daz man daz phuntgelt hat ufgenomen mit volbort unde wissen unsirs heren, des*

¹ Dieser Abschnitt schöpft im wesentlichen (wenn auch mit eigener Schwerpunktsetzung) aus der grundlegenden Untersuchung von Jürgen SARNOWSKY, Die Wirtschaftsführung des Deutschen Ordens in Preußen (1382–1454) (Veröffentlichungen aus den Archiven Preussischer Kulturbesitz 34), Köln/Weimar/Wien 1993, S. 72–79.

² Philippe DOLLINGER, Die Hanse (Kröners Taschenausgabe 371), Stuttgart 1989, S. 149. Die erste hansische Pfundzollerhebung wurde in Greifswald am 7. Sept. 1361 beschlossen: HR 1.1.259 § 2–4, S. 187.

³ Zu diesen Verhandlungen s. Dieter SEIFERT, Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter (QDhG NF 43), Köln/Weimar/Wien 1997, S. 120–25.

⁴ HR 1.3.422 § 4, S. 436 (=ASP 1.34, S. 55) vom 4. Apr. 1389. Der Ertrag des Pfundzolls sollte auch zur Abzahlung älterer Schulden der Städte gegenüber dem Hofmeister aufgewendet werden. Über die Sätze s. a. HR 1.3.456 § 3, S. 474 (=ASP 1.34, Anhang S. 55).

homeysters, und man beabsichtige, die Abgabe für den Rest des Jahres weiterhin zu erheben.⁵ Zum ersten Mal wurde also die Zustimmung des Landesherrn zu einer zur Erfüllung gesamthansischer Aufgaben erhobenen hansischen Abgabe eigens vermerkt.

Als dann im Jahre 1395 die Finanzierung der Friedeschiffe gegen die Vitalienbrüder anstand, schlugen die preußischen Städte erneut die Erhebung eines Pfundzolls vor.⁶ Obwohl die Hansestädte dieses am 29. September 1395 vorerst ablehnten, beschlossen die preußischen Städte am 6. Dezember 1395 die Erhebung des Pfundzolls in Preußen, um die gesamthansische Aufgabe der Bekämpfung der Seeräuber nach Maßgabe des Beschlusses des Hansetags zu finanzieren.⁷ Trotz der von Lübeck im Namen der Hansestädte vorgetragenen Einwände⁸ verlängerten die preußischen Städte die Pfundzollerhebung am 2. Dezember 1396 für ein weiteres Jahr.⁹ Als sich die preußischen Städte am 2. Juli 1397 in Danzig trafen, um den Lübecker Hansetag vom 8. September 1397 vorzubereiten, stand die Finanzierung der Friedeschiffe erneut zur Debatte. Um hansische Einwände gegen die Erhebung des Pfundzolls von allen in Preußen ankommenden Schiffen und Handelswaren im Vorfeld abzuwehren, gab man den Ratssendeboten auf, diesbezügliche Beschlüsse *ad referendum* zu nehmen, und zwar mit der Erklärung, *daz mans unsirm heren homeister vorleghe, ab her dorczu tûn welle, und das man in bitte, das man pfuntgelt moge nemen von eyne itzlichen, der do gut czûr zee schifft, das gut sie des ordens adir wes ez sie. Dys en wil unsir here homeistir nich obergebin, und hat das geczogin an dy gebytiger ...*¹⁰ Das war, soweit ich sehe, das erste Zeichen dafür, daß die Pfundzollerhebung in Preußen von der Bewilligung des Hochmeisters abhing. Obwohl die preußischen Ratssendeboten in den kommenden Auseinandersetzungen mit dem Hansetag stets darum bemüht waren zu betonen, daß der Ertrag des preußischen Pfundzolls für die Erfüllung gesamthansischer Aufgaben wie die Ausrüstung von Friedeschiffen gegen die Vitalienbrüder aufgewendet werde,¹¹ war der Einwand der

⁵ HR 1.3.490 § 6, S. 500 (= ASP 1.34, Anhang, S. 55 mit falschem Datum).

⁶ HR 1.4.290 § 17, S. 288 (= ASP 1.34, Anhang, S. 55).

⁷ Der Beschluß des Hansetags (HR 1.4.308 § 3, S. 304) legte u. a. den Preußen die Ausrüstung von vier Schiffen mit 350 *werafflich* auf. Zur Finanzierung gewährte der Hochmeister den Städten einen Schoß (HR 1.4.324 § 1, S. 315), und die Städte beschlossen die Erhebung des Pfundzolls ab Weihnachten (ebenda, § 2–3, S. 316).

⁸ HR 1.4.326, S. 316–7 vom 31. Dez. 1395.

⁹ HR 1.4.384 § 3, S. 365 und HR 1.4.386 § 9, S. 367 vom 31. Dez. 1395.

¹⁰ HR 1.4.409 § 3, S. 391–2.

¹¹ Am 8. Sept. 1397 behaupteten die preußischen Ratssendeboten gegenüber dem Lübecker Hansetag, *dat se dat puntgeld genomen hadden tho behoeff der stede des landes to Prussen umme der koste willen, de se gedan hadden und noch alle daghe doen mosten umme des gemeenen kopmans willen* (HR 1.4.413 § 2, S. 396). Vgl. auch HR 1.4.424 § 5, § 8, S. 404–5 vom 23. Jan. 1398.

Hansestädte, daß es *unredelik* sei, Pfundzoll *sunder der andern stede vult* zu erheben, schwer zu widerlegen. In diesem Zusammenhang fanden die Repräsentanten der preußischen Städte in der finanziellen Beteiligung des Hochmeisters in der Erfüllung gesamthansischer Aufgaben eine willkommene Argumentationsstütze. Den Ratssendeboten, die Preußen auf dem Lübecker Hansetag am 12. April 1398 vertreten sollten, wurde nämlich aufgegeben zu unterstreichen, daß der Hochmeister die Klagen der Opfer der Seeräuber erhört und daraufhin *volk in dy zee den* [Opfern] *czu hulffe und czu vrede* entsandt habe. Deshalb seien alle, die *syne havene vorsuchen welde*, zur Entrichtung des Pfundzolls verpflichtet, bis die Kosten gedeckt seien.¹² Sollten die Hansestädte jedoch beschließen, daß alle Hansestädte Friedeschiffe ausrüsten sollten, so hatten die preußischen Ratssendeboten damit zu argumentieren, was *unsir herre nuo czu der were tut*, und die preußische Kontribution mit maximal 200 Bewaffneten möglichst gering zu halten.¹³ Sollte sich aber ein preußischer Beitrag als unumgänglich erweisen, so sei der Hochmeister zur Hilfe bereit.¹⁴ Dementsprechend lehnten die preußischen Ratssendeboten auf dem Lübecker Hansetag vom 12. April 1398 den Pfundzollbeschluß¹⁵ ab, und zwar mit dem Argument, *dat de here homeister dat upboren let*, weshalb die Tagfahrt den Lübecker Stadtschreiber Meister Gottfried nach Preußen abordnete, um dem Hochmeister und den preußischen Hansestädten zu erläutern, daß der Orden nicht befugt sei, kraft eigenen Rechts Pfundzoll zu erheben, sondern nur die Hansestädte in ihrer Gesamtheit.¹⁶ Dennoch beschlossen die preußischen Städte am 31. Oktober 1398 die Pfundzollerhebung bis zum 2. Februar 1399. Dabei fällt auf, daß die preußische Bewilligung im Rahmen von Beratungen zwischen dem Hochmeister und den Städten erfolgte, wonach die Lasten für die Bekämpfung der Seeräuber zu gleichen Teilen vom Hochmeister und den Städten zu tragen seien, und daß jede Änderung am Pfundzoll nur *noch rate unsirs heren homeisters und der stete* zulässig sei. Dafür verpflichtete der Hochmeister die Großschäffer und alle anderen Handelsbeauftragten des Ordens, Pfundzoll zu entrichten.¹⁷

¹² HR 1.4.434 § 3, S. 412 vom 22. Feb. 1398.

¹³ HR 1.4.434 § 5, S. 412.

¹⁴ HR 1.4.434 § 10, S. 413. Ein Zusammenhang dieser Hilfsbereitschaft mit den Bestrebungen des Ordens, an den hansischen Privilegien im Ausland teilzuhaben, ist nicht zu leugnen.

¹⁵ HR 1.4.441 § 5, S. 421.

¹⁶ *dat de here homeister nich lenk van des orden wegene puntgelt upnemen late, sunder des gunnen sinen steden uptoborende, also dat vortids wonlik gewesen is:* HR 1.4.441 § 9, S. 422.

¹⁷ HR 1.4.503 § 6, S. 464, § 9–10, S. 465. S. a. HR 1.4.516 § 15–17, S. 475 vom 6. Jan.

Mit der Einführung des – stets von einem Ordensangehörigen bekleideten – Pfundmeisteramts um 1400¹⁸ entglitt den Städten die Kontrolle über die Ausgabe der Einkünfte und sogar über die Modalitäten der Erhebung. Am 7. Mai 1400 gab der preußische Städtetag Elbing auf, den Hochmeister zu einem Schreiben an den Pfundmeister zu bewegen, *dat puntgelt ut to nemende*.¹⁹ Zudem reichte das Gebot der Städte nicht aus, die Schiffer zur Entrichtung des Pfundzolls für ihre Schiffe anzuhalten. Vielmehr konnte nur der Hochmeister dies anordnen.²⁰ Schließlich konnte nur der Pfundmeister den Schiffern nach Entrichtung des Pfundzolls die Erlaubnis erteilen, den Hafen zu verlassen, und nur er durfte Zahlungen, selbst solche an die Städte, aus dem Pfundkasten vornehmen.²¹ Diese zunehmende Kontrolle des Ordens über den Pfundzoll hatte zur Folge, daß die preußischen Städte die Abrechnung über die Pfundzolleinnahmen vor dem Hansetag verweigerten, als der hansische Pfundzoll zum 15. April 1403 auslief.²²

Die letzten Schritte auf dem Wege des Pfundzolls von einer hansischen zu einer landesherrlichen Abgabe wurden 1403 vollzogen. Nach wie vor wurde die Erhebung der Abgabe mit gesamthansischen Anliegen begründet. Zunächst gab ein Kriegszug gegen die Herzöge von Barth,²³ der auf dem Lübecker Hansetag im April 1403 zur Diskussion stand, Anlaß zur Fortsetzung des Pfundzolls. Die am 20. März 1403 verfaßten Instruktionen an die nach Lübeck bestimmten preußischen Ratssendeboten lassen den Zusammenhang zwischen gesamthansischem Auftrag und landesherrlicher Finanzierung deutlich werden. Die preußischen Repräsentanten wurden ermächtigt, den Kriegszug mitzubewilligen, sollten aber keine

1399. Am Ende des Jahres wurde erneut die Einwilligung des Hochmeisters in die Pfundzollerhebung betont: HR 1.4.559 § 4, S. 514 vom 7. Nov. 1399.

¹⁸ Der erste Beleg stammt vom 7. Mai 1400: HR 1.4.607 § 18, S. 554.

¹⁹ HR 1.4.607 § 18, S. 554. SARNOWSKY, Wirtschaftsführung (wie Anm. 1), S. 73, versteht diesen Beschluß als Bitte, den Pfundzoll zu erheben. Dafür werden allerdings gewöhnlich die Redewendungen *pfuntgelt ufnemen* oder *nemen* verwendet. Da *utnemen* sowohl ‚herausnehmen‘ (also aus dem Pfundkasten nehmen) als auch ‚erheben‘ bedeuten kann, könnte sich der Beschluß auch auf die Herausnahme der Zehrung aus dem Pfundkasten beziehen (vgl. HR 1.4.608 § 5, S. 555).

²⁰ HR 1.4.608 § 3, S. 555 vom 16. Mai 1400; HR 1.5.7 § 6, S. 5–6 vom 27. Feb. 1401.

²¹ HR 1.5.21 § 5, S. 14 vom 15. Juni 1401.

²² Den preußischen Ratssendeboten auf dem Lübecker Tag vom 14. Mai 1402 wurde dies aufgegeben: HR 1.5.74 § 6, § 10, S. 53 vom 2. Apr. 1402. Folgerichtig nahmen die preußischen Repräsentanten den Beschluß des Lübecker Hansetags *ad referendum*: HR 1.5.77 § 7, S. 56. Die preußischen Städte rechneten stattdessen auf dem preußischen Städtetag darüber ab: HR 1.5.129 § 9–10, S. 89 vom 20. Mai 1403; HR 1.5.131 § 3–4, S. 91 vom 6. Juni 1403; HR 1.5.132 § 11–15, S. 93 vom 15. Juni 1403; HR 1.5.133, S. 93–4 vom 15. Juni 1403.

²³ Dazu s. Ernst DAENELL, Die Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des 14. bis zum letzten Viertel des 15. Jahrhunderts, 2 Bde., Berlin 1905–6, Bd. 1, S. 144.

übergebürliche preußische Beteiligung daran akzeptieren. Ferner sollten sie befugt sein, hansische Verhandlungen zur Beilegung des Streits zu bewilligen. Dafür gab der Hochmeister ihnen 1000 Mark. Sollte es sich als erforderlich erweisen, berittene Soldaten gegen den Herzog zu entsenden, so sollte dies aus diesem Geld finanziert werden. Zu diesen Zwecken (*und czu alle desen sachen*) bewilligte der Hochmeister den Städten die Pfundzollerhebung.²⁴ Mit anderen Worten: Der Hochmeister finanzierte die gesamthansischen Aufgaben vor und ließ sich durch den Pfundzoll entschädigen. Da die Städte hierdurch eine Etatentlastung erfuhren, nahmen sie den Beschluß des Lübecker Hansetags vom 22. April 1403, den hansischen Pfundzoll abzuschaffen, *ad referendum*.²⁵ Dann einigten sich die preußischen Städte und der Hochmeister auf dem Marienburger Städtetag vom 15. Juni 1403, den Ertrag des Pfundzolls in Preußen zu teilen. Dabei sollte der Hochmeister ein Drittel der Einnahmen erhalten, um die städtischen Schulden – mittlerweile 1500 Mark – abzutragen, während die Städte zwei Drittel behalten sollten, um ihre Auslagen beim Zug gegen Stockholm,²⁶ bei der Eroberung von Gotland²⁷ und für die Abwehr der Seeräuber abzudecken.²⁸

Somit waren die preußischen Städte die Gefangenen einer landesherrlichen Abgabe geworden. Sie konnten nicht auf die Einnahmen aus dem Pfundzoll verzichten und mußten deshalb alle hansischen Bitten um seine Abschaffung abweisen.²⁹ Selbst als die preußischen Städte in die Aufhebung des Pfundzolls zum 11. November 1404 einwilligten, verweigerten sie eine Rechnungslegung vor dem Hansetag mit dem Argument, daß sie

²⁴ HR 1.5.119 § 1, S. 81–2 vom 20. März 1403.

²⁵ HR 1.5.128 § 3, S. 87–8.

²⁶ Die besten Übersichten über die hansische Besetzung von Stockholm, die eine Folge des Lindholmer Vertrags vom 17. Juni 1395 (HR 1.4.262–4, S. 254–9) war, bieten DAENELL, Blütezeit (wie Anm. 23), Bd. 1, S. 129ff. und Friedrich BENNINGHOVEN, Die Gotlandfeldzüge des Deutschen Ordens 1398–1408, in: ZfO 13, 1964, S. 421–77, bes. S. 424ff. Zu den Kosten s. Markian PELECH, Ein Rechnungsbuch über den Preußischen Pfundzoll der Jahre 1397–1404, in: Beiträge zur Geschichte Westpreußens 10, 1987, S. 139–93, bes. S. 146–57.

²⁷ Dazu s. grundlegend BENNINGHOVEN, Gotlandfeldzüge, bes. S. 473ff.

²⁸ HR 1.5.132 § 11, S. 93 (= ASP 1.69, S. 101). Zudem sollten Thorn, Elbing, Königsberg, Braunsberg und Danzig Zahlungen aus dem Pfundkasten erhalten (§ 12, S. 93), die Reisen Thorner Ratsherren auf preußische Städtetage aus dem Pfundzoll (à 3 Mark pro Reise) mitfinanziert werden, und Danzig sollte eine Rechnungslegung vom Marienburger Großschäffer über das *pfuntgelde, das her von unsers heren homeisters wegin untpfangen hat*, einfordern (§ 13, S. 93). Vgl. auch HR 1.5.140 § 4, S. 99 vom 26. Sept. 1403.

²⁹ So argumentierten sie im Rahmen der Verhandlungen in Kalmar, daß ein Verzicht auf den Pfundzoll vor Erledigung der gotländischen Angelegenheit unmöglich sei (HR 1.5.139 § 4, S. 98). Auf die Bitte des Brügger Kaufmanns auf dem Lübecker Hansetag vom 8. Apr. 1404 um Einstellung der Pfundzollerhebung in Preußen antwortete der Danziger Ratsherr Curt Lescow, daß er dies *gerne to dem heren homeistere unde den steden van Prussen bringen wolde* (HR 1.5.185 § 13, S. 125).

*na der anderen stede eendracht unde rade dat puntgelt nicht genomen hebben, sunder van gehetes unde gebodes wegen eres heren ho-meisters.*³⁰ Es half nicht viel, daß die Städte betonten, den Pfundzoll *umme des gemenen kopmans beste willen* erhoben zu haben, also die gesamthansische Zweckbestimmung hervorkehrten, denn sie hatten selbst festgestellt, daß der Pfundzoll in Preußen eine landesherrliche Abgabe sei, die ihnen vom Hochmeister befohlen worden war. So hielt der Entschluß, die Abgabe abzuschaffen, nicht lange an. Bereits am 6. Mai 1405 berieten die Städte über eine Wiedereinführung des Pfundzolls.³¹ Zwei Wochen später hatten sie sich geeinigt, auch wenn sie ihren Vertretern bei den Verhandlungen in Falsterbo³² aufgaben, den anderen Hansestädten diesen Entschluß schonend beizubringen, um hansischen Protesten vorzubeugen. Dies taten die Ratssendeboten mit der Behauptung, daß es *deme heren homestere wol to willen were, dat me den punttolne wedder upborede*. Allein deshalb waren *de stede nicht mechtich, daranne wes to vulbordende*.³³

Diese Standpunkte bekräftigten Hochmeister wie preußische Städte im Jahre 1407. Zur Vorbereitung des Lübecker Hansetags im Mai kamen die preußischen Städte am 19. Februar 1407 zusammen und einigten sich vorbehaltlich der Zustimmung der Stadträte auf die Abschaffung des Pfundzolls in Preußen, *umme manchirleye ungelympe, das bussen landes dovon entsteen mochte*,³⁴ womit sicherlich die Einwände der hansischen Städte gemeint waren. Beim nächsten Städtetag kamen die preußischen Städte mit dem Hochmeister überein, den Pfundzoll in Preußen aufzuheben.³⁵ Offenbar hatten sie den Grundsatz, den sie in ihrem Beschluß vom 31. Oktober 1398 formuliert hatten,³⁶ beherzigt, daß nämlich jede Entscheidung über den Pfundzoll – auch über dessen Abschaffung – der Zustimmung des Hochmeisters bedürfe.

