

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

123. JAHRGANG



2005

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, Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und des Ostseeraums, 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 3–933701–20–1

HANSISCHER WARENVERKEHR IM DREIECK LÜBECK – HAMBURG – LÜNEBURG AM ENDE DES 15. JAHRHUNDERTS¹

von Hans-Jürgen Vogtherr

Hansischer Warenverkehr ist häufig als wirtschaftshistorisches Objekt untersucht worden, wenn das Interesse beispielsweise der Intensität der einzelnen Handelsströme galt, die zwei oder mehrere Destinationen miteinander verbanden. Dieser Weg soll hier nicht beschritten werden, sondern es soll nach den einzelnen Waren gefragt werden, die an den Umschlagplätzen hansischen Handels vor allem in den Häfen zu bearbeiten waren. Dabei wird auch der Wechsel der Verkehrsmittel ins Auge gefasst, wenn also der Warentransport über See auf dem Land oder umgekehrt weitergehen sollte und in der Hafenstadt eine Infrastruktur vorgehalten werden musste, um diese Aufgabe zu bewältigen.

Als Quellen für solche Untersuchungen bieten sich die Pfundzolllisten des 14. und 15. Jahrhunderts an, die mit unterschiedlicher Vollständigkeit und Genauigkeit Waren verzeichnen. Sie sind in ihren Erhebungen für eine solche Fragestellung unersetzbar, wenn man die Eigenheiten der Pfundzollbücher im Auge behält: Sie entstehen jeweils in einer bestimmten historischen Situation, die die Kriterien der Warenverzeichnung vorgibt. Sein historisches Umfeld ist daher im Auge zu behalten, wenn man das einzelne Pfundzollbuch als Quelle für hansischen Warenverkehr heranzieht: Pfundzollbücher verzeichnen z. B. durchaus nicht alle Waren, die zu dem gegebenen Zeitpunkt durch die jeweiligen Zollstellen laufen. – Ein zweites: Pfundzollbücher haben die Tendenz zu pauschalisieren, wenn es um das einzelne Gebinde der einzelnen Ware geht: Sie interessiert nicht das letzte Mark- oder Liespfund, weil die Zollabgabe dafür keine Sätze vorsah: Hier musste schnell und effektiv eine Abstraktion des Kleinteiligen vorgenommen werden, die die Zollerhebung beschleunigte und damit den Warenumschatz nicht behinderte.

¹ Ergänzt Text eines Vortrages, gehalten auf der Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins 2004 in Bremerhaven.

Anders ist dies bei einer zweiten klassischen Quelle für die Realität des Warenverkehrs – gemeint sind die Schadenslisten, wie sie von den Räten der Städte bei Schiffsuntergängen oder Verlusten bei Piratenüberfällen zusammengestellt wurden, entweder als Grundlage für die Rückforderung der möglicherweise an den Küsten angetriebenen Waren oder für Schadenersatzforderungen von den zuständigen Landesherrn bei Aktivitäten von Freibeutern. Hier werden die einzelnen Waren nach Menge und Gebinde mit wünschenswerter Genauigkeit genannt. Ihr Nachteil ist jedoch der mehr oder minder zufällige Ausschnitt aus der Warenpalette einer Handelslinie, der hier zu unserer Kenntnis gelangt. Es gibt z. B. jahreszeitlich bedingte Varianten der Warenpalette und Schwankungen der Warenmengen, außerdem kann das Warensortiment größerer und damit sicherer Schiffe auch ein anderes sein als das kleinerer Schiffe. Daher eignen sich Schadenslisten nicht undiskutiert für allgemeinere Aussagen über den Warenverkehr auf einer bestimmten Linie, sie werden hier auch keine Rolle spielen.

Eine dritte Quellengattung bietet sich an: In wenigen seltenen Glücksfällen der Überlieferung sind – neben den Pfundzollbüchern, die aus einer definierten historischen Situation erwachsen sind – Aufzeichnungen über die Realität täglicher Zollerhebungen erhalten, so etwa im Hamburger Tonnen- und Werkzoll. Hier kann der alltägliche Warenverkehr dokumentiert sein, u. U. sogar in Jahresreihen. Darüber hinaus finden sich häufiger Aufzeichnungen zu Zolltarifen bestimmter Waren, also normative Texte, die eher erhalten bleiben, weil sie beispielsweise Eingang in die Stadtbücher gefunden haben.

Eines haben alle genannten Quellenkomplexe gemeinsam: Sie sind auf die Voraussetzungen ihrer Entstehung zu befragen, ehe man ihre Angaben auswerten oder gar zur Grundlage allgemeinerer Feststellungen machen kann.

Für das ausgehende 15. Jahrhundert bietet die Quellenlage eine aussagekräftige Situation. Zu dieser Zeit ist die Verbindung zwischen den beiden Häfen Lübeck und Hamburg für weite Bereiche des hansischen Handels immer noch eine wichtige Verkehrsachse auf dem Wege des Warenaustauschs zwischen Ost- und Westeuropa. Lübecks Rolle als Verteilerzentrum in die Ostsee hinein ist noch nahezu ungebrochen, Hamburg ist durch die Landverbindung mit Lübeck das entsprechende Gegenstück für den Warenstrom von und nach Westeuropa. Für den Warenverkehr beider Seestädte mit Süd- und Mitteldeutschland hatte Lüneburg die Rolle des Verteilungszentrums in der Hand, es war das Nadelöhr auf dem Weg nach Süden, durch das alle Waren für diesen Bereich ihren Weg nehmen mussten. Mit entsprechenden Daten für diese drei Städte erfaßt man also eine

sehr breite Warenpalette des hansischen Handels im Gebiet einer starken geographischen Konzentration hansischer Handelswege.

