

Hansische Geschichtsblätter

Hanseatic History Review



**Herausgegeben vom
Hansischen Geschichtsverein**

Sonderdruck
aus dem 135. Jahrgang 2017

**Die Städte an Zuiderzee und IJssel
auf den Hansetagen
von Volker Henn**

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, 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, 2018

ISSN 0073-0327

ISBN 978-3-940677-55-6

Die Städte an Zuiderzee und IJssel auf den Hansetagen*

von Volker Henn

The Zuiderzee- and IJsseltowns at the Hanse diets

Abstract: This article deals with the representation of the towns along the southern and eastern coasts of the former Zuiderzee and the River IJssel at the Hanseatic Diets between 1367, when Harderwijk, Elburg, and Kampen first attended, and 1507. Out of 102 assemblies in that period the Zuiderzee and IJssel towns' delegates took part in 57. Unluckily, the extant sources provide little information on the course of the debates and the influence the councillors from the Zuiderzee and IJsseltowns might have exerted on the deliberations. Better documented are the numerous regional Diets which were held in order to prepare for the general gatherings. These regional meetings were convened in order to sound out the opinions of the regional Hanse towns and to decide on practical courses of action. This regional co-operation attained formal recognition when in 1447 a *Tohopesate* (a military alliance of Hanse towns) was signed, one which created an entirely new Hanseatic Quarter, uniting towns from the eastern Netherlands, the Rhine region and Westphalia, with Deventer and Nimwegen (Nijmegen) as conveners. Since taking part in the Hanseatic Diets and influencing its decisions was predicated on being a member of the Hanse, the exact status of Zwolle and Kampen is a crucial question, since both formally applied for 'readmission' to the Hanse in the first half of the 15th century. However, 'readmission' is a misleading term, since Zwolle and Kampen had long been part of the Hanse. It would seem that they were interested in a merely formal acknowledgement of their membership, even if their reasons are difficult to fathom. In the case of Kampen trade in Bergen might have been a factor. More importantly, these re-admissions to the Hanse occurred at a time

* Überarbeitete und mit Anmerkungen versehene Fassung eines Vortrags, den ich am 27.5.2015 auf der 131. Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins in Harderwijk gehalten habe.

when the towns of Holland were beginning to disengage from the Hanse and emerge as its competitors. This forced the Zuiderzee and IJssel towns to take sides. They managed to remain in favour with the Hanse, without breaking off commercial relations with Holland. This turned out rather well for the Hanse in general and for the towns. Thus, the Zuiderzee- and IJsseltowns functioned as a hinge (Bert Loopier) between Holland and the Hanse. Once again, we see that the interplay of regional independence and common solidarity was an essential characteristic of the Hanse.

