

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

DIE SEEHÄFEN DER HANSE ALS DIENSTLEISTUNGSZENTREN EINES WEITGESPANNTEN TRANSPORTNETZES

von Detlev Ellmers

Wie unsere Autokennzeichen zeigen, gelten heute nur noch Seehäfen als Hansestädte. Dass viel mehr Städte des Binnenlandes einst zur Hanse gehörten, wissen fast nur noch Fachleute. Diese Akzentsetzung ist zwar darauf zurückzuführen, dass die Seehäfen im Handelssystem der Hanse eine Schlüsselposition einnahmen, verliert aber die spezifische Organisationsform des hansischen Handels aus den Augen. Um diese Organisationsform möglichst genau zu bestimmen, sei von der gängigen Definition von Handel ausgegangen, die ihn als die gewerbsmäßige Vermittlertätigkeit zwischen Produktion und Konsumtion beschreibt mit folgenden wesentlichen Funktionen: Überbrückung der räumlichen und zeitlichen Unterschiede zwischen Erzeugung und Verbrauch; marktwirtschaftlicher Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage und Bereithaltung eines Gütervorrats.¹

Von den einzelnen Faktoren hat die Hanseforschung bisher intensiv die Vermittlertätigkeit und die Produktion behandelt,² die Konsumtion dagegen nur selten untersucht.³ Dabei wissen wir doch, dass der Endverbraucher die Schlüsselfigur auch für den Handel der Hanse war. Er finanzierte mit dem Kauf einer Ware nicht nur deren Herstellung, sondern auch all jene Dienstleistungen, die für die Vermittlung dieser Ware vom Produzenten bis zu ihm aufgewendet werden mussten. Zweifellos führte dabei der Hansekaufmann die wichtigste Regie. Aber selbst der aufwendige Lebensstil dieses Kaufmanns kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass letzten

¹ D. VON ERFFA, Wirtschaftslexikon, Berlin-München 1958, S. 105f.

² Zuletzt der Abschnitt „Handel und Produktion“ in: Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (Hansische Studien XIII), Trier 2002, S. 143–219. Chr. VON BLANCKENBURG, Die Hanse und ihr Bier. Brauwesen und Bierhandel im hansischen Verkehrsgebiet (QDHG NF 51), Köln/Weimar/Wien 2001.

³ R. HAMMEL-KIESOW, Wer kaufte die Waren des hansischen Handels? Eine Annäherung an den Endverbraucher, in: „kopet uns werk by tyden“. Beiträge zur hansischen und preußischen Geschichte, hg. von N. JÖRN, D. KATTINGER und H. WERNICKE, Schwerin 1999, S. 73–80.

Endes der Verbraucher alles bezahlen musste. Deshalb hatte jeder Kaufmann seinen Handel von vornherein so anzulegen, dass er an das Geld oder einen anderen Gegenwert des Endverbrauchers herankam. Das ist natürlich heute auch nicht anders, wie sich besonders deutlich daran ablesen lässt, dass die derzeitige Kaufzurückhaltung der Verbraucher die Wirtschaftskonjunktur niedrig hält.

Genau dieser Grundsatz wurde erstmals in großem Stil kurz nach der Mitte des 12. Jahrhunderts bei der endgültigen Gründung der Seehafenstadt Lübeck befolgt, als sich westfälische Kaufleute von dort nach Gotland und anderen Märkten des Ostseehandels einschifften.⁴ Die Forschung hat mit unverhohlener Bewunderung die Durchschlagskraft der Erschließung dieser fernen Märkte durch deutsche Kaufleute herausgearbeitet,⁵ aber sich wenig um das gekümmert, worauf diese Durchschlagskraft beruhte, nämlich um die vielen Verbraucher im westfälischen Binnenland, die diesen Handel letztendlich finanzierten. Anders gesagt: Weil die westfälischen Kaufleute über Lübeck auf den Märkten jenseits der Ostsee aktiv wurden, machten sie Lübecks Seehafen zur Durchgangsstation für den Warenzug von diesen Ostseemärkten bis zu ihrer westfälischen Heimat. Dadurch wurde Lübeck der erste Seehafen, an den ein weiträumiges, sehr aufnahmefähiges Hinterland handelsorganisatorisch fest angeschlossen wurde, waren es doch dieselben Kaufleute oder ihre nächsten Verwandten, die auf beiden Seiten der jetzt janusköpfigen Hafenstadt Lübeck Handel trieben. Sie konnten draußen in großem Stil agieren, weil sie ihren heimischen Markt genau kannten und wussten, was er aufnehmen konnte.⁶

Mit diesem handelsstrategischen Joker in der Tasche waren sie allen Mitbewerbern, die nichts Vergleichbares aufzuweisen hatten, hoch überlegen, so dass sie ihre Position Zug um Zug ausbauen konnten. Dabei sind zwei charakteristische Verhaltensweisen zu unterscheiden: In den Außenkontoren wurden zwar die Produkte aus deren jeweiligem, z. T. sehr großem Hinterland zusammengetragen, aber nicht von den Hansekaufleuten, sondern von deren einheimischen Handelspartnern, so dass in den Kontoren ein Eigentumswechsel stattfand. Dagegen waren es bei der Neugrün-

⁴ D. ELLMERS, Die Entstehung der Hanse, in: HGbl. 103, 1985, S. 3–40.

⁵ F. RÖRIG, Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum, in: F. RÖRIG, Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, hg. von P. KAEGBEIN, Weimar 1959, S. 542–603. A. VON BRANDT, Die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation – Entstehung, Daseinsformen, Aufgaben, in: Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West (Wiss. Abhandlungen der Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen 27), Köln/Opladen 1963, S. 9–37.

⁶ ELLMERS, Entstehung (wie Anm. 4), S. 26f. H. STOOB, Über Wachstumsvorgänge und Hafenausbau bei hansischen See- und Flusshäfen im Mittelalter, in: See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, hg. von H. STOOB (Städteforschung Reihe A, Bd. 24), Köln/Wien 1986, S. 1–65, hier S. 5f.

dung von Hafenstädten entlang der südlichen Ostseeküste die Hansekaufleute selbst, die nach dem in Lübeck längst bewährten Konzept zugleich mit der Gründung auch deren Hinterland weiträumig erschlossen.

Diese Charakterisierung des spezifisch Hansischen beim Handel leitet nicht nur der heutige Historiker aus den ihm zugänglichen Quellen ab. Die Hansekaufleute selbst waren sich dieser Neuerung ihres Handels natürlich auch sehr bewusst und fanden dafür bald die griffige Formel, dass sie „über Sand und See“ agierten. Was damit ausgesagt ist, verstehen wir heute viel besser als in der Frühzeit der Hanseforschung, ist doch vor ca. einer Generation eine Container-Reederei mit dem ganz entsprechenden Namen „Sea/Land“ gegründet worden. Der Container, der im Binnenland gepackt, übers Meer verschifft und schließlich in einem anderen Binnenland ausgepackt wird, macht den Seehafen zur bloßen Umschlagstelle des nach beiden Seiten weit darüber hinausreichenden Handels und ist damit ein sprechendes heutiges Symbol für ein Seehandelskonzept, für das die Hansekaufleute die erste Weiche gestellt haben. Nur war dieser erste Schritt in die neue Richtung noch lange nicht so durchmechanisiert wie beim heutigen Container. In den hansischen Seehäfen war einerseits die umgeschlagene Warenmenge sehr viel kleiner als heute, andererseits waren dort verhältnismäßig sehr viel mehr Personen teils in denselben, teils in ganz anderen Berufen als heute direkt und indirekt an den Umschlagprozessen beteiligt. Diese Berufsgruppen und ihre Dienstleistungen für den oben charakterisierten, spezifisch hansischen Warendurchgang durch die Seehäfen sind bisher noch nicht zusammenfassend dargestellt worden.

Einige Personengruppen haben die Art ihrer Beteiligung an diesen Prozessen auf eine für die Hansezeit charakteristische Weise in den Logos ihrer jeweiligen Zusammenschlüsse selber zum Ausdruck gebracht. Als erste stellten der von Kaufleuten dominierte Rat und dann auch die Kaufleute der Seehafenstädte ihre seeseitigen Fernhandelsverbindungen heraus. Der Rat mehrerer Seehafenstädte setzte seit spätestens 1223 das Seeschiff ins Stadtsiegel,⁷ und von den übers Meer tätigen Fernhändlern setzten die Nowgorodfahrer einen bärtigen Russen mit Pelzgewand, die Schonenfahrer drei waagerechte (= schwimmende) Heringe und die Bergenfahrer einen gekrönten Stockfisch in ihr jeweiliges Gildesiegel und auf andere Bildträger, präsentierten sich also mit ihren wichtigsten Importen.⁸ Mit der

⁷ D. ELLMERS, Die mittelalterlichen Stadtsiegel mit Schiffsdarstellungen an der südlichen Ostseeküste, in: *Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee*, hg. von H. BEI DER WIEDEN, Köln/Wien 1986, S. 41–88.

