

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 Miscellen 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

TRANSAKTIONSKOSTENTHEORIE UND
HANSISCHE GESCHICHTE:
DANZIGS SEEHANDEL IM 15. JAHRHUNDERT IM LICHT EINER
VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN THEORIE

von Christina Link und Diana Kapfenberger

Die Transaktionskostentheorie befasst sich mit dem Verhalten der Unternehmen und ihrer Rolle in der Volkswirtschaft und ist daher sowohl makro- als auch mikroökonomisch zu gebrauchen. Auf die Geschichte der Hanse angewendet kann sie so zum Verständnis der volkswirtschaftlichen Aspekte der mittelalterlichen Hanse beitragen, wie Stuart Jenks in seinem Aufsatz im vorliegenden Band zeigt. Sie kann aber auch helfen, die betriebswirtschaftlichen Aspekte der mittelalterlichen Hanse zu verstehen. Dieser Aspekt der Transaktionskostentheorie soll hier exemplarisch anhand des Danziger Außenhandels zur See am Beginn des 15. Jahrhunderts gezeigt werden.

Transaktionskosten und Institutionenwandel¹

Transaktionskosten sind alle Kosten, die bei der Tätigkeit eines Geschäftes entstehen und die nicht unmittelbar Gestehungs- bzw. Produktionskosten sind. Sie dienen der Beseitigung oder Milderung von Unsicherheiten des uneinheitlichen und nicht-transparenten Marktes. Zu differenzieren ist dabei zwischen sichtbaren und unsichtbaren Transaktionskosten sowie bei letzteren zwischen Such-, Mess-, Durchsetzungs- und Vertragskosten.²

Natürlich liegt es im Interesse der Unternehmungen, diese Kosten möglichst gering zu halten: Sie schaffen Einrichtungen, mit deren Hilfe sie

¹ Siehe Douglass NORTH, *Transaction Costs in History*, in: JEEH 14, 1985, S. 557–576; Lance DAVIS, Douglass NORTH, *Institutional Change and American Economic Growth: A First Step Towards a Theory of Institutional Innovation*, in: JEcoH 30, 1970, S. 131–149; Douglass NORTH, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge 1990.

² Zu den genauen Details der Theorie siehe Stuart JENKS, *Transaktionskostentheorie und die mittelalterliche Hanse* (im vorliegenden Band).

diese Kostensenkung erreichen können. Der Senkung sichtbarer Transaktionskosten dienen dabei Einrichtungen, die man mit „Infrastruktur“ bezeichnen könnte – beispielsweise ein Hafenkran zur Senkung der Kosten für die Be- und Entladung eines Schiffes. Die Senkung von unsichtbaren Transaktionskosten bietet immer wieder Anreiz zur Schaffung und Veränderung von „Institutionen“.

„Institutionen“ sind in diesem Zusammenhang als all das zu begreifen, was die Interaktion von Personen bzw. von Unternehmungen konventionalisiert, regelt und strukturiert. Also Gesetze, formale und informelle Regeln, Gepflogenheiten oder moralische Vorstellungen, die die Entscheidungen der Menschen einschränken, wobei eine Zuwiderhandlung sanktioniert wird. Die Summe der „Institutionen“ in diesem Sinne lässt sich auch unter dem Begriff Rechts- oder Wirtschaftsordnung zusammenfassen. Die Existenz einer solchen Ordnung macht den Umgang mit anderen Personen, etwa Kaufleuten, „sicherer“, also kalkulierbarer: Entscheidungen über Verhalten und Vorgehen müssen nicht von Fall zu Fall getroffen werden mit der immer neuen Gefahr des eigenen Nachteils durch eine falsche Entscheidung.³

Die Entstehung und der Wandel von Institutionen sind also mit Hilfe der Transaktionskostentheorie erklärbar. Doch unterliegt auch die Schaffung von „Institutionen“ – also jede Änderung der Ordnung – wirtschaftlichen Überlegungen: Der Kaufmann wägt hier wie sonst überall zwischen sofort zu tragenden Kosten und erst mit der Zeit realisierbarem Nutzen ab. Das Verhältnis des betrieblichen Grenznutzens zu den jeweiligen Grenzkosten entscheidet darüber, ob und wie die Marktteilnehmer vorgehen, um Unsicherheiten durch die Schaffung neuer Institutionen zu beseitigen. Dafür gibt es drei verschiedene Möglichkeiten:

- 1) Jeder Marktteilnehmer trägt die Transaktionskosten selbst, findet also eine private bzw. individuelle Lösung für das Problem der Unsicherheit. Das geschieht in der Regel dann, wenn der Grenznutzen für den Einzelnen hoch ist, zum Beispiel wenn die betreffende Maßnahme einen Vorteil gegenüber der Konkurrenz bringt. Eine individuelle Lösung lohnt sich ebenfalls, wenn die Grenzkosten sehr niedrig sind: Eine kleine Maßnahme, die Unsicherheit beseitigen kann.
- 2) Mehrere Personen mit ähnlichen Interessen tun sich zusammen und finden eine genossenschaftliche Lösung.
- 3) Eine obrigkeitliche Lösung durch unbeteiligte Dritte wird dann umgesetzt, wenn die Grenzkosten für den Einzelnen sehr hoch wären,

³ Siehe NORTH, Institutions (wie Anm. 1), S. 3–6.

der Nutzen für den Einzelnen aber nicht wesentlich, der der Gemeinschaft aber hoch.⁴

Um Beispiele aus der Welt des Hansekaufmanns zu nennen: Eine private Lösung zur Beseitigung von Such- und Messkosten ist z. B. das Heiratsverhalten von Kaufleuten. Ist der Geschäftspartner in der anderen Stadt der Schwiegersohn, macht man sich weniger Sorgen über dessen Bonität und Vertrauenswürdigkeit. Eine genossenschaftliche Lösung ist die Hanse selbst: Sie verschafft sich Handelsprivilegien, die dem Einzelnen sehr nutzen, deren Erwerb für eine Person aber extrem hohe Grenzkosten mit sich brächte. Staatliche bzw. obrigkeitliche Lösungen sind beispielsweise der Markt selbst, mit Marktaufsicht, städtischen Wägern und Schauern.

Typisch für die Hanse ist das Ineinandergreifen einer gesamthansischen Ordnung, die den Hansekaufmann überall begleitete und einer Fülle lokaler Ordnungen und Institutionen. Da sich die lokalen Obrigkeiten, die diese Ordnungen gestalteten, typischerweise aus der Gruppe der reichsten Fernhandelskaufleute rekrutierten, ist hier die Grenze zwischen obrigkeitlichen und genossenschaftlichen Lösungen zur Senkung der Transaktionskosten fließend.

Transaktionskosten und Danziger Außenhandel mit Holz und Getreide

Wenden wir uns nun einer solchen lokalen Ordnung auf städtischer Ebene zu und fragen wir, ob das Transaktionskostenmodell auf der betrieblichen Ebene anwendbar ist: Die Analyse der Gegebenheiten des Seehandels der Stadt Danzig zu Beginn des 15. Jahrhunderts – und zwar in Bezug auf die Exportprodukte Holz und Getreide – soll einerseits zeigen, wo dort Einrichtungen der Infrastruktur sichtbare Transaktionskosten senkten und wo andererseits „Institutionen“ zu finden sind, die zur Senkung unsichtbarer Transaktionskosten geschaffen wurden.