In diese preußische Einmütigkeit platzte allerdings die Entscheidung der Hansestädte herein, Friedeschiffe gegen die Vitalienbrüder in Friesland auszurüsten, ab 25. Juli Pfundzoll zur Deckung der Kosten zu erheben und

³⁰ HR 1.5.209 § 17, S. 145 vom 16. Okt. 1404. Vgl. die Bekräftigung dieser Einstellung am 11. Jan. 1405: HR 1.5.221 § 5, S. 152.

³¹ HR 1.5.245 § 10, S. 177.

³² Anlaß für die Verhandlungen in Falsterbo war der Ablauf des sich auf die Insel Gotland beziehenden dänisch-preußischen Waffenstillstands von Wisby (HR 1.5.194, S. 131–2 vom 1. Juli 1404) zum 24. Juni 1405. Die Waffenruhe wurde in Falsterbo um ein weiteres Jahr verlängert: HR 1.5.255 § 1–4, S. 183–4.

³³ HR 1.5.247 § 9, S. 179 vom 17. Mai 1405.

³⁴ HR 1.5.362 § 2, S. 269 (= ASP 1.69, Anhang, S. 102).

³⁵ HR 1.5.372 § 8, S. 276 vom 6. März 1407.

³⁶ HR 1.4.503 § 9, S. 465.

auf dem Hansetag in Lübeck darüber abzurechnen.³⁷ Daß die preußischen und livländischen Städte diesen Beschluß *ad referendum* nahmen, kündigte bereits ihre Haltung an. So erstaunt die Entscheidung des Marienburger Städtetags nicht, den gesamthansischen Pfundzoll abzulehnen. Überraschend ist nur der Weg. Der Hochmeister stellte nämlich den Städten ins Belieben, zusammen mit den anderen Hansestädten einen Pfundzoll zu erheben, bestand aber darauf, daß dieser nur in Gegenwart eines Ordensbruders (*eyn here vom orden*) erhoben und nur in Preußen abgerechnet werden durfte.³⁸ Somit machte er seine Auffassung deutlich, daß der Pfundzoll grundsätzlich eine Ordens- und Landesangelegenheit sei.³⁹ Da die Städte einen Beisitzer vom Orden nicht akzeptieren wollten, entschieden sie sich gegen die Pfundzollerhebung und für eine anteilige Finanzierung ihrer Kontribution zur Seewehr gegen die Vitalienbrüder aus anderen Quellen. Daraufhin ließ der Hochmeister den Städten 400 Mark – zahlbar bis Michaelis –, um die von der Hanse eingeforderten 40 Bewappneten zu bezahlen.⁴⁰

b. Die Bewilligung des Pfundzolls i. J. 1409

Die Bewilligung des Pfundzolls im Jahre 1409 markierte einen Bruch mit den bisherigen Beschlüssen, und zwar aus drei Gründen. Zunächst war es der Hochmeister, der die Initiative ergriff und die Einführung des Pfundzolls von den Städten einforderte. Zum anderen wurde die Erhebung der Abgabe zum ersten Mal nicht mit gesamthansischen Aufgaben begründet, sondern mit der Notwendigkeit, die Schulden der Städte gegenüber dem Hochmeister zu zahlen.⁴¹ Entsprechend dominant war drittens die Rolle des Hochmeisters bei der Bewilligung: die preußischen Städte sahen sich darauf reduziert, Bitten bezüglich der Gestaltung des Pfundzolls an den

³⁷ HR 1.5.392 § 15, S. 294.

³⁸ HR 1.5.427 § 1, S. 326.

³⁹ Dementsprechend fiel die Stellungnahme der preußischen Unterhändler bei der Verkündung des Pfundzolls am 28. Juni 1407 im Rahmen der Verhandlungen in Amsterdam und Den Haag aus: Die preußischen und livländischen Hansestädte konnten unmöglich *jeghen eren heren, den homeister*, Pfundzoll erheben. Dieser sei jedoch gerade erst gewählt worden [26. Juni 1407] und sei dagegen, *enighen tollin in synen landen so hastliken to setten oft to nemende*. Deshalb müßten die preußischen und livländischen Städte ihre Kontribution zur Seewehr (40 bzw. 20 Bewappnete) anders finanzieren, was die Befreiung ihrer Flandernfahrer vom Pfundzoll zur Folge haben müsse: HR 1.5.449 § 44–5, S. 362.

⁴⁰ HR 1.5.462 § 1, S. 375 vom 5. Juli 1407. Diesen Standpunkt teilten die Städte am 5. Juli 1407 ihrem Unterhändler bei den Verhandlungen mit England, dem Danziger Ratsherrn Arnt Heked, mit, der sich mittlerweile in Lübeck aufhielt: HR 1.5.463, S. 376.

⁴¹ Diese waren mittlerweile auf 14.000 mr. angewachsen: HR 1.5.579 § 6, S. 457 vom 21. Apr. 1409 (ASP 1.80 Anhang, S. 113).

Hochmeister einreichen zu müssen. Eine andere Form der Mitgestaltung blieb ihnen offenbar nicht.

Eingeläutet wurden die Verhandlungen, die zur Bewilligung des Pfundzolls d. J. 1409 führten, von ganz unverbindlichen Überlegungen der Städte und des Hochmeisters auf dem Städtetag zu Marienburg am 8. Dezember 1407, *umbe pfuntgelt wedir tzu nemen und ab man das nemen wille und in welcher wise*.⁴² Wie üblich, nahmen die Städte die Anregung *ad referendum* bis zum nächsten Städtetag; neu war lediglich, daß in dieser Zeit auch der Hochmeister die Sache mit seinen Gebietigern besprechen wollte. Etwas überraschend ist, daß auf den folgenden preußischen Städtetagen des Jahres 1408 der Pfundzoll anscheinend nicht mehr zur Sprache gekommen ist. Dafür forderte der Hochmeister die Rückzahlung der Gelder, die er den Städten geliehen hatte, immer dringender ein,⁴³ was allerdings die Städte nicht daran hinderte, weitere Darlehen bei ihm aufzunehmen.⁴⁴ Auf dem Städtetag zu Parschau am 23. September 1408 drängte der Hochmeister plötzlich auf die Einführung des Pfundzolls zu Beginn des kommenden Jahres und drohte mit eigenmächtiger Erhebung, falls die Städte die Abgabe nicht bewilligten. Als Grund nannte er nicht mehr gesamthansische Aufgaben, sondern lediglich die Rückzahlung der Darlehen, die er den Städten gewährt hatte, fügte allerdings hinzu, daß die Einkünfte auch die Auslagen der Städte decken sollten.⁴⁵ Vorerst nahmen die Städte diese Forderung *ad referendum*, aber im Frühjahr eröffnete ihnen der Hochmeister, daß er sich mit den Gebietigern geeinigt habe, Pfundzoll zu erheben. Der Satz sollte 20 preußische Pfennig pro Pfund Groten betragen und die Abgabe von je einem Ordensvertreter und einem städtischen Beisitzer erhoben werden.⁴⁶ Auch wenn die Städte die Angelegenheit wieder *ad referendum* nahmen, verhielt sich der Hochmeister so,

⁴² HR 1.5.474 § 4, S. 388.

⁴³ HR 1.5.474 § 10, S. 388 vom 8. Dez. 1407 (Einforderung des *tzü des Stocholmis behuff* geliehenen Geldes); HR 1.5.487 § 6, S. 397 vom 4. Apr. 1408 (Einforderung der 400 mr., die der Hochmeister den Städten im Vorjahr [HR 1.5.462 § 1, S. 375 vom 5. Juli 1407] geliehen hatte).

⁴⁴ Am 29. Aug. 1408 streckte der Hochmeister den Städten 150 mr. vor, damit die nach Kalmar zum Austausch der Bestätigungsurkunden über die Abtretung Gotlands bestimmten Ratssendeboten auch Schadenersatz von den Drei Reichen einfordern konnten: HR 1.5.534 § 7, S. 429. Die Ratssendeboten waren Bürgermeister Albrecht Rode von Thorn, Bürgermeister Konrad Letzkau von Danzig (neben dem Ordensgesandten Johann von der Dolle, Komtur zu Rheden): dazu s. Erich WEISE (Hg.), *Die Staatsverträge des Deutschen Ordens in Preußen im 15. Jahrhundert. Erster Band (1398–1437)*, Marburg ²1970, Nr. 52–54, S. 58–9.

⁴⁵ HR 1.5.539 § 2, S. 433.

⁴⁶ HR 1.5.571 § 1, S. 451 vom 22. März 1409. Die bisher genannten Gründe für die Erhebung (Rückzahlung der städtischen Schulden, Vergütung der städtischen Auslagen) wurden um die *schaden unde unköste, dye sie [d. h. die Städte] van der zee unde alsust anders van reysen unde dachvarten tzu tzihende habin, entphangen*, ergänzt.

als ob sie die Abgabe bewilligt hätten. Bereits am 28. März 1409 berichtete der Danziger Komtur, daß er sich mit Hilfe des alten Pfundmeisters Tyle Lorch und des Danziger Bürgermeisters über die früheren Sätze kundig gemacht habe und daß nicht nur er, sondern auch Tyle Lorch den mittleren Satz favorisierten.⁴⁷ Zudem habe er mit Bürgermeister und Rat von Danzig gesprochen (*vor mir gehat*), die sich mit den anderen Städten beraten und das gemeinsame Ansinnen dem Hochmeister nach Ostern (7. April) mitteilen wollten. Was es mit dieser etwas orakelhaften Mitteilung auf sich hatte, geht aus einem Brief des Danziger Rats an seinen Thorner Gegenpart vom selben Tag hervor.⁴⁸ Hierin eröffnet Danzig dem Thorner Rat, daß der Komtur ihn im Namen des Hochmeisters angewiesen habe, sofort (*alse hûte*) zu verkünden, *das nymand vorwert mee us der Wyßle segele, her en habe denne vor sin lb. gelt gegebin*, und zwar an Johann Techwitz, den der Hochmeister hierzu abgeordnet habe. Zudem habe der Komtur Danzig aufgefordert, einen Beisitzer aus dem Rat zu bestimmen. Andernfalls würde Techwitz gemäß dem Befehl des Hochmeisters den Pfundzoll allein erheben. Vergebens habe Danzig den Komtur an die Einigung vom Elbinger Städtetag erinnert, daß nämlich die Städte untereinander zunächst beraten und dann dem Hochmeister zu Ostern antworten wollten, und um Aufschub der geforderten Verkündung bis kommenden Sonntag (30. März) gebeten, *wanner alle man tzur kirchen quemen*, zumal man dann die Chance habe, den Hochmeister um die Verschiebung der Pfundzollerhebung bis zum nächsten Städtetag am 14. April zu bitten. Also sei Danzig nichts anderes übriggeblieben, als die befohlene Verkündung vorzunehmen. Hinsichtlich der Ernennung eines Beisitzers dagegen habe Danzig gegenüber dem Komtur festgestellt, daß sich ein Alleingang nicht zieme, zumal es sich um eine Angelegenheit handle, die alle preußischen Städte beraten und beschließen müßten. Folglich bitte Danzig um eine rasche Stellungnahme (*by desim bothen ane sumen*) von seiten der Stadt Thorn. Die gleiche Bitte sei unmittelbar an Elbing und mittelbar (über Elbing) an Braunsberg und Königsberg ergangen.

Auch wenn eine Antwort der angeschriebenen Städte nicht zu ermitteln war, geht aus dem Rezeß der nächsten Städteversammlung (14. April) eindeutig hervor, daß die Städte die Erhebung des Pfundzolls mittlerweile – zumindest im Prinzip – akzeptiert hatten. Allerdings baten sie den Hochmeister um eine Absenkung der Sätze.⁴⁹ Der Hochmeister sagte zu,

⁴⁷ HR 1.5.575, S. 453–4 (OBA 1059). Einen Zettel mit den Pfundzollsätzen legte der Komtur bei (HR 1.5.574, S. 453), der auf S. 1 unserer Pfundzollakte abgeschrieben wurde.

⁴⁸ Archiwum Panstwowe w Toruniu (APT) I, 621. Herrn Prof. Dr. Jürgen Sarnowsky (Hamburg) danke ich für die Überlassung einer Fotokopie dieses Briefes.

⁴⁹ HR 1.5.576 § 2, S. 454.

dies mit den Gebietigern zu besprechen und den Städten eine Antwort auf der nächsten Versammlung zu geben. In der Zwischenzeit sollten die einzelnen Stadträte den Pfundzollsatz (*wy vile man von dem pfunt grossen sulle nemen*) und die Bestellung und Entlohnung von Beisitzern erörtern. Immerhin stellte der Hochmeister eine Teilung des Ertrags in Aussicht.⁵⁰

Auf dem folgenden Städtetag (21. April) einigten sich die Städte und die Ordensleitung in bezug auf die Details der Pfundzollerhebung. Die Sätze wurden gemäß dem Vorschlag des Komturs festgelegt (20 preußische Pfennig pro Pfund Groten bzw. 6 Pfennig pro Mark preußisch),⁵¹ die Städte willigten in die Ernennung von Beisitzern ein, die jeweils sechs Wochen ihren Dienst versehen und wöchentlich eine Mark *tzu irer tzerunge* erhalten sollten,⁵² und die Prozeduren der Erhebung wurden festgelegt. Da die Ordensleitung zu dieser Zeit keinen Überblick über die Höhe der städtischen Schulden hatte (nach städtischen Angaben betrugen sie 14.000 Mark preußisch), blieb lediglich die Aufteilung des Ertrags zwischen Hochmeister und Städten offen, und die Frage mußte auf den nächsten Städtetag verschoben werden.⁵³ Die Elbinger Versammlung erkannte dann am 9. Juni 1409 dem Hochmeister zwei Drittel, den Städten ein Drittel der Einkünfte aus dem Pfundzoll zu.⁵⁴

Tabelle 1: Pfundzollsätze 1409 und 1411⁵⁵

Ware	Satz (1409)	Satz (1411)
Schiff	nach Wert*	nach Wert*
£ gr. bzw. englisch	20 d	1 s
Mark pr.	6 d	4 d
Last Hering	4 sc. (bis Nr. 1594)	2 sc. (ab Nr. 1595)

* Bei Ein- und Ausfahrt wurde je die Hälfte des Pfundgeldes entrichtet.

Damit war der Pfundzoll bewilligt und auch alle Einzelheiten seiner Erhebung geregelt. Ein Großteil der Belege des folgenden Jahres betrifft die Entnahme von Geldern aus der Pfundkiste und die Abrechnung über die

⁵⁰ HR 1.5.576 § 3, S. 454.

⁵¹ In der Bewilligung nicht erwähnt war der Pfundzollsatz für Hering. Dieser betrug ursprünglich 4 sc. pro Last. Ab Schiff Nr. 1595 wurde dieser Satz halbiert.

⁵² HR 1.5.579 § 1–3, S. 457. Wie die Abrechnung in der Pfundzollakte (f. 295^v–296^v bzw. S. 588–90) zeigt, wurde die Mark preußisch zu einem englischen Nobel gerechnet.

⁵³ HR 1.5.579 § 6, S. 457. Daß der Orden zu dieser Zeit um die Ordnung seiner Aktiva bemüht war, zeigen zwei Listen auswärtiger Schuldner: GStA OBA 1224 und 1255, Druck: SARNOWSKY, Wirtschaftsführung (wie Anm. 1), Anhang Nr. 23, S. 780–2.

⁵⁴ HR 1.5.581 § 1, S. 461.

⁵⁵ Quelle: GStA OF 159, S. 1, S. 328 / f. 163^r; HR 1.5.579 § 1, S. 457.

Erträge,⁵⁶ nicht jedoch die Modalitäten der Erhebung.⁵⁷ Zwischen dem 28. März 1410 und dem 23. April 1411 schweigen die Quellen zum Pfundzoll. Der Grund ist leicht gefunden: Der Orden und die Städte hatten vordringlichere Aufgaben.⁵⁸ Der von König Wenzel von Böhmen am 8. Oktober 1409 zwischen dem Ordensland und Polen-Litauen vermittelte, bis 24. Juli 1410 gültige Waffenstillstand⁵⁹ hatte nämlich den Streit über Samaiten nur vorübergehend aufgehoben. Der beiderseits erbetene Schiedsspruch des Böhmenkönigs vom 15. Februar 1410,⁶⁰ der Samaiten dem Orden, Dobrin jedoch Polen-Litauen zusprach, verfehlte jede Wirkung, weil die polnisch-litauische Seite ihn ablehnte.⁶¹ Kurz nach Ablauf des Waffenstillstands brach der Krieg am 6. Juli 1410 erneut aus. Nach dem für den Orden katastrophalen Ausgang der Schlacht von Tannenberg (15. Juli) rettete Heinrich von Plauen,⁶² was nach der Kapitulation weiter Teile Preußens noch zu retten war. Auf den am 9. Dezember 1410 vereinbarten Waffenstillstand⁶³ folgten Friedensverhandlungen, die dann im Thorner Frieden vom 1. Februar 1411 mündeten.⁶⁴

Erst nach der Bewilligung des Schosses zur Auslösung der Gefangenen⁶⁵ wandte man sich wieder dem Pfundzoll zu. Nach der Abrechnung

⁵⁶ HR 1.8.1070, S. 691–2 vom 18. Okt. 1409; HR 1.5.650, S. 505 vom 19. Okt. 1409; HR 1.5.622 § 3–4, S. 481 vom 28. Okt. 1409 (dazu s. a. Markian PELECH (Hg.), *Nowa księga rachunkowa Starego Miasta Elbląga (1404–1414)* (Twarzystwo Naukowe w Toruniu 72, Warschau 1987 [hernach NLR Elbing I], Nr. 769, S. 166); HR 1.5.645 § 1, S. 502 vom 22. Dez. 1409; HR 1.5.651 § 1–4, 6, S. 506 vom 31. Dez. 1409 (zu § 2 s. NLR Elbing I, Nr. 746, S. 161); HR 1.5.655 § 4, 6–7, S. 510 vom 23. Jan. 1410; HR 1.5.656 § 4–5, 10, S. 512 vom 1. Feb. 1410; HR 1.5.674 § 20, 23, S. 531 vom 27. Feb. 1410.

⁵⁷ Ausnahmen bilden die Diskussion über die Pfundzollpflicht bei gekaperten Schiffen (HR 1.5.651 § 5, S. 506 vom 31. Dez. 1409; HR 1.5.655 § 7, S. 510 vom 23. Jan. 1410; HR 1.5.656 § 8, S. 512 vom 1. Feb. 1410; HR 1.5.674 § 18, S. 530–1 vom 27. Feb. 1410; HR 1.5.698 § 3, S. 541 vom 28. März 1410) und bei den Dienern der Schiffer (HR 1.5.655 § 11, S. 510 vom 23. Jan. 1410; HR 1.5.656 § 3, S. 512 vom 1. Feb. 1410; HR 1.5.674 § 22, S. 531 vom 27. Feb. 1410; HR 1.5.698 § 6, S. 541 vom 28. März 1410).