⁸ D. ELLMERS, Hansische Selbstdarstellung im Siegelbild, in: *Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck*, Lübeck 2005, S. 413–425. Wappen der Bergen-, Schonen- und Nowgorodfahrer: *Der Lübecker Kaufmann*, hg. von G. GERKENS u. A. GRASSMANN, Lübeck 1993, S. 71.

anderen Seite des Handels präsentierten sich die Detailhändler: Gewandschneider mit Elle und Tuchmesser und Krämer mit der Waage, also den Geräten ihres Einzelverkaufs an den Endverbraucher, dazu die Höker mit drei hängenden Heringen.⁹ Diese Zeichen findet man sowohl in den Seehäfen als auch in den zahlreichen Hansestädten des Binnenlandes. Sie zeigen überall an, wo der Endverbraucher die Waren des Hansehandels erwerben konnte, die der auch als Fernhändler tätige Gewandschneider selber importierte und der Krämer und der Höker vom nächsten Fernhändler en gros erwarb und en detail weiterverkaufte. Besonders gut zeigt das Herings-Logo der Höker, wie dieser Seefisch von den Fangplätzen, z. B. in Schonen, über die Seehäfen ins Binnenland verteilt wurde. Viele Krämer suchten sogar als Wanderhändler auch ihre Kunden auf dem Land auf.¹⁰ In den Hansestädten des Binnenlandes lagen die Gewandhäuser und Krämergildehäuser oft an zentraler Stelle und wurden architektonisch besonders prächtig gestaltet. In kleineren Städten taten sich Gewandschneider und Krämer auch zusammen. Vielfach gingen aus ihren Häusern die Rathäuser hervor. Nur die weniger angesehenen Höker traten im Stadtbild nicht so dominant in Erscheinung. Insgesamt zeichnen also diese Selbstzeugnisse für den über die Seehäfen laufenden Hansehandel nicht nur das tief ins Binnenland reichende engmaschige Verteilernetz nach, sondern sogar noch seine besondere Bedeutung für die Hansestädte des Binnenlandes.

Einzig die alles finanzierenden Endverbraucher konnten sich auf diese Weise überhaupt nicht artikulieren. Abgesehen von einigen Handwerkszünften, die ihre Rohstoffe als Verband einkauften,¹¹ hatten sich die Verbraucher nicht zu gemeinsamem Einkauf organisiert. Überhaupt sind die Verbraucher quellenmäßig zumeist nur indirekt zu fassen. Direkt erscheinen sie eigentlich nur in den ganz selten erhaltenen Schuldnerlisten der Detailhändler.¹² Deshalb sind über diejenigen, für die all die hier aufzuführenden Dienstleistungen erbracht werden, nur sehr allgemeine Aussagen möglich.

Immerhin haben die Dienstleister selber mit den genannten einfachen, für jedermann sofort verständlichen Zeichen Anfang und Ende jenes Warendurchgangs zum Ausdruck gebracht, in dem die hansischen Seehäfen

⁹ Gewandschneider in Hann. Münden: J. D. VON PEZOLD, *Geschichte an drei Flüssen*, Hann. Münden 2001, S. 46–49; Krämer in Hildesheim: D. ELLMERS, *Das Schiff als Zeichen in Mittelalter und früher Neuzeit. Bürgerliche Selbstdarstellung im Flußgebiet der Weser*, Deutsches Schifffahrtsarchiv 19, 1996, S. 221–252, hier S. 227f.; Höker in Hannover: Ebd., S. 224.

¹⁰ G. STEINHAUSEN, *Kaufleute und Handelsherren in alten Zeiten*, Leipzig 1899, S. 28.

¹¹ G. CANZLER, *Zünfte und Gilden in Ostfriesland bis 1744*, Weener 1999, S. 54f.

¹² HAMMEL-KIESOW, *Wer kaufte (wie Anm. 3)*, S. 74f.

die Schlüsselposition innehatten. Wie die von den Seehäfen ausgehenden Warenflüsse aussahen, wird in diesem Band an zwei Fallstudien von H.-J. Vogtherr sowie von D. Kapfenberger zusammen mit Chr. Link im Detail vorgestellt. Aufrecht erhalten und verstärkt wurde der Warendurchfluss durch die Seehäfen mit Hilfe einer breiten Palette von Dienstleistungen, die im Laufe der Zeit ausgebaut wurden. Dabei spielte sich schon ganz früh jene Aufgabenverteilung zwischen öffentlicher Hand und arbeitsteiliger Privatwirtschaft ein, die in den Seehäfen bis heute beibehalten wurde, weil sie sich offenbar bewährt hat.

Der schon genannte Rat der hansischen Seehäfen, der ja von den Fernhandelskaufleuten dominiert wurde, kümmerte sich nach außen wie nach innen um günstige Rahmenbedingungen für den Handel, wobei es von Stadt zu Stadt unterschiedliche und im Laufe der Zeit sich wandelnde Abgrenzungen zu den Aufgaben der am Handel beteiligten städtischen Korporationen gab. Als wichtigste Aufgaben nahm der Rat wahr:

- die Sicherung der Schifffahrtswege und einiger Straßen durch Verträge mit den Anrainern,¹³ durch Herrschaftsbildung (so z. B. Hamburg an der Elbmündung) oder durch Kriegszüge zu Wasser und zu Land gegen Seeräuber¹⁴ und gegen andere Bedroher der Sicherheit oder Freiheit des Handels allein oder im Bündnis mit anderen Hansestädten oder Landesherren;¹⁵
- die Interessenvertretung der Seehafenstadt auf den Hansetagen;
- die Sorge für die sichere Schiffbarkeit der zu den Häfen führenden Flussunterläufe durch Seezeichen (im 13. Jh. an den Zufahrten zum Hafen hölzerne Baken, die im 14. Jh. Leuchtfeuer erhielten, im 15. Jh. Fahrwassertonnen)¹⁶ und durch meist wenig erfolgreiche Maßnahmen zur Erhaltung oder gar Verbesserung der Fahrwassertiefe;¹⁷
- der Bau und die Unterhaltung der hafentechnischen Anlagen;¹⁸
- die Regelung der Benutzung dieser Anlagen sowie Aufsicht und Kontrolle über die dafür nötigen Arbeitsabläufe (z. B. durch Einzug der

¹³ Z. B. Befreiung vom Strandrecht: W. VOGEL, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, Bd. L, Berlin 1915, S. 543–546.

¹⁴ „Gottes Freund – aller Welt Feind“, von Seeraub und Konvoifahrt. Störtebecker und die Folgen, hg. von J. BRACKER, Hamburg 2001.

¹⁵ K. FRITZE u. G. KRAUSE, *Seekriege der Hanse*, Berlin 1989.

¹⁶ U. SCHNALL, Bemerkungen zur Navigation mit Koggen, in: *JbWitth Bremen* 21, 1977, S. 137–148, hier S. 140ff.

¹⁷ VOGEL 1915 (wie Anm. 13), S. 532f.