I

Der Beginn des 15. Jahrhunderts zeichnet sich für Preußen durch eine große Überlieferungsdichte aus,⁵ die detaillierte Aussagen zum Handel

⁴ Siehe DAVIS, NORTH, Institutional Change (wie Anm. 1), S. 133ff.

⁵ Im Folgenden verwendete Abkürzungen: Stuart JENKS (Hg.), Das Danziger Pfundzollbuch (1409/1411) (im Folgenden: DPZB); in Vorbereitung zum Druck (freundlicherweise im Manuskript zur Verfügung gestellt); Jürgen SARNOWSKY (Hg.): Schuldbücher und Rechnungen der Großschäffer und Lieger des Deutschen Ordens in Preußen. In Vorbereitung, Bd. 1 (= OF 141, Zählung bleibt) und Bd. 2 (Rest der Königsberger Überlieferung, Zählung wahrscheinlich zu revidieren) (im Folgenden: SB) (freundlicherweise im Manuskript zur Verfügung gestellt).

ermöglicht. Insbesondere ist hier das Danziger Pfundzollbuch zu nennen, das die Ein- und Ausfahrten in die Stadt Danzig vom 31. März 1409 bis zum Ende des Jahres verzeichnet. Dieses Pfundzollbuch ist – im Gegensatz zu vielen anderen hansischen Pfundzollrechnungen – nicht nach Fahrtzielen, sondern chronologisch geordnet, so dass der zeitliche Verlauf des Handels nachvollziehbar ist. Allerdings vermerkt die Akte nicht das Ein- oder Auslaufdatum der Schiffe, aber sie enthält immerhin einige Datumsangaben. Zudem erlaubt ein Abgleich mit der Veckinchusen-Korrespondenz⁶ bzw. den Handelsrechnungen der Veckinchusen⁷ die zeitlich präzise Bestimmung der Ankunft einiger Schiffe in Danzig. So geben die feststellbaren Daten einen brauchbaren Rahmen für die zeitliche Einordnung des Handels (s. Abb. 1). Nummeriert man die einzelnen Schiffsbewegungen durch (im Folgenden Pfundzollbuchnummer genannt), so kann man zwar keinen exakten Zeitpunkt für einzelne Ein- und Ausfahrten festlegen, sie aber durch die so beschriebene Reihenfolge relativ zu anderen zeitlich einordnen.

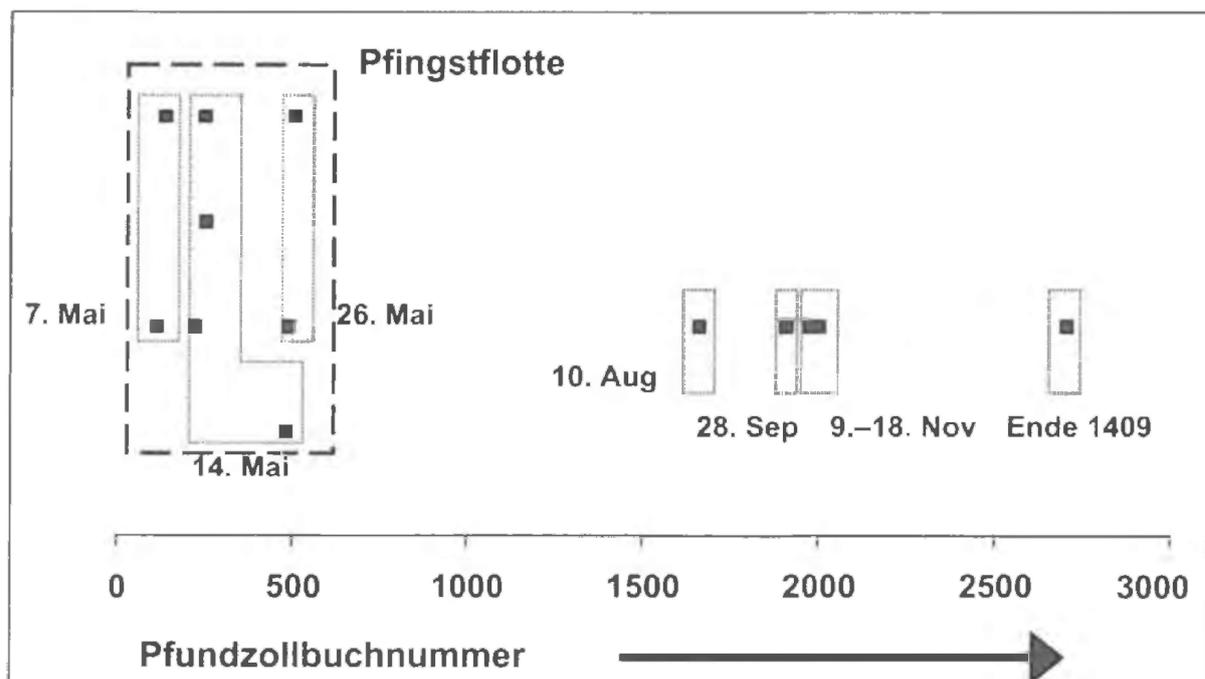


Abb. 1: Zeitangaben im Danziger Pfundzollbuch.

⁶ Wilhelm STIEDA (Hg.), Hildebrand Veckinchusen. Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns im 15. Jahrhundert, Leipzig 1921.

⁷ Michail P. LESNIKOV (Hg.), Die Handelsbücher des hansischen Kaufmanns Veckinchusen (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte 19), Berlin (Ost) 1973.

Die in Abbildung 1 dargestellte Zeitleiste zeigt die Zuordnung der erschlossenen Daten zu den jeweiligen Pfundzollbuchnummern.⁸ Einzelne datierbare Schiffsbewegungen sind als schwarze Quadrate dargestellt. Die gepunkteten Linien rahmen jeweils diejenigen Schiffe ein, die sich auf denselben Tag datieren lassen. Hier wird deutlich, dass der durch die linearen Nummern suggerierte gleichmäßige Zeitablauf keineswegs gegeben ist. So fahren die fast 400 Schiffe zwischen Nr. 116 und 506 zwischen dem 7. und dem 26. Mai aus, gehören also alle der Pfingstflotte an.⁹ Dagegen liegen zwischen Nr. 1909 (28. September) und 1975 (9. November) fast 6 Wochen. Durch die Flottenbildung, also die Aus- und Einfahrt vieler Schiffe zur selben Zeit, konnten die zeitlichen Intervalle, die eine bestimmte Anzahl von Pfundzollbuchnummern umfassten, stark schwanken.

Auf dieser Basis lässt sich also der chronologische Verlauf der Danziger Ex- und Importe der beiden Hauptprodukte Holz und Getreide über das Jahr rekonstruieren. Um jahreszeitliche Schwankungen aufzuzeigen, wurden die Schiffsbewegungen in Hundertergruppen zusammengefasst (also Pfundzollbuchnr. 1–100, 101–200 etc.). Abbildung 2 zeigt die Anzahl der Schiffe im jeweiligen Hundert, die Holz an Bord hatten. Erkennbar sind zwei Hochzeiten der HolzAusfuhr: am Beginn und am Ende des Jahres.

