

Hansische Geschichtsblätter

Hanseatic History Review



**Herausgegeben vom
Hansischen Geschichtsverein**

Sonderdruck
aus dem 140. Jahrgang 2022

**Ein erster "hansischer" Moment.
Lübeck, die "Seestädte" und die Frühformen der
hansischen Konsensbildung im späten 13. Jahrhundert**

von Tobias Boestad

c a l l i d u s .

Die Hansischen Geschichtsblätter praktizieren das Peer-Review-Verfahren. Eingereichte Beiträge unterliegen einem anonymisierten Begutachtungsverfahren (Double Blind Review), das über die Aufnahme in die Zeitschrift entscheidet.

Redaktion:

Prof. Dr. Albrecht Cordes, Dr. Angela Huang, Prof. Dr. Ulla Kypta, Dr. Christina Link

Umschlagabbildung:

Karte der Hansestädte bereitgestellt durch © Europäisches Hansemuseum Lübeck gGmbH, Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und des Ostseeraums

Verlag/Gesamtherstellung:

callidus. Verlag wissenschaftlicher Publikationen, Wismar, www.callidusverlag.de

Printed in the EU, 2022

ISSN 0073-0327

ISBN 978-3-949534-06-5

Ein erster „hansischer“ Moment. Lübeck, die „Seestädte“ und die Frühformen der hansischen Konsensbildung im späten 13. Jahrhundert

von Tobias Boestad

A first Hanseatic moment. Lübeck, the “maritime cities” and the invention of new ways of political communication in the late 13th century

Abstract: The tendency to date the genesis of the Hanse to the mid-14th century has led to the perception of its emergence as a progressive evolution toward closer cooperation among the German merchants and, ultimately, their cities. However, this evolution was not a continuous one, but consisted in periods of stagnation punctuated with moments of acceleration. This article claims that one such moment can be identified in the late 13th century, as Lübeck and its allies started to call themselves “maritime cities”, referring to “the common merchant” and sending petitions to federate other German cities around new political goals, such as the implementation of trade blockades. For the first time, such efforts reveal a (pre-)Hanseatic space of political exchange. Its existence is demonstrated based on a survey of the new ways of political communication developed at this time and a study of their reception by the North-German towns.

Zu Beginn des Jahres 1299 war der Dortmunder Heinrich Kale in Lübeck, um seine Stadt als Teil einer westfälischen Botschaft auf einer Städteversammlung zu vertreten.¹ Anwesend waren außerdem Ratsgesandte aus den wendischen „Seestädten“, aus Riga sowie aus dem Deutschordens-Land. Die Beschlüsse der Tagfahrt fasste der Dortmunder in einem Brief zusammen, den er an seine Heimatstadt sandte; dieser Bericht erfuhr von der Forschung besondere Beachtung, da in ihm erklärt wird, wie die Städte beschlossen hatten, das Siegel der gemeinen Kaufleute auf Gotland abzuschaffen.²

¹ Dieser Aufsatz ist die ergänzte Version eines Vortrags anlässlich der Verabschiedung von Prof. Jürgen Sarnowsky im Europäischen Hansemuseum. Ich bedanke mich herzlich bei Robert Friedrich (Greifswald) für sein Korrekturlesen und seine Kommentare zur Sprache und zum Inhalt.

² HR I, 1, Nr. 80. Siehe dazu Kattinger 1999, S. 413–428.

In der älteren Forschung wurde dieser Vorgang in erster Linie hinsichtlich seiner Bedeutung für das Schicksal der sogenannten „Gotländischen Genossenschaft“ bewertet.³ Es wird jedoch seltener hervorgehoben, dass dieser Beschluss während der ersten belegten überregionalen Städteversammlung in Norddeutschland getroffen wurde, einem Ereignis, das von besonderer Tragweite für die Frage nach der Entstehung der Hansetage und damit der Hanse selbst ist und deswegen eine erneute und vertiefte Betrachtung verdient.⁴ Die Bedeutung dieses Treffens für die Frühgeschichte der Hanse wurde bisher unterschiedlich eingeschätzt: Volker Henn bemerkte lediglich, dass es nicht als „hansisch“ oder „gesamthansisch“ gelten könne, anscheinend aus Mangel an Überregionalität;⁵ Rolf Hammel-Kiesow nannte es trotzdem eine Versammlung der „gemeinen Städte“;⁶ Thomas Behrmann sah es als einen Versuch, die Binnenstädte an den politischen Entscheidungen der Seestädte zu beteiligen, erkannte aber dabei keinen festen Teilnehmerkreis;⁷ nach Carsten Jahnke zeige es indessen, wie die Seestädte „zur Durchsetzung ihrer Politik auf einen Konsens mit den anderen Städtegruppen angewiesen“ waren.⁸ Diese letzte Bewertung setzt allerdings voraus, dass die norddeutschen Städte schon im späten 13. Jh. – d. h. fast 60 Jahre vor den ersten Erwähnungen der „gemeinen Städte der Deutschen Hanse“ – begonnen hatten, sich über handelspolitische Fragen zu verständigen; dass sie zu diesem Zweck Normen und Regeln produziert hatten, um Austausch, Konsens und gemeinsames Unternehmen zu fördern, welche ihr politisches Handeln und ihre Kommunikation strukturierten. Da aus diesen Normen und Regeln noch keine feste „Institution“ oder „Organisation“ entstanden war,⁹ werden diese hier als „Raum des politischen Austauschs“ bezeichnet. Damit möchte ich die Potenzialität unregelmäßiger Kooperationsbemühungen betonen, die von einigen Städten initiiert und von

³ Wobei bekannt ist, dass die „gemeinen Kaufleute auf Gotland“ noch im 14. Jh. aktiv waren, s. Schlüter 1911, S. 22–24; Jahnke 2011, S. 44 (Anm. 239).

⁴ Siehe allerdings Hammel-Kiesow 2015, S. 59–60; Sarnowsky 2015, S. 65–66.

⁵ Henn 2001, S. 2–3. Laut Volker Henn „[dürften in der Praxis] alle diejenigen Versammlungen als gemein- oder gesamthansische Tagfahrten angesehen worden sein, auf denen wenigstens zwei Städtegruppen durch bevollmächtigte Ratssendeboten vertreten waren, sofern auch Lübeck, *der ghemenen stede hovet*, oder eine andere, dazu ausdrücklich bestimmte wendische Stadt beteiligt war“. Die Versammlung von 1299 nennt er neben zwei anderen Tagfahrten, „die möglicherweise zwischen 1297 und 1305 in Lübeck stattgefunden haben, zu denen ausdrücklich auch die westfälischen Städte eingeladen waren, über die aber ansonsten nichts bekannt ist“.

⁶ Hammel-Kiesow 2008, S. 56; Hammel-Kiesow 2015, S. 59.

⁷ Behrmann 2002, S. 449–450.

⁸ Jahnke 2013, S. 15.

⁹ Jahnke 2013. S. auch Kypta 2016.

anderen aufgenommen bzw. ignoriert wurden. Diese Bemühungen zeichnen sich zudem durch Diskontinuität aus, im Wechsel von Intensivierungsmomenten und Ruhephasen.¹⁰

Dieser Artikel vertritt die These, dass die Kooperationsbemühungen der norddeutschen Städte in den 1280er und 1290er Jahren eine Intensivierungsphase erlebt haben, die ich als ersten „hansischen“ Moment bezeichne. In diesem Prozess, so will ich zeigen, waren Lübeck und die Seestädte eine treibende Kraft. Denn aufbauend auf dem Zusammenwirken der deutschen Kaufleute auf den nordeuropäischen Märkten führten sie eine Reihe kommunikativer Neuerungen ein, die es ihnen ermöglichten, Konsens über ihre handelspolitischen Ziele herzustellen. Die weitgehend positive Rezeption dieser Anstrengungen durch die anderen norddeutschen Städte schuf die Voraussetzung dafür, dass später, d. h. ab etwa 1350/60, eine größere Zahl an Städten einheitlich als „Städte von der deutschen Hanse“ auftreten konnte.

1 Städtebündnisse und Handelsblockade

Im Allgemeinen geht man davon aus, dass die hansische Gemeinschaft schrittweise zwischen 1250 und 1350 entstanden ist. In diesem Rahmen wird nicht immer ausreichend berücksichtigt, wie entscheidend die politischen Erfahrungen der 1280er und 1290er Jahren in der Bildung eines hansischen Gemeinschaftsgefühls gewesen sind.¹¹

Im Jahr 1280 gab es bereits seit Jahrzehnten Verbände der „gemeinen Kaufleute“ auf mehreren bedeutenden Märkten Nordeuropas, insbesondere im Ostseeraum. Der Ausdruck „gemeine Kaufleute“ (*universi mercatores*) lässt sich vielleicht schon im Privileg Bischof Alberts von Riga aus dem Jahre 1211

¹⁰ Ich übersetze hier den Begriff „espace d'échange politique“, der aus der Rezeption der Habermasschen „Öffentlichkeit“ durch die französische Mediävistik stammt (s. Boucheron/Offenstadt 2011). Er lässt sich wohl mit der Auffassung der Hanse als „internationales Regime“ bzw. als „Ressourcenregime“ vereinen, die vor einigen Jahren von Albrecht Cordes, Philipp Höhn und Alexander Krey vorgebracht wurde (Cordes/Höhn/Krey 2016). Gemein haben diese Begriffe, dass sie die Interaktionen der Akteure nach einem gewissen Kooperationsmodus in einem bestimmten Gebiet und deren gegenseitige Beziehungen analysieren, ohne eine feste Organisation zu postulieren. Während die Regime die rechtliche Dimension des Phänomens betonen, liegt aber hier der Schwerpunkt eher auf dem politischen Erfordernis der Konsensfindung. Die Frage des politischen Austauschs und der Konsensfindung in der Hanse erregt seit kurzem in der Forschung ein erneuertes und vielversprechendes Interesse, s. etwa Kypta 2020; Höhn 2021 und die Diskussionen der 136. Jahrestagung des Hansischen Geschichtsvereins (November 2021, Magdeburg).