⁵⁸ Die Literatur zum Krieg zwischen dem Ordensland und Polen-Litauen ist fast unübersehbar. Eine knappe, wenn auch leicht tendenziöse Darstellung bietet Bruno SCHUMACHER, *Geschichte Ost- und Westpreußens*, Würzburg 1957, S. 125–7. Für eine Auseinandersetzung mit der deutschen und polnischen Literatur s. Sven EKDAHL, *Die Schlacht bei Tannenberg 1410. Quellenkritische Untersuchungen. Band I: Einführung und Quellenlage* (Berliner Historische Studien 8), Berlin 1982, bes. S. 37–64.

⁵⁹ WEISE, *Staatsverträge I* (wie Anm. 44), Nr. 74, S. 74–6.

⁶⁰ WEISE, *Staatsverträge I*, Nr. 80, S. 80–1.

⁶¹ WEISE, *Staatsverträge I*, Nr. 81, S. 81–2.

⁶² Am 9. Nov. wurde er zum Hochmeister gewählt: SCHUMACHER, *Geschichte Ost- und Westpreußens* (wie Anm. 58), S. 127.

⁶³ WEISE, *Staatsverträge I*, Nr. 82, S. 82–3.

⁶⁴ WEISE, *Staatsverträge I*, Nr. 83, S. 83–9.

⁶⁵ Ein Zusatzvertrag (WEISE, *Staatsverträge I*, Nr. 84, S. 89–90) schrieb dem Orden die Zahlung von 100.000 Schock böhmischer Groschen zum 8. März, 24. Juni und 11. Nov. 1411 vor. Zu dessen Finanzierung beschlossen die Stände – nicht ohne Widerstand – einen Schoß

vom 23. April 1411 über die Pfundzolleinnahmen bis zu diesem Zeitpunkt⁶⁶ verlangte der Danziger Komtur im Namen des Hochmeisters vom Danziger Stadtrat die erneute Erhebung der Abgabe.⁶⁷

Damit ist die Zeit abgehandelt, die von der hier edierten Pfundzollakte abgedeckt wird, denn die Eintragungen in OF 159 reichen nur bis zum 26. August 1411. Die Pfundzollerhebung ging allerdings trotz vielfältiger Widerstände mit Unterbrechungen bis 1454 weiter.⁶⁸

c. Modalitäten der Pfundzollerhebung

In groben Zügen wissen wir, wie der Pfundzoll 1409 und 1411 erhoben wurde.⁶⁹ Bei der Einfuhr war das Löschen der Fracht verboten, solange die Handelsgüter nicht verzollt worden waren. Um sicher zu gehen, daß der Pfundzoll ordnungsgemäß entrichtet wurde, erhob der Mündemeister – zumindest in späterer Zeit – von jedem Schiff bei der Einfahrt in die Weichsel ein nach Größe des Schiffes bemessenes Pfand.⁷⁰ Bei der Ankunft hatte der Schiffer eine (wohl auf der Grundlage des Frachtbuchs erstellte) Frachtliste an den Pfundmeister in Danzig⁷¹ zu übergeben, aus

in Höhe von 8d pro mr. (HR 1.6.2 § 23, S. 4 vom 22. Feb. 1411; ASP 1.113, S. 161 vom 23. Feb. 1411).

⁶⁶ ASP 1.133, S. 174–5.

⁶⁷ ASP 1.146, S. 187–8 (HR 1.6.34, S. 20) vom 25. Juni 1411. Daß eine Unterbrechung der Erhebung zwischenzeitlich eingetreten war, geht nicht nur aus Danzigs etwas verwunderter Feststellung hervor, daß der Hochmeister auf dem Tag zu Mewe (wohl 16. Juni 1411; HR 1.6, S. 20; ASP 1.135, S. 176–77) nichts davon habe vernehmen lassen, sondern auch aus einem Brief von Ludwig Buggendal in Danzig an Hildebrand Veckinchusen in Brügge: *Vort so wetet, dat hier de punttol wedder op is ghekomen, unde men moet van dem £ gr. 1 sl. to puntgelde geven* (Wilhelm STIEDA (Hg.), Hildebrand Veckinchusen. Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns im 15. Jahrhundert, Leipzig 1921, Nr. 56, S. 69).

⁶⁸ SARNOWSKY, Wirtschaftsführung (wie Anm. 1), S. 74.

⁶⁹ Methodisch unbedenklich ist das Zusammenfügen einzelner, bis 1409/10 datierter Belege zu einem Gesamtbild der Pfundzollerhebung, weil Danzig am 28. März 1409 dem Thorner Rat schrieb, daß der Pfundzoll *in der wise, als ys by des herren Tylen getzijen ist genomen*, zu erheben sei: APT I, 621.

⁷⁰ SARNOWSKY, Wirtschaftsführung, S. 77. Der erste Beleg für die Abnahme eines Pfandes datiert zwar aus der Zeit um 1440 (ASP 2.84, S. 135), aber bereits um 1409 wird deutlich, daß der Mündemeister eine Kontrollfunktion ausübte. Dasselbe System wurde bereits 1418 in Hamburg angewandt: SARNOWSKY, Wirtschaftsführung, S. 77, Anm. 36, der Rolf SPRANDEL (Hg.), Das Hamburger Pfundzollbuch von 1418 (QDhG NF 18), Köln/Wien 1972, S. 48–9 anführt.

⁷¹ Es ist sicher, daß der Pfundmeister seinen Amtssitz in Danzig hatte, denn am 3. Aug. 1409 nahm der Pfundmeister 980 mr., 75 Nobel und 140 Dukaten aus der Pfundkiste, die der Komtur von Danzig an den Hochmeister schicken sollte (GStA 159 S. 586 / f. 293^v). Am 4. Aug. 1409 erhielt ein Fuhrmann $\frac{1}{2}$ mr. für die Überbringung des Pfundgeldes von Danzig nach Marienburg: Erich JOACHIM (Hg.), Das Marienburger Treßlerbuch der Jahre 1399–1409, Königsberg 1896, S. 559.

der bei Strafe des Verlustes des Schiffsanteils hervorgehen mußte, welche Frachtgüter das Schiff geladen hatte, wieviel von jeder Ware an Bord war und wem sie gehörte.⁷² Diese Angaben hatte der Schiffer gegenüber dem Pfundmeister eidlich zu bekräftigen. Danach wurde der Pfundzoll – für Schiff und Ladung getrennt – ausgerechnet und bezahlt.⁷³ In späterer Zeit⁷⁴ scheint der Pfundmeister sein Amt in einer Bude versehen zu haben. Ihm assistierten ein Schreiber und drei Diener, deren Aufgabe es war, von einer Brücke aus Ausschau nach einlaufenden Schiffen zu halten.

Bei der Ausfuhr hatte der Schiffer dem Pfundmeister schriftlich mitzuteilen, welche Frachtarten und -mengen er geladen hatte, und die Namen der Eigentümer unter Eid anzugeben.⁷⁵ Danach war das Laden weiterer Handelsgüter verboten. Nach Entrichtung des Zolls übergab der Pfundmeister dem Schiffer ein Zeichen,⁷⁶ das beim Mündemeister vor Weichselmünde als Beweis der ordnungsgemäßen Verzollung abzugeben war.⁷⁷

⁷² *was gutis und wy vyle leste her [der Schiffer] czu der reyse oheral gebrocht hat und weme itzlich gut besunderen czugehoret*: HR 1.5.118 § 5, S. 80 vom 3. März 1403.

⁷³ Die Bestimmungen von 1409 lassen vermuten, daß der Schiffer und die Frachtherren den für Schiff bzw. Handelswaren fälligen Pfundzoll getrennt entrichteten: *Item sal alle man, beide schiffhere und kouffman, sin pfuntgelt gebin by synem eyde, unde ab ymand befunden würde, der sin gut nicht vorpfundet adir nicht recht vorpfundet hette, der solde des guttes sin bestanden, unde das gut sal dem pfuntgelde volgen unde dorby bliben*: HR 1.5.579 § 5, S. 457. Die früheren Bestimmungen (HR 1.4.516 § 17, S. 475 vom 6. Jan. 1399 und HR 1.5.118 § 8, S. 80 vom 3. März 1403) dagegen reden nur vom Schiffer und erwähnen allein den Verlust des Schiffsanteils als Strafe, was zur Vermutung Anlaß gibt, daß allein der Schiffer die fälligen Zahlungen tätigte.

⁷⁴ Michael BURLEIGH, *Prussian Society and the German Order. An Aristocratic Society in Crisis, c. 1410–1466*, Cambridge/England 1984, S. 106–7 auf der Grundlage von GStA OBA 7906 aus der Zeit des Hochmeisters Paul von Rusdorf (Anhang 1).

⁷⁵ *dy pfuntheren sullen keynen schipheren lossen zegelen, der schiphere overgebe denne vor in schriffen, was gutis und wy vyle her czu der zee meynet czu furen, und nicht meer dorbaben inczunemen, und weme iczlich gut besunderen czugehoret, dorczu her synen eyt ton sal, nicht czu lossen, alzo das dy pfuntheren sunder argelist von allem gute, das der schiphere meynet czu furen, is hore weme ez hore, moge pfuntgelt haben*: HR 1.5.118 § 8, S. 80 vom 3. März 1403.

⁷⁶ HR 1.5.21 § 5, S. 14 vom 15. Juni 1401.

⁷⁷ Dies ist verstreuten Belegen zu entnehmen. 1409 wurde bestimmt, *das man das pfuntgelt sal nemen vor der Münde* (HR 1.5.579 § 2, S. 457), also in Weichselmünde, was schlecht zu der Pfundzollerhebung in Danzig paßt. Allerdings hatte der Orden schon 1396 ein Blockhaus in Weichselmünde errichtet (Erich WEISE (Hg.), *Ost- und Westpreußen (Handbuch der Historischen Stätten o. N.)*, Stuttgart 1966, s. v. Weichselmünde), was eine Kontrolle der ein- und auslaufenden Schiffe ermöglichen würde, und BURLEIGH, *Prussian Society*, S. 107, betrachtet den Mündemeister als eine Kontrollinstanz, der Schiffe mit unverzollter Ladung aufhalten konnte (vgl. auch SARNOWSKY, *Wirtschaftsführung* [wie Anm. 1], S. 77). Zudem wäre das wiederholte Verbot der Ausfahrt bei Nacht (z. B. HR 1.8.456, S. 305) sinnlos, wenn es in Weichselmünde keine Kontrolle der ordnungsgemäßen Verzollung von Schiff und Ladung – beispielsweise durch Abgabe des vom Pfundmeister erhaltenen Zeichens – gegeben hätte. Allerdings ist das Amt des Mündemeisters erst 1410 nachzuweisen: SARNOWSKY, *Wirtschaftsführung*, S. 77.

Daraufhin erhielt der Schiffer das bei der Einfahrt in die Weichsel abgenommene Pfand zurück.⁷⁸

d. Entstehung und Charakteristik des Pfundzollbuchs OF 159

1. Entstehung und Zweck

Warum hat man das Pfundzollbuch überhaupt erstellt? Welchen Zweck sollte es erfüllen? Es ist in erster Linie das Pfundzollbuch selbst, das diese Fragen beantwortet. Schauen wir uns daher zunächst eine typische Eintragung an!

[446.] Item Hannes Lutzen hot ein schiff von 20 lesten. Constat 20 mr. Summa 2 sc. vor dy helfte us.

Idem hot in dem selbigen 1200 vagenschos, 2 schok delen, 2 last pech, 30 centener blyes. Constant 48 mr. Summa 10 sc. minus 1 s.

Wie man sieht, wurden Schiff und Ladung getrennt verzollt. Die Eintragung über das Schiff besteht aus vier Elementen: dem Namen des Schiffers (*Hannes Lutzen*), der Art des Transportmittels (*schiff*), seinem Wert (*Constat 20 mr.*) und der zu entrichtenden Pfundzollsumme (*Summa 2 sc. vor dy helfte us*). Bei der Ein- bzw. Ausfahrt hatte der Schiffer lediglich die Hälfte des Pfundzollbetrags zu zahlen. Während ein Pfundzoll von insgesamt 4 sc. auf den Gesamtwert des Schiffs (20 mr.) fällig gewesen wäre, zahlte Hannes Lutzen für die Ausfuhr lediglich den halben Betrag (2 sc.).⁷⁹ Die Eintragung über die Kaufleute und ihre Waren hat ebenfalls vier Bestandteile: den Namen des Kaufmanns (hier der Schiffer selber), die Menge und Art der mitgeführten Waren (1200 Wagenschoß etc.), den Gesamtwert (48 mr.) und den Pfundzollbetrag (*10 sc. minus 1 s.*).

Nun stimmen diese Eintragungen mit den gesetzlichen Vorschriften überein. Hochmeister und Städtetag hatten die Schiffer bei der Bewilligung des Pfundzolls dazu angehalten, schriftliche Angaben beim Pfundmeister über Menge und Art der Waren sowie über ihre Eigentümer zu machen. Zudem werden die Schiffer wohl auch dazu angehalten worden sein, Tonnage und Wert ihres Schiffs sowie Wert der Frachtgüter (mit Ausnahme des Herings, der mengenmäßig verzollt wurde) bei der Pfundzollentrichtung anzugeben, auch wenn die überlieferten Beschlüsse des preußischen Städtetags und die Anweisungen der Ordensleitung dies nicht

⁷⁸ SARNOWSKY, Wirtschaftsführung (wie Anm. 1), S. 77.

⁷⁹ Wenn ein Schiffer Waren importierte und den Hafen (gewöhnlich in Ballast) sofort verließ, vermerkt die Akte, daß er den vollen Pfundzollbetrag für sein Schiff bezahlte, z. B. Nr. 1807: *Item Erik Keding hot ein schiff von 36 lesten. Constat 40 mr. Summa 8 sc. in und us ballast.*

explizit erwähnen. Nur so läßt sich nämlich die Form der Eintragungen erklären: Die Zettel der Schiffer waren Grundlage für die Eintragungen im Danziger Pfundzollbuch.

Die Kosten, die bei der Erstellung des Pfundzollbuchs entstanden sind, waren nicht gering: Dem Danziger Wilhelm Mangel, der die Niederschrift erstellte, zahlte man am 29. September 1409 5 mr. für Schreibaarbeiten während der vergangenen sechs Monate, also seit Beginn der Pfundzollerhebung am 31. März.⁸⁰ Mangel führte die Akte⁸¹ allerdings im Auftrag des Pfundmeisters Johann Techwitz und der städtischen Beisitzer,⁸² deren Namen wir deshalb kennen, weil sie jeweils 1 Nobel pro Woche für ihre Dienste erhielten und diese Zahlungen am Ende von OF 159 festgehalten sind (Tabelle 2).

Beim Pfundzoll ging es um viel Geld. Am 1. Februar 1410 teilte Danzig dem preußischen Städtetag mit, daß der Pfundmeister Johann Techwitz bis zum 19. November 1409 insgesamt 3053 Mark 8 sc. 3 d. eingenommen hatte.⁸³ Summiert man die Einkünfte, die OF 159 bis zum 19. November 1409 verzeichnet (Nr. 1–2004), so kommt man auf Einnahmen von 3034 mr. 23 sc. 18d. Angesichts der in der Niederschrift anzutreffenden Unvollständigkeiten und fehlerhaften Angaben⁸⁴ wird man sagen dürfen, daß Danzig akkurat gerechnet hat. Allerdings ist mit Sicherheit auszuschließen, daß die Stadt OF 159 als Grundlage für die Hochrechnung der Pfundzolleinkünfte benutzte, denn es fehlen alle hierfür typischen Zeichen

⁸⁰ *Item habe wir geben Wylhelmo Mangel dem schrybern 5 mr. uff ein halp iar uff Michahelis in dem xiiij^e nunden iar* [29. Sept. 1409]: OF 159, S. 588 / f. 295^v. Vgl. die Pfundzollabrechnung der Städte vom 1. Feb. 1410: *5 mark gegebin dem schriber* (HR 1.5.656 § 10, S. 512). Daß Mangel Danziger Bürger war, geht aus HUB 6.839, S. 463–4 hervor.

⁸¹ Es verdient, erwähnt zu werden, daß die Ausstellung von Pfundzollquittungen nicht zu Mangels Aufgaben gehörte. Der Pfundzoll von 1409/11 wurde nur in Preußen erhoben. Die Quittierung von Pfundzollzahlungen erübrigte sich, weil man außerhalb Preußens nirgendswo eine Quittung vorlegen mußte, um zu beweisen, daß man den Zoll entrichtet hatte.

⁸² Aus der Tabelle geht u. a. hervor, daß die Bestimmung der Bewilligung, daß die städtischen Beisitzer alle sechs Wochen auszuwechseln seien, nicht immer eingehalten wurde.

⁸³ HR 1.5.656 § 10, S. 512. Damit erfüllte Danzig die Aufforderung vom 23. Jan. 1410: *Item is den van Dantzke bevolen, eigentlich tzum nehesten tage intzubringen, wy vele here Tichwitz puntgeldes van im geentwert hat* (HR 1.5.655 § 8, S. 510).

⁸⁴ Unvollständig ist z. B. die Eintragung des Schiffs in Nr. 1806: *Item Jacob Rasecop [hot ein schiff von 100 lesten. Constat 350 mr. Summa 1 mr. 11 sc. vor dy helfte in]*, wo die fehlenden Informationen aus Nr. 495 und 761 nachgetragen werden mußten. Darüber hinaus ist der fällige Pfundzoll vielfach falsch ausgerechnet, z. B. bei Nr. 1637, wo die Zollbelastung von 16 Last Hering mit 2 s. anstatt (wie richtig) 1 mr. 8 sc. angegeben wird. Hinzu kommen die Flüchtigkeitsfehler des Schreibers, wie z. B. bei Nr. 1722, wo die Pfundzollbelastung der Güter von *Ludike Wülle* mit 5 sc. 6 d. angegeben wird, obwohl 5 sc. minus 6 d. dem Gesamtwert von 24 mr. entsprochen hätte. Solche Rechenfehler geben demjenigen, der die Gesamteinkünfte hochrechnen möchte, Rätsel auf: Wurde das Pfundgeld in korrekter Höhe erhoben und lediglich fehlerhaft niedergeschrieben, oder wurden Fehler bei der Pfundzollerhebung gemacht, die sich dann in OF 159 wiederfinden?

(Zwischensummen auf der Seite, eine Gesamtrechnung am Ende usw.). Also muß Danzig seine Kenntnisse über die Pfundzolleinkünfte aus einer anderen Quelle gewonnen haben.