Aus den „Acten der Ständetage Preußens“¹⁰ wissen wir, dass schon vor dem 31. März, also dem Beginn der Aufzeichnungen des DPZB, die Frühjahrsflotte ausgefahren war.¹¹ Vermutlich führte diese Flotte auch größere Mengen Holz mit.¹² Was wir in der Graphik sehen, wäre demnach der

⁸ JENKS, DPZB (wie Anm. 5), S. XX. Die Daten werden von Jenks aufgeschlüsselt und die Belege dafür angeführt.

⁹ Siehe JENKS, DPZB (wie Anm. 5), Anmerkung zu Nr. 116.

¹⁰ Siehe Max TOEPPEN, Acten der Ständetage Preussens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Bd. 1, Leipzig 1878, S. 621.

¹¹ Siehe JENKS, DPZB (wie Anm. 5), S. XXIX.

¹² Im Winter ist der Wassergehalt des Holzes am geringsten. Wahrscheinlich deshalb hielt man im Winter gefälltes Holz für dauerhafter als im Sommer gefälltes. Diese Regel stimmt zwar nicht, wird aber noch in einem Forstlexikon von 1929 als „vielfach angenommen“ bezeichnet (s. J. BUSSE (Hg.), Forstlexikon, 2 Bde, Berlin ³1929, S. 203). Abgesehen von dieser falschen Prämisse wird laut Busse in Mittel- und Tieflagen (wozu die meisten der Herkunftsgebiete des Danziger Exportholzes zählen) wegen der Zugänglichkeit der Wälder sowieso im Winter gefällt (s. BUSSE, S. 289). Besonders für Litauen ist der Zustand des Bodens wichtig. Sonthofen bezeichnet es im Zusammenhang der Schilderung der Litauerzüge als ein unzugängliches Land, von Sümpfen durchzogen, das nur im Winter bei gefrorenem Boden von Truppen betreten werden konnte (s. Wolfgang SONTHOFEN, Der Deutsche Orden. 800 Jahre Geschichte, Freiburg 1990, S. 113). Die Unzugänglichkeit des Landes dürfte aber nicht nur Soldaten, sondern auch den Holzfällern zu schaffen gemacht haben, weshalb zumindest ein bedeutender Teil des Holzeinschlags in Litauen wohl im Winter erfolgte. Der Haupttransport von Holz aus Litauen nach Danzig geschah nach Hirsch dann auch im Frühjahr (s. Theodor HIRSCH, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Leipzig 1858, S. 113).

„Abschwung“ nach der Ausfahrt der Frühjahrsflotte und dann ein erneutes Ansteigen bei Ausfahrt der Pfingstflotte (Schiffe Nr. 116–506). Im Sommer folgte dann eine Phase, in der sehr wenig Holz exportiert wurde und im Spätherbst schließlich nahm die Ausfuhr wieder enorm zu.¹³

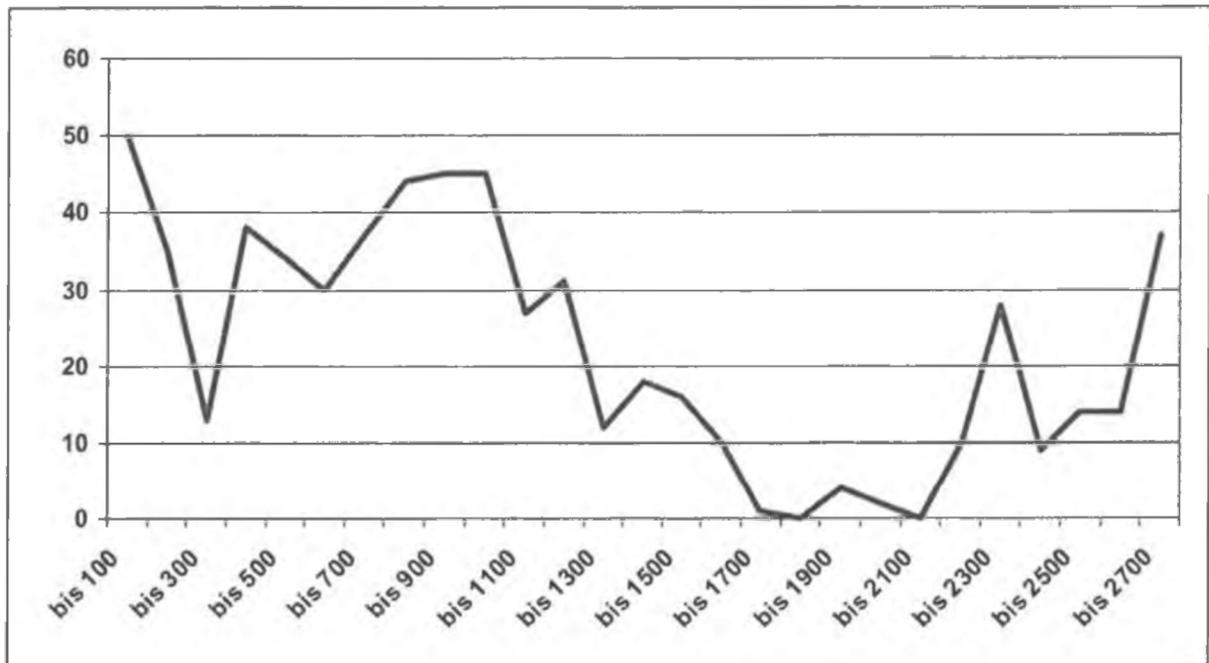


Abb. 2: Anzahl der ausfahrenden Schiffe mit Holz im Verlauf des Jahres 1409

Ebenfalls gegen Ende des Jahres setzte der Getreideexport ein. Wie Abbildung 3 zeigt, führten die Schiffe in erster Linie Roggen aus, gefolgt von Weizen, Gerste und Hafer (in dieser Reihenfolge).

Es stellt sich allerdings die Frage, wie dieser Befund zu deuten ist, denn im November 1408 hatte der Hochmeister wegen der Missernte des gegenwärtigen Jahres und der darauffolgenden Teuerung eine Ausfuhrsperr für Getreide erlassen.¹⁴ Mitte April 1409 wurde Weizen für den Export freigegeben, aber das Ausfuhrverbot für andere Getreidesorten wurde wiederholt bestätigt und galt ohne Unterbrechung bis zum Beginn des Krieges im Jahre 1410.¹⁵

Es ist daher nicht klar, welchen Einfluss das Ausfuhrverbot auf den Kornexport hatte. Sicherlich aber ergab die Freigabe der Weizenexporte im April 1409 die kleine Spitze am Anfang der Aufzeichnungen (Nummern 50 bis 550). Angesichts der doch recht umfangreichen Ausfuhr am

¹³ Vor Schiff Nr. 2004 enthält das DPZB eine Überschrift, die das Folgende auf nach den 18. November 1409 datiert.

¹⁴ Siehe HR I, 5, 543 § 4.

¹⁵ Siehe HR I, 5, 698 § 5.