¹¹ Ganz unbeachtet blieb diese Zäsur jedoch nicht, s. Wernicke 1983; Stoob 1995, S. 158.

erkennen, wo der Aussteller eine *gilda communis* nannte.¹² Wohlbekannt ist die *universitas mercatorum* von Gotland, die von der älteren Forschung als „Gotländische Genossenschaft“ bezeichnet wurde.¹³ Ähnliche Gruppierungen gab es aber im 13. Jh. auch in Nowgorod und Smolensk. In London ist eine gemeinsame *hansa Almanie* der deutschen Kaufleute zum ersten Mal 1281 sicher belegt.¹⁴ Zu dieser Zeit kennen wir noch keinen unzweifelhaften Beleg eines solchen Verbunds in Flandern, jedoch profitierten die deutschen Kaufleute zu Brügge bereits seit den 1250er Jahren von gemeinsamen Handelsprivilegien.¹⁵

Mittlerweile waren unter den niederdeutschen Städten regionale Städtebünde und Bündnisse entstanden, wie etwa in Westfalen und Sachsen.¹⁶ In den frühen 1260er Jahren gründeten die Ostseestädte Lübeck, Wismar und Rostock ein Bündnis, dem sich spätestens im Jahr 1283 anlässlich des Rostocker Landfriedens auch Stralsund und Greifswald anschlossen.¹⁷ Trotz des Zusammenwirkens der Kaufleute der jeweiligen Städte auf ausländischen Märkten verblieben diese Bündnisse meist auf einer regionalen Ebene. Insofern ähnelten sie eher den anderen zeitgenössischen Zusammenschlüssen deutscher Städte als der Hanse, wie man sie aus dem 14. und 15. Jh. kennt.¹⁸

In dieser Hinsicht war das am 7. September 1280 geschlossene Zehnjahresbündnis zwischen Lübeck und der deutschen Gemeinde von Visby, dem zwei Jahre später auch Riga beitrug, bahnbrechend. In ihrem Vertrag verpflichteten sich die drei Städte, die ihren Bürgern sowie „andere[n] uns für diese Wohltat begünstigende[n] deutsche[n] Kaufleute[n]“ in der Ostsee zugefügten Schäden wiedergutzumachen oder zu rächen.¹⁹ Nicht nur schlossen die Vertragsstädte hierbei eines der ersten überregionalen Städtebündnisse des norddeutschen Raums, sie erklärten sich auch bereit, Kaufleute aus allen anderen „deutschen“

¹² HUB 1, Nr. 88. Vgl. dazu Kattinger 1999, S. 175–181; Blomkvist 2005, S. 523–527; Jahnke 2011, S. 36–37.

¹³ Dieser Begriff wird heute aus guten Gründen von der Forschung vermieden, s. Jahnke 2011, S. 41; Hammel-Kiesow 2015, S. 43.

¹⁴ Zu den Anfängen der deutschen Niederlassung in London, vgl. Fryde 1989; Lloyd 1991, S. 18–20; Jahnke 2011, S. 18–24.

¹⁵ Siehe dazu Henn 1989, S. 46–47.

¹⁶ Berns 1991, S. 24–34; Henn 1992; Lindenblatt 2014, S. 275–276.

¹⁷ Kallmerten 1932; Raabe 1971. Eine Annäherung der holstein-mecklenburgischen Städte mit den pommerischen lässt sich schon am Ende der 1270er Jahre beobachten (UBStL 1, Nr. 395), s. dazu Schwarzwälder 2014, S. 288–289. Zum Rostocker Landfrieden, s. Mohrmann 1972, S. 50–69.

¹⁸ Siehe dazu Henn 1992.

¹⁹ *Svensk diplomatariums huvudkartotek*, Nr. 1154: *Nobis aut eis, aut eorum uel nostris conciuibus, aut ullis aliis Theuthonicis mercatoribus, nobis de bono fauentibus*. Zu diesem Bündnis, s. Kattinger 2001, S. 32–36.

Städten zu verteidigen, solange diese die leitende Rolle der Vertragspartner innerhalb des Ostseehandels anerkannten. Die Urkunden von 1280 und 1282 erwecken folglich den Eindruck, dass Lübeck, Visby und zweitrangig auch Riga sich in dieser Zeit als agierende Häupter der Gemeinschaft der deutschen Kaufleute im Ostseeraum gesehen haben.

Lübecks Bündnis mit der deutschen Gemeinde von Visby steht zudem in engem zeitlichem Zusammenhang mit den ersten städtischen Handelsblockaden der frühhansischen Geschichte. Die allererste, gegen Brügge gerichtete, wurde schon im September 1280, vielleicht sogar am selben Tag, in Lübeck beschlossen.²⁰ Die Verlegung des Brügger Stapels nach Aardenburg scheint ziemlich konsequent eingehalten worden zu sein und führte schon im nächsten Jahr zu Verhandlungen mit den Flamen. Nachdem der Graf den deutschen Kaufleuten in der Frage der Benutzung der Waage entgegengekommen war, wurde der Stapel 1282 wieder nach Brügge verlegt.²¹ Eine zweite Blockade erfolgte dann bereits wenige Jahre später, ab 1284, als Teil eines Konflikts mit dem norwegischen König. Nach einigen Verhandlungen – und dem Ausschluss Bremens aus den „verbündeten Städten“ – wurde eine Schlichtung durch den schwedischen König Magnus Birgersson (1275–1290) angenommen.²² Um wirksam zu sein, benötigten diese Kollektivmaßnahmen die Zustimmung und Teilnahme von möglichst vielen Verbündeten. Zu diesem Zweck bemühten sich deren Initiatoren, Lübeck und die Ostseestädte, die anderen norddeutschen Städte von der Wichtigkeit der Maßnahmen zu überzeugen.

²⁰ Die Handelsblockade gegen Flandern 1280–1282 wird erstmals in einer Reihe von Antwortbriefen deutscher Städte an Lübeck erwähnt, deren erster in Thorn zum 21.9.1280, d. h. 14 Tage nach dem Lübeck-Visbyschen Bündnisbrief, datiert wurde (HR I, 1, Nr. 12). Obwohl diese Entscheidungen zwei verschiedene Handelsgebiete betreffen (den Ostseeraum im ersten Fall, Flandern im zweiten), kann es deswegen durchaus sein, dass sie am gleichen Tag getroffen wurden. Die leichte Verzögerung der Antwort der zwei Gemeinden zu Visby unter deren jeweiligen Siegeln (26.10.1280) würde sich dann durch die Notwendigkeit erklären, auch die skandinavisch-gotländische Gemeinde zu überzeugen. Die früheren Handelsblockaden gegen die russischen Fürstentümer wurden weder von Kaufleuten noch von Städten entschieden, sondern vom livländischen Zweig des Deutschen Ordens (Selart 2016). In dieser Hinsicht käme noch ein Verbot der Nowgorodfahrt in Betracht, das Karl Koppmann ohne Sicherheit um 1277 datiert (HR I, 1, Nr. 10), aber diese Datierung hat wenig für sich (s. unten).

²¹ HR I, 1, Nr. 22–24. Siehe dazu Henn 1989, S. 50–51; Kattinger 1998, S. 26–28; Poeck 2000, S. 34–35.

²² HUB 1, Nr. 985–987, 993. Zu diesem Konflikt, s. Helle 1964, S. 254–255; Nedkvitne 2014, S. 306–307.

2 Konsensbildung und handelspolitische Kommunikation

Die 1280er und 1290er Jahre wurden durch mehrere sozial-kommunikative Innovationen vonseiten der Seestädte und hauptsächlich Lübecks geprägt, die sämtlich auf eine Konsensbildung in Bezug auf handelspolitische Fragen abzielten, und deren bedeutendste in der Folge analysiert werden.²³

2.1 Neue Begriffe: die „Seestädte“ und die Erfindung des „gemeinen Kaufmanns“

Die erste Innovation betrifft die Einführung des Begriffs „Seestädte“ als Gruppenbezeichnung von Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald und manchmal noch weiteren Verbündeten – wie etwa Hamburg und den pommerschen Städten Anklam, Stettin, Kolberg, usw. Tim Geelhaar, der jüngst die Entstehung dieses Begriffs thematisiert hat, stellt fest, dass „der nachweisbare Gebrauch von *civitates maritimae* mit dem Handelsboykott gegen Norwegen 1284/85 [beginnt]“, wobei diese Bezeichnung schon in einem norwegischen Privileg von 1278 vorhanden ist.²⁴ Als Selbstbezeichnung erscheint sie öfter als der zeitgenössische Ausdruck „wendische Städte“ bzw. *civitates Slavie*, der z. B. vom Dortmunder Gesandten Heinrich Kale 1299 benutzt wurde.²⁵ Nach außen treten also die Seestädte ab dieser Zeit, trotz regelmäßiger interner Unstimmigkeiten, als ein konsequent agierendes und geschlossenes Bündnis hervor.

Der Bezug auf den „gemeinen Kaufmann“ ist ein Grundzug der hansischen Kooperation der niederdeutschen Städte – und eine der bedeutendsten Neuerungen der 1280er Jahre.²⁶ Den Plural „gemeine Kaufleute“ können wir schon im Laufe des 13. Jh.s an mehreren Märkten des Ostseeraums nachweisen,²⁷ wo

²³ Zeitlich scheinen diese Innovationen mit Neuerungen der Schriftlichkeit im rechtlichen Bereich und der inneren Verwaltung der Stadt Lübeck übereinzustimmen, s. dazu jüngst Cordes 2021. Die Frage nach möglichen Zusammenhängen zwischen den beiden Phänomenen muss allerdings hier offen bleiben.

²⁴ Geelhaar 2014, S. 62–63. Am 18.7.1278 antwortet König Magnus von Norwegen (1263–1280) in seinem Privileg auf eine Anfrage der *consulum et communitatum multarum civitatum maritimarum Theutonie* (HUB 1, Nr. 818). Siehe auch Hammel-Kiesow 2008, S. 77–78; Jahnke 2014, S. 48.

²⁵ HRI, 1, Nr. 80.

²⁶ Trotz der Bedeutung dieses Satzes für die Hanse wurde dessen Frühgeschichte fast niemals für sich thematisiert. Siehe allerdings Friedland 1999; Höhn 2021, S. 107–110.

²⁷ Siehe etwa das Privileg des Herzogs Albrecht von Sachsen an eine *universitatem communium mercatorum* im Jahre 1232 (HUB 1, Nr. 243).

die Formulierung Verbünde von Kaufleuten aus mehreren Städten und Orten bezeichnete. Doch die Entstehung der Singularform „gemeiner Kaufmann“ lässt sich genau auf den Anfang der 1280er datieren: Sie wird dann zum ersten Mal – und dann entschieden – von Lübeck und den Seestädten benutzt.²⁸

Die Gestalt des „gemeinen Kaufmanns“ scheint allmählich im Laufe der Konflikte gegen Flandern und Norwegen entstanden zu sein. Sie wird im Rahmen einer regen Gemeinwohl-Rhetorik der Kaufleute entwickelt. So wurde die Blockade gegen Flandern 1280 durch die Verteidigung der „Freiheiten und Gnaden aller Kaufleute“ gerechtfertigt.²⁹ In seiner Antwort an Lübeck erklärte sich der Thorner Rat zur Zusammenarbeit bereit, „je nachdem was die Gemeinschaft der Kaufleute (*mercatorum communitas*) machen wird“.³⁰ In einem anderen Zusammenhang wurde während des folgenden Jahres ein Zwist zwischen Stralsund und Greifswald von Lübeck, Wismar und Rostock geschlichtet, der „zur Spaltung und gegen die gemeine Freiheit der Kaufleute“ (*in discrimen et contra communem libertatem mercatorum*) entstanden sei.³¹ Die Beispiele ließen sich fortführen.