¹⁸ D. ELLMERS, Von der Schiffslände zum Hafenbecken. Hafenbautechnik an der Nord- und Ostsee von den Anfängen bis zum ausgehenden Mittelalter, *Jahrb. der Hafenbautechnischen Gesellschaft* 40, 1983/84, S. 5–19. DERS., Development and Usage of Harbour Cranes, in: *Medieval Ships and the Birth of Technological Societies*, Vol. I: Northern Europe, ed. by Chr. VILLAIN-GANDOSI et al., Malta 1989, S. 43–69.

fälligen Gebühren oder Bestellung vereidigter Prüfer von Mengen und Qualität der umgeschlagenen Waren);¹⁹ dabei ergaben sich von Stadt zu Stadt sehr unterschiedliche Schnittstellen zu den Korporationen der Kaufleute oder Schiffer; z. B. besaßen die Kaufmannskorporationen in Lübeck die schwimmenden Pontons („Prähme“), an denen die Handelsschiffe anlegten, und kassierten im Auftrag der Stadt durch ihre Schreiber auch die Zölle in der von diesen festzustellenden Höhe;²⁰

- in einer Reihe von Häfen auch die Durchsetzung eines Stapelzwangs, wenn nicht generell, dann wenigstens für bestimmte Güter;²¹
- die Gewährleistung von Marktfrieden in der von Mauern gegen Angriffe geschützten Stadt und ihrem Hafen, den einige Städte sogar in den Mauerring einbeziehen konnten;²²
- die Gewährleistung von Rechtssicherheit für den Handel innerhalb der Stadt z. B. zwischen Gästen und ansässigen Kaufleuten;
- die Bemühung um Rechtssicherheit für Güter und Personen während der Seereisen und Aufenthalte in fremden Seehäfen;²³
- die Kontrolle über Maße und Gewichte einschließlich des sehr mühevollen Strebens nach Normung der Transportbehälter (Fässer, Säcke) nicht nur in der eigenen Stadt, sondern möglichst in der gesamten Hanse.²⁴

Die Hafenorganisation war trotz aller Bemühungen des Rats um Verbesserungen der größte Schwachpunkt des ganzen Systems. Viele hansische Seehäfen lagen an den Unterläufen größerer oder kleinerer Flüsse, so dass die von See angelandeten Waren von Binnenschiffen sehr viel preisgünstiger ins Hinterland transportiert werden konnten als von Fuhrwerken. Aber die Landeplätze der Seeschiffe lagen in der Hafenstadt an ganz anderer Stelle als die für Binnenschiffe, so dass nicht zwischen beiden direkt umgeladen werden konnte, sondern Zwischentransporte durch die Stadt organisiert werden mussten. Allen Verboten und Strafandrohungen zum Trotz warfen die Schiffsbesatzungen immer wieder ihre Abfälle und Bal-

¹⁹ R. POSTEL, Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schiffsverkehrsverwaltung, in: See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, hg. von H. STOOB (Städteforschung Reihe A, Bd. 24), Köln/Wien 1986, S. 211–227.

²⁰ R. HAMMEL-KIESOW, Der Lübecker Hafen von den Anfängen bis heute, in: Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder. 600 Jahre Schifffergesellschaft zu Lübeck 1401–2001, hg. von R. HAMMEL-KIESOW, Lübeck 2001, S. 74–82, hier S. 77.

²¹ O. GÖNNENWEIN, Das Stapel- und Niederlagsrecht (QDHG NF 11) Weimar 1939.

²² ELLMERS, Hafenbautechnik (wie Anm. 18), S. 18f.

²³ G. LANDWEHR, Das Seerecht der Hanse (1365–1614). Vom Schiffsordnungsrecht zum Seehandelsrecht, Göttingen 2003.

²⁴ H. WITTHÖFT, Zeichen, Verpackung, Maß/Gewicht und Kommunikation im hansischen Handel, in: Der hansische Sonderweg? hg. von S. JENKS u. M. NORTH (QDHG NF 39), Köln/Weimar/Wien 1993, S. 203–224.

last in den Hafen.²⁵ Nicht einmal abgesackte Schiffe wurden immer weggeräumt. Im alten Hafen von Kalmar lagen nicht weniger als 28 Wracks!²⁶ Das alles erfreut den Archäologen, weil er dadurch wunderbare Einblicke in das Hafengeschehen gewinnt.²⁷ Aber für die Funktionsfähigkeit des Hafens war das Gift, zumal die Schiffe im Laufe der Zeit immer größer wurden, so dass der wachsende Tiefgang immer größere Wassertiefen verlangte. Weder die Wassertiefen in den Zufahrten zum Hafen noch der Ausbau der Kaianlagen hielten mit dieser Entwicklung Schritt mit dem Ergebnis, dass immer mehr Schiffe weit vor dem Hafen ankern und über Leichter gelöscht und beladen werden mussten, ohne dass landseitige Kräne das Umladen erleichtern konnten. In Stoßzeiten reichten dann für die vielen Leichter und die kleineren Schiffe die Liegeplätze an den Kaianlagen nicht aus, so dass lange Wartezeiten in Kauf genommen werden mussten. Insgesamt kam es dadurch zu außerordentlich mühsamen Abfertigungen und zu sehr langen Hafenliegezeiten der Schiffe.²⁸

Die Fernhändler waren für das gesamte Hafengeschehen der entscheidende Motor, denn nur solange und in dem Umfang, wie sie Waren von See ins Binnenland und umgekehrt dirigierten, gab es Arbeit im Hafen und in seinen Zulieferbetrieben. Diese Kaufleute füllten den dafür vom Rat gesetzten Rahmen, den sie ja durch ihre Beteiligung am Rat wesentlich mitgestaltet hatten, dadurch mit Leben, dass jeder auf eigenes Risiko für sich selber oder für sich und seine ein, zwei Handelspartner²⁹ weiträumige Handelstransaktionen abschloss. Gerade dieses partnerschaftliche Zusammenarbeiten, anfangs zwischen landfahrendem und seefahrendem Kaufmann, machte das weiträumige Agieren „über Sand und See“ von den Produzenten jenseits des Meeres bis zum binnenländischen Endverbraucher überhaupt erst möglich.³⁰ Die Partner mussten dabei zwar die Gefahren von Wind und Wellen, Schiffbruch und gesundheitlichen Risiken, See- und Straßenraub, kriegerischen Verwicklungen oder Transportschäden mit einkalkulieren, erwarteten aber trotzdem einen relativ sicheren Weiterverkauf mit gut berechneter Gewinnspanne, weil der Warenfluss bis zum Verbraucher durchorganisiert war.

²⁵ VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 13), S. 534.

²⁶ H. ÅKERLUND, Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar, Uppsala 1951.

²⁷ Th. FÖRSTER, Schiffswracks, Hafenanlagen, Sperrwerke. Untersuchungen zur maritimen Kulturlandschaft der Wismarbucht, in: Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern. Jb. 50, 2002, S. 227–230.

²⁸ VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 13), S. 533–537.

²⁹ A. CORDES, Wie verdiente der Kaufmann sein Geld? Hansische Handelsgesellschaften im Spätmittelalter (Handel, Geld und Politik 2), Lübeck 2000.

³⁰ ELLMERS, Entstehung (wie Anm. 4), S. 26f.

Damit wird das Entscheidende für unser Thema deutlich: Weder die Produzenten noch die Verbraucher, sondern allein die Kaufleute riefen durch ihre Handelsinitiativen die breite Palette der hafenstädtischen Dienstleistungen hervor. Diese waren nicht von Anfang an in ihrer Fülle vorhanden, sondern entwickelten sich aus bescheidensten Anfängen. In der Frühzeit der Hanse war der disponierende Kaufmann noch selber Besitzer der Transportmittel, begleitete seine Waren auf dem Schiff oder in der Fuhrwerkskolonne, wobei der Seefahrer den Landfahrer übers Meer mitnahm, und besorge das Laden und Löschen mit eigenem Personal. Lediglich für das jeweilige Marktgeschehen (z. B. Sicherstellung des Marktfriedens, Anrufbarkeit eines Marktgerichtes in Streitfällen usw.) und für ihre Verproviantierung waren sie auf örtliche Dienstleistungen der öffentlichen bzw. privaten Hand angewiesen, die ihnen gegen Gebühren bzw. angemessene Vergütung gerne gewährt wurden. Die Arbeitsteilung zwischen öffentlichen Dienstleistungen gegen feste Gebühren und privaten gegen auszuhandelnde Preise war damit zwar von Anfang an gegeben, aber die oben aufgeführten, vom Rat des jeweiligen Seehafens veranlassenden Dienstleistungen sind erst nach Etablierung der Ratsverfassung und auch dann erst Schritt für Schritt hinzugekommen. Hier können nicht alle Einzelschritte in ihrer zeitlichen Folge dargestellt werden, aber zwei für die privaten Dienstleistungen besonders folgenreiche Faktoren müssen genannt werden: Einerseits führte die zunehmende Ausdifferenzierung und gegenseitige Abgrenzung einzelner zünftig organisierter Handwerks- und Hafenarbeitsberufe³¹ dazu, dass eine Vielzahl unterschiedlichster selbständiger Handwerker und Hafenarbeiter zu Dienstleistungen herangezogen wurden. In den Schriftquellen erkennen wir nur das fertig ausgebildete System, nicht aber, wie es sich in der Frühzeit der Hanse herausgebildet hat. Andererseits können wir bei den Kaufleuten eine sehr folgenreiche Veränderung ihrer Betriebsweise zeitlich sehr genau verfolgen, nämlich den Übergang zur Schriftlichkeit der Handelsabschlüsse in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts.³² Seitdem brauchte der Kaufmann nicht mehr jede Warensendung selber zu begleiten, sondern konnte von seiner *skrivekamere* aus mit Briefen an verschiedenen Plätzen gleichzeitig disponieren und seinen Handel entsprechend ausweiten.