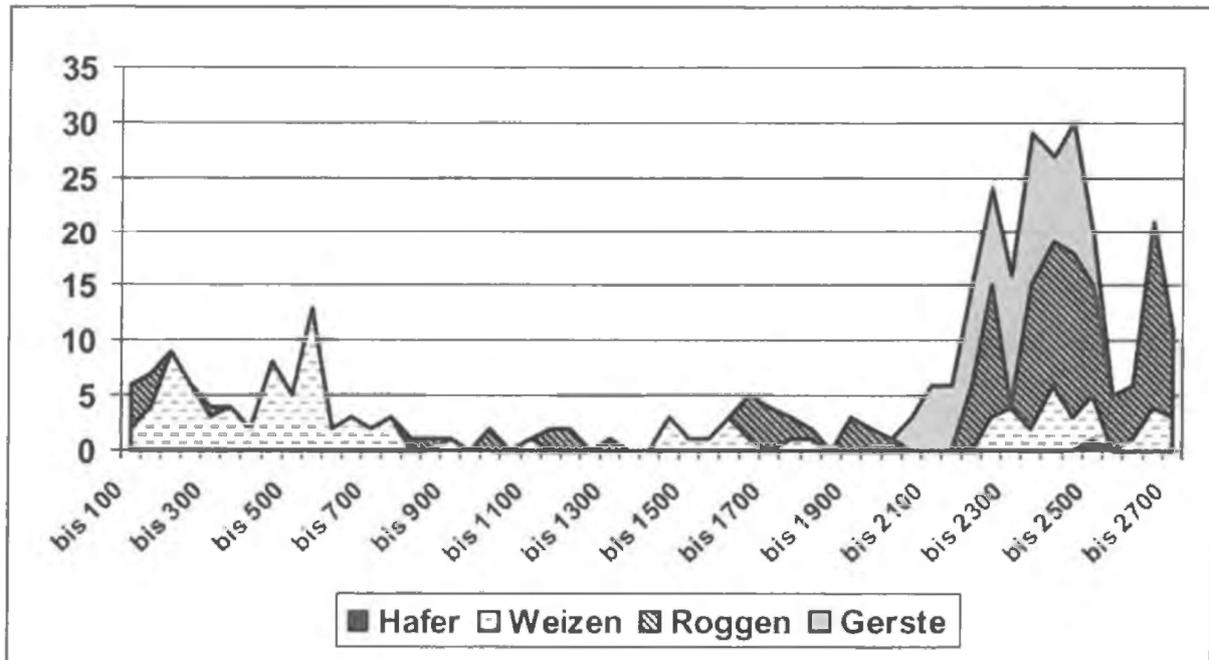


Abb. 3: Anzahl der ausfahrenden Schiffe mit verschiedenen Getreidesorten im Verlauf des Jahres 1409

Ende des Handelsjahres kann man nur vermuten, dass das Verbot „informell“ außer Kraft gesetzt wurde, als sich abzeichnete, dass die Ernte von 1409 gut werden würde. Es ist zudem unwahrscheinlich, dass im Sommer und Frühherbst – auch ohne Verbot – wesentlich mehr Getreide exportiert worden wäre. Obwohl Weizen zur Ausfuhr zugelassen war, wurde es nicht in größeren Mengen ausgeführt, woraus man nur schließen kann, dass die Vorjahresvorräte erschöpft waren. Der im Spätherbst einsetzende Getreideexport hatte dann trotz des Verbotes einen sehr großen Umfang. Zum Höhepunkt (Schiffe Nr. 2450 bis 2650) entfiel die Hälfte aller Schiffsbewegungen im Danziger Hafen auf den Getreideexport. Offensichtlich wurde also die neue Ernte noch im selben Jahr exportiert.

Holz wurde im Frühjahr und – neben Getreide – im Spätherbst ausgeführt. Das erhebt die Frage, ob andere Waren vorwiegend im Sommer ein- und ausgeführt wurden. Das DPZB zeigt auf den ersten Blick, um welche Produkte es sich handelte: Dem Holzexport auf die Fersen folgte die Ausfuhr einer Salzflotte nach Schonen, wo das Salz während der Saison von Mitte August bis Ende Oktober zum Konservieren der Heringe gebraucht wurde (s. Abb. 4).¹⁶ Unmittelbar danach kehrten diese Schiffe (Nr. 1700 bis 2200) – nunmehr mit Hering beladen – nach Danzig zurück.¹⁷

¹⁶ Siehe Stuart JENKS, Der hansische Salzhandel im 15. Jahrhundert im Spiegel des Danziger Pfundzollbuchs von 1409, in: Vom rechten Maß der Dinge. Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Festschrift für Harald Witthöft, hg. von Rainer S. ELKAR, St. Katharinen 1996, S. 257–285.

¹⁷ Siehe JENKS, DPZB (wie Anm. 5), S. XXXIf.

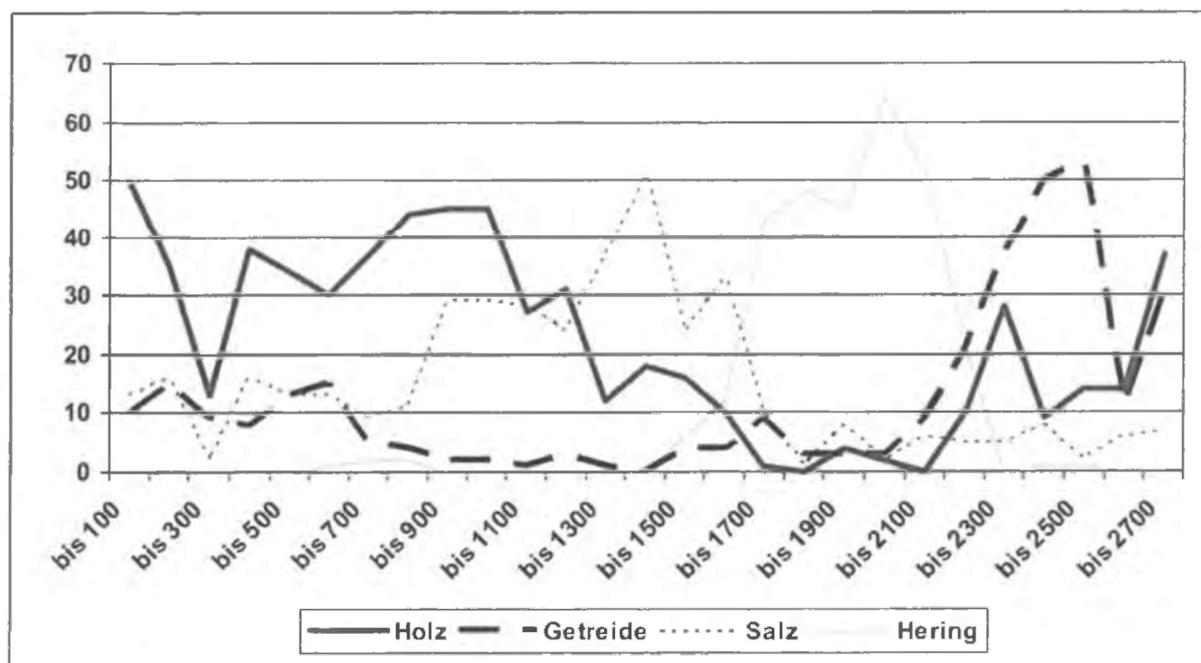


Abb. 4: Anzahl der aus- bzw. einfahrenden Schiffe mit Holz, Getreide, Salz und Hering im Verlauf des Jahres 1409

Das Handelsjahr in Danzig begann also im Frühjahr – und besonders zu Pfingsten – mit der Ausfuhr von großen Mengen Holz und in geringerem Umfang Getreide. Im Hochsommer konzentrierte sich der Handel auf den Salzexport. Die Einfuhr der damit konservierten Heringe beherrschte den Danziger Handel im Frühherbst. Vom Spätherbst bis Jahresende überwog die Getreideausfuhr.