Für das Ende des 15. Jahrhunderts geben die Lübecker Pfundzollbücher der Jahre 1492 bis 1496 die erforderlichen Auskünfte über die Waren des Lübecker Ostseehandels, die im Lübecker Hafen hantiert wurden.² Lübeck erhob in diesen Jahren bekanntlich einen Zoll auf fast alle ein- und ausgehenden Waren, um die Gelder ersetzt zu bekommen, die die Stadt für den Kampf gegen Seeräuber auf der Ostsee eingesetzt hatte. Die Aufzeichnungen über die Erhebung dieses Pfundzolls nennen nicht nur die Zollerträge, sondern auch die Waren im einzelnen, von denen sie erhoben werden. Gänzlich vollständig ist das Warenverzeichnis allerdings nicht, weil die Stadt auf die Einfuhr von Getreide aus naheliegenden Gründen keinen Zoll erhob: Sie befürchtete soziale Unruhen, wenn das Getreide auf diese Weise verteuert worden wäre. Für unsere Erhebungen wird der Warenverkehr des Jahres 1493 herangezogen, weil dieses Jahr, nach den Aufzeichnungen zu schließen, einen relativ normalen Warenverkehr gehabt hat.

Lübecker Kaufleute mit Westhandel waren auf Grund alter Vereinbarungen zwischen Lübeck und Hamburg von den Abgaben des Tonnen- und Werkzolls in Hamburg befreit, von einem Zoll also, dessen Erträge der Sicherung des Schifffahrtsweges auf der Elbe durch Tonnen und andere Markierungen dienten. Ihre Hamburger Faktoren betreuten ihre Warensendungen bei der Durchfuhr durch diese Stadt, dabei wurden die Waren von der Hamburger Zollbehörde protokolliert und die aufgezeichneten Waren und ihre Mengen am Ende des Jahres mit einem Zertifikat verglichen, das der einzelne Lübecker Kaufmann vor seinem Rat geschworen hatte.³ Diese Praxis ist durch viele erhaltene Zertifikate bezeugt und liefert uns damit die Quelle für eine Beschreibung des Warensortiments in Hamburg, aufgeschlüsselt nach Import („van der zee“) und Export („to der zee“). Die Zertifikate geben sogar an, wenn Waren über Land („over lant“) von oder nach Westen befördert wurden. Die Hamburger Zertifikate sind offensichtlich nicht vollständig erhalten, denn einzelne Jahre sind überhaupt nicht vertreten, andere wiederum mit einer hohen Anzahl von Zertifikaten. In unserem Zusammenhang bietet das Jahr 1491 als zeitnächstes zu den Pfundzollbüchern von 1492 bis 1496 die nötigen Belege zur Auswertung.

² Hans-Jürgen VOGTHERR (Bearb.), Die Lübecker Pfundzollbücher 1492–1496, 4 Teile (QDHG NF Bd. XLI), Köln 1996.

³ DERS., Hamburger Faktoren von Lübecker Kaufleuten des 15. und 16. Jahrhunderts, in: ZVLGA 73, 1993, S. 39–138.

Für Lüneburg steht eine Tarifliste des Zolls zur Verfügung, der von allen Waren der Ein- und Durchfuhr in der Beckerstraße vom Landesherrn erhoben wurde.⁴ Die Liste wird, nach dem Kontext des Stadtbuches zu urteilen, das sie verzeichnet, auf ca. 1495 datiert, schließt sich zeitlich also den beiden vorangegangenen Quellen an. Dieser Zolltarif nennt die Waren, die verzollt wurden, er nennt in mehreren Fällen auch die Herkunfts- oder Zielstädte der Waren und lässt auf diese Weise Schlussfolgerungen zu über den Warenverkehr zwischen dem Raum südlich Lüneburgs und den beiden Seestädten. Dabei bediente sich Hamburg zumeist der Wasserstraße über Elbe und Ilmenau von und nach Lüneburg, der Warenverkehr zwischen Lübeck und Lüneburg benutzte dagegen sowohl den Wasserweg über den Stecknitzkanal als auch den Landweg.

Alle vorgestellten Quellen erlauben es also, den Warenverkehr zwischen diesen drei Städten und über sie hinaus auf annähernd derselben zeitlichen Ebene zu untersuchen, auf einer Ebene, die Zufälligkeiten der Überlieferung in hohem Grad auszuschließen vermag.