Tabelle 2: Pfundmeister und städtische Beisitzer (1409)⁸⁵

Pfundmeister	Beisitzer	Summe	Datum
Johann Techwitz	(keiner)	5 Nobel	25. März
Johann Techwitz	Johann Bryger (Thorn)	2 Nobel	11. Mai
Johann Techwitz	Johann Bryger (Thorn)	2 Nobel	18. Mai
Johann Techwitz	Johann Bryger (Thorn)	2 Nobel	25. Mai
Johann Techwitz	Johann Poclutus (Thorn)	2 Nobel	1. Juni
Johann Techwitz	Johann Poclutus (Thorn)	2 Nobel	8. Juni
Johann Techwitz	Johann Poclutus (Thorn)	2 Nobel	15. Juni
Johann Techwitz	Johann Poclutus (Thorn)	2 Nobel	22. Juni
	Johann Polen (Danzig)		
Johann Techwitz	Antonius Volmerstein (Elbing)	2 Nobel	29. Juni
Johann Techwitz	Antonius Volmerstein (Elbing)	2 Nobel	6. Juli
Johann Techwitz	Antonius Volmerstein (Elbing)	2 Nobel	13. Juli
Johann Techwitz	Antonius Volmerstein (Elbing)	2 Nobel	20. Juli
Johann Techwitz	Antonius Volmerstein (Elbing)	2 Nobel	28. Juli
Johann Techwitz	Antonius Volmerstein (Elbing)	2 Nobel	3. August
Johann Techwitz	Hermann Hitfeld (Danzig)	2 Nobel	10. August
Johann Techwitz	Hermann Hitfeld (Danzig)	2 Nobel	17. August
Johann Techwitz	Hermann Hitfeld (Danzig)	2 Nobel	24. August
Johann Techwitz	Hermann Hitfeld (Danzig)	2 Nobel	31. August
Johann Techwitz	Hermann Hitfeld (Danzig)	2 Nobel	7. September
Johann Techwitz	Hermann Hitfeld (Danzig)	2 Nobel	14. September
Johann Techwitz	Hermann Hitfeld (Danzig)	2 Nobel	21. September
Johann Techwitz	Peter Lange (Braunsberg)	2 Nobel	28. September
Johann Techwitz	Peter Lange (Braunsberg)	2 Nobel	5. Oktober
Johann Techwitz	Peter Lange (Braunsberg)	2 Nobel	12. Oktober
Johann Techwitz	Peter Lange (Braunsberg)	2 Nobel	19. Oktober
Johann Techwitz	Peter Lange (Braunsberg)	2 Nobel	26. Oktober
Johann Techwitz	Peter Lange (Braunsberg)	2 Nobel	3. November
Johann Techwitz	Johann Colner (Danzig)	2 Nobel	9. November
Johann Techwitz	Menzel vom Wald (Königsberg)	2 Nobel	16. November

Aber aus welcher? Nun wissen wir, daß Danzig Bücher führte, in denen 1) Rechnungen über den Pfundzoll und 2) die Ausgaben, die aus den Pfundzolleinkünften getätigt wurden, aufgezeichnet waren.⁸⁶ Diese Bücher über

⁸⁵ Quelle: GStA OF 159, S. 588–90 / f. 295^v–296^v.

⁸⁶ Bei der Pfundzollabrechnung vom 31. Dez. 1409 machte Danzig eine Aussage über das gesamte pfundgelde von im entfangen unde usgegebin von der stete wegen sedder 1407 jar bis uff die vorgerurte tziit, in der wiise, als is buchelen, dár rechenunge der entfangunge unde usgebunge des pfundgeldes inne bescrebin steit, eigentlichen unde claerlichen uswiset: HR 1.5.651 § 1, S. 506.

entfangunge unde usgebunge des pfuntgeldes können aber nicht etwa eine zweite, städtischerseits aufbewahrte (aber mittlerweile verschollene) Pfundzollakte gewesen sein, die in Anlage und Form OF 159 entsprochen hätte, denn als ‚Rechnung‘ bezeichnete man damals in Preußen ausschließlich knappe und übersichtliche Gegenüberstellungen von Einnahmen und Ausgaben.⁸⁷

Des Rätsels Lösung ergibt sich aus der Bitte der Danziger Schreiber vom 31. Dezember 1409, die *trankgelt von deme pfuntgelde* [begehrten], *nochdeme das sie vurder wenne ennyger stad schribere dises landes mit rechenunge tzu vorwarende vam pfuntgelde unde andern der stete sachen sint belastet*.⁸⁸ Diese Bitte zeigt uns zweierlei. Zum einen fungierte Danzig als Archivierungsstelle für die anderen preußischen Städte, die dort Unterlagen über den Pfundzoll und andere städtische Angelegenheiten hinterlegten. Zum anderen liefen ständig weitere städtische Rechnungen über den Pfundzoll bei der Danziger Kanzlei ein. Nun kann man unschwer erraten, worum es sich bei diesen städtischen Pfundzollrechnungen handelte: Analog zur Abrechnungspraxis beim Deutschen Orden müssen auch die städtischen Beisitzer beim Amtswechsel (am 29. Juni, 10. August, 28. September, 9. und 16. November 1409) ein Inventar, also eine Auflistung der Einnahmen und Ausgaben (ggf. unter Angabe des Kontostands, also der in der Pfundkiste befindlichen Geldmenge) während ihrer Amtszeit, angefertigt haben. Von der Anlage dieser Inventare zeugen die vier Randvermerke über Heringseinfuhren in OF 159.

Tabelle 3: Randvermerke über Heringseinfuhren (OF 159)

Nr.	Randvermerk
1692/3	<i>Summa 900 leste heringes 2 1/2 last</i>
1909/10	<i>Summa 710 last heringes minus 2 tunen</i>
1975/6	<i>Summa 225 leste 5 tunen heringes</i>
2001/2	<i>Summa 239 leste heringes. Summa ober al 2077 leste minus 1 tune</i>

Wenn die Pfundzollakte auf der Grundlage der von den Schiffen abgegebenen ‚Zollerklärungszettel‘ erstellt worden ist, dann leuchtet die Summierung der Heringseinfuhren zum Amtswechsel der städtischen Beisitzer ein. Hering war nämlich das einzige Produkt, das mengenmäßig verzollt wurde. Demnach hat wohl kein Schiffer den Wert der eingeführten Heringe in seinem ‚Zollerklärungszettel‘ angegeben, den er bei Pfundmeister

⁸⁷ So z. B. die Abrechnung über das Pfundgeld vom 1. Jan. 1410 bis Apr. 1411 (AST 1.133, S. 174–5) oder die Abrechnung vom 1. Jan. 1410 bis 6. Jan. 1414 (HR 1.6.137, S. 114–6). Für ein solches ‚Rechnungsbuch‘ aus Elbinger Überlieferung s. PELECH, Rechnungsbuch (wie Anm. 26).

⁸⁸ HR 1.5.651 § 6, S. 506.

und städtischen Beisitzern abgab. Wenn man also die Gesamteinnahmen während einer gewissen Amtsperiode auf der Grundlage der ‚Zollerklärungs-zettel‘ der Schiffer hochrechnen wollte, dann mußte man die *ad valorem*-verzollten Ein- und Ausfuhren (einschließlich der Schiffe) und die Heringseinfuhren getrennt addieren. Dieses Verfahren fand offenkundig seinen Niederschlag in unserer Akte in Gestalt der Randvermerke über den Heringsimport. Dies bedeutet aber, daß die städtischen *rechenunge der entfangunge unde usgebunge des pfuntgeldes* auf der Grundlage der ‚Zollerklärungs-zettel‘ der Schiffer erstellt wurden und daß die Akte OF 159 vom Deutschen Orden geführt wurde, um eine Kontrolle über die Städte (insbesondere bei der Aufteilung des Pfundzollertrags nach dem vereinbarten Schlüssel) zu haben.

2. Die Funktion des Pfundzollbuchs in der Pfundzollverwaltung

Die Kontrolle über die korrekte Aufteilung der Pfundzolleinkünfte zwischen Orden und Städten setzte über die Ermittlung der Gesamteinnahmen hinaus auch die exakte Erfassung aller Zahlungen aus dem Pfundkasten voraus. Das war nicht unproblematisch, denn während die Einkünfte des Pfundzolls grundsätzlich bei den zentralen Kassen des Ordens einzuzahlen waren,⁸⁹ wurden von Zeit zu Zeit beachtliche Summen aus der Pfundkiste entnommen (Tabelle 4).⁹⁰ Beide Seiten drohten die Übersicht zu verlieren.

Auch hier ersann man eine Methode, sich gegenseitig zu kontrollieren. Die Auszahlungsprotokolle zeigen nämlich, daß die Geldentnahme aus dem Pfundkasten nur in Gegenwart des Pfundmeisters und des städtischen Beisitzers zulässig war.⁹¹ Einige Auszahlungsprotokolle sind im Volltext überliefert und eines sogar im Original. Sie belegen, daß die Auszahlungen stets in Form einer Kerbschnitturkunde protokolliert wurden.⁹² Diese

⁸⁹ SARNOWSKY, Wirtschaftsführung (wie Anm. 1), S. 79. Einzahlungen von Erträgen aus dem Pfundzoll in die Treßlerkasse sind 1402 und 1409 nachweisbar: JOACHIM, Treßlerbuch (wie Anm. 71), S. 136, 516–7.

⁹⁰ Dazu s. SARNOWSKY, Wirtschaftsführung, S. 220.

⁹¹ Zur Zeit Pauls von Rusdorf (1422–41) hatte die Pfundkiste drei Schlösser. Zwei Schlüssel behielt der Hochmeister, während der dritte Schlüssel bei der Stadt, in der die Pfundkiste lag, hinterlegt wurde. So war die Anwesenheit eines Ratsmitglieds der betreffenden Stadt erforderlich, um die Pfundkiste aufzuschließen: BURLEIGH, Prussian Society (wie Anm. 74), S. 106.

⁹² Im Original (im WAP Danzig) überliefert ist das Auszahlungsprotokoll von 436 1/2 mr. 4 1/2 sc. an die Danziger Bürgermeister Peter Vorrat und Tideman Huxer sowie an die Danziger Ratsherren Johann Mekelfeld und Johann von Stein am 19. Okt. 1409. Sie ist (nach der Stückbeschreibung) unten gezahnt (HR 1.5.650, S. 505). Die Corroboratio des Auszahlungsprotokolls vom 25. Juni 1409 lautet *Des czu einem sicheren geczugnisse habe ich deze bryffe us den anderen lozen sneiden ...*

Tabelle 4: Zahlungen aus der Pfundkiste (1409)⁹³

Datum	Beisitzer	Anweiser	Summe	Empfänger
25. Juni	Johann Poclutus (Thorn)	Hochmeister	200 mr.	Konrad Letzkow ⁹⁴
25. Juni	Antonius Volmerstein (Elbing)	Hochmeister	177 Nobel 300 mr.	Konrad Letzkow
3. Aug.	Peter Vorrat (Danzig) Evert Sterke (Danzig) Antonius Volmerstein (Elbing)	Hochmeister	980 mr. 75 Nobel 140 Dukaten	Hochmeister
19. Okt.	Peter Lange (Braunsberg)	Hochmeister	436½ mr.	4½ sc. Peter Vorrat Tideman Huxer Johann Mekelfeld Johann von Stein

hatte den Namen des Pfundmeisters und des Beisitzers, die Stelle, die die Zahlung angeordnet hatte (ausschließlich der Hochmeister), und die Zahlungsempfänger zu enthalten. Eine Hälfte der Kerbschnitturkunde blieb bei der Stadt, aus der der Beisitzer kam (und Danzig wurde vermutlich über den Inhalt informiert), während der Pfundmeister die für den Orden bestimmte Hälfte behielt.

Sowohl bei den Einnahmen aus der Pfundzollerhebung als auch bei den Ausgaben aus dem Pfundkasten waren die Modalitäten so gestaltet, daß Orden wie Städte umfassend informiert waren.

e. Besonderheiten des Danziger Pfundzollbuchs von 1409 & 1411

1. Anreihung der Eintragungen

Im Gegensatz zu den meisten hansischen Pfundzollbüchern – und insbesondere zu den späteren Danziger Pfahlkammerbüchern – ordnet OF 159 die Eintragungen nicht nach Bestimmungs- bzw. Herkunftshafen der Schiffe, sondern chronologisch.⁹⁵

⁹³ Quelle: GStA OF 159, S. 586 / f. 293^v.

⁹⁴ Trotz der Eintragung auf S. 586 der Akte (unmittelbar nach Nr. 3246 in dieser Edition) können die beiden Zahlungen an Konrad Letzkow nicht an ein und demselben Tag vorgenommen worden sein, denn Poclutus war bis zum 22. Juni 1409, Volmerstein erst ab 29. Juni 1409 städtischer Beisitzer. Verwendet man die von SARNOWSKY, Wirtschaftsführung (wie Anm. 1), S. 527 Anm. 7–8 angegebenen Umrechnungskurse (1 Nobel = 1 mr. pr.; 1 Dukat (ungarischer Gulden) = 16 sc. pr.), so ergibt sich eine Gesamtzahlung von 677 mr. pr. an Letzkow. Dies paßt ausgezeichnet zu der in Letzkows Rechnungszettel (APT I 689 vom 14. Apr. 1410; zit. nach SARNOWSKY, Wirtschaftsführung, S. 526 Anm. 2) genannten 678 mr. pr., die Letzkow „tzu her Heeffhard[is] von Hervorde usrichtunge erhalten hat“ (ebenda).

⁹⁵ Allein die Hamburger Pfund- und Werkzollbücher scheinen einigermaßen chronologisch geführt worden zu sein, obwohl mindestens zwei (1399/1400, 1418) die erfolgten und die noch ausstehenden Zahlungen getrennt notieren, was die chronologische Buchung völlig

Die Akte selber bietet drei Datumsangaben. Auf S. 2 (f. 1^r) steht die Überschrift *Dis ist daz buch von dem pfundczol, daz sich angehoben hot in dem Palmtage in dem xiiii^e nunden jar*. Der Handel wurde also vom 31. März 1409 an erfaßt. Zwischen Nr. 2004 und 2005 trug der Schreiber *Dis hot entphangen her Jocab Bûr Pfundmeister und her Menczel vom Welde Rotman czu Koningberg, das sych an gehoben hot in Sunte Elisabet owende in dem xiiij^e nunden jar* (18. November 1409) ein. Schließlich steht zwischen Nr. 2704 und 2705 *Dis hot entphangen Johan von Alffther und Eppenscheide Rotman czu Danczik, daz sich angehoben in Sunte Peters tage in dem xiiij^e und eleften jar* (29. Juni 1411). Daraus ergibt sich eine erste grobe zeitliche Einteilung der Akte (Tabelle 5).

Tabelle 5: Zeitliche Einteilung der Eintragungen im Pfundzollbuch OF 159

Nummer	Zeitraum
1–2004	31. März–17. November 1409
2005–2704	18. November 1409– [Jahresende]
2705–3246	29. Juni 1411–[August] ⁹⁶

Der Zeitraum vom Frühjahr 1409 bis Sommer 1411 ist dank der Überlieferung von zahlreichen anderen Quellen verhältnismäßig gut dokumentiert. So lassen sich die Bewegungen einiger Schiffe, die in der Pfundzollakte genannt werden, nachweisen.

Tabelle 6: Nachweisbare Bewegungen von Schiffen 1409/1411⁹⁷

Nr.	Schiffer	Datum und Beleg
46	Johan Cule	Am 4. Juli 1409 verließ das Schiff das Swin und segelte nach Lübeck (StA Reval Af4, f. 21 ^r)
116	Werner Grolle	<i>1409 jar des anderen dags na sunte Marquarde</i> (wohl 7. Mai 1409) ⁹⁸ verließ das Schiff Danzig

durcheinander wirft: Hans NIRRNEIM (Bearb.), Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 1), Hamburg 1910; Hans NIRRNEIM (Bearb.), Das Hamburgische Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 2), Hamburg 1930, bes. S. XXXIII^f.; SPRANDEL, Pfundzollbuch von 1418, bes. S. 46.

⁹⁶ Das letzte Datum, das OF 159 enthält, ist ein Auszahlungsbeleg vom 26. Aug. 1411: OF 159, S. 587.

⁹⁷ Fett gedruckt ist die Nummer des Schiffes, wenn es im Pfundzollbuch als auslaufend verzeichnet wurde.

⁹⁸ H. GROTEFEND, Zeitrechnung des deutschen Mittelalters und der Neuzeit, Bd. 2/2: Ordenskalender, Heiligenverzeichnis, Nachträge zum Glossar, Hannover und Leipzig 1898, S. 138, führt drei Heilige namens Marquard auf: Abt Marquard von Prüm (Festtag 27. Feb.; Diözese Trier), Abt Marquard von Wilten (Festtag 6. Mai; Diözesen Brixen, Wilten) und Marquard OFM (Festtag 29. Mai; Diözesen Freising, München: vgl. AASS Maii VII,

- (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, Nr. 16, S. 21) und legte am **19. Mai 1409** im Swin an (StA Reval, Af 2, f. 52^r; Af 3, f. 5^v). Allerdings vermerkt der Marienburger Großschäffer in der Abrechnung aus dem Jahr 1417, daß dieser Holk (150 Last, Gesamtkosten 1088 mr.) zu Pfingsten (**26. Mai 1409**) ausgelaufen ist (Sattler, Handelsrechnungen, S. 64)
- 139** Tydeman Fogeler *Op desse selve tyt (1409 jar des anderen dags na sunte Marquarde), also am 7. Mai 1409*, verließ das Schiff des Schiffers Peter (so!) Vogeler Danzig u. a. mit *1 tunneken mit 2000 [und] 20 timmer Swetsches werkes* (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, Nr. 16, S. 21). Am **19. Mai 1409** erhielt Veckinchusen in Brügge *ut schepper Vogheler 1 tunneken mit 2000 [und] 20 tymmer Swesses werkes* (StA Reval, Af 2, f. 52^r; Af 3, f. 5^v)
- 224** Peter von Russen Am **14. März 1409** im Swin angekommen (StA Reval, Af 2, f. 38^v; Af 3, f. 4^r; Af 5, f. 12^r), verließ das Schiff den Brügger Vorhafen am **26. März 1409** mit Kurs auf Preußen (StA Reval, Af 2, f. 52^v) und legte am **14. Mai 1409** in Danzig an (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, Nr. 16, S. 20)
- 253** Johan Wulleff Das u. a. mit Rosinen beladene Schiff verließ das Swin am **26. März 1409** mit Kurs auf Preußen (StA Reval, Af 2, f. 52^v–53^r) und lief um den **14. Mai 1409** in Danzig ein (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, Nr. 16, S. 20)
- 257** Gert von Ummen Das Schiff verließ das Swin am **26. März 1409** (StA Reval, Af 2, f. 52^v) und legte am **14. Mai 1409** in Danzig an (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, Nr. 16, S. 20)
- 486** Johan von Phingesten Das Schiff verließ das Swin am **26. März 1409** (StA Reval, Af 2, f. 52^v) und legte am **14. Mai 1409** in Danzig an (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, Nr. 16, S. 20)
- 493** Symon Boythin Dieser Holk (150 Last, 900 mr. Gesamtkosten) lief zu Pfingsten (**26. Mai 1409**) aus und blieb *czwuschen hie und Flandren* (Sattler, Handelsrechnungen, S. 64, 288)
- 506** Peter Halewasser Dieser Holk (140 Last, 750 mr. Gesamtkosten) lief zu Pfingsten (**26. Mai 1409**) aus und ging im fol-

S. 183–4). Colombano SPAHR, Art. Ebstorf, in: Bibliotheca Sanctorum, Bd. 4, Rom 1964, Sp. 894, fügt Bischof Marquard von Hildesheim hinzu, der am 2. Feb. 880 im Kampf gegen die Normannen zum Märtyrer wurde (Festtag 2. Feb.; vgl. AASS Februarii I, S. 309–16).