II

Im Mittelpunkt dieser Betrachtung stehen Getreide und Holz, die herkömmlich und, wie sich herausstellen wird zu recht, als die wichtigsten Exportprodukte Preußens im Spätmittelalter gelten. Das Danziger Pfundzollbuch ermöglicht durch die Angabe der Werte der jeweiligen Ladungen, den Anteil der Holz- und Getreideausfuhren am Wert des Gesamtexports zu bestimmen.¹⁸

Die Ermittlung des Wertes der Getreide- und HolzAusfuhr erwies sich allerdings als schwierig, da jeweils der Gesamtwert aller Waren eines Befrachters auf einem bestimmten Schiff als Pauschalbetrag angegeben ist. Besteht nun eine Ladung nicht nur aus Getreide bzw. Holz, sondern auch aus anderen Waren – was insbesondere bei Holz nicht selten der Fall ist –,

¹⁸ Der Gesamtwert betrug für 1409 141.236,47 mr. Siehe JENKS, Salzhandel (wie Anm. 16), S. 262.

ist der Wert der einzelnen Produkte im Pauschalbetrag versteckt und kann nur erschlossen werden. Bei der Bestimmung der Werte der einzelnen Ladungen ergaben sich so drei verschiedene Fallgruppen, die jeweils ein unterschiedliches Vorgehen erforderten:

- 1) Der einfachste Fall waren diejenigen Ladungen, die jeweils nur Holz oder Getreide enthielten. Diese Werte konnten einfach aufaddiert werden.
- 2a) Im zweiten Fall ließ sich bei einer gemischten Ladung mit anderen Waren der Wert unserer Produkte aus der angegebenen Menge erschließen: Die Menge Getreide oder Holz wurde mit dem durchschnittlichen Wert pro Einheit der Ware multipliziert und so ein ungefährender Wert errechnet.
- 2b) Zur dritten Fallgruppe gehören diejenigen gemischten Ladungen, in denen eine Mengenangabe fehlt. Um dennoch eine Aussage machen zu können, in welchem Bereich sich der Wert des gesamten Getreide- und Holzexportes bewegt, wurde hilfsweise angenommen, dass die übrigen Waren in den betreffenden Ladungen nichts wert gewesen seien, also der Gesamtwert der Ladung als Wert nur für Holz und Getreide herangezogen und so ein illusorischer Höchstwert errechnet.

Durch dieses Vorgehen ergaben sich für die beiden Handelsgüter jeweils drei Werte:

- 1) ein sicherer Wert, der sich eindeutig aus den Zahlen in der Quelle ergibt (Fall 1),
- 2) ein erschlossener Wert aus den Holz- und Getreidemengen multipliziert mit den Durchschnittswerten (Fall 2a)
- 3) sowie ein maximaler Wert, den der tatsächliche Exportwert mit Sicherheit unterschritten hat (Fall 2b).

Der tatsächliche Wert der Holz- und Getreideexporte lag selbstverständlich zwischen der Summe aus sicherem und erschlossenem Wert und der Summe aus allen drei Fallgruppen. Nach dieser Rechnung entfielen auf Holz und Getreide sicher ein knappes Viertel der Danziger Ausfuhren im Jahre 1409, wahrscheinlich knapp die Hälfte und maximal gut zwei Drittel (Abb. 5). Demnach haben wir es in der Tat mit ganz wesentlichen Exportprodukten Preußens zu tun.

III

Neben ihrer wichtigen Rolle für den Danziger Außenhandel eignen sich beide Produkte noch in anderer Hinsicht besonders für eine Analyse mit Hilfe der Transaktionskostentheorie, ist der Handel mit Holz und Getreide

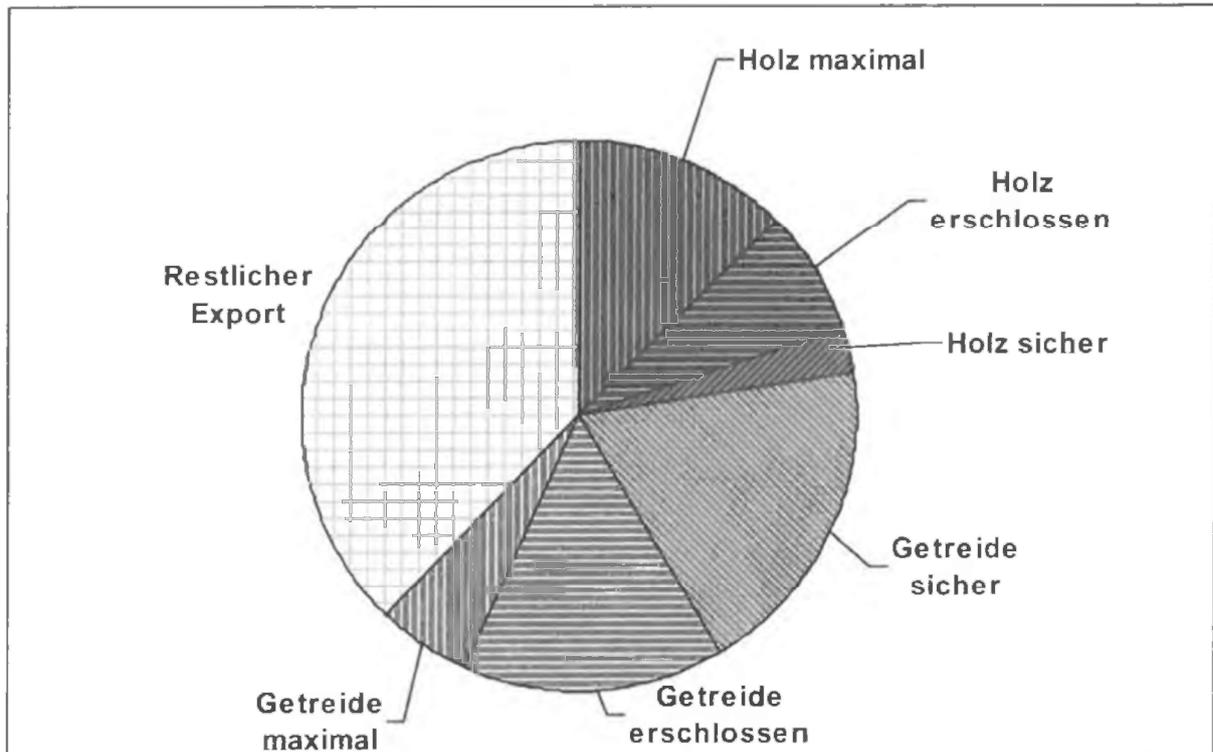


Abb. 5: Anteil von Holz und Getreide am Danziger Gesamtexport (nach Wert)

doch ein Paradebeispiel für den hansischen „Ameisenhandel“. Im Pfundzollbuch von 1409 sind 352 Getreide- und 604 Holzexporteure genannt. Diese Händler waren äußerst selten ausschließlich auf diese beiden Waren spezialisiert. Für sie rentierten sich somit große Investitionen in Infrastruktur – wie Lagerhäuser oder Kräne – kaum. Für den einzelnen Kaufmann stand der Grenznutzen dieser Einrichtungen in keinem Verhältnis zu den hohen Kosten. Ebenso verhält es sich im Bereich der unsichtbaren Transaktionskosten: Der Anreiz, durch genossenschaftliche oder obrigkeitliche „Institutionen“ eine Senkung der Transaktionskosten bei den Getreide- und Holzausfuhren zu erreichen, war groß. Bei der großen Zahl von Nutznießern waren die Kosten für den Einzelnen relativ gering, wenn sie auf alle umgelegt wurden, der Nutzen aber hoch.