Diese Diskurse ermöglichten es, Anhänger und Gegner des freien und sicheren Handels und der deutschen Kaufleute einander gegenüberzustellen, anhand von Formulierungen wie *ob bonum pacis et utilitatem mercatorum communium*, bzw. *contra communem libertatem mercatorum*.³² So schrieb Wismar im November 1285 an 15 sächsische, westfälische und niederländische Städte wegen des Konflikts mit Norwegen – der seine Ursache in den Morden, Enteignungen und anderen Schäden habe, die dort „den gemeinen Kaufleuten zulasten“ (*communibus mercatoribus in contemptum*) begangen worden seien –, um sie „zum Kampf gegen die Norweger, Verletzer der gemeinen Freiheit, zum Widerstand gegen deren Wahnsinn und zur Wiederherstellung der alten Freiheit der gemeinen Kaufleute“ anzuregen.³³ Durch solche argumentative Dichotomien wurden die anderen Städte zur Stellungnahme angehalten: entweder mit uns oder gegen uns; entweder für oder gegen den freien und sicheren Handel. So wurden auch Maßnahmen gegen die Bremer Kaufleute

²⁸ Diese Schlussfolgerung berücksichtigt die jüngere Kritik an den klassischen Ausgaben „hansischer“ Quellen (s. Huang/Kypta 2011; Jahnke 2019). Dementsprechend wurden hier frühere Hinweise auf den „gemeinen Kaufmann“ nicht nur in den *Hanserezessen* und im *Hansischen Urkundenbuch* gesucht, sondern auch in den Hamburgischen, Bremischen sowie in verschiedenen westfälischen und sächsischen Urkundenbüchern – allerdings vergeblich.

²⁹ UBStL 1, Nr. 405.

³⁰ UBStL 1, Nr. 404.

³¹ UBStL 1, Nr. 417.

³² UBStL 1, Nrn. 608, 417.

³³ MUB 3, Nr. 1839.

dadurch gerechtfertigt, dass sie aufgrund der Weigerung ihrer Stadt, sich der Blockade gegen Norwegen anzuschließen, „sich selbst von den verbündeten Städten entfernt“ hätten.³⁴

Der erste nachweisbare Gebrauch der Singularform „gemeiner Kaufmann“ findet sich meines Wissens in zwei gleichlautenden Briefen der Städte Rostock und Wismar an den englischen König Edward I. im Jahre 1284. Die Städte beschwerten sich darüber, dass „der gemeine Kaufmann (*mercator communis*) völlig unverdient von den Norwegern festgenommen worden“ sei, und baten ihn, die Getreideausfuhr nach Norwegen zu verbieten.³⁵ Fortan wurde der „gemeine Kaufmann“ mehrfach als politisch-argumentative Fiktion und als Personifikation der deutschen Kaufleute und ihrer Handelsinteressen benutzt. Im Jahre 1287 ermahnte zum Beispiel der Lübecker Bote Johann von Doway die estländischen Vasallen des dänischen Königs, die von ihnen angeblich gestohlenen Waren zurückzugeben, „sodass weder der Herr König noch der gemeine Kaufmann sie anklagen können“.³⁶ Die zwei gleichlautenden Bündnisbriefe, die Staveren und Kampen im Jahre 1293 nach Lübeck schickten und deren Konzept vielleicht von den Lübeckern selbst verfasst wurde (s. unten), bezogen sich auf „Piraten, die sich neben Marstrand in Norwegen versammelt hatten [...], und die *von dem gemeinen Kaufmann* festgenommen und für ihr offensichtliches Verbrechen vom königlichen Richter hingerichtet worden sind“.³⁷

Im späten 13. Jh. darf man also „gemeine Kaufleute“ und „gemeiner Kaufmann“ nicht gleichsetzen. Der Plural „gemeine Kaufleute“ (*universi mercatores*) lässt sich schon im frühen 13. Jh. belegen und wies dann auf Kaufmannsverbände hin (von denen einige sich später zu „Kontoren“ entwickeln sollten). Der *mene kopman* dagegen war eine Abstraktion, ja fast eine Allegorie und ein politisches Programm, das auf die grundsätzliche Gewährung eines freien und sicheren Handels abzielte.

³⁴ HR I, 1, Nr. 34 § 2: *se de civitatibus confederatis alienaverunt et ejecerunt*. Siehe dazu Weidinger 2009, S. 31–35, der sehr richtig bemerkt, dass „gerade die norwegische Handelsblockade von 1284/85 das Zusammenwachsen der (Hanse-)Städte wesentlich forciert hat“.

³⁵ HR I, 1, Nr. 32a, S. 495–496.

³⁶ DD II.3, Nr. 305. Zu dieser Botschaft, s. Kattinger 1998, S. 29–31. Detlef Kattinger beachtet aber nicht die Umdatierung mehrerer der diese Botschaft betreffenden Urkunden durch die Herausgeber des *Diplomatarium Danicum*. Vgl. DD II.3, S. 197–201.

³⁷ UBStL 1, Nr. 601: *quidam pirate ad rapinas et maleficia perpetranda congregati apud Mastrand in portu Norwegie a communi mercatore deprehensi, ac ibidem mortis iudicium pro suis manifestis criminibus per iusticiarium regis susceperunt* (meine Hervorhebung).

2.2 Formulare und „Petitionen“

In die 1280er Jahre gehören auch die ersten Formulare und „Petitionen“, die die Seestädte unter ihren Partnern verbreiteten. Dieses Verfahren ist zum ersten Mal im Rahmen der Handelsblockade gegen Brügge belegt. So schrieb zum Beispiel die Stadt Thorn in ihrem obengenannten Brief vom September 1280 an Lübeck, dass sie ihr Schreiben wohl bekommen habe sowie den „Brief ohne Siegel, den Sie uns versandt haben“, und dass sie sich gerne den kollektiven Maßnahmen anschließen wolle, solange diese friedlich blieben – denn einen Krieg könne sie gegen den Willen ihres Stadtherrn, des Deutschen Ordens, nicht führen.³⁸

Obwohl sich der Thorner Rat wegen dieser Beschränkung veranlasst sah, eine angepasste Antwort zu formulieren, geht aus den anderen Rückmeldungen hervor, dass der sogenannte „Brief ohne Siegel“ ein Formular war, das unter den norddeutschen Städten verteilt wurde, um von diesen ggf. kopiert, versiegelt und zurückgesandt zu werden. So sammelten die Lübecker in ihrem Archiv gleichlautende Schriftstücke aus den Städten Stendal, Visby, Halle und Magdeburg.³⁹ Anderen Städten erschien diese ungewöhnliche Vorgehensweise trotz ihrer positiven Einstellung zu den geplanten Maßnahmen nicht opportun: Halberstadt, Goslar, Münster und Dortmund begrüßten die Initiative und bedankten sich bei den Lübeckern, benutzten aber das Formular nicht.⁴⁰ Auch Thorns deskriptiver Hinweis auf die *litterae absque sigillis nobis per vos transmittae* deutet auf das Fehlen eines terminus technicus und also auf die formale Besonderheit dieses Verfahrens hin, das die Seestädte erneut im Rahmen des Streits um das Siegel der Gotlandfahrer verwenden würden.

Dies legt die Annahme nahe, dass weitere gleichlautende Schriftstücke dieser Zeit, die von norddeutschen oder niederländischen Städten an Lübeck gerichtet wurden, ebenfalls von den Lübeckern selbst verfasst oder diktiert wurden. Dies könnte zum Beispiel für die zwei berühmten undatierten Briefe von Zwolle und Kampen der Fall sein, die Lübeck als *caput et principium omnium nostrum* bezeichneten.⁴¹ Auf jeden Fall diente auch dieses Verfahren der Herstellung eines Gemeinwillens der Kaufleute und Städte durch Lübeck und die Seestädte.

³⁸ UBStL 1, Nr. 404: *litterae absque sigillis nobis per vos transmittae*.

³⁹ UBStL 1, Nrn. 405, 406, 412; Bd. 2,1, Nr. 51.

⁴⁰ UBStL 1, Nrn. 411, 422–424.

⁴¹ HUB 1, Nrn. 1154–1155.

2.3 Siegel(ent)führung

Die gemeinen Kaufleute auf Gotland besaßen zu dieser Zeit ein „Siegel der Gotland besuchenden deutschen Kaufleute“ (*Sigillum Theutonicorum Gutlandiam frequentantium*), mit dem sie ihre im Konsens gefällten Beschlüsse beglaubigen konnten.⁴² Es ist nicht bekannt, ob und wenn ja wie die Kaufleute und ihre Älterleute dieses Siegel in eigener Sache benutzt haben, denn die drei Urkunden, die es tragen, wurden sämtlich höchstwahrscheinlich auf Anfrage städtischer Behörden erstellt.

Das älteste dieser Dokumente ist ein Vidimus einer Urkunde von 1260, in der der schwedische Bischof Henrik von Linköping (1258–1283) die Weiheurkunde der Visbyer Marienkirche, durch seinen Vorgänger Bengt (1220–1236) am 6. Juli 1225 ausgestellt, bestätigt. Dieses Vidimus war an Lübeck gerichtet und wurde auf dessen Anfrage hin erstellt. Vermutlich wurde es im Laufe der 1260er Jahre verfasst, angeblich von „Vogt, Rat und Gemeinde der Gotland besuchenden Deutschen“ (*advocatus, consilium et commune Theutonicorum Gotlandiam frequentantium*).⁴³ Wie Detlef Kattinger unterstreicht, weist diese *Intitulatio* einige Unregelmäßigkeiten auf: Sie passt eher zu einer Stadt als zu einem Kaufmannsverband, und ähnelt sehr dem zeitgenössischen Gebrauch des Visbyer Rates.⁴⁴ Auf der einen Seite ist es nicht ersichtlich, warum dieser Rat hier anstelle der Älterleute der gemeinen Kaufleute auftritt und deren Siegel benutzt.⁴⁵ Auf der anderen Seite sind „Vogt und Rat“ der Gotlandfahrer mit unserer Kenntnis von deren damaliger Organisation, für die nur Älterleute genannt werden, nur schwierig zu vereinen.⁴⁶ Es ist daher meines Erachtens wahrscheinlicher, dass das Vidimus mit dem Siegel der *universitas mercatorum* vom Visbyer Rat erstellt wurde, der sich vielleicht als Vertreter einer „Gemeinde der [besuchenden und bleibenden] Deutschen“ Gotlands darstellen wollte. Dementsprechend wird auch von den Ausstellern ausdrücklich betont,

⁴² Einen (anfechtbaren!) Deutungsversuch dieses Siegels findet man bei Rörig 1940, S. 28–42. Siehe dazu Groth/Höhn 2018. Zur Benutzung dieses Siegels, s. auch Kattinger, S. 328–329, 368–370; Jahnke 2011, S. 28–29, 41–44. Die Annahme Carsten Jahnkes, dieses Siegel sei nach den flandrischen Verhandlungen von 1252–53 erstellt, fußt aber auf einen Übersetzungsfehler, denn *ordinabimus sigillo communitatis* kann nur als „wollen wir [d. h. die Lübecker] mit dem Siegel der Gemeinschaft bekräftigen“ gedeutet werden (vgl. Jahnke 2011, S. 28).