Diese neue Art des Handels hatte weiterreichende Folgen, als die Forschung bisher herausgearbeitet hat. Ein Schiff ließ sich ja nicht mit Brie-

³¹ E. MUMMENHOFF, Der Handwerker in der deutschen Vergangenheit, Leipzig 1924, S. 32f.

³² F. RÖRIG, Die europäische Stadt im Mittelalter, Göttingen 1955, S. 25f. S. JENKS, Werkzeug des spätmittelalterlichen Kaufmanns: Hansen und Engländer im Wandel von memoria zur Akte, Jahrbuch für fränkische Landesforschung 52, 1992, S. 283–319, hier S. 283–291.

fen steuern, vielmehr musste jeder schiffsfahrende Kaufmann seines selber fahren, konnte also an der neuen Art der Geschäfts- und Verdienstausschüttung nicht teilnehmen. Er blieb zwar selbständiger Unternehmer, der wohl selber weiterhin Handel trieb, aber zugleich auch als Dienstleister für andere Kaufleute Briefe und Waren transportierte. Die Nichtteilnahme am sozialen Aufstieg wirkte sich letztlich als sozialer Abstieg und die Herausbildung eines neuen Berufsbildes, nämlich des Seeschiffers aus. Ebenso wie dieser wurden auch der Binnenschiffer und der Fuhrmann Transportunternehmer mit gewissem Maß an Eigenhandel und hatten als Bürger der Seehafenstadt dort auch ihren ständigen Wohnsitz. Mit ihnen konkurrierten die Transportunternehmer, die aus anderen Städten den Seehafen mit Importgut beliefert hatten und nun mit Rückfracht zurückkehren wollten. Sie alle hatten auf eigenes Risiko die Transportmittel angefertigt, betriebsklar gehalten und ausreichend bemannt und boten sie jetzt den Kaufleuten zum Warentransport an. Sie führten sie selber auf oft langen und gefährvollen Reisen und mussten all ihre Aufwendungen aus den Frachtraten bestreiten. Die Seeschiffer hatten dabei die größten Risiken zu tragen, weil die Gefahren auf See durch unzureichende Unterbringung an Bord, durch Schiffbruch oder Piraten besonders groß waren, weil widrige Winde oft wochenlang, gelegentlich sogar monatlange Wartezeiten verursachten, in denen die Mannschaft verköstigt und entlohnt werden musste,³³ und weil Bau und Ausrüstung von Seeschiffen ungleich höhere Investitionen erforderten als für Binnenschiffe und schon gar für Pferdewagen aufzuwenden waren.

Andererseits war das Seeschiff, selbst wenn man die Amortisierung der Investitionen berücksichtigt, das weitaus kostengünstigste Transportmittel unter den dreien, weil es eine sehr große Warenmenge mittels kostenloser (Wind-)Energie ununterbrochen Tag und Nacht³⁴ mit relativ kleiner Mannschaft und Zöllen höchstens am Ausgangs- und Zielhafen beförderte. So konnte die Bremer Hansekogge von 1380 bis zu 44 Heringslast mit nur elf Mann Besatzung (einschl. Schiffer) transportieren. Auf der Straße brauchte man dafür 44 Wagen mit je mindestens einer Begleitperson und insgesamt 176 Pferden, die täglich mehrmals gefüttert und getränkt werden mussten und jede Nacht ihr Quartier brauchten. Die Tagesstrecke war entsprechend viel kürzer als bei der Kogge; allerdings fiel das Warten auf

³³ D. ELLMERS, Alltag auf Koggen – nach Bildern, Funden und Texten, in: Die Kogge, Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie, hg. von G. HOFFMANN u. U. SCHNALL (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 60), Hamburg 2003, S. 162–193, hier S. 162–171.

³⁴ U. LINDGREN, Energienutzung durch den Verkehr im Mittelalter, in: *Inquirens subtilia diversa*. Dietrich Lohrmann zum 65. Geburtstag, hg. von H. KRANZ u. L. FALKENSTEIN, Aachen 2002, S. 477–497.

günstigen Wind weg, aber Fährgebühren, Straßen- und Brückenzölle verursachten weitere fixe Kosten. Für Binnenschiffe lagen die Kosten zwischen den beiden Extremen. Selbst die kleinsten konnten erheblich mehr laden als ein Pferdewagen und brauchten nur zwei bis drei Mann Besatzung,³⁵ mussten dann aber für die Bergfahrt je nach örtlichen Gegebenheiten Schiffszieher mit oder ohne Pferd anmieten und relativ kurze Tagesstrecken sowie nächtliches Rasten in Kauf nehmen. Dafür konnten sie sich bei der Talfahrt von der Strömung kostenlos treiben lassen und legten trotz nächtlichen Rastens je nach Fließgeschwindigkeit größere Tagesstrecken zurück als zu Berg, wurden unterwegs allerdings durch sehr viele Zollstellen geschröpft, denen sie nicht ausweichen konnten. Der wachsende Energiebedarf des späten Mittelalters verdrängte die Binnenschiffe allerdings durch Mühlenstau immer weiter aus den Flussoberläufen,³⁶ so dass den Fuhrwerken immer weitere Strecken für konkurrenzlose Transporte zufielen. Nur Lübeck erweiterte sein winziges Binnenwasserstraßennetz durch den 1398 fertiggestellten Kanal der Stecknitzfahrt, auf dem es Anschluss an die Elbschifffahrt gewann und seitdem von dieser kostengünstigen Transportverbindung ins Hinterland zusätzlich profitierte.³⁷

Noch ein Wort zur Ausbildung der Schiffer. Alles, was zur Schiffsführung gehörte, lernten sie in der Praxis dadurch, dass sie schon in jungen Jahren auf den Schiffen mitfahren und so in die Handhabung von Segel und Steuerruder hineinwuchsen und sich durch eigene Anschauung die Kenntnis ihres Fahrgebietes erwarben. Im 3. Quartal des 14. Jahrhunderts finden sich in den Quellen die ersten Hinweise auf eine fest Regelung der Ausbildung in der hansischen Seeschifffahrt. Erstmals wird der Schiffsjunge erwähnt, der aber als Auszubildender bei der Zahl der Besatzungsmitglieder nicht mitgerechnet wurde. Gleichzeitig wird bei den Matrosen differenziert zwischen *boßman* und *shipman*, von denen letzterer höhere Heuer erhielt. Die neue Einteilung entsprach demnach in etwa den heutigen Leicht- und Vollmatrosen. Genau in der Zeit, in der auch beim Handwerk geregelte Ausbildungsgänge erkennbar werden, kommt es also auch in der Seefahrt zu vergleichbaren festen Laufbahnen, die im günstigsten Fall vom Schiffsjungen über Leicht- und Vollmatrosen und Steuermann bis zu Schiffer führen konnten, also unser heutiges System erstmals vor-

³⁵ D. ELLMERS, Die Archäologie der Binnenschifffahrt in Europa nördlich der Alpen, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Teil V, hg. von H. JANKUHN et al., Göttingen 1989, S. 291–350, hier S. 315f.

³⁶ M. ECKOLDT, Schifffahrt auf kleinen Flüssen in Römerzeit und frühem Mittelalter (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 14), Oldenburg 1980, S. 35.

³⁷ W. BOEHART, C. BORNEFELD u. Chr. LOPAU, Die Geschichte der Stecknitz-Fahrt 1398–1998, Schwarzenbek 1998.

gezeichnet haben.³⁸ Dabei hatten zur Hansezeit die Schiffersöhne eine ebenso viel vorteilhaftere Ausgangsposition wie beim Handwerk die Meistersöhne.