- genden Jahr *yn Hollanden seite* unter (Sattler, Handelsrechnungen, S. 64)
- 613 Detmer von Ingeren Das u. a. mit Roggen beladene Schiff lief um den **14. Mai 1409** in Danzig ein (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, Nr. 16, S. 20)
- 868 Detmer von Ingeren Das Schiff lief Brügge am **8. Aug. 1409** an (StA Reval, Af 3, f. 5^v)
- 1274 Herman Seteler Schiffer Seteler und der Marienburger Großschäffer reedeten zwei Schuten, die in ihrem gemeinsamen Besitz waren, 1409 aus (Sattler, Handelsrechnungen, S. 50)
- 1729 Friedrich Bertoltson Das Schiff verließ das Swin am **28. Aug. 1409** mit Kurs auf Preußen (Lesnikov, Handelsbücher, S. 294; StA Reval, Af 2, f. 53^r; Af 4, f. 31^v)
- 1852 Detmer von Ingeren Das Schiff verließ das Swin am **20. Aug. 1409** mit Kurs auf Schonen (StA Reval, Af 4, f. 31^v)
- 2192 Peter Johanisson Auf die am **16. Okt. 1409** nach Preußen geschickte Rechnung Hildebrand Veckinchusens hin hat Tydeke Swart im Schiff von Peter Johanson Wachs und Pelzwerk nach Brügge transportiert (Lesnikov, Handelsbücher, S. 344)
- 2681 Godike Roffer Das Schiff verließ das Swin am **8. Okt. 1409** mit Kurs auf Lübeck (StA Reval, Af 3, f. 7^v)
- 2727 Noute Steffensson Am **15. Juni 1411** verließ das Schiff von *Noyst Stevenssone* das Swin mit Kurs auf Preußen, u. a. mit 5 Hamburger Tonnen mit 839 Pfd. Ingwer, die in 4 Ballen verpackt waren (StA Reval, Af 3, f. 19^v; Af 4, f. 19^r). Am **6. Juli 1411** hatte das aus Brügge gekommene Schiff in Danzig gerade angelegt, die Fracht jedoch noch nicht gelöscht (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, Nr. 56, S. 69 mit falschem Datum), was jedoch bis **12. Juli 1411** erfolgte (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, Nr. 57, S. 69f.)
- 2938 Peter Johanisson Auf der Brügger Messe (**20. Apr.–19. Mai 1411**) zahlte der Schiffer dem flämischen Lieger des Marienburger Großschäffers £6 5s gr, was den Einkünften der Großschäfferei aus ihrem Viertelschiffspart entsprach (Stieda, Veckinchusen Briefwechsel, S. 52)
- 3088 Theues Ludikensson Das Schiff lief das Swin am **25. Aug. 1411** an und löschte dort u. a. Pelzwerk (StA Reval, Af 3, f. 19^r)
- 3140 Heinrich von Rypen In Brügge erhielt Hildebrand Veckinchusen am **18. bzw. 28. Feb. 1412** eine Tonne Pelzwerk, die über

Hamburg gekommen war (Lesnikov, Handelsbücher, S. 396, 398)

- 3181 Everd Husman Hildebrand Veckinchusen gab Fracht, die nach Reval bestimmt war, am **25. Mai 1411** und am **19. Juni 1411** in dieses Schiff auf (StA Reval, Af 4, f. 51^v–52^r)

Die Tabelle zeigt, daß zwischen Ende März und Anfang Mai 1409 der Handel nicht besonders rege war – lediglich 115 Schiffe waren bis zum 7. Mai (Nr. 116) ein- bzw. ausgelaufen –, was gut zu der Aussage des Danziger Rats vom 28. März 1409 paßt, daß die Frühjahrsflotte schon ausgelaufen sei.⁹⁹ Offenkundig verließ eine größere Flotte Brügges Außenhafen, das Swin, Ende März (Nr. 224, 253, 257 und 486 am 26. März 1409) und erreichte Danzig am 14. Mai. Um Pfingsten verließ dann ein weiterer Flottenverband (Nr. 493, 506, vielleicht auch 613) Danzig mit Kurs auf Flandern. Zwei Schiffe, die am 28. bzw. 20. August 1409 von Brügge nach Preußen bzw. Schonen segelten (Nr. 1729, 1852), müssen im Herbst in Danzig angekommen sein. Die letzten Schiffe, die noch vor der Winterlage das Swin mit Kurs nach Osten verließen (Nr. 2681 am 8. Oktober 1409 nach Lübeck), liefen nach dem 18. November in Danzig ein und verließen es noch vor Jahresende.

Es gibt eine weitere Möglichkeit, die Einteilung unserer Pfundzollakte in chronologische Abschnitte zu verfeinern. Wie wir oben gesehen haben, wurden beim Amtswechsel der städtischen Beisitzer höchstwahrscheinlich Inventare angefertigt. Da die Termine dieser Amtsantritte bekannt sind und in den letzten vier Fällen mit den Eintragungen über die Heringseinfuhren korreliert werden können (Tabelle 7), ergibt sich eine weitere zeitliche Einteilung der Akte.

Tabelle 7: Amtswechsel der städtischen Beisitzer und vermutete Erstellung von Amtsübergabeinventaren

Beisitzer	Amtsantritt	Abschnitt
Johann Bryger (Thorn)	11. Mai	
Johann Poclutus (Thorn)	1. Juni	
Antonius Volmerstein (Elbing)	29. Juni	
Hermann Hitfeld (Danzig)	10. August	ab Nr. 1692
Peter Lange (Braunsberg)	28. September	ab Nr. 1909
Johann Colner (Danzig)	9. November	ab Nr. 1975
Menzel vom Wald (Königsberg)	16. November	ab Nr. 2002

⁹⁹ APT I, 621.

Wenn wir nun alle Datierungsmöglichkeiten zusammenziehen, ergibt sich folgende zeitliche Einteilung der Eintragungen in OF 159.

Tabelle 8: Zeitliche Einteilung von OF 159 (Übersicht)

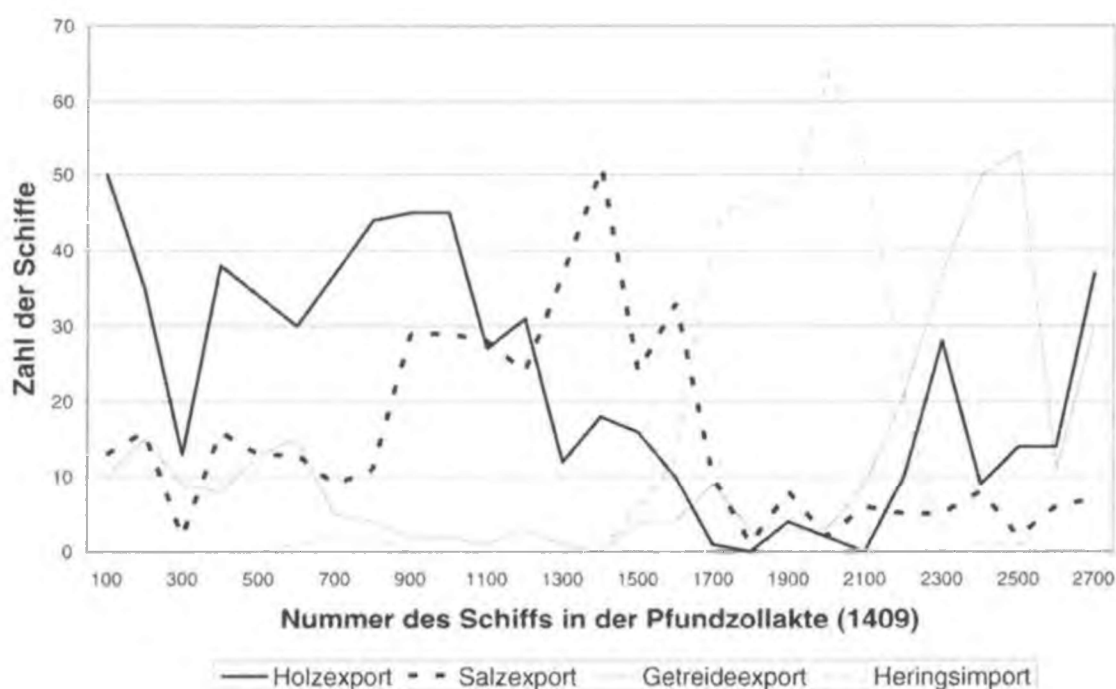
Nr.	Datum	Anlaß
116	7. Mai 1409	Schiff von Werner Grolle
139	7. Mai 1409	Schiff von Tydeman Fogeler
224	14. Mai 1409	Schiff von Peter von Russen
253	14. Mai 1409	Schiff von Johan Wulleff
257	14. Mai 1409	Schiff von Gert von Ummen
486	14. Mai 1409	Schiff von Johan von Phingesten
493	26. Mai 1409	Schiff von Symon Boythin
506	26. Mai 1409	Schiff von Peter Halewasser
613	nach 14. Mai 1409	Schiff von Detmer von Ingeren
1692	10. August 1409	Amtswechsel des städtische Beisitzers
1909	28. September 1409	Amtswechsel des städtische Beisitzers
1975	9. November 1409	Amtswechsel des städtische Beisitzers
2001	16. November 1409	Amtswechsel des städtische Beisitzers
2004	18. November 1409	Überschrift in der Akte
2704	Ende des Jahres 1409	
2705	29. Juni 1411	Überschrift in der Akte
2727	6. Juli 1411	Schiff von Noute Steffensson

Die zeitliche Anordnung der Eintragungen im Danziger Pfundzollbuch ermöglicht die Rekonstruktion des Handelsjahres. Graphik 1 stellt die Gesamtzahl der Schiffe dar, die eines der vier Leitprodukte des Danziger Außenhandels (Holz, Salz, Getreide und Hering) geladen hatten. Zur besseren Übersicht wurden die Ladungen von je 100 Schiffen summiert, so daß z. B. unter den ersten 100 Schiffen, die in der ersten Spalte (1–100) dargestellt wurden, 50 Schiffe Holz geladen hatten, 13 Salz, 10 Getreide und kein einziges Hering.

Aus Graphik 1 geht die Aufeinanderfolge der Ein- und Ausfuhren deutlich hervor:¹⁰⁰ vier Wellen – Holz (Schiff Nr. 1–1200), Salz (801–1600), Hering (1601–2200), Getreide (2101–2700) – sind klar erkennbar, auch wenn sie sich ein wenig überschneiden. Holzprodukte wurden hauptsächlich im Frühjahr und Frühsommer ausgeführt: Die Schiffe, in denen die große Masse der Holzprodukte geladen war (Nr. 1–1200), können wir nämlich anhand von Tabelle 8 zeitlich ungefähr einordnen. So wissen wir, daß das Schiff Nr. 506 am 26. Mai auslief und das Schiff Nr. 613 Danzig

¹⁰⁰ Christina LINK, Diana KAPFENBERGER, Transaktionskostentheorie und hansische Geschichte: Danzigs Seehandel im 15. Jahrhundert im Lichte einer volkswirtschaftlichen Theorie, in: Hansische Geschichtsblätter 123, 2005, S. 153–69, hier Abb. 4, S. 160. Ich danke meinen Schülerinnen für die Erlaubnis, ihre Graphik hier zu reproduzieren.

Graphik 1: Das Handelsjahr in Danzig (1409)



irgendwann nach dem 14. Mai erreichte. Wie lang die Holzausfuhren nach Ende Mai andauerten, ist nicht zu ermitteln. Jedenfalls flauten sie vor dem 10. August ab (vgl. Tabelle 8, Schiff Nr. 1692).

Die zweite Welle waren Salzexporte (Schiffe Nr. 801–1600), die in der Hauptsache höchstwahrscheinlich nach Schonen gingen.¹⁰¹ Diese Ausfuhren können wir ebenfalls zeitlich eingrenzen: Sie müssen zwischen Ende Mai (Tabelle 8, Schiff Nr. 506) und Anfang August (Tabelle 8, Schiff Nr. 1692) erfolgt sein, was hervorragend zum Beginn der Heringssaison auf Schonen (ab 15. August)¹⁰² paßt.

Ebenfalls in den Verlauf der Schonischen Messen fügt sich die dritte Welle der Heringsimporte ein (Schiffe Nr. 1601–2200), die wir auch datieren können. Sie begann vor dem 10. August (Tabelle 8, Schiff Nr. 1692)

¹⁰¹ Dazu s. Stuart JENKS, Der hansische Salzhandel im 15. Jahrhundert im Spiegel des Danziger Pfundzollbuchs von 1409, in: Rainer S. ELKAR, Cornelius NEUTSCH u. a. (Hgg.), „Vom rechten Maß der Dinge“. Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Festschrift für Harald Witthöft zum 65. Geburtstag, München 1996, S. 257–84, hier S. 269–71.

¹⁰² Zu den Terminen der Schonischen Messen s. Carsten JAHNKE, Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.–16. Jahrhundert) (QDhG NF 49), Köln/Weimar/Wien 2000, S. 202–4. Es verdient jedoch, erwähnt zu werden, daß zur Zeit Waldemars II. von Dänemark die Herbstfischerei ebenso wie der Marktfriede vom 15. Aug. bis zum 1. Nov. dauerte: JAHNKE, Silber, S. 65. Grundsätzlich favorisierten die Kaufleute eine längere Dauer der Schonischen Märkte (Stralsund, Wismar und Kampen ließen sich sogar Handelsrechte zwischen dem 25. Juli und dem 11. Nov. verbriefen), während der Dänenkönig kürzere Fristen (z. B. 15. Aug.–29. Sept. bei Waldemar IV. Atterdag) bevorzugte: JAHNKE, Silber, S. 85, 203.

und dauerte bis nach dem 18. November (Tabelle 8, Schiff Nr. 2004). Das wiederum läßt vermuten, daß die Heringssaison auf Schonen bis zum 1. oder sogar zum 11. November lief.¹⁰³

Zu guter Letzt wurde in einer vierten Welle Getreide exportiert (Schiffe Nr. 2101–2700). Diese Ausfuhren wurden allerdings eindeutig nach Beginn der Winterlage (11. November) getätigt, was nach gängiger Forschungsmeinung eigentlich nicht passieren durfte. Bevor man dies allerdings voreilig als eine massive Mißachtung der hansischen Schifffahrtsgesetzgebung wertet, sollte man bedenken, daß die Westfahrt erlaubt war.¹⁰⁴ Unter Umständen war der Getreideexport nach dem 11. November auch deshalb notwendig, weil die verschiedenen landesherrlichen Kornzinsen (Pflugkorn etc.) erst zu Martini fällig waren.¹⁰⁵

Die Analyse von Graphik 1 zeigt, daß die Verfügbarkeit der Exportprodukte – Holz wurde mit der ersten Schmelze nach Danzig gefloßt, Getreide im Herbst geerntet – bzw. das Marktgeschehen – die Heringssaison auf Schonen – die Schifffahrt bestimmten. Auch ohne hansische Konvoibildungsvorschriften oder preußische Schifffahrtssperren¹⁰⁶ ist i. J. 1409 die Tendenz zur Flottenbildung erkennbar. An dieser Stelle sind zwei Schlüsse angebracht. Zum einen muß man nun die Ansichten von Dollinger in Zweifel ziehen, der die Konvoibildung auf die Sorge der Hansestädte um die Sicherheit der Schiffe vor Piraten und Ausliegern zurückführt und vermutet, daß sich die Schiffer diesem Gebot nur widerwillig beugten.¹⁰⁷ Zum anderen ist erkennbar, daß wenn der Hochmeister das Aussegeln der Schiffe bis zu einem genannten Termin verbot, dann betraf dies immer nur eine Handelssparte. Die preußische Schifffahrtssperre vom 31. Januar bis zum 18. Mai 1404¹⁰⁸ belastete somit hauptsächlich den Holzexport, während die Sperre vom 31. Mai bis zum 24. Juni bzw. 1. Juli¹⁰⁹ die Salzausfuhr nach Schonen beeinträchtigte.

¹⁰³ Trotz JAHNKE, Silber (wie Anm. 102), S. 203, der die zwischen 1407 und 1412 datierbaren, rechtsverbindlichen Vereinbarungen (Mote), die u. a. festlegten, „daß kein Fischer vor St. Dionysius (9. Oktober) die Messe verlassen dürfe“, die Verkürzung der Saison vom Anfang Nov. auf Anfang Okt. bedeutete.

¹⁰⁴ HR 1.5.185 § 9, S. 125 vom 8. Apr. 1404.

¹⁰⁵ Klaus CONRAD (Hg.), Preußisches Urkundenbuch. Fünfter Band: 1352–1361, Marburg 1969–75, passim. Auch das Bischofskorn des Kulmer Bischofs war zu Martini fällig: ASP 1.5, S. 27–8.

¹⁰⁶ Beides fehlte i. J. 1409: Stuart JENKS, England, die Hanse und Preußen: Handel und Diplomatie, 1377–1474 (QDhG NF 38), Köln/Wien 1992, S. 314–7.

¹⁰⁷ DOLLINGER, Die Hanse (wie Anm. 2), S. 194–5.

¹⁰⁸ HR 1.5.75 § 9, S. 117.

¹⁰⁹ HR 1.5.198 § 1, S. 134.

2. Angabe von Tonnage und Wert des Schiffs

Das Problem der Größe des hansischen Handelsschiffs konnte bislang nicht zufriedenstellend gelöst werden, obwohl man sich seit Hirsch und Daenell des Problems angenommen hatte.¹¹⁰ Zwar zeigte die diachrone Analyse der Schiffsarchitektur, daß jeder im Mittelalter neu aufkommende Schiffstyp – vorherrschend waren der Kogge bis 1400, der Holk ca. 1400–1500 und das Krawell ab 1450/1500 – ein kleineres Schiff ablöste, aber Lechners Edition der Lübecker Pfundzollliste von 1368/69 – die erste synchrone Analyse der Schifffahrt – rückte die Bedeutung der kleineren Schiffe ins rechte Licht.¹¹¹ Seitdem bemühte man sich, die Verteilung der zu transportierenden Fracht auf Schiffen verschiedener Größen in einem räumlich wie zeitlich engen Rahmen zu bestimmen, weil man sich von der systematischen Untersuchung aller Handelsschiffe, die mit einem Hafen verkehrten, zuverlässigere Ergebnisse versprach als von der Analyse verstreuter Nachrichten.

Für eine solche synchrone, regional begrenzte Untersuchung am besten geeignet schienen die hansischen Pfundzolllisten, doch tat man sich zunächst schwer mit der Bestimmung der Schiffsgröße, denn die bisher bekannten Pfundzollbücher enthalten nur Angaben über den Schiffswert. Deshalb hat man versucht, auf der Grundlage der Schiffsladungen (insbesondere der Zahl der Heringstonnen)¹¹² die Größe der Schiffe zu bestimmen. Diese Methode war allerdings aus drei Gründen ausgesprochen problematisch. Zunächst war den benutzten Pfundzollbüchern (Lübeck, Hamburg, Reval) nicht zu entnehmen, ob das Schiff vollständig oder nur teilweise beladen war.¹¹³ Selbst wenn man von einer vollen Ladung ausgehen dürfte, ließ sich das Problem der unterschiedlichen Ausnutzung des Schiffshohlraums durch unterschiedliche Produkte (etwa Tonnengut wie Hering im Gegensatz zu Schüttgut wie Korn oder Salz) kaum lösen.¹¹⁴ Drittens ließ die geringe Zahl der Schiffe, deren Größe geschätzt werden konnte, Zweifel am Aussagewert der Ergebnisse aufkommen.