Waren des Lübecker Ostseehandels 1493

Es erscheint wenig sinnvoll, hier eine vollständige Liste der Waren des Lübecker Ostseehandels dieser Jahre zu wiederholen. Friedrich Bruns hat sie in den Jahren 1904 bis 1908 in den *Hansischen Geschichtsblättern* dargeboten, sie umfasst allein 70 Seiten, sie kann dort nachgeschlagen werden.⁵ Für die Erörterung unseres Themas scheint es zweckentsprechender, einzelne Schiffsladungen vorzustellen, die in ihren Umfängen, den Zusammensetzungen der einzelnen Ladungen, den verwendeten Gebinden und in den Werten, die damit transportiert wurden, eher ein Bild des hansischen Hafenalltags entstehen lassen. Nach Möglichkeit werden dabei Ladungen wiedergegeben, die für eine bestimmte Destination charakteristisch erscheinen, es sind auch, soweit möglich, Schiffe und Schiffer herausgesucht, die zwischen Lübeck und dem jeweiligen Gegenhafen im Linienverkehr verkehren. Eine oder zwei Schiffsladungen geben aber, und das sei hier wiederholt, selbstredend nicht das gesamte Warenspektrum einer Linie wieder. Bei der Zusammenfassung der Ladungen ist die Bezeichnung der Mengen oder Gebinde bei der Bezeichnung der Handschrift geblieben.

⁴ StA Lüneburg AB 6¹, fol. 81r ff.

⁵ Friedrich BRUNS, Die lübeckischen Pfundzollbücher von 1492–1496, in: HGBll. 1904/05, S. 107–131, 1907, S. 457–499, 1908, S. 357–407.

Reval – Lübeck**Schiffer Jochim Volkwin, an Lübeck 15. August 1493**

Wachs, st[uck? stro?] ⁶	110	calfelle, vate ⁷	3
tobroken ⁸ was, vate	1	russ. hude, tunne	1
was, lispunt	9	schimmesen ⁹	2
		smasschen, tunne ¹⁰	1
boreven vate ¹¹	13		
boreven vatken	9	Hanf, vate	5
boreven tunne	1	Garn, last	0,5
dorpesch vate ¹²	8	Flachs, vatken	3
sonst. tunne & vate	12	knocken, vate ¹³	3
Talg, vate	46	osemunt, last ¹⁴	1
Tran, last	2	davert, vate ¹⁵	1
Speck, last	1,5	horn, packen	1
Selspek, tunne ¹⁶	15	Weinstein, vate	2

63 Befrachter. Wert: 16.954 m lüb

Schiffer Gert Ovendorp, 12. Mai 1493 an Lübeck

Wachs, st.	136	Häute, deker ¹⁷	7
boreven vate	44	russ. hude, vatken	1
boreven vatken	2		
boreven tunne	2	Garn, stücke	100 ¹⁸
droge vate ¹⁹	6	flessen garne, vate ²⁰	1
[droge] tunne	6	Flachs, vate	22
		knocken, vate	4
Tran, last	26,5		
Tran, vate	8	Lachs, last	2,5
Talg, vate	68	Hering, vate	2
Talg, tunne	1		

⁶ Ein Wachsstück, nicht größer als 5 Schiffpfund.

⁷ Kalbsfelle.

⁸ Kleine, gebrochene Wachsstücke.

⁹ „Skin-mese“ > Schimmese = Häute-Ballen.

¹⁰ Lammfelle.

¹¹ „Bereifte“ Fässer.

¹² Fässer aus Dorpat.

¹³ Flachs in Bündeln.

¹⁴ Schwedisches Eisen, das hier den Umweg über Reval genommen hat.

¹⁵ Birkenrinde, Birkenbast.

¹⁶ Seehundsspeck.

¹⁷ Deker = 10 Stück.

¹⁸ 100 Stücke = 1 Last.

¹⁹ Fässer mit trockenen Gütern.

²⁰ Garn aus Flachs.

Speck, last	2	osemunt, last	3,5
Speck, tunne	20	kerpe ²¹	1
60 Befrachter			

Beide Schiffer fahren die Strecke Reval-Lübeck im Linienverkehr. Es sind die größten Schiffe, die auf der Ostsee zu dieser Zeit verkehren. Owendorps Schiff wird mit 6 m Schiffszoll vermerkt, das lässt auf eine außergewöhnliche Größe schließen. Es gibt kein weiteres Schiff dieser Zollklassifizierung zu der Zeit.

Die Zahl der Befrachter, die sich aus den Eintragungen im Zollregister ergibt, lässt das Arbeitsfeld des Schiffsschreibers ahnen.

Der Wert der Ladung lässt sich im ersten Fall aus den Zollsummen errechnen, im zweiten Fall nicht, weil für die Befrachter weitere Sendungen auf anderen Schiffen mit verzollt werden und dies nicht getrennt werden kann.

Die Schwerpunkte des Imports aus dieser Richtung liegen bei Wachs, den „boreven vaten“, in denen u. a. Felle und Pelze transportiert werden, und bei Fetten. Die Ladung Owendorps ist dafür besonders charakteristisch. Eisen dürfte aus dem Dreieckshandel mit Stockholm stammen.

Riga – Lübeck

Schiffer Hans Moller, 31. März 1493 an Lübeck

Wachs, st.	48	Garn, stücke	150
Wachs, schpf.	0,5	Hanf, vate	23,5
		knocken, vate	1
boreven vate	9	kabelgarn, last	1
boreven vatken	1		
droge vatken	1	Teer, last	16
droge tunnen	6	Asche, last	8
tunnen	2		
		stint, tunnen	8,5
Talg, last	0,5	Met, last	3
Talg, tunnen	22	kerpe	1
Talg, vatken	1	kiste russ. hude, deker	4,5
		ferndel ²²	1
Garn, last	17	voder ²³	2

47 Befrachter. Wert: 10.116 m Lüb

²¹ Hölzerne Kiste.

²² Ein Fass, vermutlich eines bestimmten Gewichts, ohne Aussage über den Inhalt.