Wer Schiffer werden wollte, musste die Navigation beherrschen, mit der man sich seit alters im wesentlichen an der Küste entlang hangelte und das offene Meer nur nachts überquerte, wenn man den Kurs am Polarstern ausrichten konnte. Für längere Seestrecken ohne Küstenkennung musste man abschätzen können, dass der als Richtungsweiser genutzte Wind als „guter Fahrwind“ mehrere Tage aus gleicher Richtung wehen würde. Entsprechend waren Lot und Windfahne im Masttopp die einzigen Navigationsinstrumente. Tradiert wurde das nautische Wissen in mündlichen Segelanweisungen.³⁹ Wie die Hansestädte in dieses vorhansische System den Kompass integrierten, ist in der Forschung umstritten, obwohl die von A. Sauer zusammengestellten Quellen⁴⁰ den Entwicklungsgang deutlich zeigen: Alle Quellenbelege vom späten 12. bis frühen 14. Jh. aus Frankreich, England und Island stimmen darin überein, dass eine magnetisierte Nadel zu nichts anderem gebraucht wurde als zur Durchführung der altgewohnten Navigation nach dem Polarstern, wenn dieser (z. B. bei unsichtigem Wetter) nicht zu sehen war. Erst in einem zweiten Schritt wurde dieser neue Ansatz zu dem noch heute geläufigen Steuerkompass mit der 32teiligen Kompassrose weiterentwickelt mit der Folge, dass sich die Kurse der Schiffe mehr von der Küste lösen konnten, was die Strandungsgefahr minderte. Diese neuen Kurse sind für den Hansebereich erstmals im niederdeutschen Seebuch von ca. 1470 durchgehend überliefert, dürften aber bereits im 14. Jahrhundert ausgebildet worden sein. Jedenfalls ist bereits gegen dessen Ende in Kampen und Stralsund ein Kompassmacher überliefert, der selber auch zur See fuhr.⁴¹ In die Seehäfen war damit ein weiterer Dienstleistungsberuf eingezogen.

Auch der nächste Entwicklungsschritt knüpfte an die altgewohnte Navigation an: Man hielt die mündlichen Segelanweisungen handschriftlich

³⁸ ELLMERS, Alltag auf Koggen (wie Anm. 33), S. 176f.

³⁹ U. SCHNALL, Navigation der Wikinger (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 6), Oldenburg 1975. DERS., Navigation nach Sicht und Sand, in: Die Kogge (wie Anm. 33), S. 34–41.

⁴⁰ A. SAUER, Das „Seebuch“. Das älteste erhaltene Seehandbuch und die spätmittelalterliche Navigation in Nordwesteuropa (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 44), Hamburg 1996, S. 123–139.

⁴¹ W. VOGEL, Die Einführung des Kompasses in die nordwesteuropäische Nautik, HGBll. 38, 1911, S. 1–32, hier S. 23f., vgl. dazu auch: Der Stralsunder Liber memorialis, Teil 1, bearb. von H.-D. SCHROEDER (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund 5/1), Schwerin 1964, S. 167.

in kleinen Seehandbüchern fest, die man „Karte“ nannte.⁴² Erstmals wird 1441 zufällig überliefert, dass der hansische Schiffer Slackart eine solche „Karte“ im Wert von 2 Nobeln auf einer Bayenfahrt an Bord hatte, als ihm das Schiff von den Engländern genommen wurde.⁴³ Erhalten sind von solchen Seehandbüchern zwei unterschiedliche Fassungen von ca. 1470 in niederdeutscher und ein Fragment in niederländischer Sprache.⁴⁴ Wie weit diese teuren Handschriften an Bord benutzt wurden, ist nicht zu erkennen. Ab dem zweiten Quartal des 16. Jahrhunderts wird in den Niederlanden die Druckkunst in den Dienst der Seefahrt genommen für Seehandbücher (erstes erhaltenes Exemplar: Amsterdam 1532) und sogar für „richtige“ Seekarten von Nord- und Ostsee (erstes erhaltenes Fragment: Antwerpen 1526).⁴⁵ Diese ersten in Holz geschnittenen Seekarten waren willkommene zusätzliche Veranschaulichungen dessen, was in den zugehörigen Seehandbüchern in altgewohnter Weise genauer beschrieben wurde. Auch hier erfolgte die Entwicklung neuer Möglichkeiten der Navigation in zwei Schritten, denn der erste Seeatlas, nach dessen Karten auch in Nord- und Ostsee direkt navigiert werden konnte, erschien 1584/85 in Leyden.⁴⁶ Umstritten ist, wie rasch und wie weit diese gedruckten Hilfsmittel der Navigation auf hansischen Schiffen benutzt wurden. Jedenfalls mussten sie in den Niederlanden gekauft werden, gehörten also nicht mehr zu den in hansischen Seehäfen angebotenen Dienstleistungen. Immerhin wurde in Lübeck 1578 das erste niederdeutsche Navigationslehrbuch (als Übersetzung aus dem Englischen) gedruckt zur Unterweisung in astronomischer Navigation,⁴⁷ für die die Winkelmessgeräte (Jakobsstab, Astrolabium) auf Hanseschiffen erst spät Eingang fanden.⁴⁸ Um die gleiche Zeit begann man dort auch die Schifferordnungen zu drucken.⁴⁹ Eindeutige Hinweise

⁴² A. LANG, Die „Caerte van oostlant“ des Cornelis Anthonisz. 1543. Die älteste gedruckte Seekarte Nordeuropas und ihre Segelanweisung (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 8), Hamburg 1986, S. 59, dazu Abb. 8; 22; 33 u. 47.

⁴³ HUB VIII, Nr. 767. H. EWE, Die Seekarten des Mittelalters. Aufkommen – Verbreitung – Bedeutung, in: Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte (Hansische Studien X), Weimar 1998, S. 201–206, hält dieses Seehandbuch irrtümlich für eine Seekarte.

⁴⁴ SAUER, „Seebuch“ (wie Anm. 40), S. 16–20.

⁴⁵ LANG, Seekarte (wie Anm. 42), Abb. 8 und 9.

⁴⁶ C. KOEMAN, The History of Lucas Janszoon Waghenaeer and his „Spiegel der Zeevaert“. Lausanne 1964.

⁴⁷ W. KÖBERER, Ein niederdeutsches Navigationshandbuch aus dem 16. Jahrhundert, Deutsches Schiffahrtsarchiv 6, 1983, S. 151–173.

⁴⁸ U. SCHNALL, From South to North and Vice Versa: Some Traces of Contacts and Mutual Influences Concerning Navigational Techniques Between the Mediterranean and Northern Europe in Late Medieval and Early Renaissance Times, in: Mediterranean. Splendour of the Medieval Mediterranean 13th–15th Centuries, Barcelona 2004, S. 389–399, hier S. 391f.

⁴⁹ LANDWEHR, SEERECHT (wie Anm. 23), S. 49, 53.

für den Gebrauch solcher Druckschriften an Bord haben wir jedoch erst aus dem 17. Jahrhundert.⁵⁰

Bevor die Schiffer ihre Transportleistung anbieten konnten, mussten sie einen Schiffszimmermeister mit dem Bau ihres Transportmittels beauftragen. Dieser arbeitete mit seinen Gesellen ebenfalls als selbständiger Unternehmer auf einem vom Rat eigens ausgewiesenem Ufergrundstück zumeist außerhalb der Stadtmauer⁵¹ und brauchte dafür ein gut sortiertes Lager unterschiedlicher Hölzer. Das besterforschte Beispiel für hansischen Schiffbau ist die Bremer Hansekogge von 1380.⁵² Die daran besonders gut erkennbaren Zubringerdienste lassen sich unter Berücksichtigung örtlicher und zeitlicher Gegebenheiten auch auf andere Hafenstädte und Zeiten übertragen. Der Schiffszimmermann der Bremer Kogge hatte die natürlichen Krummhölzer für die Spanten in den Wäldern der Umgebung Bremens sehr wahrscheinlich selber in passender Form ausgesucht, die gerade gewachsenen Eichenstämme für Kiel, Steven, Querbalken und Planken dagegen über den Handel aus dem Oberwesergebiet erworben, von wo sie nach Bremen geflößt worden sind.⁵³ Zum Kalfatern besorgte er sich das in einiger Menge gebrauchte Moos und die Weichholzleisten aus den Feuchtgebieten rings um Bremen, während er für den Außenanstrich des Rumpfes ein Fass Teer aus dem Ostseegebiet über einen Bremer Fernhändler erwarb, dessen bei der Übergabe durchgestrichene Handelsmarke noch auf dem Fassdeckel zu sehen ist.⁵⁴

Weitere Zulieferungen bestellte er bei Bremer Handwerkern. Für die Plankennähte musste ihm ein Schmied ca. 3000 handgeschmiedete Eisennägel und ca. 8000 eiserne Kalfatklammern liefern, dazu noch eine Reihe spezieller Eisenteile, wie die dem Steven und dem Ruderblatt genau angepassten Ruderbeschläge, und schließlich als größte Schmiedestücke mehrere unterschiedlich große Anker.⁵⁵ Ein Ankerschmied ist in Bremen

⁵⁰ Chr. DEGGIM, ... Zucht und gute Ordnung binnen Schiffesbort zu halten ... Das Leben an Bord im späten Mittelalter, in: Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder (wie Anm. 20), S. 103–104.