⁴³ Landesarchiv Speyer, F07, Nr. 0101. Zur Einweihungsurkunde selbst: SDHK, Nr. 434.

⁴⁴ Kattinger 1999, S. 368–369.

⁴⁵ Vgl. Jahnke 2011, S. 41–42.

⁴⁶ Aspekte der inneren Organisation der gemeinen Kaufleute von Gotland im 13. Jahrhundert sind nur aus wenigen Urkunden (z. B. HUB I, Nr. 593) sowie aus Hinweisen in der *Ersten Novgoroder Schra* bekannt. Siehe dazu Rennkamp 1977, S. 109–125; Kattinger 1999, S. 214–228. Eine aktuellere Darstellung dieser Organisation enthält meine Dissertation (Boestad 2022, S. 173–188).

die Urkunde sei *sub sigillo communi Theutonicorum* – also nicht unter ihrem eigenen („sub sigillo nostro“) – erstellt.⁴⁷

Die zwei anderen Urkunden, die das Siegel der Gotlandfahrer tragen, zeugen von vergleichbaren Vorgehensweisen vonseiten Lübecks ab den 1280er Jahren. Als Lübeckische Güter nach einem Schiffbruch an der estländischen Küste geraubt wurden, ermahnte das dänische Königspaar im Jahre 1286 ihre Vasallen vor Ort zur Rückgabe der Güter oder zur Entschädigung der Schiffbrüchigen. Dieser Befehl erwies sich allerdings als wenig wirksam. Da auch die Stadt Reval sich wenig kooperativ zeigte, sahen sich Lübeck, Visby und Riga bald veranlasst, den Druck auf die Estländer zu verstärken. Am 24. Juni 1287 wurde zu diesem Zweck ein Statut verfasst und mit dem Siegel der gemeinen Kaufleute von Gotland versehen.⁴⁸ Es ist schon mehrfach vertreten worden, dass diese Urkunde höchstwahrscheinlich im Auftrag der von Johann von Doway geleiteten Gesandtschaft erstellt wurde, die mit dem Fall der drei verbündeten Städte betraut worden war.⁴⁹ Auch in diesem Fall dürfte es sich also um keinen selbständigen Beschluss der Älterleute auf Gotland handeln. Es fällt auf, dass die ganze Urkunde im Passiv verfasst ist: Charakteristisch sind in dieser Hinsicht Wendungen wie etwa *quedam arbitraciones facte sunt* oder *sigillum omnium Theutonicorum [...] huic scripto est appensum*, die die wirkliche Identität der Verfasser verbergen. Die Beschlüsse waren umso anspruchsvoller: Bei Schiffbruch sollten z. B. alle nahegelegenen Städte in ihrer Bursprake (*in communi civiloquio*) den Kauf und Verkauf von gestrandeten Gütern verbieten und den Schiffbrüchigen helfen. Falls eine Stadt dies nicht täte, solle sie „von der Gesellschaft und Freundschaft der Kaufleute in allen Orten und allen Straßen ganz und gar ausgeschlossen werden“.⁵⁰ Der Beschluss war offenbar vor allem an die Stadt Reval gerichtet, die ausdrücklich genannt und ermahnt wurde, sich daran zu halten. Die Aussteller der Urkunde waren sich wahrscheinlich bewusst, dass die vorgesehenen Sanktionen nicht praktikabel waren. Ziel des Vorgehens dürfte eher gewesen sein, durch die Formulierung eines vermeintlichen Gemeinwillens der Kaufleute die Stadt Reval zur Zusammenarbeit zu zwingen.

⁴⁷ Zur Überlieferung dieser Urkunde, s. Yrwing 1940, S. 360–363. Aus dieser unmäßigen Nutzung des Siegels der Gotlandfahrer folgt aber nicht, dass solch gemeinsames Zusammentreten der Gotland besuchenden Deutschen (*frequentantes*) und der auf Gotland ansässigen Deutschen (*manentes*) zu dieser Zeit üblich war. Dieses Verfahren wird man mit der Benutzung dieses Siegels durch die Lübecker 1253 vergleichen dürfen (s. oben Anm. 42).

⁴⁸ HUB 1, Nr. 1024.

⁴⁹ Siehe etwa Schäfer 1879, S. 48–49; Kallmerten 1932, S. 97; Kattinger 1999, S. 403–404.

⁵⁰ HUB 1, Nr. 1024: *de societate seu consodalitate mercatorum in omnibus locis et viis penitus eicietur*.

Diese Beobachtung gilt auch für die letzte Urkunde, die 1291 im Namen der *Uniuerstas mercatorum terram Gotlandie gracia mercandi applicantium* erstellt wurde, um die Städte Lübeck, Visby und Riga zu einer Gesandtschaft nach Nowgorod „für verschiedene uns und unsere Freiheiten betreffende Angelegenheiten“ zu bevollmächtigen.⁵¹ Alles in allem wurden also während der 1280er Jahre eine ganze Reihe innovativer Mittel der politischen Kommunikation von Lübeck und seinen verschiedenen Bündnispartnern benutzt, um die anderen Städte zur Zusammenarbeit zu bewegen.

3 Interesse mit Vorbehalt: Die Einstellung der Städte zur Handelspolitik Lübecks

Wie wurden nun diese kommunikativen Neuerungen von den anderen Städten aufgenommen? Die knappe Quellenlage gibt zwar nur wenige Anhaltspunkte für eine ausführliche Beantwortung dieser Frage, erlaubt aber zumindest einige Einschätzungen.

3.1 Fortleben des „gemeinen Kaufmanns“

Die Quellen der 1280er Jahre legen die Annahme nahe, dass die Initiativen Lübecks, der Seestädte und deren weiterer Verbündeter im Allgemeinen positiv aufgenommen wurden. Schon um das Jahr 1281 erkannte Dortmund in einem Brief an die Lübecker an, dass deren Tätigkeit in Flandern den Gemeinnutz (*utilitas communis*) der Nutznießer der flämischen Privilegien zum Ziel hatte und dass sie dabei „weder Aufwand noch Kosten scheu[t]en“.⁵² Deswegen sprach die westfälische Stadt ihnen auch (in Absprache mit ihren Nachbarstädten) vollstes Vertrauen aus: „Da die vorgenannte Angelegenheit alle im Allgemeinen betrifft und von allen genehmigt zu werden verdient, wollen wir zu Eurer Weisheit verkünden [...], dass wir für ein so lobenswertes Handeln machen werden [...], was Ihnen und den gemeinen Kaufleuten als geeignet erscheint. Wir wissen nämlich, und glauben bestimmt, dass die vorliegende Angelegenheit hauptsächlich für den Zuwachs und die Bequemlichkeit aller

⁵¹ HUB 1, Nr. 1088: *pro variis negociis, nobis ac libertati nostre incumbentibus.*

⁵² UBStL 1, Nr. 424: *non parcentes laboribus et expensis.*

Kaufleute unternommen wird.⁵³ Schon zur Zeit der Handelsblockade gegen Brügge wurde also die Rhetorik des „gemeinen Kaufmanns“ von anderen norddeutschen Städten wiederholt und weiterentwickelt.

So verwundert es nicht, dass die Bezugnahme auf den „gemeinen Kaufmann“ bald von weiteren norddeutschen Städten nachgeahmt wurde. Meines Wissens sind die Hamburger die ersten, die diesen Ausdruck nachweisbar und ohne direkte Beteiligung der wendischen Seestädte benutzt haben, denn schon im Jahre 1286 haben wahrscheinlich sie das Versprechen der Gemeinde von Brunsbüttel an der Elbemündung erwirkt, „keine weiteren Enteignungen gegen die Bürger von Hamburg und den gemeinen Kaufmann zu begehren“.⁵⁴ Im Jahre 1299 erteilten die Herzöge Johann und Albrecht von Sachsen „wegen unserer echten Freundschaft für die Hamburger und mit Hinsicht auf den Nutzen des gemeinen Kaufmanns“ ein neues Privileg, in dem sie alle Kaufleute vom Strandrecht befreiten und die Errichtung eines Leuchtturms auf der Insel Neuwerk versprochen.⁵⁵ Vielleicht inspirierte die Rhetorik des „gemeinen Kaufmanns“ auch die Bremer, als sie sich in den folgenden Jahren auf „die gemeine Bequemlichkeit der Kaufleute“ bezogen, um ihren Krieg gegen die Friesen vom Rüstringerland zu rechtfertigen.⁵⁶ Gleichzeitig verbreitete sich die Personifikation des gemeinen Kaufmanns in den Kontoren, z. B. auf Gotland und in Novgorod, wo ein Statut im ersten Drittel des 14. Jh.s verfasst wurde, dessen Präambel die Kaufleute zu Gehorsam mahnte und zum Schluss als Rechtfertigung feststellte: *De mene kopman wil dat*.⁵⁷

Die Rhetorik des „gemeinen Kaufmanns“ wurde folglich von vielen norddeutschen Städten so positiv angenommen, dass einige von ihnen sie in den folgenden Jahren und Jahrzehnten nachahmten. Die oben zitierte Antwort Dortmunds an Lübeck zeigt aber auch, dass die Rhetorik des „gemeinen Kaufmanns“ wörtlich genommen wurde: Wie Stuart Jenks festgestellt hat, wurde eine leitende Rolle der Stadt Lübeck und den Seestädten nur insofern zugestanden, als diese tatsächlich für den Gemeinnutz voringen.⁵⁸

⁵³ UBStL 1, Nr. 424: *Cum itaque pronotatum negocium communiter tangat omnes, et merito debeat ab omnibus approbari, discretioni vestre duximus declarandum, quod [...], ad factum tam laudabile faciemus [...], sicut vobis ac uniuersis mercatoribus noueritis expedire. Scimus enim et firmiter credimus, presens negocium propter incrementum ac commodum omnium mercatorum principaliter attemptatum.*

⁵⁴ Hamburgisches UB 1, Nr. 822.