¹¹⁰ Theodor HIRSCH, *Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des deutschen Ordens* (Preisschriften gekrönt und herausgegeben von der Fürstlich Jablonowskischen Gesellschaft zu Leipzig 6), Leipzig 1858, ND Wiesbaden 1969, S. 263–4; DAENELL, *Blütezeit* (wie Anm. 23), Bd. 2, S. 345ff. Generell zur älteren Literatur s. Thomas WOLF, *Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen* (QDhG NF 31), Köln/Wien 1986, S. 1–6.

¹¹¹ Georg LECHNER, *Die hansischen Pfundzolllisten des Jahres 1368* (18. März 1368 bis 10. März 1369) (QDhG NF 10), Lübeck 1935, S. 70. S. auch WOLF, *Tragfähigkeiten*, S. 3–4.

¹¹² LECHNER, *Pfundzolllisten*, S. 69–72.

¹¹³ Wie LECHNER, *Pfundzolllisten*, S. 71 erkennt. Vgl. auch WOLF, *Tragfähigkeiten*, S. 81.

¹¹⁴ Hierzu WOLF, *Tragfähigkeiten*, S. 64–5.

So war man auf die wenigen Quellen angewiesen, die sowohl den Wert als auch die Größe der Schiffe nennen. Die größte Gruppe unter diesen, nämlich die Schadenslisten, hat die Forschung aber rasch verdächtigt,¹¹⁵ den Wert der gekaperten Schiffe in der Hoffnung auf eine großzügigere Entschädigung unverhältnismäßig hoch zu bemessen. Darüber hinaus war nicht sicher zu erkennen, ob die Takelage und das sonstige Zubehör, das Frachteinkommen und womöglich auch noch der Wert der gekaperten Frachtgüter miteinberechnet wurden oder nicht.

Trotz aller methodischen Schwierigkeiten hat die Untersuchung von Thomas Wolf gezeigt, daß der Schiffswert pro Last bei steigender Größe nicht konstant bleibt, sondern steigt.¹¹⁶ Die Analyse der Schiffe, die in den Handelsrechnungen des Marienburger Großschäffers¹¹⁷ sowie in einer Hamburger Schadensklage v. J. 1418¹¹⁸ nachzuweisen sind, bestätigen diesen Eindruck. Demnach gab es im frühen 15. Jahrhundert zehn Wert-Größe-Gruppen (Tabelle 9).

Tabelle 9: Verhältnis zwischen Größe und Wert eines Schiffs nach Wolf¹¹⁹

Gruppe	Größe in Last	Wert in £ gr	Umgerechnet in mr.pr.
I	unter 20	1–10	3,20–32,08
II	20–40	10–30	32,08–96,25
III	35–60	30–50	96,25–160,42
IV	40–70	50–70	160,42–224,58
V	60–90	70–100	224,58–320,83
VI	80–100	100–120	320,83–385
VII	90–120	120–140	385–449,16
VIII	100–120	140–160	449,16–513,33
IX	100–140	170–200	545,42–641,66
X	über 130	200–260	641,66–834,16

Das Danziger Pfundzollbuch bietet als einzige bislang entdeckte hansische Pfundzollliste die Möglichkeit, Wert und Größe der Schiffe systematisch zu bestimmen, weil es konsequent beides verzeichnet: Von insgesamt

¹¹⁵ WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 110), S. 70–6.

¹¹⁶ Auf der Grundlage von 25 Beschwerden aus der Zeit von 1383 bis 1468 kann WOLF, Tragfähigkeiten, S. 76–8, ermitteln, daß die Last bei Schiffen bis zu 20 Last 3 Mark lüb., bei Schiffen zwischen 20 und 60 Last 8,5 Mark lüb. und bei Schiffen über 60 Last 10,7 Mark lüb. wert war.

¹¹⁷ WOLF, Tragfähigkeiten, S. 79, ordnet die Ergebnisse der Analyse durch Walther VOGEL, Geschichte der Deutschen Seeschifffahrt. 1. Band. Von der Urzeit bis zum Ende des 15. Jahrhunderts, Berlin 1915, S. 420–1, um.

¹¹⁸ WOLF, Tragfähigkeiten, S. 80–1. Hamburgs Klage unter Angabe der Zahl der Biertonnen, die weggenommen wurden: HUB 6.362, S. 196–200. Die Schiffswerte wurden von der Pfundzollabgabe (SPRANDEL, Pfundzollbuch von 1418) hochgerechnet.

¹¹⁹ WOLF, Tragfähigkeiten, S. 129 (Tabelle) und 132 (Graphik).

2803 Schiffsbewegungen i.J. 1409 fehlen diese Angaben nur bei 12 Schiffen, und von den 543 Schiffsbewegungen i. J. 1411 fehlen Wertangaben bei 4 Schiffen und Größenangaben bei 9. Somit ist die Basis gegeben, mit statistischen Mitteln der Frage nachzugehen, wie Größe und Wert der Schiffe zusammenhängen.

Die Angaben in der Akte sind allerdings nicht leicht zu interpretieren. Insbesondere ist es kaum möglich, die Anzahl der Schiffe (im Gegensatz zu den Schiffsbewegungen) zu bestimmen. Bisläng ging man davon aus, daß der Name des Schiffers (evtl. unter Hinzuziehung des Schiffswerts) ausreichte, um das Schiff zweifelsfrei zu identifizieren.¹²⁰ Allerdings zeigt das Beispiel des Schiffers Peter Bare (Tabelle 10), der i. J. 1409 sechsmal als Kapitän im Danzigverkehr nachzuweisen ist, daß diese Annahme nicht zutrifft. Der Name des Schiffers und der Wert des Schiffs sind in allen sechs Fällen identisch, aber der Schiffstyp (Schute bzw. Schiff) variiert ebenso wie die Größe des Schiffs (8 bzw. 10 Last).

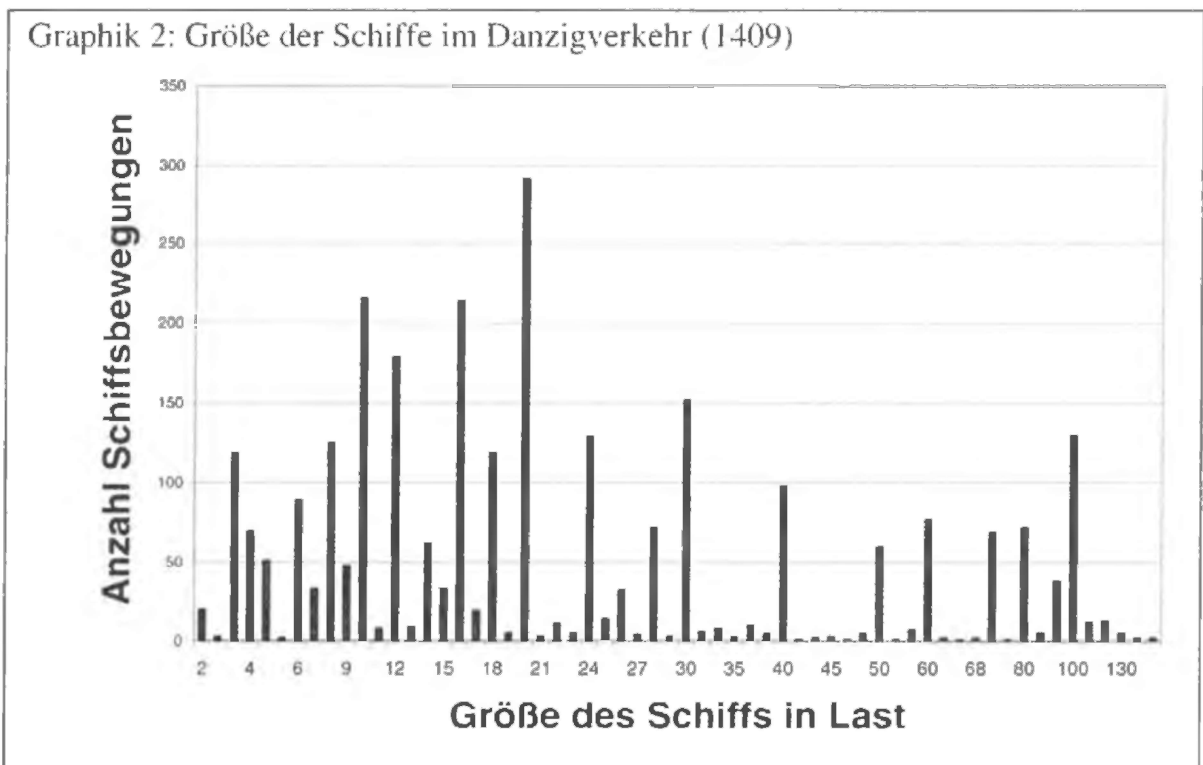
Tabelle 10: Schiffer Peter Bare (1409)

Größe (Last)	Wert (mr.)	Schiffstyp	Bewegung	Nr.
10	15	Schute	einlaufend	721
10	15	Schute	auslaufend	863
8	15	Schute	auslaufend	1572
8	15	Schiff	einlaufend	1955
8	15	Schiff	auslaufend	2016
10	15	Schute	auslaufend	2388

Nun könnte man versuchen, die im Danziger Pfundzollbuch mehrfach genannten Schiffe zu streichen und die Schiffe (im Gegensatz zu den Schiffsbewegungen) zu untersuchen, aber dieses Verfahren ist – wie Tabelle 10 zeigt – mit erheblichen Unsicherheitsfaktoren belastet. Es ist deshalb vorzuziehen, die Schiffsbewegungen in den Mittelpunkt der Analyse zu stellen, denn diese sind eindeutig, auch wenn etliche Schiffe sicherlich mehrfach gezählt werden.¹²¹ Immerhin bringt die Untersuchung

¹²⁰ So verfährt z. B. LECHNER, Pfundzollisten (wie Anm. 111), S. 65–6. Das Schifferregister (LECHNER, Pfundzollisten, S. 505–57) ordnet konsequent alle Schiffe einem Schiffernamen zu, auch wenn sie unterschiedliche Werte hatten (so z. B. bei Gerardus Timmerman: LECHNER, Pfundzollisten, S. 550). WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 110), S. 109, betrachtet sogar den Namen des Schiffers allein als Nachweis, nimmt also an, „daß Personen, die an anderen Stellen der Listen als Schiffer hervorgehoben sind, auch ohne die Berufsbezeichnung als Schiffer anzusprechen“ sind.

¹²¹ Insbesondere habe ich das Ein- und Auslaufen eines Schiffs getrennt gezählt, auch wenn die Akte das gleichzeitige Ein- und Auslaufen eines Schiffs vermerkt (*in und us*). Auch Schiffe, die in Ballast fuhren, wurden gezählt.



der 2803 Schiffsbewegungen i. J. 1409 Erkenntnisse über die Handelsflotte zu Tage, also über die Verteilung der Fracht auf die verschieden großen Schiffe.

Graphik 2 zeigt die Größe der Schiffe (in Last) im Danzigverkehr im Jahre 1409. Die Bedeutung der kleinen Schiffe ist nicht zu verkennen.

Wie aus der zur besseren Übersicht in Gruppen eingeteilten Angaben in Tabelle 11 hervorgeht, waren rund zwei Drittel aller Schiffe i. J. 1409 kleiner als 24 Last, galten also im Sinne der hansischen Winterlagengesetzgebung als kleine Schiffe, deren Fahrt auf der Ostsee während der allgemeinen Schifffahrtsruhe (11. November bis 22. Februar)¹²² geduldet wurde.

Wenn wir uns nun die Verteilung der Schiffswerte (in preußische Mark) anschauen (Graphik 3), tritt die Dominanz der kleinen Schiffe ebenfalls hervor.

Wenn wir allerdings die Ergebnisse tabellarisch auflisten (Tabelle 12), dann wird ein Problem deutlich. Bei der Größe der Schiffe hatten wir nämlich festgestellt, daß gut zwei Drittel aller Schiffsbewegungen den kleinen Schiffen (unter 24 Last) zuzuschreiben waren. 24 Last entspricht 16 % der maximalen Schiffsgröße (150 Last). Wenn wir eine lineare Kor-

¹²² Zur Winterlagengesetzgebung s. JENKS, England, die Hanse und Preußen (wie Anm. 106), S. 305–313. Am 6. Dez. 1403 hatte der Lübecker Hansetag die zulässige Größe der kleinen Schiffe, denen die Winterfahrt auf der Ostsee gestattet war, auf 24 Last festgelegt: HR 1.5.158 § 2, S. 106–7.

Tabelle 11: Größe der Schiffe im Danzigverkehr (1409)

Größe in Last	Schiffsbewegungen	Prozent	Laufende Prozent
unter 6	354	12,72 %	12,72 %
7–12	609	21,89 %	34,62 %
13–18	456	16,39 %	51,01 %
19–24	445	16,00 %	67,00 %
25–30	277	9,96 %	76,96 %
31–36	27	0,97 %	77,93 %
37–42	103	3,70 %	81,63 %
43–48	12	0,43 %	82,06 %
49–54	61	2,19 %	84,26 %
55–60	84	3,02 %	87,28 %
61–70	74	2,66 %	89,94 %
71–80	73	2,62 %	92,56 %
81–90	26	0,93 %	93,49 %
91–100	147	5,28 %	98,78 %
101–150	34	1,22 %	100,00 %

relation zwischen dem Wert und der Größe der Schiffe – also einen von der Schiffsgröße unabhängigen, konstanten Wert pro Last – annehmen, dann müßte die Verteilung der Schiffswerte mit der der Schiffsgrößen übereinstimmen, da man lediglich die Lastenzahl mit einem einheitlichen Lastenwert multipliziert. Somit müßte die Wertgrenze zwischen den kleinen und den mittelgroßen Schiffen bei 16 % des Maximalwerts (700 Mark) liegen, also bei 112 Mark, und etwa zwei Drittel aller Schiffe müßten unter dieser Grenze liegen. Die Tabelle zeigt allerdings, daß die Zwei-Drittel-Grenze bereits bei einem Wert von 42 Mark überschritten wird. Fast 90 % aller Schiffe waren weniger als 112 Mark wert. Eine lineare Korrelation zwischen Schiffswert und -größe kann es also nicht gegeben haben. Trotz der geringen Zahl seiner Belege (32) hat Wolf richtig erkannt, daß der Wert einer Last bei Zunahme der Schiffsgröße steigt.¹²³

Auch wenn eine lineare Korrelation zwischen Schiffswert und Lastenzahl auszuschließen ist, stellt sich die Frage, ob beide Größen nicht doch zusammenhängen. Graphik 4 zeigt die Streuung der Werte, wobei die X-Achse ‚Schiffswert in Mark pr.‘ zur besseren Übersichtlichkeit logarithmisch eingeteilt ist.

Graphik 4 zeigt nicht nur den erwarteten Anstieg des Werts der Last bei steigender Schiffsgröße, sondern auch die enorme Streuung der Schiffsgröße bei einem beliebigen Schiffswert. Nimmt man z. B. alle Schiffe mit

¹²³ WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 110), S. 78–81. Bei den Schiffen, die i. J. 1409 im Danzigverkehr nachzuweisen sind, betrug der durchschnittliche Wert der Last bei Schiffen unter 22 Last 1–1½ mr., bei Schiffen zwischen 23 und 38 Last 1½–2 mr., bei Schiffen zwischen 40 und 85 Last 2–3 mr. und bei Schiffen über 90 Last 3–4 mr.

Graphik 3: Wert der Schiffe im Danzigverkehr (1409)

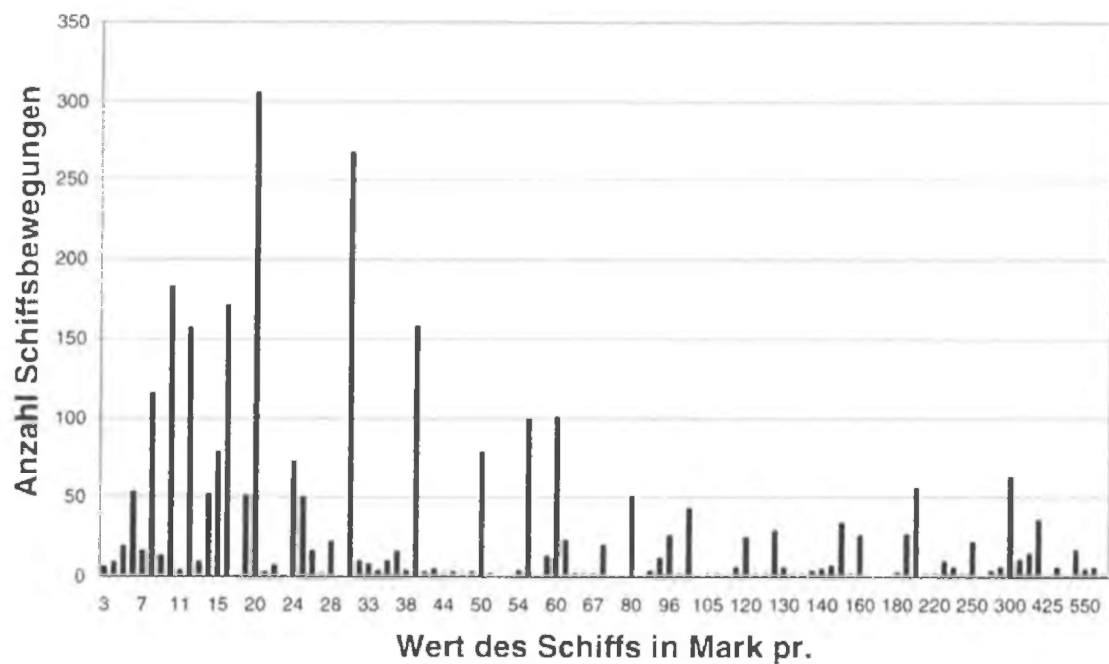
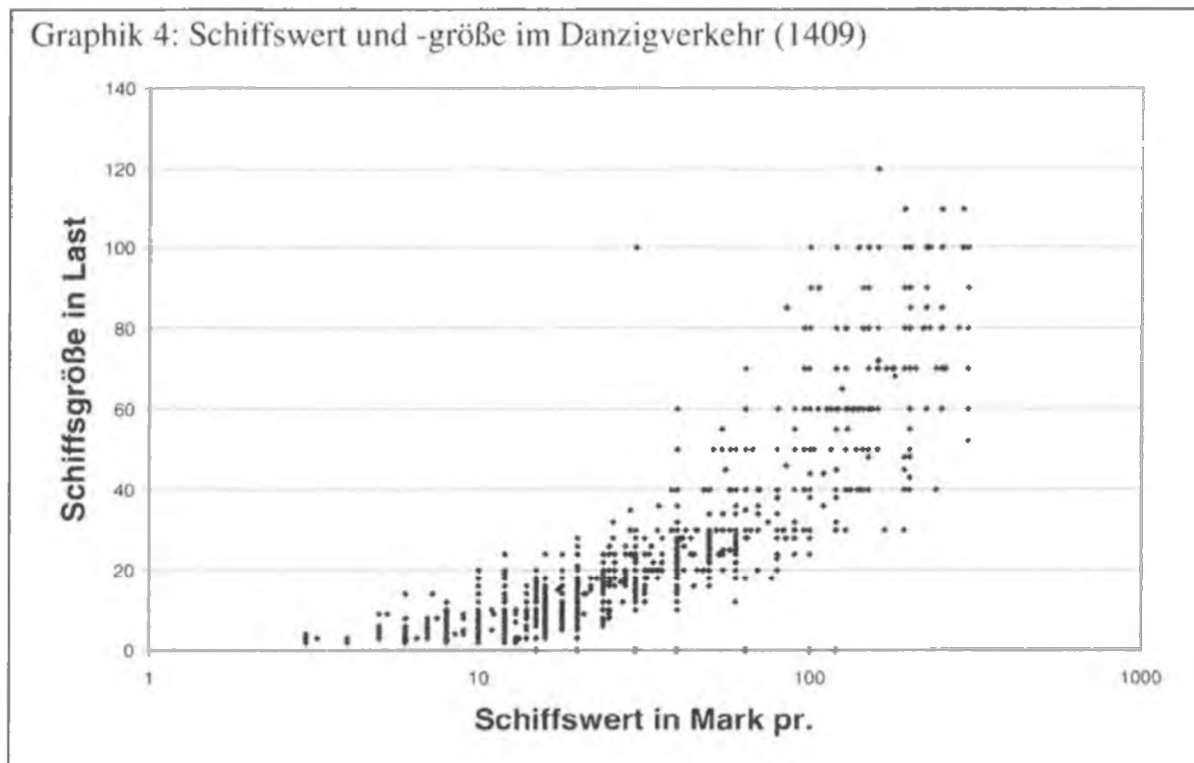