⁵¹ D. ELLMERS, Gli arsenali della città anseatiche, in: Arsenali e città nell' occidente europeo, hg. von Ennio CONCINA (Studi Superior Nuova Italia Scientifica Architettura), Rom 1987, S. 199–203.

⁵² W. LAHN, Bauteile und Bauablauf. Die Kogge von Bremen I (Schriften des deutschen Schiffahrtsmuseums 30), Hamburg 1992.

⁵³ P. KLEIN, Dendrochronologie – die Kogge und die Kunst, in: Die Kogge (wie Anm. 33), S. 154–159, hier S. 157.

⁵⁴ P. HOFFMANN, Das Fass und der Teer, in: Ebd., S. 150–153.

⁵⁵ W. LAHN u. D. ELLMERS, Ein unfertiger Ankerstock der Bremer Hansekogge, in: Deutsches Schiffahrtsarchiv 2, 1978, S. 99–110. F. BÖRSIG, Untersuchung von Kalfatklammern der Bremer Kogge, ebd., S. 87–97. DERS., Untersuchung eines eisernen Bolzens der Bremer Hansekogge, in: Deutsches Schiffahrtsarchiv 3, 1980, S. 27–34. DERS., Untersuchung eines mittelalterlichen eisernen Schiffsankers, in: Deutsches Schiffahrtsarchiv 4, 1981, S. 17–28. R. W. ANIOL, Die Eisenteile, in: Die Kogge (wie Anm. 33), S. 140–145.

erstmals 1341 nachgewiesen;⁵⁶ in Wismar fertigte der seit 1435 nachweisbare Hafenschmied außer Ankern auch Hufeisen an, arbeitete also auch für den landseitigen Zubringerverkehr zu und von den Schiffen.⁵⁷ Für alle Eisenteile beschaffte der Fernhandel das benötigte Roheisen in unterschiedlichen Qualitäten sowie die Holz- und Steinkohle für die Schmiedesse. Reepschläger fertigten das Tauwerk in den benötigten unterschiedlichen Stärken aus baltischen Hanf,⁵⁸ den ihnen auch wieder die Fernhändler lieferten. Eine Reeperbahn (*platea funificum*) ist in Bremen seit 1327 belegt.⁵⁹ Als weitere Zulieferer gehörten die Blockmacher der Zunft der Drechsler (*schachtsnidere*) an, die in Bremen seit 1350 bezeugt ist.⁶⁰ Blöcke für die Takelage wurden z. T. aus ganz spezifischen Hölzern gefertigt, u. a. aus Erle oder Ilex;⁶¹ erstere wuchs in Bremens Umgebung, aber Ilex musste aus Westdeutschland bezogen werden. Schließlich musste noch ein Segelmacher mit dem Nähen des ca. 200 qm großen Segels beauftragt werden, das aber beim Untergang der Kogge noch nicht an Bord war, so dass man keine Reste von Segeltuch auf ihre Herkunft untersuchen kann. Die das Segeltuch anfertigenden Leineweber gehörten jedenfalls auch zu den seit dem 13. Jahrhundert in hansischen Seehäfen nachweisbaren Berufen (Bremen seit 1246⁶²). Woher sie den Flachs oder das Garn bezogen, ist noch nicht untersucht. Insgesamt wird bei den Dienst- und Sachleistungen für die Schiffbauer eine enge Verzahnung von Fernhändlern und städtischen Handwerkern erkennbar, die als städtische Zwischenverbraucher Fernhandelsgut veredeln und in bearbeiteter Form an die Schiffbauer weitergeben. Endverbraucher ist schließlich der Schiffer, der das Schiff in Auftrag gab und nun die Bezahlung aus seinen Frachteinnahmen erwirtschaften muss.

Bevor er das kann, muss er die Dienstleistungen einer Mannschaft für das fertiggestellte Schiff in Anspruch nehmen. Hatte es die Größe der Bremer Kogge, heuerte der Schiffer aus der Bevölkerung der Hafenstadt jeweils für die Dauer einer Reise als von ihm abhängige und entlohnte Bedienstete einen Steuermann, einen Koch und acht Matrosen an, die zusammen mit ihm die elfköpfige Besatzung bildeten, dazu noch ein bis

⁵⁶ E. THIKÖTTER, Die Zünfte Bremens im Mittelalter. Bremen 1930, S. 188.

⁵⁷ W. RUDOLPH, Der Hafenschmied – ein Mittler in der maritimen Kulturentwicklung, in: Deutsches Schiffsarchiv 26, 2003, S. 185–192, hier S. 185.

⁵⁸ Die Taureste der Bremer Kogge bestanden aus diesem Hanf. Untersuchung des Schweizer Landesmuseums, Zürich.

⁵⁹ THIKÖTTER, Zünfte (wie Anm. 56), S. 191.

⁶⁰ Ebd., S. 188.

⁶¹ G. CANZLER, Zünfte und Gilden (wie Anm. 11), S. 252, 255.

⁶² THIKÖTTER, Zünfte (wie Anm. 56), S. 190. In Lübeck bewohnten die Leineweber zwei verschiedene Quartiere: R. HAMMEL-KIESOW, Silber, Gold und Hansehandel. Lübecks Geldgeschichte und der große Münzschatz von 1533/37, Lübeck 2003, S. 81.

zwei Schiffsjungen, die als Auszubildende bei der Besatzungszahl nicht mitgerechnet wurden.⁶³ Er teilte die Mannschaft in zwei Wachen ein, von denen er eine selber führte, die andere der Steuermann. Nur der Koch, der ja für die Beköstigung aller sorgen musste, war aus der Wacheinteilung ausgenommen. Beim Anheuern erhielt jeder einen Vorlohn, von dem er sich u. a. seine persönliche Ausrüstung kaufen konnte, deren wichtigstes Stück das sog. *hudefat* war, eine Art Schlafsack aus Fell mit der Haarseite nach innen. Darin mussten die Matrosen bei Wind und Wetter auf dem offenen Deck der Koggen schlafen, denn für sie gab es 1380 noch kein Logis. Offenbar war es aber unproblematisch, für die Schiffe ausreichend qualifizierte Männer in genügender Zahl zu finden. Erst im frühen 15. Jahrhundert hatten Seeräuber gelegentlich größeren Zulauf als Handelsschiffer.

Wie die männlichen Bürger der ummauerten Stadt im Kriegsfall ihrer Wehrpflicht nachzukommen hatten, so waren auf dem hansischen Seeschiff jedes Besatzungsmitglied und alle Mitreisenden verpflichtet, Schiff und Ladung gegen feindliche Angriffe zu verteidigen, mussten also im Umgang mit Waffen ausreichend ausgebildet sein. In Lübeck sollte seit dem 15. Jahrhundert sogar in den Turm gesetzt oder gebrandmarkt werden, wer die geladenen Güter nicht gegen Seeräuber verteidigte.⁶⁴ Auf Koggewracks sind Dolche als Nahkampfwaffen und Armbrustbolzen als Fernwaffen gefunden worden,⁶⁵ die nach allem Anschein zur persönlichen Ausrüstung der Mannschaft gehörten, so dass diese sich vor Reiseantritt von städtischen Schwertfegern und Bognern entsprechend versorgen lassen musste, die in Bremen seit 1297 bzw. 1330 belegt sind.⁶⁶ Für Handelskoggen war die Armbrust von ausschlaggebender Bedeutung, weil man sich mit ihr auf Distanz gegen Angreifer wehren konnte, insbesondere als man seit dem späten 13. Jahrhundert die Reichweite durch den hohen Standort der Schützen auf den Kastellen vergrößerte und zur Sicherheit der Schützen Zinnen anbrachte. Seitdem stellten die hansischen Seehäfen diese Wehrhaftigkeit ihrer Handelsschiffe auf ihren Stadtsiegeln demonstrativ heraus.⁶⁷ Die Bogenmacherzunft von Paris zeigt in ihrem Siegel, wie die von ihr gefertigte Armbrust von den Schiffskastellen aus

⁶³ Zu den folgenden Absätzen: ELLMERS, Alltag auf Koggen (wie Anm. 33), hier S. 162–180.