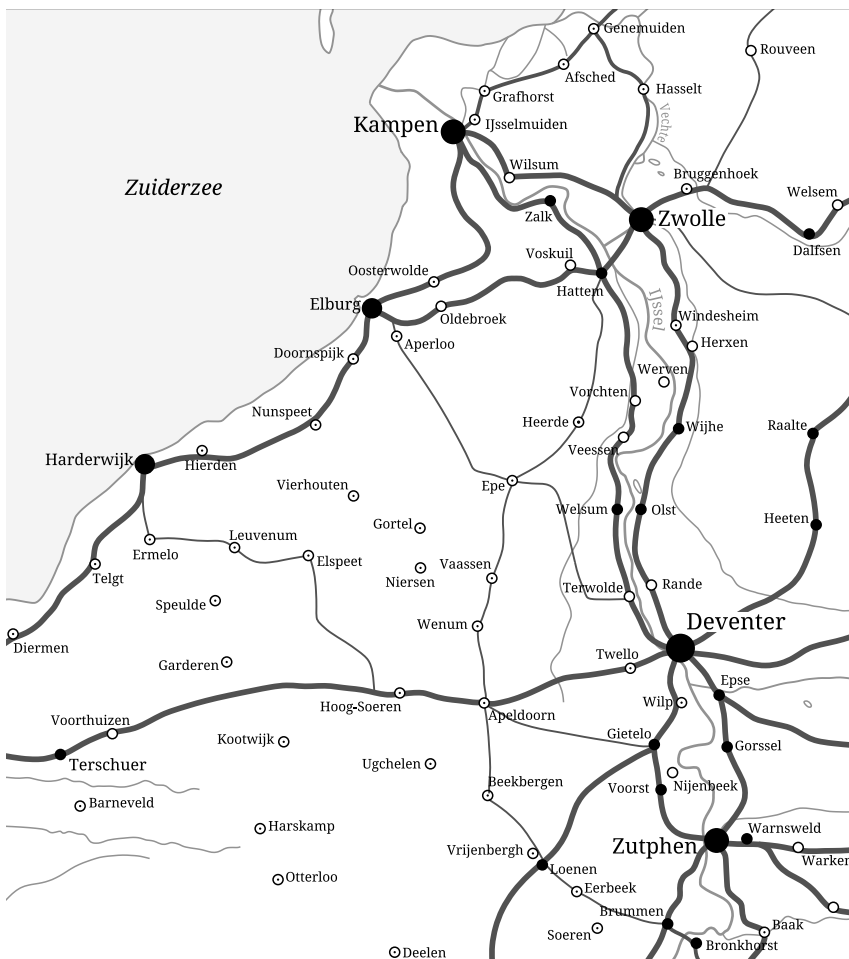


Abb.1: Die Zuiderzee- und IJsselregion (nach Friedrich Bruns/Hugo Weczerka, *Hansische Handelsstraßen*. Atlas, Köln 1962, Kte. 11).

Die Rückeroberung Schonens durch den dänischen König Waldemar Atterdag im Sommer 1360, verbunden mit der Aufkündigung der hansischen Privilegien für den Schonenhandel, und der Überfall auf Gotland im Juli 1361 hatten dazu geführt, dass sich die wendischen und preußischen Städte genötigt gesehen hatten, auch militärisch gegen den dänischen König vorzugehen. Die Auseinandersetzung hatte 1362 allerdings einen für die Hansestädte unglücklichen Verlauf genommen.¹ Zwar war es drei Jahre später zu einem, seitens der Hanse von den wendischen und pommerschen Städten ausgehandelten Friedensschluss gekommen,² aber die Spannungen waren damit nicht überwunden. Doch erst nachdem die preußischen und die an der alten Zuiderzee gelegenen Städte Kampen, Harderwijk, Elburg und Stavoren, die ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen im Schonen- und im Bergenhandel bedroht sahen,³ im Juli 1367 in Elbing ein neuerliches Kriegsbündnis gegen Waldemar Atterdag und König Håkon von Norwegen geschlossen hatten,⁴ waren auch die zunächst zögerlichen wendischen Städte bereit, noch einmal einen Waffengang zu riskieren. Dazu wurde zu einer Tagfahrt geladen, die im November 1367 in Köln stattfand und auf der das als „Kölner Konföderation“ bekannte Kriegsbündnis gegen Waldemar Atterdag beschlossen wurde.⁵

Diese Tagfahrt ist die erste gewesen, auf der Harderwijk, Elburg und Kampen durch eigene Ratssendeboten vertreten waren; Deventer und Zutphen hatten sich, wie es scheint, durch Kampen vertreten lassen.⁶ Da die gesamthansische Tagfahrt seit 1356 das einzige und folglich maßgebliche Leitungsorgan der Hanse war,⁷ nutzten die Städte damit erstmals die

¹ Zu den Einzelheiten Götze 1970, S. 83 – 123; Fritze/Krause 1989, S. 118 – 131; Stefke 2008, S. 4 – 16.

² HR I, 1, Nr. 370, 371.

³ Meilink 1912, S. 172 – 234; Jahnke 2000, S. 400 – 405.

⁴ HR I, 1, Nr. 403; HUB 4, Nr. 215. Schon 1363 hatten sich die damals verbündeten Städte darum bemüht, die Unterstützung Kampens und der übrigen an der Zuiderzee gelegenen Städte zu gewinnen. Es bleibt aber unklar, wie Kampen sich seinerzeit verhalten hatte; vgl. HR I, 1, Nr. 264; 296 §§ 1, 2.

⁵ HR I, 1, Nr. 413.

⁶ HR I, 1, Nr. 418.