⁵⁵ Hamburgisches UB 1, Nr. 918 (S. 762).

⁵⁶ Bremisches UB 2, Nr. 77.

⁵⁷ Schlüter 1911 Nr. IIIa, Hs. R., § 1 (S. 116).

⁵⁸ Jenks 1992, S. 146–148.

3.2 Der Streit um den Nowgoroder Oberhof und die Abschaffung der Siegel der Gotlandfahrer

Trotz ihres Interesses für die Initiativen Lübecks betrachteten die anderen Städte diese mit Vorbehalt. Als Fallbeispiele können hier der Streit um den Nowgoroder Oberhof und die Abschaffung des Siegels der „gemeinen Kaufleute“ auf Gotland dienen. Diese Kontroversen dauerten von 1293 bis zur Lübecker Städteversammlung von 1299 und betrafen nicht nur die Stellung der gemeinen Kaufleute von Gotland, sondern auch die Autonomie des Nowgoroder Peterhofs. Die Lübecker hatten sich nämlich in früheren Jahren bemüht, die *Schra* der Nowgorodfahrer gemäß ihrem eigenen Stadtrecht zu erneuern, und der Lübecker Rat betrachtete sich folglich – an Stelle von Visby – als rechtmäßigen Oberhof für alle kaufmännischen Konflikte, die die Älterleute in Nowgorod nicht allein schlichten oder richten konnten. Deshalb erwarteten die Seestädte wahrscheinlich Proteste aus Visby, denn schon im Herbst 1293 richteten Rostock und Wismar ein Formular an eine Reihe meist westfälischer Städte, demzufolge sich diese mit der Verlegung des Oberhofs nach Lübeck einverstanden erklären sollten: Bekannt sind Briefe von Rostock an Köln, Dortmund, Osnabrück, Soest, Hamburg und Münster sowie Briefe von Wismar an Münster, Dortmund, Soest, Hamburg und Stade.⁵⁹

Parallel lief ein Konflikt um das Siegel der Gotlandfahrer. Es ist nicht ganz klar, was der Ausgangspunkt dieser Diskussionen war und in welchem Zusammenhang diese mit der Frage des Oberhofs stand. Man hätte glauben können, dass sie erst auf der Städteversammlung von 1299 erörtert wurde (als das Siegel abgeschafft wurde), hätte die Stadt Riga nicht schon am 12. Januar 1295 öffentlich gegen das Vorhaben protestiert, „das Siegel und gemeine Recht der Kaufleute nach der Stadt Lübeck zu verlegen“.⁶⁰ Der livländischen Stadt hatten die Seestädte kein Formular gesendet und sie war offensichtlich von deren Vorgehen durch Visby unterrichtet worden.

Der Anlass dieser Siegelkontroverse bleibt bis heute unbekannt. Sie hängt vielleicht mit einem undatierten Verbot der Nowgorodfahrt zusammen, das angeblich *de communi consensu et consilio civitatum et mercatorum Nogardiam frequentancium* beschlossen wurde. Dieses Verbot wird seit Karl Koppmann mit einem Fragezeichen um 1277 datiert und mit einer vom livländischen Landmeister und den livländischen Bischöfen am Ende der 1270er Jahre beschlossenen Handelsblockade in Zusammenhang gebracht.⁶¹

⁵⁹ HRI, 1, Nrn. 66–67.

⁶⁰ LECUB Bd. 6, Nr. 3054. Siehe Kattinger 1999, S. 421–422.

⁶¹ HRI, 1, Nr. 10. Diese Datierung ist seitdem von den meisten Forschern angenommen worden, s. etwa Goetz 1922, S. 52; Kattinger 1999, S. 434, Jahnke 2011, S. 53; Selart 2015, S. 255.

Die livländischen Landesherren hatten nämlich in einem Brief an Lübeck gefordert, dass die Kaufleute das Handelsverbot einhalten sollten, und als Entschädigung vorgeschlagen, ein *forum mercandi* in Livland oder Estland zu eröffnen.⁶² Ein weiteres Schreiben lässt vermuten, dass Lübeck positiv antwortete.⁶³ Allerdings passen die zwei Vorgänge schlecht zusammen, denn während die Landesherren ihre Handelsblockade hauptsächlich gegen das Dünagebiet und Litauen richteten (zwar unter ausdrücklicher Einbeziehung Nowgorods), bezog sich der städtische Beschluss ausschließlich auf Nowgorod und die Nowgorodfahrer. Er nannte auch kein *forum mercandi*. Es erscheint daher sicherer, auf die Datierung des Urkundenbuchs der Stadt Lübeck zurückzukommen, das diese Urkunde aus paläographischen Gründen um 1300 einordnet.⁶⁴

Andere Anhaltspunkte scheinen nahezulegen, das Verbot des Nowgorodhandels auf den Anfang der 1290er Jahre zu datieren. Dafür sprechen bereits die auf der Rückseite des Dokuments aufgezeichneten Namen, obwohl der Zeitpunkt und der Grund von deren Aufzeichnung unklar sind.⁶⁵ Von größerer Bedeutung ist aber die Tatsache, dass die Urkunde unbesiegelt blieb – im Gegensatz, zum Beispiel, zum Statut der Gotlandfahrer von 1287 –, was die Annahme nahelegt, dass diese Beschlüsse nie gebilligt wurden. Denn nach dem Zeugnis eines Prokurators des Livländischen Ordens, der im Rahmen von dessen Konflikt mit dem Erzbischof und der Stadt Riga vom päpstlichen Legaten Franciscus de Moliano am Anfang des 14. Jh.s befragt wurde, wurden die deutschen Nowgorodfahrer zu einem nicht näher genannten Zeitpunkt von Litauern angegriffen, worüber die „Kaufleute der Stadt Riga und der anderen überseeischen Städte“⁶⁶ sich vor den Nowgorodern beschwert hätten: „Auf die Rückgabe der obengenannten Güter und Gefangenen durch den König [d. h. den Fürsten von Nowgorod] verzichtend, beschlossen sie und ordneten unter Androhung der Todesstrafe an, dass sie ihre Güter nicht mehr nach diesem Königreich bringen würden und dass kein Kaufmann dieser Städte seine Güter den obengenannten Russen dieses Königsreichs bringen würde. Item, dass

⁶² UBStL 1, Nr. 388.

⁶³ UBStL 1, Nrn. 391–392.

⁶⁴ UBStL 3, Nr. 45. Vgl auch LECUB Bd. 6, Nr. 2766.

⁶⁵ Auf der Rückseite steht: *Albertus Brote et Johannes Holt et Rotcherus de Losingen et Conradus de Danceke fidejusserunt pro Johannes Broten – Thece socius Johannis Holt, Hermannus Lof et Krowel*. Wie schon von Karl Koppmann bemerkt, wurde Konrad von Danzig schon 1259 Bürger in Lübeck. Johann Brote wurde noch 1320 genannt. In den Neubürgerlisten kommen Albert Brote 1289, 1292 und 1307, und Johann Holt 1292 und 1313 vor.

⁶⁶ *Zeugenverhör* Beil. IX, § 290 (S. 206): *mercatores de civitate Rigensi et de aliis civitatibus ultramarinis*.

wer Güter den Russen bringen würde, Haupt und Güter verwirken sollte.“⁶⁷ Zum Schluss bemerkt dieser Zeuge noch, dass der Beschluss nicht eingehalten wurde, sodass „die Kaufleute das obengenannte Statut widerriefen“.⁶⁸ Zwar lässt sich diese Deutung nicht so gut mit der Tatsache vereinbaren, dass die Urkunde nie besiegelt wurde. Eventuell hängt diese Ungenauigkeit damit zusammen, dass das Zeugnis erst 15 bis 20 Jahre später eingeholt wurde.

Als Zeitpunkt für die beabsichtigte Handelsblockade kommen von daher jetzt zwei Hypothesen in Betracht: Anti Selart ist der Meinung, das Zeugnis beziehe sich auf einen Angriff der Litauer gegen deutsche Kaufleute im Jahr 1298, der unter anderem durch ein späteres Schadensverzeichnis belegt ist.⁶⁹ Diese Datierung ist insofern problematisch, als der Dortmunder Gesandte Heinrich Kale kaum einige Monate später von einer Städteversammlung in Lübeck berichtet: Wäre dann eine Handelsblockade gegen Nowgorod aktuell gewesen, hätte er diese ohne Zweifel erörtert.⁷⁰ Das gleiche Schadensverzeichnis erwähnt aber noch einen Angriff auf deutsche Kaufleute im Jahre 1292 – diesmal von den Nowgorodern selbst. Dieser Angriff muss in einer bereits angespannten Lage geschehen sein, denn schon im Spätjahr 1291 hatten, wie schon erwähnt, die Städte Lübeck, Visby und Riga eine Botschaft nach Nowgorod gesandt.⁷¹ Kann es sein, dass ein Handelsboykott gegen Nowgorod nach diesem erneuten Angriff von den Kaufleuten und Städten beabsichtigt wurde? In diesem Fall wäre es vorstellbar, dass die Lübecker nach dem Scheitern der Verhandlungen und der Nicht-Besiegelung ihres Vorhabens versucht hatten, das Siegel nach ihrer Stadt Lübeck zu übertragen.⁷²

In der älteren Forschung wurde die Meinung vertreten, dass die lübeckischen Ansprüche von den anderen Städten generell gut aufgenommen wurden: Der Widerstand von Visby und Riga sei nur von Osnabrück gestützt worden, wäh-

⁶⁷ *Zeugenverhör* Beil. IX, § 292–293 (S. 206): *cedentes predictas merces et dictos captivos rehaberi a dicto rege statuerunt et ordinaverunt, quod cessarent portare merces suas ad dictum regnum et quod nullius mercatorum de civitatibus predictis deberet portare merces dictis Ruthenis in dictum regnum sub pena capitis. Item quod quicumque portaret dictis Ruthenis merces, deberet decapitari et perdere merces.*

⁶⁸ *Zeugenverhör* Beil. IX, § 295 (S. 206): *Item quod predicti mercatores revocaverunt predictum statutum.*

⁶⁹ UBStL 2,1, Nr. 620; HUB 3, zu Nr. 187 und Anm. (S. 424). Siehe Selart 2015, S. 262–263.

⁷⁰ HRI, 1, Nr. 80.