²³ Eine Tuchqualität: voderdok = Futtertuch.

Schiffer Hans Moller ist fast ausschließlich auf der Strecke Riga-Lübeck-Riga als Linienfahrer vertreten. Sein Schiff erreicht aber nicht die Größe etwa des Schiffes Ovendorps im Revalverkehr, die Zahl von 47 Befrachtern zeigt aber, dass es zu den großen Schiffen gehört. Auch der Schiffszoll von 4 m weist darauf hin.

Der Import von Wachs bleibt auch im Riga-Verkehr wichtig. Das Schwergewicht des sonstigen Imports aus Riga verschiebt sich gegenüber Reval in den Bereich Flachs/Hanf/Garn und mit Teer und Asche zu den Waldprodukten. Sie sind nötiges Massengut, allerdings nicht sehr wertvoll.

Danzig – Lübeck

Schiffer Michel Grote, 7. April 1493 an Lübeck

kuntor, nest ²⁴	4	Kupfer, stuck	14
kisten, last	1	Kupfer, last	4
Bernstein, tunne	3	Hirse, last	2
Flachs, halve packen	4	Mehl, last	2,5
Wachs, stuck	1		

9 Befrachter, daneben ist eine Getreideladung zu vermuten.

Jedes Schiff im Danzigverkehr lädt nur einen sehr schmalen Ausschnitt aus der Warenpalette dieser Linie. Das liegt zum Teil an der Größe der Schiffe, zum anderen Teil am nicht verzollten Getreideimport aus dieser Stadt, der demnach in den Zollaufzeichnungen nicht genannt wird.

Typische Produkte des Lübecker Danzig-Imports sind Massengüter wie Holz und Getreide. Holz erscheint in der Form von „wagenschoß“, astfreien Eichenbrettern, und wird im allgemeinen im Gebinde des Hundert [C] genannt.

Bekanntermaßen ist Danzig für Bernsteinimport Schwerpunkt; Bernstein wird immer in Tonnen verschifft.

Danzig ist kein Metallhafen, wie gelegentlich behauptet wird, zumindest zu dieser Zeit noch nicht. Kupfer erscheint nur in geringen Mengen, die nahezu ausschließlich aus slowakischen oder ungarischen Kupferminen stammen. Fast nie wird die Mengenbezeichnung „mese“ wie bei schwedischem Kupfer verwendet. Die geringen Kupfermengen sind Vorboten des ansteigenden Kupferexports der Fugger über diesen Hafen. Schwedisches Eisen erscheint dagegen öfter in Danzig.

Das Königsberger Warensortiment entspricht dem Danziger, es wurde daher hier nicht aufgenommen.

²⁴ Ein Gebinde Möbel im allgemeinen, nicht nur Kontormöbel.

Åbo – Lübeck**Schiffer Peter Grote, 15. August 1493 an Lübeck**

Tran, vate	8	smasschen, hundert	4
Speck, tunne	1		
selspek, tunne	1	werk, tymmer ²⁵	25
Butter, tunne	2,5	grauwerk, ²⁶ tunne	1
bucke, ²⁷ deker	1	hekede, ²⁸ schpf.	4
kohude, ²⁹ deker	2	Teer, last	0,5
calfelle, hundert	5,5	mase, ³⁰ last	9

7 Befrachter. Wert: 270 m lüb

Die geringen Mengen landwirtschaftlicher Güter oder an Waldprodukten sollen nur die Dimensionen andeuten, die den Handel mit der schwedisch/finnischen Bischofsstadt charakterisieren. Der Handelsverkehr dort hin ist nicht weiter ausgeprägt.

Stockholm – Lübeck

Der Lübecker Stockholm-Import soll durch drei Schiffe dokumentiert werden:

Schiffer Gert Bur, 1. Mai 1493 an Lübeck

Kupfer, mesen ³¹	72
osemunt, last	57

22 Befrachter, ca. 75 Last. Wert: 4.950 m lüb

Schiffer Gert Bur, 15. August 1493 an Lübeck

Kupfer, mesen	82	elende horne ³²	20
Kupfer, lose stücke	2		
osemunt, last	42,5	Lachs, last	1
		Speck, last	1
schimmesen	1		
smasschen, tunne	1	droge tunnen	1

24 Befrachter, ca. 66 Last. Wert: 4.985 m lüb

²⁵ 1 tymmer = 40 Stück.

²⁶ Felle von Eichhörnchen.

²⁷ Bocksfelle.

²⁸ Schiffspfund Hechte.

²⁹ Kuhhäute.

³⁰ Nicht identifiziertes Handelsgut, evtl. Moos, beispielsweise als Filter am Boden von Brunnen oder im Schiffbau als Dichtungsmaterial verwendet.

³¹ 1 Mese = 3 Schiffspfund, 4 Mesen = 1 Last = 1.632 kg.

³² Elchhorn.

Schiffer Hans Kil, 16. Oktober an Lübeck

Kupfer, mesen	18	selspek, last	1,5
		selspek, tunne	2
Lachs, last	35		
Lachs, tunne	20	smasschen, tunne	1
heckede, schpf.	1	vate	1
		tunne	3

17 Befrachter, ca. 43 last. Wert > 3.124 m lüb

Gert Bur und Hans Kil sind Linienfahrer der Strecke, Burs Schiff wird mit einem Schiffszoll von > 2 m bewertet (ca. 70–80 Last), Kil dürfte nach den Aufzeichnungen einen Holk des schwedischen Reichsvorstehers Sten Sture fahren.