⁶⁴ K. FRIEDLAND, Mensch und Seefahrt zur Hansezeit (QDHG NF 42), Köln/Weimar/Wien 1995, S. 292.

⁶⁵ D. ELLMERS, Lose Gegenstände aus Koggewracks. Archäologische Zeugnisse vom Leben an Bord, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 18, 1995, S. 207–232, hier S. 222f.

⁶⁶ THIKÖTTER, Zünfte (wie Anm. 56), S. 191, 188.

⁶⁷ ELLMERS, STADTSIEGEL (wie Anm. 7).

eingesetzt wurde.⁶⁸ Erste Feuerwaffen wurden auf Hanseschiffen ab 1384 verwendet, aber noch nicht auf Handelsfahrten, sondern nur für spezielle Kriegseinsätze. Für Handelsfahrten wurden die Büchsenmacher erst im Laufe des 15. Jahrhunderts als Zulieferer gebraucht.

Weiter hatte der Schiffer für ausreichenden Proviant zu sorgen und dabei auch an Stellen, wo er ihn nicht ergänzen konnte, die möglicherweise langen Wartezeiten auf guten Wind einzukalkulieren. Er konnte also nur auf besonders haltbare Lebensmittel zurückgreifen. Als mengen- und preismäßig größten Einzelposten lieferte ihm ein städtischer Brauer Bier in zwei Qualitätsstufen: „gutes Bier“ in kleinerer Menge für den Schiffer und die Achtergäste, d. h. für die im Kastellaufbau mit untergebrachten mitreisenden Kaufleute bzw. deren Beauftragte, und ein größeres Quantum „Schiffsbier“ für die Mannschaft. Preislich an zweiter Stelle lagen die Produkte des städtischen Schlachters, nämlich Speckseiten und Fässer mit eingepökelttem Rindfleisch. Da das hansische Schiffsrecht von 1530 ausdrücklich als „alte Gewohnheit“ einen Wechsel von Fleisch- und Fischtagen festschrieb, wurden vom Höker noch entsprechende Mengen Hering, Dorsch und Stockfisch geordert, ferner als Zukost Erbsen, Linsen und Grütze, für die trotz größerer Menge ein verhältnismäßig geringer Preis zu zahlen war. Auch die geringen Mengen an Öl, Essig und Salz dürften bei ihm bestellt worden sein. Preislich stärker zu Buch schlug schließlich die Lieferung von Mehl, Brot und Zwieback durch einen städtischen Bäcker. Einen Teil der Ausgangsprodukte für die Verproviantierung lieferte die Landwirtschaft des Umlandes, die sich damit ebenso wie die umliegende Forstwirtschaft als Zulieferer für den Schiffbau in den städtischen Handel einklinkte, wodurch sie dann im Gegenzug als Verbraucher an Fernhandelsgut herankommen konnte. Das städtische Handwerk besorgte die Weiterverarbeitung zu den für die Schifffahrt benötigten lagerfähigen Nahrungsmitteln. Über den Fernhandel waren vor allem die Fischkonserven, das Salz und je nach örtlichen Gegebenheiten auch Getreide zu erwerben. Zusätzlich zu diesen am Ausgangshafen übernommenen lagerfähigen Speisen brauchte der Schiffer aber noch einen Barbetrag *dar he mede kofte an groner spyse und ander war to des schepes behof* in den Zwischen- und Zielhäfen. Die hansische Schifffahrt hatte also spätestens um 1400 aus den Erfahrungen längerer Seereisen die Notwendigkeit einer gesundheitsbewussten Ernährung der Besatzung mit nicht lagerfähiger „grüner Speise“ erkannt!

Zur Übernahme von Ladung traf der Schiffer für sachgerechte Behandlung die nötige Vorsorge. Er nahm besonders starke Taue und Taljenblök-

⁶⁸ H. EWE, *Schiffe auf Siegeln*, Bielefeld/Berlin 1972, S. 178.

ke mit, um damit überall, wo landseitige Kräne nicht zur Verfügung standen, z. B. bei der Übergabe von Frachtgut auf Leichter, die eigene Rah als Kranarm für schwere Ladungsteile einsetzen zu können. Den dabei tätigen Matrosen stand zusätzlich zur Heuer ein Windegeld zu, das der Befrachter zusätzlich zu den Frachtkosten zu zahlen hatte. Sollte Getreide als Schüttgut verschifft werden, musste der Laderaum vorher mit der sog. Garnierung ausgekleidet werden; das war eine Lage genau anzupassender Holzbretter, die verhinderte, dass Getreidekörner in die Bilge gerieten. Damit sich im Getreide nicht die gefährliche Stauhitze bilden konnte, musste die Mannschaft es während der Fahrt regelmäßig umschaufeln, wofür ihr ebenfalls Extrazahlungen durch den Befrachter zustanden.

Wahrscheinlich gehörte zur Garnierung auch eine relativ wasserfeste Abdeckung des Getreides mit Segel- oder Packtuch,⁶⁹ denn das Deck der Koggen war nicht wasserdicht; jeder Regen und jedes überkommende Seewasser lief durch die losen Deckplanken in die Bilge. Erst ab ca. 1480 sieht man auf Darstellungen kraweel gebauter Schiffe in Höhe des Hauptdecks große Speigatten zur Ableitung des sich jetzt erstmals auf Deck sammelnden Wassers. Seitdem ist also mit wasserdichten Decks zu rechnen. Vorher musste alle Ladung so verpackt werden, dass ihr durchlaufendes Wasser nicht schaden konnte. Der beste Behälter nicht nur für Flüssigkeiten, sondern auch für alles, was nicht nass werden durfte, war das Fass, das deshalb in der hansischen Schiffsfracht eine außerordentlich wichtige Rolle spielte. Ein entsprechend wichtiges Dienstleistungshandwerk übten die Böttcher aus.⁷⁰

Kaufleute, die größere Warenmengen über See zu verfrachten hatten, verteilten diese gerne auf mehrere Schiffe, um das Risiko von Schiffbruch und Seeraub zu minimieren. Infolgedessen transportierte jeder Schiffer jeweils kleinere Einzelposten von vielen verschiedenen Kaufleuten, so dass die Ladung seines Schiffes aus einem Sammelsurium sehr verschiedenartiger Gebinde bestand,⁷¹ was Grabungsbefunde an den mit Ladung gesunkenen Schiffen bestätigen.⁷² Damit wird auch verständlich, dass Getreide keineswegs nur als Schüttgut verladen werden konnte. Kleinere Mengen wurden in Säcken verschifft, für deren Anfertigung der Rostocker Rat 1364 den Leinwandschneidern die Maße vorschrieb, deren Nichtein-

⁶⁹ S. MÖLLER-WIERING, Segeltuch und Emballage. Textilien im mittelalterlichen Warentransport auf Nord- und Ostsee (Internationale Archäologie 70), Rahden 2002.

⁷⁰ Vgl. dazu den Beitrag von R. HOLBACH in diesem Band.

⁷¹ Ein sprechendes Beispiel dafür sind die von H.-J. VOGTHERR bearbeiteten Listen in: Die Lübecker Pfundzollbücher 1492–1496 (QDHG NF 41), Köln/Weimar/Wien 1996

⁷² P. SMOLAREK, Poszukiwania i badania podwodne w Zatoce Gdanskiej, in: Nautologia 9,1, 1976, S. 22–32. J. LITWIN, Das Kupferschiff – ein interessanter Fund mittelalterlicher Schiffbautechnik, in: Das Logbuch 15, Heft 1, 1979, S. 5–10.

haltung die hohe Strafe von drei Mark Silber nach sich zog.⁷³ Also auch die Leinwandschneider wurden als Dienstleister für den Handel in den Seehafenstädten benötigt.