⁷¹ HUB 1, Nr. 1088. Diese Botschaft ist vielleicht identisch mit der, die auf dem Rückweg einen undatierten Bericht an Lübeck adressierte, in dem schon Güterwegnahme durch die Nowgoroder erwähnt wird (HUB 1, Nr. 1093). Vgl. allerdings Rowell 1992, S. 13–16; Selart 2015, S. 252.

⁷² LECUB Bd. 6, Nr. 3054.

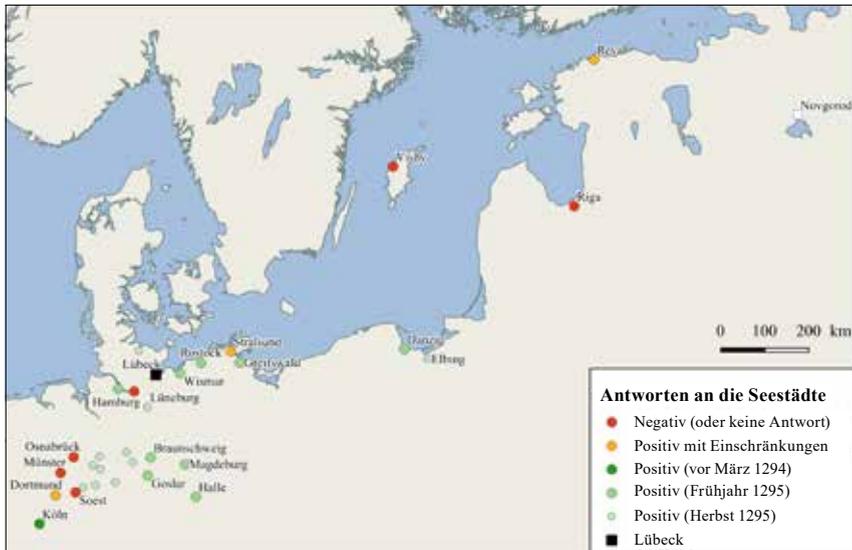


Abb. 1: Die Städte und die Frage des Nowgoroder Oberhofs (1294–1295).

rend wenige Städte wie etwa Stralsund und Dortmund zurückhaltend geblieben seien.⁷³ Dies lässt sich aber durch eine nähere Untersuchung widerlegen.

Auf der vorliegenden Karte (Abb. 1) stehen grün die Städte, die das Formular ohne Beschränkungen zurücksandten, und gelb diejenigen, die Einwände oder Vorbehalte äußerten.⁷⁴ Glücklicherweise sind Lücken in der Überlieferung ausgeschlossen, denn die Städte, die Lübeck als Oberhof akzeptierten, wurden auf einem Zettel verzeichnet.⁷⁵ Folglich stehen hier rot die Städte, die sich ausdrücklich dagegen äußerten, sowie die, die – was dasselbe ist – angefragt wurden, aber das Formular unbeantwortet ließen.⁷⁶ Die Minderheit der Opposition erscheint hier nicht so stark wie manchmal behauptet. Hamburg, Münster und Soest gaben keine Antwort; Dortmund wollte Lübeck als Oberhof anerkennen, aber nur unter der Bedingung, dass dort „nach altem Recht und Gewohnheit“ des Peterhofs, nicht aber nach dem Lübischen Recht der *Zweiten Schra* gerichtet wurde.⁷⁷ Reval erklärte sich bereit, sich dem anzuschließen „was [Lübeck] mit der Gemeinschaft der gemeinen Kaufleute entscheiden

⁷³ Siehe etwa Schlüter 1909, S. 470; Rörig 1959, S. 600–601; Dollinger 1964, S. 61; Kattinger 1999, S. 417–418. Nur der schwedische Historiker Hugo Yrwing hat kurz auf eine bedeutendere Spaltung der deutschen Städte zu dieser Frage hingewiesen, s. Yrwing 1986, S. 123.

⁷⁴ HRI, 1, Nr. 68.

⁷⁵ HRI, 1, Nr. 69.

⁷⁶ HRI, 1, Nrn. 70–72.

⁷⁷ HRI, 1, Nr. 68.1.

würde“ – ein schönes Beispiel, wie die Lübeckische Rhetorik des „gemeinen Kaufmanns“ gegen Lübeck verwendet werden konnte!⁷⁸ Auch Stralsund nutzte die Gelegenheit, um eigene Forderungen zu äußern.⁷⁹

Auf der gleichen Karte sind die „grünen“ Städte außerdem in drei Kategorien von dunkel bis hell eingestuft, je nachdem wie schnell sie ihr Formular zurücksandten. Die erste Rückmeldung kam (zurückhaltend) aus Dortmund im Februar 1294. Einige Wochen später kam eine positive Antwort aus Köln – eine bedeutende Stadt, deren Handelsinteressen im Ostseeraum allerdings relativ gering waren. Weitere Rückmeldungen der Städte ließen bis Ende 1294 auf sich warten, wobei dann sechs Schriftstücke innerhalb von zwei Monaten Lübeck erreichten. Vier von ihnen kamen aus sächsischen Städten: Magdeburg, Halle, Braunschweig und Goslar. Gleichzeitig bekam Lübeck (nicht ganz unerwartet) auch Zusagen aus den Seestädten Wismar und Rostock – eben denjenigen, die die erste Serie von Formularen erstellt hatten. Im März antworteten Danzig und Stade, im Juni noch Greifswald. Die letzten Schriftstücke häuften sich im Herbst 1295. Dann erstellten Kiel und Elbing ihre Antworten sowie zwischen dem 2. und dem 7. Oktober eine Gruppe von fünf westfälischen Städten: Lippstadt, Paderborn, Lemgo, Herford und Minden. Unter diesen Städten wurden einige hier erstmalig und einmalig in einem frühhansischen Zusammenhang erwähnt. Dazu kamen noch zwischen dem 17. und dem 25. Oktober Hörter und die sächsischen Städte Hildesheim, Hannover und Lüneburg. Die Zeitspannen zwischen den Daten der Urkunden legen die Annahme nahe, dass eine Lübeckische Botschaft – deren Reiseroute auf der folgenden Karte rekonstruiert wird (Abb. 2) – in diese Städte umhergereist ist, um deren Stimmen zu versammeln.⁸⁰ Es ergibt sich letztendlich der Eindruck, dass die Formulare hergestellt wurden, um eine Mehrheit zu schaffen bzw. um einen Gemeinwillen eben aufgrund von dessen Zerbrechlichkeit oder Nichtvorhandensein zu inszenieren.

Wie sich diese Diskussionen während der nächsten Jahre entwickelten, geht aus den Quellen nicht klar hervor. Es ist nur bekannt, dass Riga in seiner Fassung der *Zweiten Schra* einen kontroversen Artikel tilgte. Die Tilgung wurde später (aus Zufall?) von einem Gesandten aus Lübeck entdeckt; Riga versprach, den Artikel wieder aufzunehmen, machte es aber nie.⁸¹

⁷⁸ HR I, 1, Nr. 68.24 (meine Hervorhebung).

⁷⁹ HR I, 1, Nr. 68.19.

⁸⁰ Eine solche Reiseroute lässt sich gut mit der *Viabundus map* rekonstruieren, s. Holterman u. a. 2021. Die Zeitspannen zwischen den Ausfertigungsdaten entsprechen den tatsächlichen Strecken und Reisezeiten (um 1350) ziemlich genau. Nur die Entfernung zwischen Paderborn und Lemgo (zwei Ausfertigungen zum gleichen Datum) bleibt erklärungsbedürftig.

⁸¹ Frensdorff 1886, S. 10–11; Schlüter 1911, S. 13.

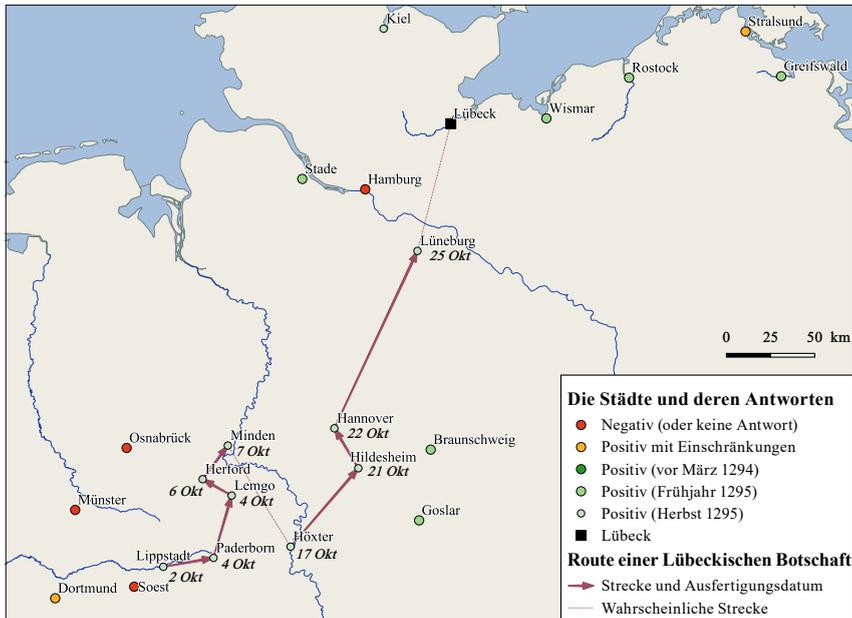


Abb. 2: Eine Suche nach Stimmen? (Oktober 1295).

Die Frage der Gerichtsbarkeit der Nowgorodfahrer wurde dann wieder auf der Städteversammlung zu Lübeck 1299 erörtert. Lübeck hielt und betonte seine Position. Anschließend berichtete Heinrich Kale: „Es gefällt auch den Städten, dass es auf Gotland kein Siegel mehr gebe, das das Siegel der gemeinen Kaufleute sei, sodass keine Bestimmung mit diesem besiegelt werden kann, die den anderen Städten nicht gefallen würde.“⁸²

Es ist wiederholt behauptet worden, dieser gemeinsame Beschluss sei nach jenem mehrjährigen Streit ein Erfolg Lübecks gegen eine unfähig gewordene „gotländische Genossenschaft“ gewesen.⁸³ Diese sei somit „ausgeschaltet“ worden und durch Lübeck als Nowgoroder Oberhof ersetzt worden – obgleich es in der Folgezeit keinerlei Belege gibt, dass in Nowgorod gefällte Urteile tatsächlich in Lübeck bestritten worden seien.⁸⁴ Allerdings ergibt sich aus den obigen Erwägungen auch hier eine alternative Lesart, denn da die Lübecker in den Jahren zuvor, wie schon erwähnt, mehrmals gemeingültige Bestimmungen im Namen der gemeinen Kaufleute auf Gotland besiegelt hatten, darf man sich wundern, dass sie jetzt plötzlich entschlossen gewesen sein sollen,

⁸² HRI, I, Nr. 80: *Placet etiam civitatibus, quod in Gotlandia non habeatur sigillum, quod sit communium mercatorum, cum illo namque sigillari posset, quod civitatibus aliis non placeret.*

⁸³ Rösig 1959, S. 601; Kattinger 1999, S. 428.