Wegen des wenig diversifizierten Warensortiments lassen sich hier die Schiffsgrößen schätzen. Ebenso ist der Wert der Ladung hier leichter festzustellen, da die einzelnen Schiffe strikt getrennt gebucht werden, ein Verfahren, das auf anderen Linien nicht durchgehalten wird.

Schwedisches Kupfer aus Bergslagen wird fast durchgängig nach Mese gemessen, wobei eine Mese etwa $\frac{1}{4}$ Last entspricht. Bei osemunt machen 12 Tonnen eine Last aus.

Kils Ladung des 16. Oktober zeigt, wie sich die beförderten Produkte im Herbst ändern können. Hier liegt das Schwergewicht auf schwedischem Lachs.

Entgegen häufig vertretener Meinung³³ lässt sich im Schwedenimport zu dieser Zeit kein Holz feststellen, auch 1368 nicht. Holz wird aus dem preußischen Raum mit Danzig und Königsberg bezogen.

Der Import aus den südschwedischen Häfen Kalmar, Söderköping, Nyköping und Norrköping unterscheidet sich gegenüber dem Stockholmimport nur durch ein stärkeres Gewicht landwirtschaftlicher Güter und ein geringeres der Metalle. Er wurde daher hier nicht aufgenommen.

Gotland – Lübeck**Schiffer Claus Tymmerman, 24. März 1493 an Lübeck**

Teer, last	10
Dorsch, last	0,5

4 Befrachter, 10,5 Last. Wert: ca. 100 m lüb

³³ So u. a. Heinz STOOB, Die Hanse, Graz 1995, S. 117f.

Gotland tritt 1493 fast nur als Lieferant von Teer auf, wenn es direkt als Ausgangsort genannt wird.

Schonen und dänische Städte – Lübeck

Der Verkehr zwischen den dänischen Städten einschließlich Schonen mit Lübeck ist im Import fast gänzlich vom Hering, im Export von Salz bestimmt. Im Import können gelegentlich, vor allem außerhalb der Heringsaison, landwirtschaftliche Güter wie Fette und Häute, im Export Stückgut auftreten. Einzelne Schiffsladungen sind in der Saison kaum auszumachen, weil zumeist zusammenfassend für den einzelnen Kaufmann nach dem Muster „ut dren schepen“ gebucht wird. Es sind mit dem Beginn der Saison eine große Zahl vor allem kleinerer Schiffe, die den Verkehr tragen. Die erste Buchung von Sendungen des schonischen Herings im Jahr 1493 findet sich am 15. August.

Im folgenden wird der Lübecker Export innerhalb des Ostseeraumes vorgestellt.

Lübeck – Reval

Schiffer Gert Ovendorp, 1. August 1493 ab Lübeck

laken, terling ³⁴	47,5	droge tunne	3
laken, packen ³⁵	8	tunne	6
laken, paxken	7	packen	2
grauwe laken, packen	2	paxken	3
junkerblauwen, ³⁶ paxken	1		
Hering, last	77	spegele, vate	4
Hering, tunne	5	glasekiste	4
rotscher, ³⁷ last	3	glas, vate	1
rotscher, tunne	17	ketel, Zentner	3
schullen, tunne	1	ketel, scoff ³⁸	0,5
Salz, tunne	4	Salpeter, tunne	0,5
Käse, tunne	4	Weinstein, halbe tunne	2
		glesenitze, ³⁹ tunne	2
flamesch garn, tunne	1		
Wolle, sak	1	drade, ⁴⁰ vate	1

³⁴ Abgeleitet von ter – Ballen, terling – kleiner Ballen.

³⁵ Packen ist das größte Tuchgebinde.

³⁶ Eine bestimmte Tuchqualität.

³⁷ Stockfisch.

³⁸ Gebinde, Bündel.

³⁹ Nicht identifiziertes Handelsgut aus Glas.

⁴⁰ Evtl. Gold- oder Silberdraht.

hode, ⁴¹ vate	2	Messing & Draht, vate	2
hode, tunne	11	Zinn, tunne	3,5
		blix, ⁴² vate	2
droge vate	6	Kupfer, schpf.	3
droge vatken	5	Kupferrauch, ⁴³ tunne	1
vate	2	Alaun, ⁴⁴ tunne	6
		Silber, m löt ⁴⁵	67

66 Befrachter. Wert: 21.409 m lüb

Die Ladung des Schiffers Ovendorp ist die wertvollste aller Schiffe im Jahre 1493.

Der Lübecker Export nach Reval zeigt in der Ladung Ovendorps deutlich, womit das Geld verdient wird: Einem Import von Fellen, Pelzen und Fetten steht der Export von Tuchen gegenüber – keine neue Erkenntnis, hier aber für den Export in einer Schiffsladung besonders deutlich. Die 47 Terlinge, also Tuchballen, machen allein einen Wert von ca. 14.000 m lüb aus, also etwa 65 % des Wertes der Ladung.

Fisch fällt als zweiter Schwerpunkt der Ladung auf.

Travesalz wird praktisch nicht mehr nach Livland exportiert, also auch nicht mehr nach Riga. Das Lüneburger Salz ist hier vom Baiensalz abgelöst.