Verfolgt man das Tun der Kaufleute vom Erwerb der Waren über den Transport bis zum Verkauf, so stößt man auf eine Vielzahl von Infrastruktureinrichtungen und Institutionen, die sich nach unserem Modell interpretieren lassen.

Getreide, das man über Danzig exportierte, wurde wohl zu großen Teilen in Preußen angebaut, vor allem direkt im Weichselgebiet, so dass es nur noch über die Flusssysteme nach Danzig gebracht werden musste. Vereinzelt kam es aber auch die Weichsel herauf aus Polen.¹⁹ Holz dage-

¹⁹ Siehe HIRSCH, Handels- und Gewerbsgeschichte (wie Anm. 12), S. 172ff.

gen kam vor allem aus Polen (über Thorn) und Litauen (über Kauen).²⁰ Thorn war zum Handelszentrum für polnische Produkte geworden und in der Tat fanden – wie uns die Quellen zeigen – mehrere Geschäftsabschlüsse im Holzhandel dort statt.²¹ In Kauen errichteten Danziger Kaufleute ein Kontor, das den Einkauf von Holz und anderen Waldprodukten organisieren half. Das Kontor ermöglichte den direkten Kontakt zu den litauischen Händlern und ersparte somit – in der Terminologie der Transaktionskostentheorie – Suchkosten. Natürlich sparten sich die Händler auch sichtbare Transaktionskosten, die sie z. B. für Fahrten im Land selbst zu einzelnen Händlern hätten aufwenden müssen oder für Warentransporte. Die Funktion der Kontore, Waren anzuziehen und an einem Ort zu konzentrieren, erübrigte eventuelle Fahrten ins Hinterland weg von den kostengünstigeren Verkehrswegen.

Aber nicht nur in dieser Hinsicht können Auslandskontore als Einrichtungen zur Senkung der Transaktionskosten angesehen werden. Kauen fungierte beispielsweise für das auf der Memel transportierte Holz als „Auslagerung“ der Danziger Brake, da es die letzte Station vor Danzig war, an der noch Ware zugeladen wurde. Deshalb fand bereits hier die Qualitätskontrolle der Brake statt. Die Holzbrake in Kauen kann man somit als eine „Institution“ zur Senkung von Suchkosten betrachten.

Beim Kauf der Waren hatten die Kaufleute auf zwei Aspekte besonders zu achten: Preis und Qualität. Einen Überblick über Preise konnten sie sich auf den Märkten verschaffen. Die Kontrolle der Qualität der Waren konnte allerdings viel Zeit und Mühen in Anspruch nehmen, vor allem wenn ein Kaufmann – wie die allermeisten der untersuchten Kaufleute – kein Spezialist war. Somit hatten sie entweder hohe Such- und Messkosten, um die Ware zu finden und ihre Qualität zu prüfen oder hohe Durchsetzungskosten, um im Falle eines Betrugs ihr Recht einzuklagen.

In Danzig bewahrten städtische „Institutionen“ den Kaufmann allerdings weitgehend vor diesen Problemen, da der Rat Qualitätskontrollen für die wichtigsten Exportprodukte vorschrieb: eine klassische obrigkeitliche Lösung zur Senkung der Transaktionskosten aller.

Die bereits erwähnte Brake²² war in Kauen wie in Danzig dafür zuständig, alles Exportholz zu untersuchen und in drei verschiedene Qualitäts-

²⁰ Siehe HIRSCH, Handels- und Gewerbsgeschichte (wie Anm. 12), S. 163ff.; Paul SIMSON, Geschichte der Stadt Danzig in 4 Bänden. Von den Anfängen bis 1517, Danzig 1913, S. 106f.

²¹ SARNOWSKY, SB (wie Anm. 5), OF 141, Nr. 145. Thorn war jedoch kein Stapelplatz für Holz und Getreide. Die Stapelbestimmungen von 1403 bezogen sich lediglich auf Wachs, Pelze, Kupfer, verschiedene Metalle und Gewürze; siehe dazu: Otto GÖNNENWEIN, Das Stapel- und Niederlagsrecht, Weimar 1939, S. 80.

²² Siehe HIRSCH, Handels- und Gewerbsgeschichte (wie Anm. 12), S. 215ff.

stufen einzuteilen: „gutes Holz“, sogenanntes „Brack“, d. h. mangelhaftes Holz und drittens in „bracks-brack“, d. h. schlechtes Holz. Das Holz wurde daraufhin mit einem Zeichen versehen und somit im gesamten hansischen Raum als „geprüfte Qualität“ erkannt. Die Unsicherheit des Kaufmanns sank enorm. Die Einteilung des Holzes in drei Qualitätsstufen mag einfach klingen, aber man darf nicht außer Acht lassen, dass allein das Danziger Pfundzollbuch 41 verschiedene Arten von Holz aufweist – von rohen Holzbalken über Bretter verschiedener Dicke und Länge bis zu Holz für Bögen und fertig verarbeiteten Fässern. Ein Großteil dieser Holzprodukte zählte damals zu den standardisierten Waren, deren Beschaffenheit recht genau definiert war. Diese Standardisierung sparte dem Kaufmann Messkosten, da er die Merkmale der Ware nicht mehr einzeln überprüfen musste.

Für Getreide ist das Äquivalent zur Brake die von der Stadt Danzig betriebene große und kleine Waage, über die jeder Großeinkauf von Korn laufen musste.²³ Der Kaufmann wurde dadurch vor Betrug mit der Quantität der Ware geschützt, die bei einem Schüttgut wie Getreide ja nicht so einfach zu bestimmen war wie z. B. bei einem abzählbaren Gut wie Holz. Eine Prüfung der Qualität des Korns kann erst im Jahre 1444 nachgewiesen werden, als die städtischen Kornmesser in Danzig auftraten, die neben dem Wiegen das Getreide auch auf Fäulnis prüften.²⁴

In Danzig angekommen, wurden die Produkte nicht immer sofort exportiert. Deshalb waren Lagerplätze wichtig. Getreide wurde auf der Speicherinsel trocken und sicher verwahrt, Holz auf den Wiesen in Danzig – vor allem auf der Holzweise an der Mottlau – gelagert.²⁵ Verschiedene Verträge nennen diese Lagerstätten auch als Erfüllungsorte für ein Geschäft. So wurde beispielsweise in einem in Thorn abgeschlossenen Kaufvertrag der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens von 1401 vereinbart, dass eine bestimmte Menge Holz an einem bestimmten Tag auf der Holzweise in Danzig bereit zu halten sei.²⁶ Diese Regelung reduzierte einerseits ebenfalls die Suchkosten, weil man sich nicht nach einem geeigneten Lagerort umschauen musste. Andererseits sanken auch die Vereinbarungskosten, da wesentliche Vertragsteile nicht jedes Mal eigens ausgehandelt werden mussten. Die Lagerung auf Speicherinsel und Holzweise kann man also einerseits als Teile der Wirtschaftsordnung betrachten, die halfen, die genannten unsichtbaren Transaktionskosten zu senken. Vergessen wir darüber aber nicht ihre ganz offensichtliche Funktion: nämlich

²³ Siehe HIRSCH, Handels- und Gewerbsgeschichte (wie Anm. 12), S. 218ff.