⁸⁴ Ebel 1971, S. 91, 96–97.

deren Siegel abzuschaffen. Der Klage der Stadt Riga zufolge war es übrigens ihre ursprüngliche Absicht, das Siegel „nach der Stadt Lübeck zu verlegen“.⁸⁵ Darüber hinaus ist jetzt bekannt, dass die Lübeckische Position in diesem Streit nicht mehrheitsfähig war. Die Frage ist also: War die Einstimmigkeit der Städte, das Siegel abzuschaffen, von Lübeck ermuntert, oder handelte es sich um eine gegen Lübeck und deren handelspolitische Kommunikation gerichtete Kompromisslösung?

Das etwas abnehmende Interesse der norddeutschen Städte für überregionale „hansische“ Kooperation in den folgenden Jahrzehnten deutet eher auf die zweite Option hin.⁸⁶ Die Konflikte der 1280er Jahre hatten Lübeck und die Seestädte veranlasst, neue Mittel der politischen Kommunikation zu erfinden, um Konsens unter den norddeutschen Städten herzustellen. Diese gestanden aber den Lübeckern und deren Verbündeten nur insofern einen gewissen Vorrang zu, als der Vorteil des „gemeinen Kaufmanns“ ersichtlich blieb.⁸⁷ Die Ansprüche der Stadt Lübeck stießen jedoch auf eine Grenze, als deren Politik im Ostseeraum in den 1290er Jahren allzu eigennützig erschien. In den folgenden Jahrzehnten hielt sich das Zusammenleben der norddeutschen Kaufleute in deren Kontoren im Ausland, aber erst im Laufe der 1350er Jahre nahm die Zusammenarbeit ihrer sich fortan als „die gemeinen Städte der deutschen Hanse“ bezeichnenden Heimatstädte wieder zu.

4 Fazit

Obwohl die Entstehung der Hanse als Städteverbund oftmals in die Mitte des 14. Jh.s datiert wird, ist die Städteversammlung von 1299 in diesem Prozess stärker zu gewichten. Sie erscheint nämlich als der Höhe- und Endpunkt eines ersten, von Lübeck aus initiierten, hansischen Moments, der sich über die gesamten 1280er und 1290er Jahre erstreckte und während dem wichtige Schritte auf dem Weg zu einer hansischen Gemeinschaft unternommen wurden. Auffallend ist dabei, dass die Stadt Lübeck selten allein auftrat: Sie erscheint im Gegenteil als Leiterin und Mittelpunkt größerer Städtekoalitionen (mit

⁸⁵ LECUB Bd. 6, Nr. 3054.

⁸⁶ Die westfälischen Städte wurden in den folgenden Jahren wiederholt zu Städteversammlungen in Lübeck eingeladen (HRI, I, Nr. 79, 82). Es ist nicht belegt, dass sie sich tatsächlich vertreten ließen. Soest antwortete um 1305 auf eine solchen Einladung ablehnend (HRI, I, Nr. 83). Ganz gesperrt war die Zusammenarbeit zwischen den Städten aber nicht, denn in den folgenden Jahren gelang es ihnen noch, ihre Privilegien in Flandern durch eine Handelsblockade erfolgreich zu vermehren – wobei Lübeck bei diesen Vorgängen im Hintergrund verblieb (Stein 1908, S. 458; Stoob 1976, S. 2; Henn 1989, S. 53).

⁸⁷ Vgl. Jenks 1992.

Visby und Riga; mit den sogenannten Seestädten), deren andere Mitglieder durch ihre Beteiligung in der politischen Kommunikation der Bündnisse die Gemeinsamkeit ihrer Maßnahmen nach außen betonten; wie etwa Wismar und Rostock, die 1293 die gemeinsamen Interessen der Seestädte gegenüber den anderen Städten vertraten. Die Erfahrungen dieser Zeit – und nicht zuletzt die Erfindung des „gemeinen Kaufmanns“ – erschufen zum ersten Mal einen Raum des politischen Austauschs, in dem die norddeutschen Städte ihre handelspolitischen Interessen zusammen besprechen konnten. Dieser immer potenzielle, zeitlich diskontinuierliche politische Raum besaß noch keinen Namen, lässt aber bereits Fragen aufscheinen, mit denen die Hanse später dauerhaft konfrontiert wurde: Wer entscheidet? Wie erwirkt man politischen Konsens? Und wie trifft man gemeinsame Beschlüsse, die allgemein von voneinander unabhängigen Städten als legitim anerkannt werden sollen? Schon Ende des 13. Jahrhunderts scheiterten die Anstrengungen der Lübecker und deren Verbündeten an diesen Problemen. In diesem Sinne erscheinen die Schlussfolgerungen der obigen Erwägungen auch für die spätere Zeit relevant. Sie rufen nach einer aktualisierten politischen Geschichte der Hanse und ihren momentanen Verwirklichungen, die sich den Fragen nach ihren Förderern, ihrer politischen Legitimität und ihrer Akzeptanz durch die verschiedenen norddeutschen Städte widmen sollte.

Dr. Tobias Boestad

1 parvis Fernand Braudel, F-17000 La Rochelle

tobias.boestad@gmail.com

Quellen- und Literaturverzeichnis

Ungedruckte Quellen

Landesarchiv Speyer.

Gatterer Apparat, F07, Nr. 0101.

Bibliographie

Behrmann 2002 – Thomas BEHRMANN, Der lange Weg zum Rezeß. Das erste Jahrhundert hansischer Versammlungsschriftlichkeit, in: *Frühmittelalterliche Studien* 36, 2002, S. 433–467.

Berns 1991 – Jürgen K. W. BERNS, *Propter communem utilitatem. Studien zur Bündnispolitik westfälischer Städte im Spätmittelalter* (Studia humaniora 16), Düsseldorf 1991.

Tobias Boestad

Blomkvist 2005 – Nils BLOMKVIST, *The Discovery of the Baltic: the Reception of a Catholic World-System in the European North (AD 1075–1225)* (The Northern World 15), Leiden u. a. 2005.

Boestad 2022 – Tobias BOESTAD, «*Pour le profit du commun marchand*». *La genèse de la Hanse (XIX^e siècle – milieu du XIV^e siècle)*, Genf 2022.

Boucheron/Offenstadt 2011 – Patrick BOUCHERON/Nicolas OFFENSTADT, Introduction générale: une histoire de l'échange politique au Moyen Âge, in: DIES. (Hgg.), *L'espace public au Moyen Âge: débats autour de Jürgen Habermas*, Paris 2011.

Bremisches UB – *Bremisches Urkundenbuch*, Bd. 1, hg. v. Dietrich Rudolf EHMCK/Wilhelm von BIPPEN, Bremen 1873.

Cordes 2021 – Albrecht CORDES, Die Geschichte des Lübischen Rechts im Ostseeraum bis 1350. Zugleich eine Erläuterung der Karten zur Verbreitung des lübischen Rechts, in: Natalija GANI-NA/Albrecht CORDES/Jan LOKERS (Hgg.), *Der Bardewiksche Codex des Lübischen Rechts von 1294, Band 1: Faksimile und Erläuterungen*, Oppenheim am Rhein, 2021, S. 19–34.

Cordes/Höhn/Krey 2016 – Albrecht CORDES/Philipp HÖHN/Alexander KREY, Schwächedis-kurse und Ressourcenregime: Überlegungen zu Hanse, Recht und historischem Wandel, in: *HGbl.* 134, 2016, S. 167–203.

DD – *Diplomatarium Danicum*, Raekke 2, Bd. 3, hg. v. Adam AFZELIUS u. a., København, 1939.

Dollinger 1964 – Philippe DOLLINGER, *La Hanse (XIX^e–XVII^e siècle)*, Paris 1964.

Ebel 1971 – Wilhelm EBEL, *Lübisches Recht*, Lübeck 1971.

Frensdorff 1886 – Ferdinand FRENSDORFF, *Das statutarische Recht der deutschen Kaufleute in Nowgorod*, Bd. 1, Göttingen 1886.

Friedland 1999 – Klaus FRIEDLAND, Der Gemeine Kaufmann, in: Nils JÖRN/Detlev KATTINGER/Horst WERNICKE (Hgg.), *Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse* (QDHG 48), Köln u. a. 1999.

Fryde 1989 – Natalie M. FRYDE, Arnold Fitz Thedmar und die Entstehung der Großen Deutschen Hanse, in: *HGbl.* 107, 1989, S. 27–42.

Geelhaar 2014 – Tim GEELHAAR, Wendische Städte oder civitates maritimae? Sondierungen zum Sprachgebrauch in den Hanserezessen von 1256–1370, in: Rudolf HOLBACH/Dietmar von REEKEN (Hgg.), „*Das ungeheure Wellen-Reich*“: *Bedeutungen, Wahrnehmungen und Projek-*

tionen des Meeres in der Geschichte (Oldenburger Schriften zur Geschichtswissenschaft 15), Oldenburg 2014, S. 57–70.

Goetz 1922 – Leopold-Karl GOETZ, *Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters*, Lübeck 1922.

Groth 1999 – Eckhard GROTH, *Das Verhältnis der livländischen Städte zum Novgoroder Handelskontor im 14. Jahrhundert*, Hamburg 1999.

Groth/Höhn 2018 – Carsten GROTH/Philipp HÖHN, Unwiderstehliche Horizonte? Zum konzeptionellen Wandel von Hanseraum, Reich und Europa bei Fritz Rörig und Carl Schmitt, in: *Historische Zeitschrift* 306/2, 2018, S. 321–353.

Hamburgisches UB – *Hamburgisches Urkundenbuch*, Bd. 1, hg. v. Johann Martin LAPPENBERG, Hamburg 1842.

Hammel-Kiesow 2008 – Rolf HAMMEL-KIESOW, *Die Hanse*, München ⁴2008.

Hammel-Kiesow 2015 – Rolf HAMMEL-KIESOW, The Early Hansas, in: Donald J. HARRELD (Hg.), *A Companion to the Hanseatic League* (Brill's Companions to European History 8), Leiden u. a. 2015, S. 15–63.

Helle 1964 – Knut Helle, *Norge blir en stat 1130–1319* (Handbok i Norges historie I.3), Oslo 1964.

Henn 1989 – Volker HENN, Über die Anfänge des Brügger Hansekontors, in: *HGBl.* 107, 1989, S. 43–66.