Die weitere Ladung besteht im wesentlichen aus Stückgut, dabei macht Tonnengut ohne Bezeichnung des Inhalts einen nennenswerten Teil der Ladung aus.

Lübeck – Riga

Schiffer Hans Moller, 26. Mai 1493 ab Lübeck

laken, terling	12,5	Hering, tunne	24
laken, packen	21	schulle, packen	1
laken, paxken	4		
		Wein, stucke	17
droge vate	8	Einbecker Bier, vate	15
droge vat mit vossen ⁴⁶	1		
boreven vate	1	blik, vate	1
vate	1	stal, tunne	1
vate mit huden ⁴⁷	1	ketel, scoff	3

⁴¹ Hüte.

⁴² Blech.

⁴³ Vitriol.

⁴⁴ Beizmittel bei der Lederherstellung, Tuch- und Seidenfärberei.

⁴⁵ 1 m lötiges Silber = 233,856 g; 67 m löt Silber = 15,6 kg.

⁴⁶ Fuchsfelle.

⁴⁷ Hüte.

clen vatken	3	grapen, vate	3
droge tunne	9		
tunne	4	scherwulle, sak	1
		kisten	2
Salz, last	1	kuntor	1

50 Befrachter. Wert: 8.200 m lüb

Das Sortiment an Exportgut nach Riga bietet auf niedrigerer Mengenebene etwa dieselbe Zusammensetzung wie das nach Reval. Auffällig sind hier allerdings nennenswerte Mengen an unbezeichnetem Wein, damit ist meist Rheinwein gemeint, und Qualitätsbier, in diesem Fall Einbecker.

Lübeck – Stockholm und Lübeck – Kalmar

Schiffer Gert Bur, 16. Mai 1493 ab Lübeck nach Stockholm

laken, terling	3,5	Salz, last	8,5
laken, packen	2		
pechtling, ⁴⁸ clen packen	1	Wein, stucke	1
Leinwand, tunne	11	Einbecker Bier, vate	5
		rummenie, bote ⁴⁹	3
droge vate	1	Hopfen, sacke	3
droge tunne	3		
tunnen	4	engever, lechelken ⁵⁰	2
paxken	1		
kisten	2	Bücher, tunne	12
		(deme bisschop v. Vpsal)	

18 Befrachter. Wert: > 2.078 m lüb

Schiffer Merten Pruse, 15. August 1493 ab Lübeck nach Kalmar

Salz, last	23,5
Wein, stucke	1
droge tunne	8

10 Befrachter. Wert: 579 m lüb

Im Export nach Stockholm und in die südschwedischen Häfen beherrscht – im Gegensatz zu Livland – das Travesalz nach wie vor den schwedischen Salzmarkt.

Neben Tuchen in Terlingen wird Leinwand versendet, nach schwedischen Vorschriften in Tonnen.

⁴⁸ Leinwand aus grober Heede.

⁴⁹ Griechischer Wein in Fässern; 1 bote = ca. 489 l Inhalt.

⁵⁰ Kleines Fass Ingwer.

Der Versand von Büchern in verschiedene Städte ist 15 mal in den Pfundzollbüchern dokumentiert. An Kunstgegenständen finden sich in anderen Ladungen „hilgentafele“ (5 mal), „malde laken“ (2 mal) und „stenenbilde“ (1 mal).

Lübeck – Åbo

Schiffer Nigels Matzen, 26. Juni an Lübeck

droge tunne	33	rummenie, bote	2
Salz, tunne	1	Rotwein, tunne	1
		Rheinwein, lechelken	2
		(zollfrei, deme bisschop)	

10 Befrachter

An der kleinen Ladung ist der hohe Anteil an Tonnen, wohl als Verpackung für Güter des gehobenen Bedarfs, auffallend und die Weinsendung an den Bischof von Åbo.

Lübeck – Danzig

Schiffer Hans Surber, 17. März 1493 ab Lübeck

laken, terling	1	Hamburger Bier, bruw ⁵¹	1
garne, last	1,5	Salz, last	1
wede, ⁵² vate	8	raff & rotscher, ⁵³ tunne	5
schimmesen	2		
		kabelgarn, last	4,5
droge vate	4	kabelgarn, schpf.	8
droge vatken	2	Glas, kisten	2

13 Befrachter. Wert: > 1.397 m lüb

Schiffer Mattes Smit, 21. April 1493 ab Lübeck

laken, terling	20	schimmesen	9
laken, paxken	2	ketele, vate	1
Salz, last	14	droge vate	3
rotscher, last	1		
Einbecker Bier, vate	3	Kalk, last	1

29 Befrachter. Wert: 8.435 m lüb

⁵¹ Die Anzahl der Tonnen eines bruw wechselt; z.B. 1411: 30 Tonnen.

⁵² Waidasche, Pottasche.

⁵³ Verschiedene Stockfischqualitäten.

Hier sind zwei Schiffsladungen gezeigt, Schiffer Mattes Smit fährt das größere und in den Augen der Befrachter offensichtlich das sicherere Schiff. Ihm werden daher die wertvolleren Tuche mitgegeben, die allein einen Wert von mindestens 6.000 m lüb ausmachen. Tuche sind in allen Versandformen eins der wichtigsten Exportgüter nach Danzig.

Die relativ große Menge von Kabelgarn dürfte für den Danziger Schiffsbau bestimmt sein.