Tabelle 12: Wert der Schiffe im Danzigverkehr (1409)

Wert in Mark	Schiffe	Prozent	Laufende Prozent
unter 6	87	3,12 %	3,12 %
7–12	489	17,52 %	20,64 %
13–18	364	13,04 %	33,68 %
19–24	391	14,01 %	47,69 %
25–30	359	12,86 %	60,55 %
31–36	48	1,72 %	62,27 %
37–42	171	6,13 %	68,40 %
43–48	10	0,36 %	68,76 %
49–54	87	3,12 %	71,87 %
55–60	125	4,48 %	76,35 %
61–70	50	1,79 %	78,14 %
71–80	53	1,90 %	80,04 %
81–90	17	0,61 %	80,65 %
91–100	72	2,58 %	83,23 %
101–200	249	8,92 %	92,15 %
201–300	119	4,26 %	96,42 %
301–400	62	2,22 %	98,64 %
401–500	25	0,90 %	99,53 %
501–600	11	0,39 %	99,93 %
601–700	2	0,07 %	100,00 %



einem Wert von 100 Mark, so rangieren die Größen zwischen 24 und 100 Last.

Die Graphiken 5 und 6 veranschaulichen diese Variationsfreudigkeit der Schiffsgrößen. Sie zeigen die Höchst- und Tiefstwerte der Schiffsgröße bei jedem Schiffswert (3–700 Mark pr.) und unterscheiden sich nur darin, daß das Dreieck in Graphik 5 den Durchschnitt und in Graphik 6 den Medianwert anzeigt.

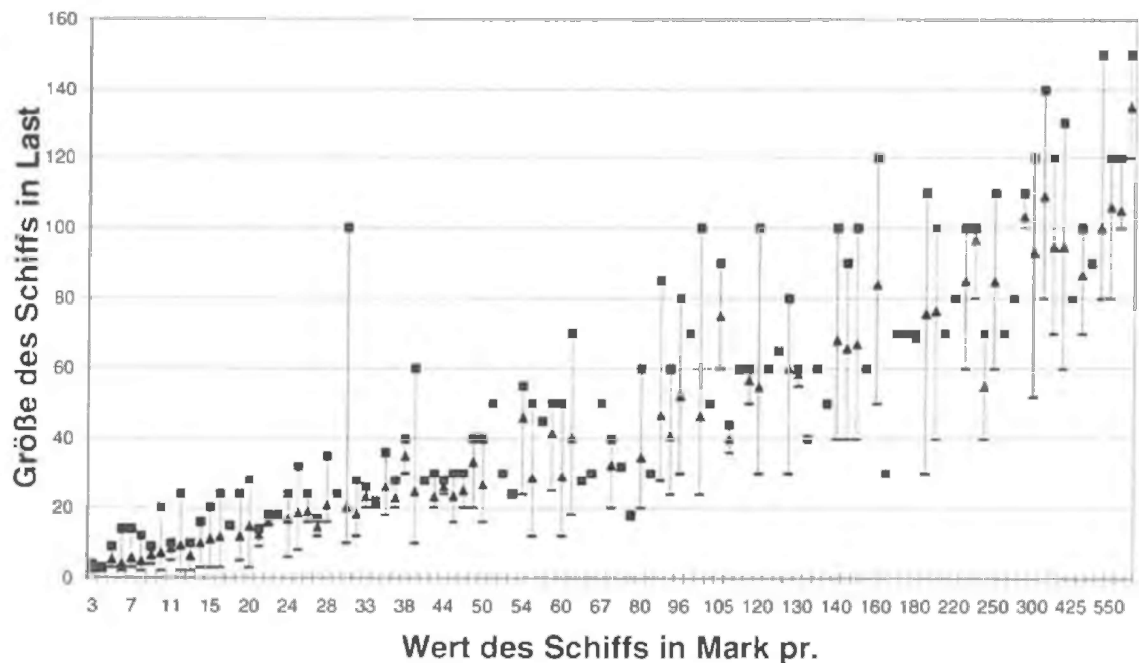
Die Werte der Schiffe im Danziger Pfundzollbuch i. J. 1409 lassen sich in 66 verschiedene Kategorien von 3 bis 600 Mark einteilen.¹²⁴ Jede Wertkategorie weist eine unterschiedliche Zahl von Schiffen auf (von 4 bis 306). Die Größe der Schiffe mit einem bestimmten Wert variiert erheblich, wie man aus den Graphiken 4–6 leicht erkennt. Ist es dennoch möglich, allein auf der Grundlage des Schiffswerts auf die Größe des Schiffs zu schließen?

Dieses Problem kann mit statistischen Mitteln zufriedenstellend gelöst werden. Bei Stichproben mit über 30 Beobachtungen (d. h. mehr als 30 Schiffe mit einem bestimmten Wert in Mark pr.) geht die Statistik von einer Normalverteilung aus. Liegen dagegen Angaben für weniger als 30 Schiffe vor, dann muß man mit der Studentischen t-Verteilung¹²⁵ vorliebnehmen. In beiden Fällen errechnet man auf der Grundlage der Zahl der

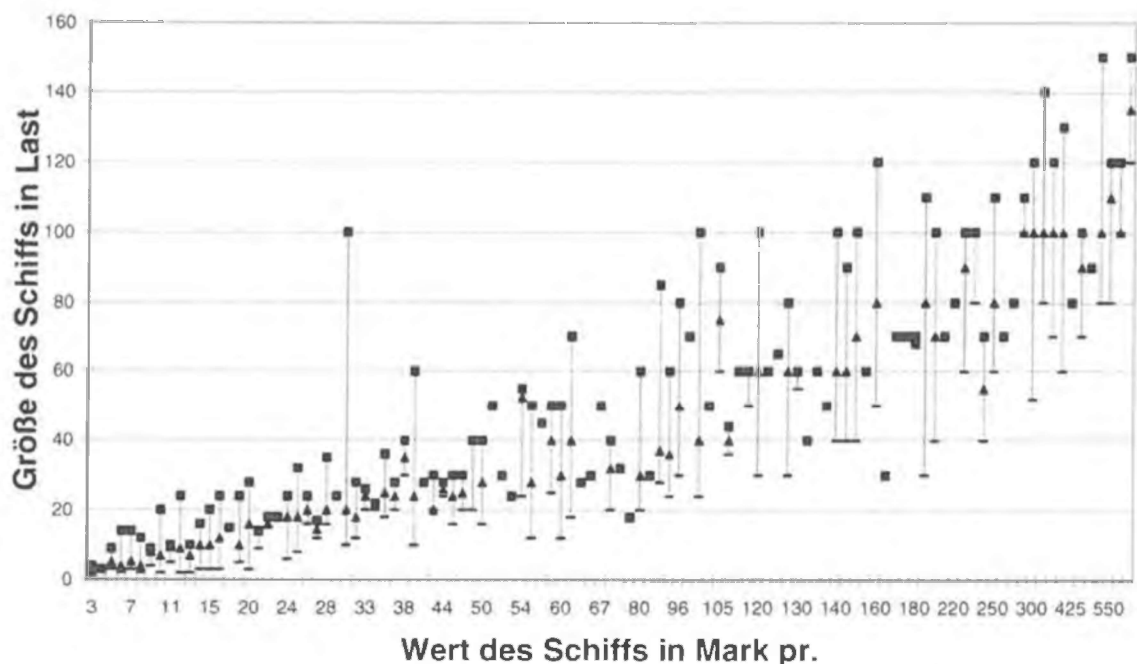
¹²⁴ Alle Schiffswerte, die durch weniger als 3 Schiffe vertreten sind, wurden als statistisch nicht verwertbar verworfen.

¹²⁵ Dazu s. A. S. C. EHRENBURG, Statistik oder der Umgang mit Daten. Eine praktische Einführung mit Übungen (übers. Rüdiger BLASCHKE), Weinheim 1986, ND 1990, S. 133–6.

Graphik 5: Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsgröße der Schiffe nach Schiffswert im Danzigverkehr (1409)



Graphik 6: Höchst-, Tiefst- und Mediangröße der Schiffe nach Schiffswert im Danzigverkehr (1409)



Beobachtungen (=Zahl der Schiffe mit einem bestimmten Wert), des Durchschnitts aller beobachteten Schiffsgrößen dieses Wertes und der Standardabweichung der Schiffsgrößen, daß bei einer anderen Stichprobe (z.B. einer Lübecker oder Revaler Pfundzolliste) der Durchschnitt der Schiffsgrößen mit einem bekannten Wert zu einem bestimmten Wahrscheinlichkeitsgrad – in der Wirtschaftsgeschichte gewöhnlich 95 % – zwischen Zahl „A“ und Zahl „B“ liegt. Mit anderen Worten: Wenn wir

annehmen können, daß die i. J. 1409 verkehrenden Schiffe eine repräsentative Auswahl aus der Gesamtheit aller im frühen 15. Jahrhundert auf der Nord- und Ostsee fahrenden Schiffe darstellen, dann können wir zu 95 % sicher sein, daß bei jeder anderen Stichprobe (z. B. einer Lübecker Pfundzollliste) die durchschnittliche Schiffsgröße bei einem bekannten Schiffswert zwischen einer Ober- und Untergrenze liegt.

Tabelle 13 zeigt die Ergebnisse der statistischen Analyse der Schiffe im Danzigverkehr i. J. 1409. Die rechte Spalte gibt die Eckwerte der durchschnittlichen Schiffsgröße an, die bei jeder anderen Stichprobe dem in der linken Spalte gedruckten Schiffswert mit 95 %iger Wahrscheinlichkeit entsprechen müßte. Zum Beispiel würde man erwarten, daß Schiffe, die 3 Mark wert sind, eine durchschnittliche Größe von 2,01 bis 3,32 Last hätten.

Tabelle 13: Wert und Größe der Schiffe im Danzigverkehr (1409)

Wert in Mark pr. (Zahl der Belege)	Durchschnitt	Schiffsgröße in Last Standard- abweichung	Größenspanne
3 (6)	2,66	0,82	1,81–3,52
4 (9)	2,78	0,44	2,44–3,12
5 (19)	5,32	2,19	4,26–6,37
6 (53)	4,09	1,88	3,58–4,61
7 (16)	5,72	2,82	4,23–7,21
8 (116)	4,83	2,16	4,44–5,23
9 (13)	6,54	2,03	5,31–7,76
10 (183)	7,12	3,35	6,63–7,62
11 (4)	8,5	2,38	4,72–12,28
12 (157)	9,25	3,79	8,64–9,85
13 (9)	6,22	3,42	3,59–8,86
14 (52)	9,94	3,08	9,09–10,80
15 (79)	11,05	3,51	10,26–11,84
16 (171)	11,77	3,13	11,29–12,25
17 (1)	15	0	./.
18 (51)	11,90	4,82	10,55–13,25
20 (306)	14,78	3,91	14,33–15,23
21 (3)	12,33	2,87	./.
22 (7)	16	1	15,07–16,93
23 (1)	18	0	./.
24 (73)	16,78	4,22	15,79–17,77
25 (50)	18,52	4,63	17,21–19,83
26 (16)	19	2,83	17,49–20,51
27 (2)	14,5	3,54	./.
28 (22)	20,77	4,71	18,68–22,86
29 (1)	24	0	./.
30 (267)	20,13	6,09	19,38–20,87

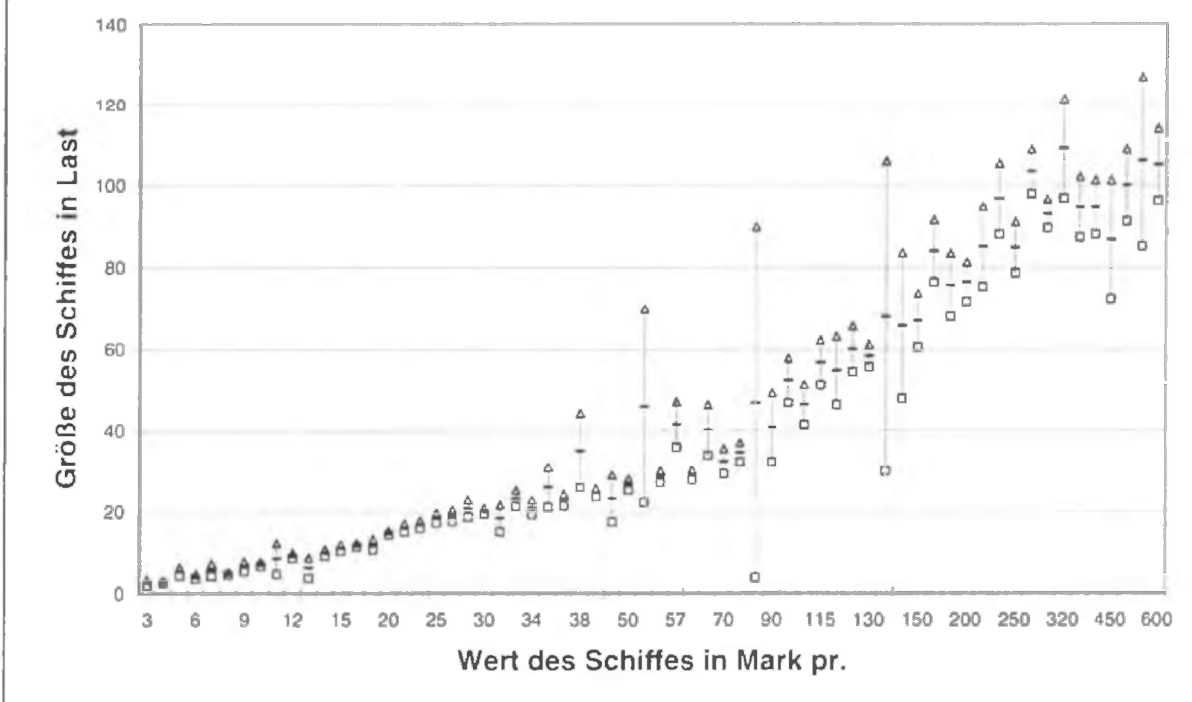
32 (10)	18,3	4,76	14,90–21,70
33 (8)	23,25	2,12	21,30–25,20
34 (4)	21	2,15	19,16–22,84
35 (10)	26	7,12	20,91–31,09
36 (16)	22,88	2,73	21,42–24,33
38 (4)	35	5,77	25,82–44,18
40 (158)	24,66	6,40	23,64–25,68
41 (3)	28	0	./.
42 (5)	23,2	4,60	17,48–28,92
44 (2)	26	2,83	./.
45 (3)	23,33	7,02	./.
46 (2)	25	7,07	./.
48 (3)	33,33	11,55	./.
50 (79)	26,67	6,45	25,22–28,12
51 (2)	50	0	./.
52 (1)	30	0	./.
53 (1)	24	0	./.
54 (4)	46	14,85	22,38–69,62
55 (100)	28,64	7,41	27,16–30,12
56 (1)	45	0	./.
57 (13)	41,54	9,66	35,65–47,43
60 (101)	29,02	6,48	27,73–30,31
64 (23)	40,09	14,31	33,91–46,26
65 (2)	28	0	./.
66 (2)	30	0	./.
67 (2)	50	0	./.
70 (20)	32,4	6,67	29,28–35,52
75 (1)	32	0	./.
77 (1)	18	0	./.
80 (51)	34,61	8,62	32,19–37,02
83 (1)	30	0	./.
85 (4)	46,75	26,87	3,75–89,75
90 (12)	40,75	13,42	32,22–49,28
96 (26)	52,31	13,36	46,91–57,70
99 (2)	70	0	./.
100 (43)	46,37	16,24	41,42–51,32
102 (1)	50	0	./.
105 (2)	75	21,21	./.
110 (2)	40	5,66	./.
112 (1)	60	0	./.
115 (6)	56,66	5,16	51,25–62,08
120 (25)	54,72	19,90	46,52–62,92
122 (2)	60	0	./.
125 (2)	65	0	./.
128 (29)	60	15,12	54,24–65,76
130 (6)	58,33	2,58	55,62–61,04
132 (2)	40	0	./.
135 (2)	60	0	./.
138 (4)	50	0	./.

140 (5)	68	30,33	30,29–105,71
144 (7)	65,71	18,13	48,93–82,50
150 (34)	66,94	19,11	60,39–73,50
154 (2)	60	0	./.
160 (26)	83,92	18,72	76,36–91,49
168 (1)	30	0	./.
170 (1)	70	0	./.
176 (1)	70	0	./.
180 (3)	68,66	1,15	./.
192 (27)	75,66	19,06	67,97–83,37
200 (56)	76,41	18,16	71,56–81,27
209 (2)	70	0	./.
220 (2)	80	0	./.
225 (10)	85	14,14	74,89–95,11
230 (6)	96,66	8,17	88,00–105,33
241 (2)	55	21,21	./.
250 (22)	84,77	14,01	78,56–90,99
257 (1)	70	0	./.
280 (4)	80	0	./.
289 (6)	103,33	5,16	97,92–108,75
300 (63)	93,05	13,77	89,58–96,52
320 (11)	109,09	18,68	96,53–121,65
350 (15)	94,66	13,56	87,18–102,16
400 (36)	94,64	19,90	88,01–101,27
425 (1)	80	0	./.
450 (6)	86,66	13,66	72,33–101,00
480 (1)	90	0	./.
500 (17)	100	17,32	91,09–108,91
550 (5)	106	16,73	85,20–126,80
600 (6)	105	8,37	96,22–113,78
700 (2)	135	21,21	./.