²⁴ Siehe HIRSCH, Handels- und Gewerbsgeschichte (wie Anm. 12), S. 218ff.

²⁵ Siehe HIRSCH, Handels- und Gewerbsgeschichte (wie Anm. 12), S. 215f.

²⁶ SARNOWSKY, SB (wie Anm. 5), OF 141, Nr. 145.

die Kosten des Einzelnen für die sachgemäße Lagerung der Waren zu reduzieren. Nach unserer Begrifflichkeit sind sie sowohl Bestandteile der Infrastruktur als auch „Institutionen“.

Ein wichtiger Treffpunkt von Händlern in Danzig war der Artushof.²⁷ Er war keine öffentliche, von der Stadt geschaffene Einrichtung, sondern ein von der Artusbrüderschaft getragener Zusammenschluss Danziger Kaufleute. Hier durfte zwar nicht gehandelt werden, doch die Händler kamen sicherlich miteinander ins Gespräch und konnten Kontakte knüpfen, ihre Geschäftspartner näher kennen lernen und insbesondere auch Erkundigungen über Dritte einziehen, vor allem über deren Bonität und Seriosität. Diese Möglichkeit senkte wiederum die Suchkosten nach vertrauenswürdigen Partnern. Hier haben wir eine genossenschaftliche Einrichtung vor Augen, die Transaktionskosten senkte.

Doch nicht nur geeignete Geschäftspartner mussten die Kaufleute finden. Ebenso wichtig war es, vertrauenswürdige Schiffer zu engagieren. Nach Ausweis des Danziger Pfundzollbuchs bedienten sich die Kaufleute allerdings einer Vielzahl verschiedener Schiffer und vertrauten ihre Waren nur selten demselben an, was eigentlich recht erstaunlich ist. Ob der Kontakt zwischen Kapitänen und Frachtherren, bzw. Kapitänen und Partnerherren ebenfalls im Artushof zustande kam, ist zwar nicht sicher, doch gut vorstellbar.

Ob auch die Flottenbildung im Artushof geplant wurde, ist heute kaum noch feststellbar, doch haben wir mit ihr eine weitere genossenschaftliche „Institution“ vor Augen, die sichtbare und unsichtbare Transaktionskosten zu senken vermochte. Sie ist ein wichtiger Ausdruck gemeinschaftlichen Handelns. Die Fahrt in Flotten wurde gelegentlich auch obrigkeitlich angeordnet, doch stellt das Danziger Pfundzollbuch einen Beleg dafür dar, dass die Fahrt in Flotten auch ohne eine solche Anordnung üblich war.²⁸ Je mehr Kaufleute sich zusammentaten, um einen Geleitschutz zu finanzieren, umso billiger wurde es für den einzelnen. Für die Kaufleute ergab sich so die klassische, von Frederic Lane beschriebene Schutzdividende,²⁹ denn bei einer konstanten Bedrohung durch Seeräuber sanken die Grenzkosten für die Abwehr pro Einheit Frachtgut.

Da die Kaufleute ihre Güter per Schiff aus Preußen heraustransportierten, kam dem Hafen eine wichtige Funktion in der Transportkette zu.³⁰

²⁷ Siehe HIRSCH, Handels- und Gewerbsgeschichte (wie Anm. 12), S. 202ff.

²⁸ Für 1409 gibt es nämlich keine solche Bestimmung des Hochmeisters über die Segelacio für Preußen (s. Stuart JENKS, England, die Hanse und Preußen. Handel und Diplomatie 1377–1474, Köln 1992, S. 315ff.), wie oben gesehen gab es aber dennoch verschiedene Flotten.

²⁹ Siehe Frederic LANE, Venice. A Maritime Republic, Baltimore 1973, S. 125.

Also musste man dafür sorgen, dass seine Einfahrt bewacht wurde, dass niemand seinen Ballast im Hafenbecken ablad und dass die Fahrinne der Hafenzufahrt über die Weichsel und die Mottlau tief genug für die Schiffe war. Da derartige Aufgaben die Leistungsfähigkeit des einzelnen Kaufmanns bei weitem überstiegen – und vor allem die Kosten weit über dem Nutzen für eine Einzelperson lagen –, nahm sich die Stadt dieser Angelegenheiten an und ließ sich ihre Handelsdienstleistungen mit dem Pfahlgeld (1/1500 des Warenwertes) bezahlen. Die hohen Kosten wurden so auf alle umgelegt. Durch nur einen Bruchteil des Wertes ihrer Waren konnten die Kaufleute sich hohe Kosten sparen, die ihnen entstanden wären, hätten sie ihre Waren nicht per Schiff aus dem Danziger Hafen abschicken und dort in Empfang nehmen können. Und der kleine Obolus erhöhte die Sicherheit, dass ihre Waren zum gewünschten Termin ausfahren konnten.

Auch der Danziger Kran, mit dem Schiffe be- und entladen werden konnten, wurde von der Stadt finanziert, da die Grenzkosten für Bau, Betrieb und Instandhaltung für den Einzelnen zu hoch gewesen wären. Er ist ein Teil der städtischen Infrastruktur. In ihrer Bedeutung für den Handel nicht zu unterschätzen ist schließlich die Brabank – der Ort, an dem beschädigte Schiffe von Fachleuten repariert wurden. Diese zentrale Einrichtung ersparte es den Schiffsbesitzern, nach einem geeigneten Reparaturbetrieb zu suchen. Zeiten, in denen das Schiff nicht zum Handel genutzt werden konnte, konnten so möglichst gering gehalten werden.³¹

Ein kleiner Exkurs sei an dieser Stelle gestattet: In der Literatur ist immer wieder zu lesen, dass die Preußen große Schiffe bevorzugt hätten.³² Da das Pfundzollbuch Wert und Größe eines jeden Schiffs nennt, konnte diese Behauptung überprüft werden. Die Einteilung in Schiffsklassen orientierte sich an den Bestimmungen der Winterlage sowie an den anderen Vorstellungen der Zeitgenossen.³³ So wurden Schiffe bis zu 24 Last als kleine, bis zu 60 Last als mittelgroße und über 60 Last als große Schiffe angesehen. Die Holzflotte von 1409 bestand demnach zur Hälfte aus kleinen Schiffen und zu jeweils einem Viertel aus mittelgroßen und großen. Die Getreideflotte war ähnlich zusammengesetzt: 45 % der mehl- und korntransportierenden Schiffe waren klein, 30 % mittelgroß und nur 25 %

³⁰ Siehe Detlev ELLMERS, Die Seehäfen der Hanse als Dienstleistungszentren eines weitgespannten Transportnetzes (im vorliegenden Band).

³¹ Siehe HIRSCH, Handels- und Gewerbsgeschichte (wie Anm. 12), S. 212ff.

³² Siehe u.a. Philippe DOLLINGER, Die Hanse, Stuttgart ⁵1998, S. 189; Charlotte BRÄMER, Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter, in: Zeitschrift des westpreußischen Geschichtsvereins 63, 1922, S. 33–95, hier S. 90.