Die Ladung von 14 Last Salz im Schiff des Mattes Smit steht als Beispiel dafür, dass Lübeck nach wie vor Danzig mit Lüneburger Salz versorgt. Hier spielt das Baiensalz noch nicht die entscheidende Rolle wie in Reval oder Riga.

Lübeck – wendische Städte

Schiffer Peter Ramelow, 5. Mai 1493 ab Lübeck

laken, paxken	3	stal, vate	1
paxken	1	osemunt, last	6
		Kupfer, schpf.	2
Hirse, last	2		
Seife, tunne	8		

10 Befrachter. Wert: 756 m lüb

Die Ladung des Schiffers Ramelow repräsentiert den Stückgutverkehr sowohl im Import als auch im Export. Es ist Kleinverkehr.

Lübecker Durchfuhr durch Hamburg

In Lübeck mussten die Ladungen, wenn sie aus dem Osten kamen und nach Westeuropa weitergehen sollten, den Landweg nach Hamburg nehmen, wurden dort erneut umgeladen und auf dem See- oder dem Landweg nach Westeuropa weitergeleitet. In Hamburg betreuten sie, wie schon beschrieben, ein oder mehrere Faktoren der Lübecker Kaufleute. Als Beispiel soll hier der Warenverkehr des Lübecker Kaufmanns Hermann Hutterock aus dem Jahre 1491 vorgestellt werden, wie er sich nach dem Zertifikat darstellte, das der Lübecker Rat am 27. Januar 1492 für die Hamburger Zollbehörde ausstellte. Hutterock wurde in Hamburg durch drei Faktoren vertreten, wie die folgende Liste ausweist, in der die Waren genannt werden, die sie für ihn betreuten.

Waren des Lübecker Kaufmanns Hutterock in der Durchfuhr durch Hamburg 1491**Faktor Cordt Engeman**

<u>to der zee</u>	
Talg, last	9
Talg, tunnen	3
vlomen, last	1
kokenvet, last	6,5
Hanf, vate	5
Waidasche, last	26
blykessche assche, tunnen	1
Häute, last	1
Nüsse, last	29,5
Kupfer, mesen	17
wagenschot	116,5 ^C + 20 ⁵⁴
<u>van der zee</u>	
laken, terling	8
Seife, tunnen	6
Butter, tunnen	0,5
Hering, last	3
<u>over lant</u>	
laken, terling	18,5

Faktor Matthies Tönnies

<u>to der zee</u>	
Wachs, tunnen	1
Kupfer, mesen	4
Talg, last	5
Talg, tunnen	5
Tran, last	1,5
Hanf, vate	3
victril, ⁵⁵ vate	22

Faktor Hermen Rover

<u>van der zee</u>	
laken, terling	8
Öl, pipe ⁵⁶	6
Tymian, vate	6
Blei, stucke	86
allun, last	5,5
droge vate	1
<u>over lant</u>	
laken, terling	7

⁵⁴ C kann ein „kleines“ Hundert (100 Stück) oder ein „großes“ Hundert (120 Stück) bezeichnen. Wagenschott ist astfreies Eichenholz.

⁵⁵ Rote Farbe oder rotgefärbtes Leinen.

⁵⁶ 1 pipe Öl = 430 l.

Die Vertretung des Lübecker Kaufmanns durch drei Faktoren ist unter den überlieferten Zertifikaten nur bei Hutterock überliefert, im allgemeinen ist nur ein Faktor tätig, gelegentlich auch einmal zwei. In seinem Fall ist die Aufteilung der Tätigkeiten aber besonders interessant, als Cordt Engemann für Im- und Exportgüter Hutterocks verantwortlich ist, die beiden anderen jedoch nur für Import oder Export. Welche Gründe diese Regelung erforderten, ist uns nicht mehr einsichtig. Besonders interessant erscheint, dass Engemann und Rover Lieferungen von Tuch, wohl aus Flandern, auch auf dem Landwege für ihn geliefert bekamen, dass also nicht alle Waren nach Hamburg dem Seeweg anvertraut wurden. Man kann vermuten, dass besonders wertvolle Sendungen wie Tuche diesen Weg gingen, andere Waren werden nicht genannt. Für die Gegenrichtung ist ein solches Verfahren nicht überliefert. Die Hamburger Faktoren der Lübecker Kaufleute hatten also die aus Lübeck und Westeuropa eintreffenden Waren durch den Zoll zu bringen und ihre weitere Versendung zu organisieren, entweder zu Schiff oder über Land nach Westen oder wiederum über den Landweg nach Osten.

In der Zusammensetzung der Waren sind deutlich die Handelsrichtungen Hutterocks zu erkennen: Schwedische Waren wie Kupfer stehen neben livländischen wie Wachs oder Danziger Waren wie z. B. wagenschot.

Die Lüneburger Zollrolle von 1495

Zollquellen nach Art der Lübecker Pfundzollbücher oder der Hamburger Zertifikate gibt es, wie erwähnt, für Lüneburg nicht. Die Realität, etwa Nachrichten von der Frankfurter Messe oder von süddeutschen Orten, weist uns aber hansische Waren im Süden nach, die zum großen Teil durch Lüneburg gegangen sein müssen. Welche Waren nun tatsächlich durch die Stadt gehandelt wurden, könnte allenfalls durch aufwendige und langwierige Sammlung von Einzelbelegen nachgewiesen werden. Da wir sie nicht haben, gründet sich unsere Kenntnis des Lüneburger Warenverkehrs dieser Zeit bis jetzt neben einigen ergänzenden Angaben aus dem Quellenbestand zum Lüneburger Kaufhaus⁵⁷ auf Zollrollen, in unserem Fall auf die Zollrolle von 1495, eine wichtige wirtschaftsgeschichtliche Quelle für diesen Zusammenhang also, die erstaunlicherweise immer noch der Edition harrt.