Für das Ein- und Ausladen der Schiffe waren im Prinzip die Hafenarbeiter zuständig,⁷⁴ aber es ist noch nicht genau herausgearbeitet, wo die Tätigkeit der Schiffsmannschaft aufhörte und die der Hafenarbeiter begann. Auch ist der Ausdruck „Hafenarbeiter“ ein moderner Sammelbegriff für eine ganze Reihe sehr verschiedener hansezeitlicher Berufe des Aus- und Einladens mit und ohne Hebezeug, des Leichterns, Wiegens, Kontrollierens und Registrierens sowie des Transports vom Hafen zu den Speichern der Kaufleute und umgekehrt, die mit genau gegeneinander abgegrenzten Tätigkeiten zumeist zünftig organisiert waren. Je nach Größe der Hafenstadt und ihrer topographischen Situation variierten die für den Güterumschlag tätigen Berufe ganz erheblich. So mussten in Hamburg die Seeschiffe im Niederhafen ankern und ihre Ladung an kleine Boote übergeben, die sie zu den Speichern der Kaufleute an Alster und den Fleeten brachten und umgekehrt. Die dafür zuständigen Prahmführer sind erstmals 1274 belegt, im 15. Jahrhundert hießen sie Kahner und noch später wurden sie als Ewerführer bezeichnet.⁷⁵ All diese Hafenarbeiter mussten auch dann, wenn sie vom Rat eingesetzt waren, von denen bezahlt werden, die ihre Dienste in Anspruch nahmen bzw. nehmen mussten. Jedenfalls sorgte die oben beschriebene umständliche Hafenorganisation für zahlreiche Arbeitsplätze.

Für die von den Seeschiffen angelandeten und durch die Hände der verschiedenen Hafenarbeiter gegangenen Waren bildeten die Speicher in den Privathäusern der ansässigen Kaufleute das Zwischenlager, aus dem diese die auf Binnenschiffen oder Fuhrwerken zu jeweils bestimmten Städten des Hinterlandes zu transportierenden Einzelfrachten zusammenstellten, aus dem sie aber auch die örtlichen Detailhändler (Krämer und Höker) belieferten. Nur die Gewandschneider waren Grossisten mit eigenen Speichern, die ihr Tuch auch en detail weiterverkaufen durften. Diese Lagerhaltung war eine weitere nicht zu unterschätzende Dienstlei-

⁷³ C. LEPS, *Das Zunftwesen der Stadt Rostock bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts* (Diss. Rostock 1932), Berlin 1934, S. 222.

⁷⁴ M. VAN DER VELDEN, *Hafenarbeit und Tränergilden. Ein Beitrag zur Arbeitsorganisation in See- und Flusshäfen vor 1850*, Rotterdam 1998. Chr. DEGGIM, *Schiffer, Schiffsleute und Hafenbetrieb. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis 17. Jahrhundert*, Diss. Hamburg 2000 (im Druck).

⁷⁵ R. SPRANDEL, *Der Hafen von Hamburg*, in: *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, hg. von H. STOOB (Städteforschung Reihe A Bd. 24), 1986, S. 193–210, hier S. 196f. A. KLUDAS u. H. BRAUN, *Auf Hamburgs Wasserstraßen. Eine illustrierte Geschichte der Ewerführerei im Hafen, auf Elbe, Alster, Bille und den Fleeten und Kanälen* (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 45), Hamburg 1997, bes. S. 11.

stung der Seehafenstädte für die Verbraucher, denen so ermöglicht wurde, ihren Bedarf ohne große Verzögerungen zu decken.

Für die Transportmittel ins Binnenland gelten im Prinzip die Ausführungen zu den Seeschiffen. Auch die Binnenschiffe wurden sowohl in den an Flussunterläufen gelegenen Seehafenstädten als auch in den Flusshafenstädten von zünftigen Schiffszimmerleuten unter Heranziehung derselben Zulieferer gebaut, waren jedoch kleiner und weniger aufwendig herzustellen. Ihre Besatzung war viel kleiner, weil nachts geankert wurde, so dass das Wachsystem der Seeschiffe mit der doppelten Mannschaft wegfiel, auch war ihre Verproviantierung viel einfacher, weil unterwegs jeden Tag Fehlendes nachgekauft werden konnte. Die Fuhrwerke wurden in allen Seehafenstädten sowie in allen anderen Hansestädten von zünftigen Wagnern gebaut mit Zulieferung durch dieselben Schmiede, die sowohl die Eisenteile für den Schiffbau herstellten als auch die Pferde beschlugen. Für die Pferde kam noch das von den Sattlern zu fertigende Pferdegeschirr hinzu, dessen Metallteile zumeist von den Gelbgießern zuzuliefern waren.

Wenn die Fuhrleute in eine Stadt kamen, fanden sie zumeist gleich nach Passieren des Stadttors an den wichtigsten herausführenden Straßen zahlreiche Herbergen für Menschen und Tiere.⁷⁶ Im Laufe der Zeit spielte sich ein, dass Fuhrleute für bestimmte Fahrgebiete bestimmte Herbergen regelmäßig aufsuchten, die dadurch zugleich zu Anlaufstellen für alle Stadtbewohner wurden, die Beförderungswünsche in die jeweilige Richtung hatten.⁷⁷ Das Herbergswesen für die Schifffahrt ist dagegen noch nicht ausreichend erforscht. Zwar konnten die Seeleute ja grundsätzlich auf den Schiffen übernachten, da die Mannschaften dort aber vor ca. 1400 auf dem offenen Deck schlafen mussten, werden sie in den Häfen die Unterbringung in Häusern bevorzugt haben, wie das für die Außenkontore der Hanse auch belegt ist.

Insgesamt zeigt dieser skizzenhafte Überblick, welch ein Zusammenspiel unterschiedlichster Kräfte die hansischen Seehafenstädte zu den Dienstleistungszentren machten, die es ihnen ermöglichten, ihre Aufgaben im hansischen Handelsnetz zu erfüllen. Zusätzlich siedelten sich in den Seehäfen aber noch weitere Gewerbe an, die je nach Wirtschaftsstandort

⁷⁶ In Lübeck nahe am Burg- und Mühlentor: HAMMEL-KIESOW, Silber (wie Anm. 62), S. 81.

⁷⁷ Um 1800 lagen mit Abstand die meisten Fuhrleute-Treffpunkte in Lübeck in der Marlesgrube (zwischen Pferdemarkt und Obertrave = Binnenhafen): J. GRÖNHOF, Litzenbrüder, Prachervögte und andere vergessene Berufe im alten Kiel, Kiel 1966, S. 11. T. SCHWARK, „De Kōm mōt sich verheiraten ...“. Ausschankbetriebe im frühneuzeitlichen Lübeck, in: Lust und Last des Trinkens in Lübeck, hg. von G. GERKENS u. A. GRASSMANN, Lübeck 1996, S. 79–85, hier S. 81f. Zwei der acht Fuhrmannsherbergen sind sogar ausdrücklich als Pferdeverleiher gekennzeichnet.

spezielle Importe zu exportfähigen Produkten weiterverarbeiteten: In Bremen und Hamburg wurde aus dem vom Hinterland per Binnenschiff gebrachten Getreide das per Seeschiff exportierte Bier gebraut;⁷⁸ in Danzig wurde bereits 1338 die erste Sägemühle erwähnt, mit der die reichen, aus dem Hinterland herangeflößten Holzvorräte zu den auf Seeschiffen transportablen, genormten Exportstücken zugeschnitten wurden;⁷⁹ in Lübeck verarbeiteten die Paternostermacher den importierten baltischen Bernstein zu den im weiten Hinterland und nach Westen abgesetzten Rosenkränzen und Goldschmiede, Zinn- und Grapengießer fertigten dort aus importierten Rohstoffen zeitweise begehrte Exportartikel an.⁸⁰ Diese Beispiele mögen genügen, um das Prinzip und zugleich auch die unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Seehäfen aufzuzeigen. Die von den hansischen Seehäfen aus disponierenden Kaufleute konnten also sowohl für die Zufuhr ihrer Waren als auch für deren Veredlung und schließlich für deren Weiterleitung bis zum Verbraucher auf eine differenzierte Infrastruktur zurückgreifen, deren Entstehung sie selbst hervorgerufen hatten und die sie durch ihre Handelsabschlüsse in Arbeit und Brot hielten.

⁷⁸ VON BLANCKENBURG, Bier (wie Anm. 2).

⁷⁹ K.-H. LUDWIG u. V. SCHMIDTCHEN, Metalle und Macht 1000 bis 1600 (Propyläen Technikgeschichte), Frankfurt/M./ Berlin 1992, S. 96.

⁸⁰ M. HASSE, Zunft und Gewerbe in Lübeck, Lübeck 1972, S. 6f.