Der Aussagewert dieses Verfahrens hängt entscheidend von der Zahl der Belege und der Streubreite der einzelnen Schiffsgrößen in der jeweiligen Wertkategorie ab. Je kleiner die Zahl der Belege (linke Spalte, in Klammern) und je größer die Streubreite der Werte (Standardabweichung als Prozentsatz des Durchschnitts), umso breiter muß die Größenspanne sein, um die 95 %ige Wahrscheinlichkeit zu wahren, daß die durchschnittliche Größe der Schiffe mit einem bestimmten Wert aus einer anderen Stichprobe tatsächlich innerhalb der angegebenen Größenspanne liegt. Zur besseren Anschaulichkeit habe ich die statistisch aussagekräftigen Ergebnisse graphisch dargestellt (Graphik 7). Das Dreieck zeigt die höchste Lastenzahl, das Viereck die tiefste Lastenzahl und der Strich in der Mitte die durchschnittliche Lastenzahl an.

Nun kann man die Zuverlässigkeit dieser Ergebnisse prüfen, indem man sie mit den Durchschnittsgrößen der Schiffe d. J. 1411 in der jeweiligen

Graphik 7: Verhältnis von Schiffsgröße zu Schiffswert (1409) bei 95%iger Wahrscheinlichkeit



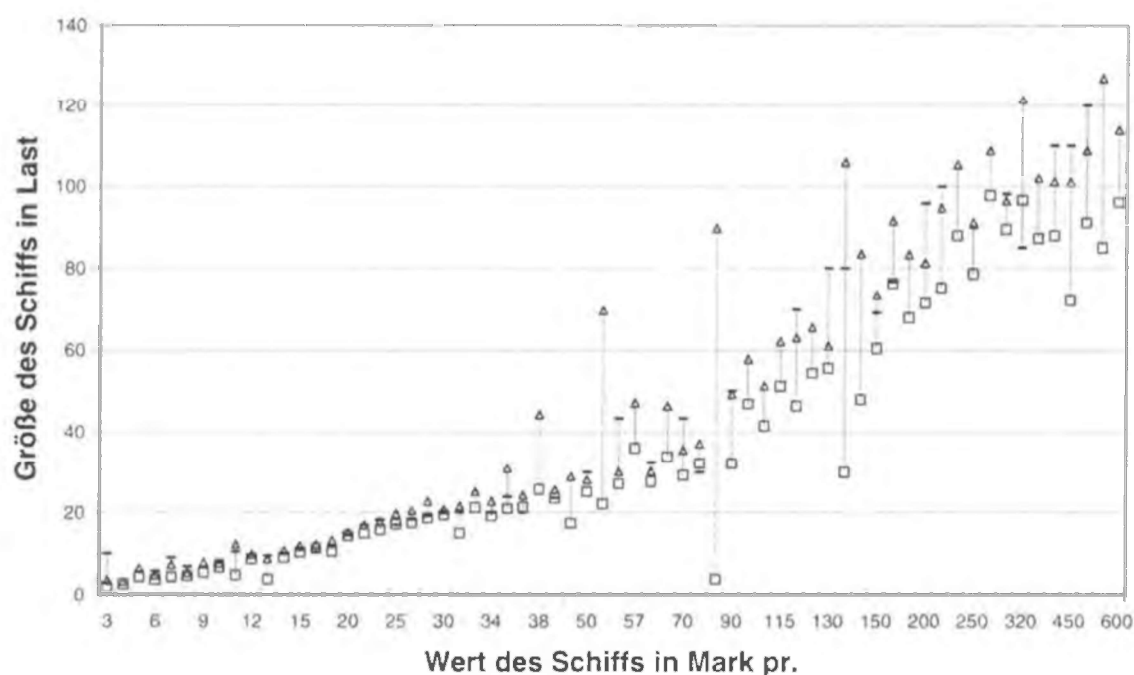
Wertkategorie vergleicht. Hier kommt es allerdings zu Problemen. Zunächst muß man den Pfund Groten angesichts der Aufwertung vom Januar 1411¹²⁶ mit 4,58 Mark pr. bewerten.¹²⁷ Infolge der Kriegswirren (insbesondere der Lösegeldzahlung in Höhe von 100.000 Schock böhmischer Groschen) sind auch in Preußen Währungsturbulenzen zu konstatieren,¹²⁸ deren Auswirkungen auf die Wechselkurse jedoch kaum quantifizierbar sind. Darüber hinaus ist durchaus zu vermuten, daß der Krieg bedeutende, hauptsächlich wohl negative Folgen für die Danziger Außenwirtschaft hatte. Zu berücksichtigen ist auch, daß es sich bei den Pfundzollaufzeichnun-

¹²⁶ Dazu s. Raymond DE ROOVER, *The Bruges Money Market around 1400* (Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Letteren, jaargang 30, Nr. 63), Brüssel 1968, S. 72–5.

¹²⁷ Dieser Behelfswchselkurs ergibt sich aus der Querrechnung von der preußischen Mark über den englischen Nobel (Oliver VOLCKART, *Die Münzpolitik im Ordensland und Herzogtum Preußen von 1370 bis 1550* (Deutsches Historisches Institut Warschau Quellen und Studien 4), Wiesbaden 1996, S. 438) zum Pfund Groten (Valuation des écu zu 24 Groten in englischen Pfennigen sterling: DE ROOVER, *Bruges Money Market*, S. 133–4). Der so errechnete Kurs der preußischen Mark paßt gut zu Waschinskis Angabe von 4 mr. 12 sc. pro Pfund Groten: Emil WASCHINSKI, *Die Münz- und Währungspolitik des Deutschen Ordens in Preußen, ihre historischen Probleme und seltenen Gepräge*, Göttingen 1952, S. 246.

¹²⁸ Das Feingewicht der größten preußischen Silbernominalen (Schilling) sank unmittelbar nach der Schlacht von Tannenberg von 1,17g auf 0,68g: VOLCKART, *Münzpolitik im Ordensland*, S. 62 Anm. 85 mit 70 Anm. 122 sowie S. 435 gegen Marian DYGO, *Die Münzpolitik des Deutschen Ordens in Preußen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts* (Fasciculi Historici 14), Warschau 1987, S. 18–20.

Graphik 8: Obere und untere Grenze der durchschnittlichen Schiffsgrößen (Grundlage: 1409) und durchschnittlicher Wert der Schiffe (1411)



gen d. J. 1411 um einen verhältnismäßig kurzen Ausschnitt aus dem Handelsjahr (ab 29. Juni) handelt, der sich nicht ohne weiteres mit der längeren Zeitspanne d. J. 1409 (31. März bis Jahresende) vergleichen läßt. Dennoch zeigt Graphik 8, daß die durchschnittliche Größe der Schiffe in der jeweiligen Wertkategorie (von 3 bis 600 Mark pr.) gewöhnlich zwischen der erwarteten Ober- (Dreieck) und Untergrenze (Viereck) liegt. In Anbetracht der vielen soeben genannten Unsicherheitsfaktoren halte ich dies für ein respektables Ergebnis.

Dennoch muß man mit aller Deutlichkeit auf den begrenzten Aussagewert dieser Ergebnisse hinweisen. Insbesondere ist zu betonen, daß die Ober- und Untergrenzen der Schiffsgrößen in der jeweiligen Wertkategorie nicht als Maßstab für die Bestimmung der Größe eines einzelnen Schiffs mit einem bestimmten Wert benutzt werden darf, denn sie zeigen nur die zu erwartende Spanne der durchschnittlichen Schiffsgrößen an. Mit anderen Worten: man darf die Werte in Tabelle 13 nicht so verstehen, daß ein Schiff, das in einer anderen Pfundzollakte mit einem Wert von 100 Mark pr. nachzuweisen ist, mit 95 %iger Wahrscheinlichkeit eine Größe zwischen 41,42 und 51,32 Last hat, denn diese Aussage gilt nur für die durchschnittliche Größe aller Schiffe mit diesem Wert. Gleichmaßen ist vor der mechanischen Übertragung der Ergebnisse dieser Analyse auf zeitlich weit abliegenden Pfundzollakten zu warnen, denn der Unsicherheitsfaktor steigt bei zunehmender zeitlicher Entfernung von 1409.

Wenn wir uns nun zum Abschluß dieser Diskussion den Feststellungen von Wolf zuwenden, dann sehen wir, wie gut er ohne moderne Hilfsmittel gearbeitet hat. Graphik 9 zeigt zunächst Wolfs einzelne Wert-Größe-Angaben¹²⁹ (Dreiecke) und seine zehn Wert-Größe-Kategorien (gepunktete Vierecke) an. Es ist leicht zu erkennen, daß ein Dreieck recht selten außerhalb eines gepunkteten Vierecks liegt, woraus man schließen kann, daß die treppenartig ansteigenden Kategorien die Einzelangaben gut abdecken. Noch besser paßt die von mir errechnete Trendkurve¹³⁰ (feine gestrichelte Linie) in die Wert-Größe-Kategorien.

Wenn man allerdings die durchschnittlichen Größen der Schiffe im Danzigverkehr i. J. 1409 in der jeweiligen Wertkategorie (Kreise)¹³¹ sowie die dazu passende Trendkurve (fette Linie) einzeichnet, erkennt man die (unvermeidbaren) Schwächen von Wolfs Verallgemeinerung auf der Grundlage von 32 Fällen aus dem Zeitraum 1383 bis 1409: Die Bedeutung der kleinen und mittelgroßen Schiffe (unter 100 Last) hat Wolf nicht erkennen können, vermutlich weil (1) diese Schiffe seltener gekapert und wenn schon gekapert, dann nicht reklamiert wurden, weil beides sich nicht lohnte, und (2) weil der Marienburger Großschäffer solche Schiffe nicht baute bzw. keine Schiffsparte an solchen Schiffen erwarb. Gleichermäßen überschätzte Wolf die Rolle der großen Schiffe (100 Last oder mehr), die 19 seiner 32 Belege (knapp 60 %) ausmachen.

Nun könnte man den Einwand erheben, daß Graphik 9 das Ergebnis verfälscht, indem sie die durchschnittlichen Größen der Schiffe im Danzigverkehr i.J. 1409 mit den von Wolf ermittelten Einzelgrößen der Schiffe vergleicht. Allerdings ändert sich nichts am Bild, wenn man die entsprechende Korrektur vornimmt (Graphik 10). Daraus kann man nur schließen, daß Wolf die Größe der Schiffe in den unteren und mittleren Wertkategorien (bis ca. £ 125 bzw. 400 Mark pr.) unterschätzte, während er die Größe der Schiffe in der obersten Wertkategorie (ab ca. £ 125 bzw. 400 Mark pr.) überschätzte.

f. Handel und Handelsbilanz 1409 und 1411

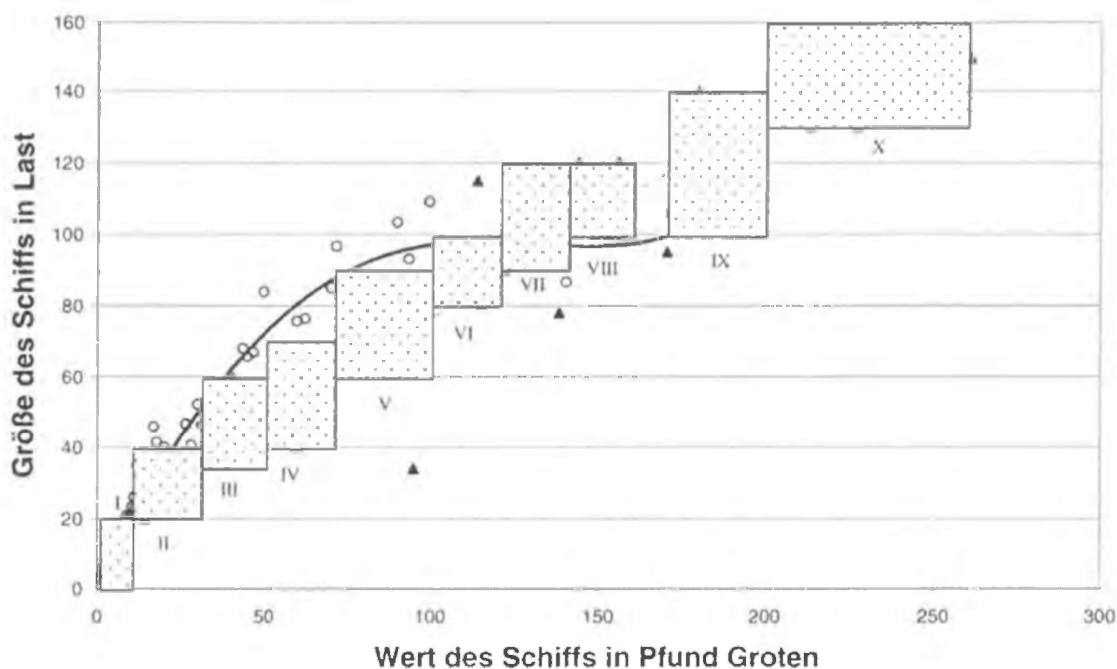
Die Hochrechnung der Ein- und Ausfuhren (Tabelle 14) i.J. 1409 ist verhältnismäßig einfach. Der nach Im- und Exporten aufgeschlüsselte Handelsumsatz basiert zunächst auf den in der Pfundzolliste angegebenen Warenwerten (220.480 mr. 4 s. 9 1/2 d.), wobei der Pfund Groten zu 3 mr.

¹²⁹ WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 110), S. 129 (Tabelle) und 132 (Graphik).

¹³⁰ Errechnet nach dem kleinste-Quadrate-Verfahren im 4. Grad.

¹³¹ Die Schiffswerte habe ich in Pfund Groten umgerechnet.

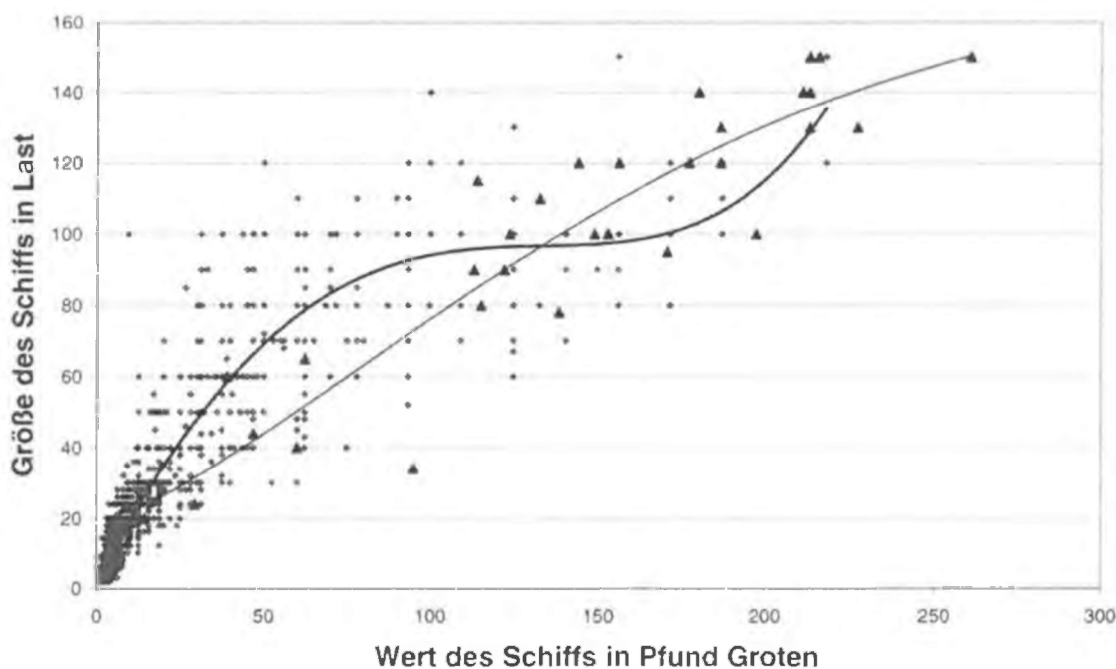
Graphik 9: Wolfs Einzelergebnisse und Wert-Größe-Verhältnisse im Vergleich zu den Ergebnissen der Analyse der Danziger Schiffsbewegungen i.J. 1409 (Durchschnittsgrößen der Schiffe in der jeweiligen Wertkategorie)



Dreieck = Einzelergebnisse Wolf
Feine Linie = Trend Wolf

Kreis = Einzelergebnisse Danzig (1409)
Fette Linie = Trend Danzig (1409)

Graphik 10: Wolfs Einzelergebnisse im Vergleich zu den Ergebnissen der Analyse der Danziger Schiffsbewegungen i.J. 1409 (Einzelgrößen der Schiffe in der jeweiligen Wertkategorie)



Dreieck = Einzelergebnisse Wolf
Feine Linie = Trend Wolf

Kreis = Einzelergebnisse Danzig (1409)
Fette Linie = Trend Danzig (1409)

5 sc. gerechnet wurde.¹³² Allerdings wurden die Heringsimporte in der Regel mengenmäßig verzollt. Da jedoch einige wenige Preisangaben¹³³ den Durchschnittswert von 13 mr. für die Last Hering ermitteln lassen, kann man den Gesamtwert der Heringseinfuhren (3115,875 Last) auf 40.506 mr. 9 sc. schätzen.

Tabelle 14: Die Danziger Handelsbilanz 1409 (31. März-Jahresende)

Einfuhren	260.986 mr.	9 sc.	4 s.	9 1/2 d.
Ausfuhren	141.236 mr.	11 sc.	–	8 1/2 d.
Saldo (Handelsdefizit)	119.749 mr.	231/2 sc.	–	4 d.

Die Errechnung der Danziger Handelsbilanz i. J. 1411 ist schwieriger, weil bei einer ganzen Reihe von Eintragungen kein Preis der ein- bzw. ausgeführten Handelsgüter angegeben wird.¹³⁴ Außerdem fehlen Preisangaben für den Hering als Ware. Ich bin daher zu der Annahme gezwungen, daß die Last Hering i. J. 1411 ebenfalls 13 Mark wert war.

Tabelle 15: Die Danziger Handelsbilanz 1411 (ab 29. Juni)

Einfuhren	22.765 mr.	12 sc.	3 s.	3 d.
Heringeinfuhren (235 Last)	3.048 mr.	12 sc.	–	–
Summe der Einfuhren	95.642 mr.	–	3 s.	3 d.
Ausfuhren	21.916 mr.	6 sc.	–	–
Saldo (Handelsdefizit)	73.725 mr.	18 sc.	3 s.	4 d.

¹³² Nach Michail P. LESNIKOV (Hg.), Die Handelsbücher des hansischen Kaufmannes Vekinchusen (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte 19), Berlin (Ost) 1973, S. 300.

¹³³ Nr. 1549, 1563, 1632, 1869–70, 1915, 2398, 2411.

¹³⁴ Schiffe Nr. 2725, 2758, 2761–2, 2868, 3044, 3059, 3068, 3072, 3075–6, 3101, 3108, 3112, 3138, 3145, 3152–3, 3166–8, 3173, 3177–8, 3189, 3210, 3217, 3226–7, 3229, 3231, 3234–5, 3238, 3240, 3246.