Sie bemüht sich, ein Gesamtverzeichnis aller im Handel möglichen Waren zu bieten, wobei nicht immer deutlich ist, ob die jeweilige Waren-

⁵⁷ Harald WITTHÖFT, Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Landfracht, Schifffahrt und Warenumsatz bis zum Jahre 1637, Lüneburg 1962, hier: S. 242ff.

gattung wirklich im Lüneburger Handel dieser Zeit eine Rolle spielt. Mitunter werden die Angaben von Herkunfts- oder Zielorten aber konkreter: Als Waren, die aus Lübeck nach Lüneburg kommen, werden Kupfer, Leder, Schimmesen und Stockfisch genannt, Hering erscheint in der Zufuhr per Wagen oder in Schiffen. Nach Lübeck gehend werden Eisen genannt, Laken, ungefärbte Leinwand aus dem Magdeburger oder Braunschweiger Raum und Wolle. Das sind aber nur gänzlich schmale Ausschnitte aus dem breiten Feld aller hansischer Waren, die ihren Weg nach anderen Nachrichten durch die Stadt nehmen. An weiteren Städten, mit denen Lüneburg im Austausch stand, erscheinen Bremen, Buxtehude, Stade, Hamburg, Wismar, Rostock und Stralsund. Worauf es uns bei diesen sehr lückenhaften Informationen ankommen muss, die sicher nur einen Bruchteil der möglichen Herkunfts- oder Zielorte nennen, ist, dass der Warenverkehr von und nach Lüneburg im besprochenen Dreieck sowohl über Land als auch zu Schiff abgewickelt wurde, dass der Handelsaustausch über die Binnenwasserstraßen Ilmenau – Elbe – Stecknitzkanal also nicht der einzige Weg war. Für beide Möglichkeiten musste in Lüneburg die entsprechende Infrastruktur vorgehalten werden. Systematische Erhebungen über Warenströme dieser Zeit durch Lüneburg werden aber ein Desiderat bleiben.

*

Fassen wir die Beobachtungen zusammen, die sich anhand dieser Quellen für den Hafenbetrieb machen lassen: Ein Schiff der Größe wie das des Schiffers Gert Ovendorp dürfte den Lübecker Hafen nicht direkt erreicht, sondern seine Fahrt von Reval nach Lübeck in Travemünde beendet haben. Die Entladung – und umgekehrt die Beladung – wird über Leichter erfolgt sein, die die Waren traveaufwärts transportierten. Eine Anzahl von über 60 Befrachtern auf dem Schiff bedingte nicht nur, dass ein Schiffschreiber die Verwaltungsarbeit auf dem Schiff erledigte, die Zahl lässt auch die Frage entstehen, ob der Schiffer noch alle Frachtverträge selbst akquirierte und abschloss, ob nicht hierbei bereits an Land vorgearbeitet worden war. Bei einer solchen Transportkapazität musste im Bedarfsfalle der städtische Zollschreiber auch Mittel und Wege finden, den Umschlag zügig ablaufen zu lassen. Es gibt Hinweise, dass die Warenerfassung durch den Zoll zunächst auf dem Wege einer schnellen und vorläufigen Notiz erfolgte, ehe sie später in das Zollregister eingetragen wurde. Aber nicht nur große Schiffe stellten besondere Anforderungen an den Hafenbetrieb, sondern auch die hohe Anzahl kleiner und kleinster Schiffe etwa während der Heringssaison in Schonen ab Mitte August, die den Lübecker Hafen zu verstopfen drohten – eine Erscheinung, die in Lübeck bereits seit

etwa 1220 bezeugt ist. Hier musste im Fluss geankert und geleichtert werden. Schiffsbesatzungen, Prahmleute und Träger bemühten sich um den Umschlag vom Speicher zum Schiff, vom Schiff über den Speicher auf den Wagen zum Weitertransport. Dies musste organisiert vor sich gehen, durchlaufende Waren mussten von Faktoren betreut werden, etwa bei vorübergehender Lagerung, bei der Verzollung, bei der Akquisition des erforderlichen Frachtraumes für den Weitertransport, etwa von Hamburg nach Westeuropa.

Nicht nur der Warenumschlag vom Seeschiff auf den Landweg musste möglich sein, auch der vom Binnenschiff auf die seegehenden Schiffe und jeweils umgekehrt, wie es in Hamburg mit dem Elbe- und Elbe-Ilmenau-Verkehr und in Lübeck mit der Stecknitzfahrt erforderlich wurde. Sonderprobleme ergaben sich in Lüneburg, das durch das rigoros durchgesetzte Verbot der Umfuhr erhebliche durchlaufende Warenströme zu bewältigen hatte, denn die Ilmenauschiffahrt von Hamburg oder Lübeck endete hier auf jeden Fall. Diese – im Grunde nur wenigen – Beobachtungen mögen andeuten, in wie starkem Maße die Häfen als Dienstleistungszentren verstanden werden müssen.