³³ Zur Winterlagenregelung s. JENKS, England (wie Anm. 28), S. 306ff. Zu weiteren Einschätzungen s. Thomas WOLF, Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse. Vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen, Köln 1986, S. 28.

groß. Insgesamt muss also – zumindest für 1409 – der in der Literatur verbreiteten Ansicht widersprochen werden, dass für den Holz- und Getreideexport überwiegend große Schiffe benutzt worden seien. 1409 bevorzugten die Kaufleute noch kleine und mittlere Schiffe.

Wohin wurden Holz und Getreide nun von Danzig aus gebracht? Die Frage lässt sich mit Hilfe des Pfundzollbuchs von 1409 leider nicht so einfach wie bei anderen Pfundzollbüchern beantworten, denn es gibt keine Fahrtziele an. Dennoch sind die Handelswege und Zielhäfen in einigen Fällen anhand der Rückfracht – beispielsweise flämischem Tuch – erschließbar. Die Analyse der Rückfrachten führt allerdings zu keinem allzu überraschenden Ergebnis: Holz und Getreide wurden in zwei Richtungen exportiert und zwar vor allem nach Schonen und Westeuropa, speziell nach Brügge.³⁴

Infrastruktur und Wirtschaftsordnung an den Zielorten des Fernhandels war für die Danziger Holz- und Getreideexporteure ebenfalls wichtig. Folglich schufen die Kaufleute an wichtigen Handelszielen eigene Einrichtungen, die den Handel erleichterten. Am deutlichsten wird dies am Beispiel der eingangs erwähnten Kontore: Sie sind „Institutionen“ der Hansekaufleute, um ihre Transaktionskosten zu senken. Ein Neuling im Handel konnte im Kontor Kontakt aufnehmen, Erkundigungen einziehen und sich helfen lassen, was – wie bereits erwähnt – immense Suchkosten, etwa nach zuverlässigen Handelspartnern, ersparte.

Zu guter Letzt sollen noch einige weniger konkrete „Institutionen“ angesprochen werden, die uns auf dem Weg des Kaufmanns nicht unmittelbar begegnet sind, die aber ebenfalls eine für den Handel unentbehrliche Rolle spielten. Für den Handel im Ausland waren in diesem Zusammenhang vor allem die verschiedenen Privilegien der Hanse wichtig. Diese hansische Wirtschaftsordnung bildete einen übergeordneten Rahmen auch für den Danziger Handel, der zur weiteren Reduktion von Such-, Mess-, Vereinbarungs- und Durchsetzungskosten führte.

Doch auch in Danzig selbst beeinflussten solche Institutionen das gesamte Wirtschaftsleben: Die Stadtverfassung, das geltende Recht und die Rechtsprechung stellten einen stabilen Rahmen für die unternehmerische Tätigkeit des Einzelnen dar. Viele Fragen waren einfach schon geregelt; man brauchte sie nicht bei jedem Geschäft eigens auszuhandeln und sparte so Vereinbarungskosten. Bekanntlich waren es ja die Kaufleute, die im Wesentlichen den Rat der Stadt bildeten. Dadurch verschwimmen die

³⁴ Hier bestätigen sich die Aussagen der bisherigen Forschung; s. z. B. DOLLINGER, Hanse (wie Anm. 12), S. 289f.; zu den Schonenmessen s. Thomas HILL, Der Schonenmarkt – die große Messe im Norden, in: Die Hanse – Lebenswirklichkeit und Mythos, hg. von Jörgen BRACKER, Hamburg 1989, Bd. 1, S. 536–538, hier S. 538.

Grenzen zwischen obrigkeitlicher und genossenschaftlicher Lösung für das Transaktionskostenproblem. Die Vertreter der hansestädtischen Obrigkeit waren nicht unbeteiligte Dritte, wovon man andernorts ausgehen könnte. Dies gab ihnen die Möglichkeit, ihre Macht als Mitglieder der Stadtregierung für ihre kaufmännischen Interessen einzusetzen – auf städtischer Ebene und als Vertreter bei den Hansetagen auch auf gesamthansischer Ebene. Dem wirtschaftlichen Erfolg der Hanse war diese kaufmännische Orientierung ihrer Politiker mit Sicherheit sehr förderlich.

Die Analyse des Danziger Holz- und Getreidehandels hat gezeigt, dass die Händler zum einen eine Infrastruktur nutzen konnten, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten war und dass sie es zum anderen mit einer Vielzahl von „Institutionen“ zu tun hatten, die entsprechend dem eingangs vorgestellten Modell genossenschaftlicher oder staatlicher Natur waren. Warum wurde klar: Der Handel mit diesen beiden Produkten gleicht einem Ameisenhaufen, der im Ganzen immens war, zu dem jedoch jeder Einzelne nur einen sehr kleinen Teil beitrug. Es gab viele kleinere Händler, die gelegentlich mit den Waren handelten – die hohen Grenzkosten für den Einzelnen führten zu gemeinsamen Lösungen. Insgesamt ergibt sich für den Zusammenhang zwischen Transaktionskosten und Infrastruktur bzw. „Institutionen“ also das folgende Bild (s. Tab. 1):

| Suchkosten | Meßkosten | Vereinbarungskosten | Durchsetzungskosten |
|-----------------|-----------------|---------------------|---------------------|
| Kontore | Kontore | Kontore | Kontore |
| Brake | Brake | Brake | Brake |
| | Stadtwaage | Stadtwaage | Stadtwaage |
| Lagerplätze | | Lagerplätze | |
| Marktordnung | Marktordnung | Marktordnung | Marktordnung |
| Artushof | Artushof | Artushof | Artushof |
| Privilegien | Privilegien | Privilegien | Privilegien |
| Rechtsordnung | Rechtsordnung | Rechtsordnung | Rechtsordnung |
| Stadtverfassung | Stadtverfassung | Stadtverfassung | Stadtverfassung |

Tab.1: Zuordnung der verschiedenen Transaktionskosten zu den Institutionen, die sie zu senken halfen.

Zusammenfassung

Such-, Mess-, Vereinbarungs- und Durchsetzungskosten ziehen sich als roter Faden durch den hansischen Handel auf allen Ebenen. Vor allem setzte man städtische und genossenschaftliche „Institutionen“ zu ihrer

Senkung ein. Dabei kamen sowohl „sichtbare“ Einrichtungen (Kontore, Qualitätskontrollen, Lagerplätze oder Märkte) zum Tragen als auch „unsichtbare“ (Privilegien, Marktordnungen, Stadtverfassung).

Die Transaktionskostentheorie stellt nach diesem Befund durchaus ein Werkzeug dar, um die wirtschaftlichen Strukturen zu einer gegebenen Zeit an einem bestimmten Ort zu analysieren. In Verbindung mit der Theorie vom Institutionenwandel haben wir so ein Mittel, sowohl im konkreten Alltagsgeschäft der Kaufleute als auch auf der internationalen politischen Ebene vorgefundene Einrichtungen systematisch zu erfassen, anstatt sie nur sachlich geordnet aufzuzählen.

Aus der Anwendung des Transaktionskostenmodelles auf die einzelnen Erkenntnisse über Alltag und Hilfsmittel der Kaufleute ergibt sich vor allem ein deutlicher Zusammenhang zwischen Infrastruktur und „Institutionen“: Beide erfüllen für den Kaufmann eine ganz wesentliche Funktion. Sie sind daher unbedingt im Zusammenhang miteinander zu sehen, zumal der mittelalterliche Hansekaufmann sie so erlebt hat.