Henn 1992 – Volker HENN, Städtebünde und regionale Identitäten im hansischen Raum, in: Peter MORAW (Hg.), *Regionale Identität und soziale Gruppen im deutschen Mittelalter* (Zeitschrift für historische Forschung. Beiheft 14), Berlin 1992, S. 41–64.

Henn 2001 – Volker HENN, Hansische Tagfahrten in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, in: DERS. (Hg.), *Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit* (Hansische Studien 11), Trier 2001, S. 1–22.

Höhn 2021 – Philipp HÖHN, Entscheidungsfindung und Entscheidungsvermeidung in der Hanse. Das Beispiel der Sunddurchfahrt um 1440, in: Wolfgang Eric WAGNER (Hg.), *Entscheidungsfindung in spätmittelalterlichen Gemeinschaften* (Kulturen des Entscheidens 8), Göttingen 2021, S. 91–137.

Holtermann u. a. 2021 – Bart HOLTERMAN u. a. (bearb.), *Viabundus Pre-modern Street Map* 1.1, 2021 [online], <https://www.viabundus.eu> (letzter Zugriff am 30.12.2021).

HR – *Hanserecesse*, I. Abt., bearb. v. Karl KOPPMANN, Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256–1430, Bd. 1, Leipzig 1870.

Huang/Kypta 2011 – Angela HUANG/Ulla KYPTA, Ein neues Haus auf altem Fundament. Neue Trends in der Hanseforschung und die Nutzbarkeit der Rezessionen, in: *HGbl.* 129, 2011, S. 213–229.

HUB – *Hansisches Urkundenbuch*, Bd. 1, bearb. v. Konstantin HÖHLBAUM, Halle a. S. 1876.

Jahnke 2011 – Carsten JAHNKE, „Homines Imperii“ und „Osterlinge“: Selbst- und Fremdbezeichnungen Hansischer Kaufleute im Ausland am Beispiel Englands, Flanderns und des Ostseeraumes im 12. und 13. Jahrhundert, in: *HGbl.* 129, 2011, S. 1–57.

Jahnke 2013 – Carsten JAHNKE, Die Hanse. Überlegungen zur Entwicklung des Hansebegriffes und der Hanse als Institution resp. Organisation, in: *HGbl.* 131, 2013, S. 1–32.

Jahnke 2014 – Carsten JAHNKE, *Die Hanse* (Reclams Universal-Bibliothek 19206), Stuttgart 2014.

Jahnke 2019 – Carsten JAHNKE, Die Reliquien jener grossartigen Bewegung: „Die Recesse und andere Akten der Hansetage“ sowie das „Hansische Urkundenbuch“, *HGbl.* 137, 2019, S. 1–42.

Jenks 1992 – Stuart JENKS, A Capital without a State, in: *Historical Research* 65, 1992, S. 134–149.

Kallmerten 1932 – Paul KALLMERTEN, *Lübische Bündnispolitik von der Schlacht von Bornhöved bis zur dänischen Invasion unter Erich Menved (1227–1307)*, Kiel 1932.

Kattinger 1998 – Detlef KATTINGER, Johann von Douai. Ein hansischer Diplomat des 13. Jahrhunderts, in: Detlef KATTINGER/Ralf-Gunnar WERLICH/Horst WERNICKE (Hgg.), *Akteure und Gegner der Hanse. Zur Prosopographie der Hansezeit* (Hansische Studien 9), Weimar 1998, S. 25–36.

Kattinger 1999 – Detlef KATTINGER, *Die Gotländische Genossenschaft. Der frühhansisch-gotländische Handel in Nord- und Westeuropa* (QDHG 47), Köln u. a. 1999.

Kattinger 2001 – Detlef KATTINGER, Lübeck, Visby und Riga in der Handelsdiplomatie des „Gemeinen Kaufmanns“ im 13. Jahrhundert, in: Norbert ANGERMANN/Paul KAEGBEIN (Hgg.), *Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit. Beiträge zur Erforschung mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Handelsbeziehungen und -wege im europäischen Rahmen* (Schriften der Baltischen historischen Kommission 11), Lüneburg 2001, S. 9–40.

Kypta 2016 – Ulla KYPTA, Hansegeschichte als Organisationsgeschichte versus Hansegeschichte als Wirtschaftsgeschichte: Anregungen für eine diskussionsfähige Hanseforschung, in: *HGbl.* 134, 2016, S. 133–165.

Kypta 2020 – Ulla KYPTA, Versammeln, besprechen, beschließen. Der Vergleich verschiedener Tagfahrten des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit, in: *HGbl.* 138, 2020, S. 1–24.

LECUB – *Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch*, Bd. 6, hg. v. Friedrich Georg von BUNGE/Hermann HILDEBRAND/Bernhard HOLLANDER, Reval 1873.

Lindenblatt 2014 – Anna LINDENBLATT, Die Gefährdung des hansischen Handels in Westfalen durch Fehden, in: Oliver AUGE (Hg.), *Hansegeschichte als Regionalgeschichte: Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012* (Beiträge zur schleswig-holsteinische und skandinavischen Geschichte 37), Frankfurt a. M. u. a. 2014, S. 271–284.

Lloyd 1991 – Terence H. LLOYD, *England and the German Hanse, 1157–1611: a study of their trade and commercial diplomacy*, Cambridge 1991.

Mohrmann 1972 – Wolf-Dieter MOHRMANN, *Der Landfriede im Ostseeraum während des späten Mittelalters* (Regensburger historische Forschungen 2), Kallmünz 1972.

MUB – *Meklenburgisches Urkundenbuch*, Bd. 3, hg. v. dem Verein für Meklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, Schwerin 1865

Nedkvitne 2014 – Arved Nedkvitne, *The German Hansa and Bergen 1100–1600* (QDHG 70), Köln u. a. 2014.

Poeck 2000 – Dietrich W. POECK, Kontorverlegung als Mittel hansischer Diplomatie, in: Nils JÖRN/Werner PARAVICINI/Horst WERNICKE (Hgg.), *Hansekaufleute in Brügge. Bd. 4. Beiträge der Internationalen Tagung in Brügge April 1996* (Beiträge zur europäischen Geschichte des späten Mittelalters 13), Frankfurt a. M. 2000, S. 33–53.

Raabe 1971 – Gotthard Raabe, *Bündnisse der wendischen Städte bis 1315*, Hamburg 1971.

Rennkamp 1977 – Walther RENNKAMP, *Studien zum deutsch-russischen Handel bis zum Ende des 13. Jahrhunderts: Nowgorod und Dünagebiet* (Bochumer historische Studien. Mittelalterliche Geschichte 2), Bochum 1977.

Rörig 1940 – Fritz RÖRIG, *Reichssymbolik auf Gotland. Heinrich der Löwe, „Kaufleute des Römischen Reichs“*, Lübeck, Gotland und Riga, Weimar 1940.

Tobias Boestad

Rörig 1959 – Fritz RÖRIG, Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum, in: DERS., *Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte*, hg. v. Paul KAEGBEIN, Köln u. a. 1959, S. 542–603.

Rowell 1992 – Stephen ROWELL, Between Lithuania and Rus’: Dovmont-Timofey of Pskov, his Life and Cult, in: *Oxford Slavonic Papers* 25 (1992), S. 1–33.

Sarnowsky 2015 – Jürgen Sarnowsky, The ‘Golden Age’ of the Hanseatic League, in: Donald J. HARRELD (Hg.), *A Companion to the Hanseatic League* (Brill’s Companions to European History 8), Leiden u. a. 2015, S. 64–100.

Schäfer 1879 – Dietrich SCHÄFER, *Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark. Hansische Geschichte bis 1376*, Jena 1879.

Schlüter 1909 – Wolfgang SCHLÜTER, Zur Geschichte der Deutschen auf Gotland, in: *HGbl.* 36, 1909, S. 453–474.

Schlüter 1911 – *Die Nowgoroder Schra in sieben Fassungen vom 13. bis 17. Jahrhundert*, hg. v. Wolfgang SCHLÜTER, Dorpat 1911.

Schwarzwälder 2014 – Sylvie Schwarzwälder, Die Entstehung innerterritorialer Bündnisse zwischen pommerschen Städten im 14. Jahrhundert, in: Oliver AUGE (Hg.), *Hansegeschichte als Regionalgeschichte: Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012* (Beiträge zur schleswig-holsteinische und skandinavischen Geschichte 37), Frankfurt a. M. u. a. 2014, S. 285–304.

SDHK – *Svenskt diplomatariums huvudkartotek*: <https://sok.riksarkivet.se/sdhk> (30.12.2021).

Selart 2015 – Anti SELART, *Livonia, Rus’ and the Baltic Crusades in the Thirteenth Century* (East Central and Eastern Europe in the Middle Ages, 450–1450 29), Leiden u. a. 2015.

Selart 2016 – Anti SELART, Waffenembargo in den nordischen Kreuzzügen im 13. Jahrhundert, in: Sonja BIRLI/Nils JÖRN/Christian PELOW/Haik Thomas PORADA/Dirk SCHLEINERT (Hgg.), *Ene vruntlike tohopesate: Beiträge zur Geschichte Pommerns, des Ostseeraums und der Hanse: Festschrift für Horst Wernicke zum 65. Geburtstag* (Schriftenreihe der David-Mevius-Gesellschaft 12), Hamburg 2016, S. 549–558.

Stein 1908 – Walther STEIN, Die deutsche Genossenschaft in Brügge und die Entstehung der deutschen Hanse, in: *HGbl.* 35, 1908, S. 409–466.

Stoob 1976 – Heinz STOOB, Hansische Westpolitik im frühen 14. Jahrhundert, in: *HGbl.* 94, 1976, S. 1–16.

Stoob 1995 – Heinz STOOB, *Die Hanse*, Graz u. a. 1995.

UBStL – *Urkundenbuch der Stadt Lübeck*, Bd. 1–2, hg. v. dem Vereine für Lübeckische Geschichte, Lübeck 1843–1858.

Weidinger 2009 – Ulrich WEIDINGER, Aufnahme, Wiederaufnahme oder angeborene Mitgliedschaft?: Bremens Weg in die Hanse, in: *Bremisches Jahrbuch* 88, 2009, S. 15–81.

Wernicke 1983 – Horst WERNICKE, *Die Städtehanse 1280–1418. Genesis – Strukturen – Funktionen* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 22), Weimar 1983.

Yrwing 1940 – Hugo YRWING, *Gotlands äldre medeltid*, Lund 1940.

Yrwing 1986 – Hugo YRWING, *Visby – hansestad på Gotland*, Stockholm 1986.

Zeugenverhör – *Das Zeugenverhör des Franciscus de Moliano (1312)*, bearb. v. August SERAPHIM, Königsberg i. Pr. 1912.