⁷ Henn 2009d, S. 1 f.; nach Selzer 2010, S. 51, 56, begannen die „regelmäßigen Treffen in hansischen Angelegenheiten“ erst mit der Tagfahrt im Januar 1358. Es gibt m. E. jedoch keinen Grund, in der Versammlung vom Februar 1356 nicht die erste gesamthansische Tagfahrt zu sehen. Quellenmäßig ist über die Versammlung zwar wenig bekannt; immerhin aber waren die in Lübeck versammelten Ratssendeboten autorisiert, eine Gesandtschaft nach Brügge zu entsenden, die dort Streitigkeiten der deutschen Kaufleute untereinander und mit den städtischen Behörden beilegen sollte, in der alle hansischen Drittel vertreten waren und die in der Lage war, für alle verbindliche Entscheidungen zu treffen; s. HR I, 1, S. 125 – 128. Neuerdings ist C. Jahnke 2013, S. 26 – 32, dafür eingetreten, erst seit 1379/1380 von hansischen Tagfahrten im eigentlichen Sinne zu sprechen.

Möglichkeit, eigenen Einfluss auf die gesamthansische Willensbildung und Entscheidungsfindung zu nehmen. Vertreten waren in Köln auch die holländischen Städte Amsterdam und Brielle,⁸ die im Folgenden jedoch nicht berücksichtigt werden, weil im Mittelpunkt der vorliegenden Betrachtungen die an der alten Zuiderzee und an der IJssel gelegenen geldrischen bzw. zum Oberstift Utrecht gehörenden Städte (Harderwijk, Elburg, Kampen, Zwolle, Deventer und Zutphen) stehen sollen; wegen seiner Lage an der Zuiderzee wird auch das friesische Stavoren mitberücksichtigt. Es wird deshalb auch nicht von den „süderseeischen“ Städten zu sprechen sein, weil dieser Begriff bei aller Unschärfe im Einzelnen doch weiter gefasst ist.⁹

Darauf soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. Erinnert sei jedoch daran, dass es sich bei den genannten Städten nicht um eine homogene Städtegruppe gehandelt hat, sondern die einzelnen Kommunen entsprechend ihrer territorialen Zugehörigkeit wie auch ihrer kommerziellen und gewerblichen Entwicklung ihr jeweils eigenes Profil besaßen. Darauf haben in jüngster Zeit zu Recht Job Weststrate und Bert Looper aufmerksam gemacht und mit Blick auf die IJsselstädte beispielhaft darauf verwiesen, dass für das Wirtschaftsleben Kampens – und sinngemäß gilt das auch für Harderwijk und Elburg – „Schifffahrt, Fischerei und Fernhandel“ prägend waren, während Deventer, die „Stadt der Jahrmärkte“, Zwolle, das im 13. Jahrhundert wie Deventer fünf Jahrmärkte besaß, und Zutphen (mit immerhin noch vier Jahrmärkten)¹⁰ als wichtige Umschlagplätze im Warenverkehr zwischen Holland und Westfalen, dem Rheinland und dem

⁸ In Elbing waren neben Amsterdam auch Dordrecht und Zierikzee vertreten gewesen; s. HR I, 1, Nr. 403.

⁹ In der Regel werden unter den „süderseeischen“ Städten die geldrischen, overijsselschen und friesischen Städte verstanden; nicht selten, vor allem in den 70er und 80er Jahren des 14. Jahrhunderts, wurden aber auch alle niederländischen Städte, einschließlich der holländischen und zeeländischen Städte, die in irgendeiner Weise mit der Hanse in Verbindung gebracht wurden, als *Suderseesche stede* bezeichnet. Gelegentlich wurde Kampen ausdrücklich nicht zu den Städten *de Mari australi* gezählt (z.B. HR I, 1, Nr. 479); andererseits kommt es vor, dass auch klevische Orte eingeschlossen werden. Und wenn in den Quellen Dordrecht, Zierikzee, Middelburg und Arnemuiden als Städte *an der Zuderzee* gelegen (HR I, 2, Nr. 22) beschrieben werden, oder wenn von den geldrischen und (!) den „süderseeischen“ Städten die Rede ist (HR I, 5, Nr. 402) und dabei übersehen wird, dass die geldrischen Städte Harderwijk und Elburg zugleich „zuiderzeeische“ Städte waren, oder wenn Deventer als geldrische Stadt (z.B. HR I, 1, Nr. 503; HUB 4, Nr. 357, 549) angesprochen wird, dann zeugt dies von einer gewissen Unkenntnis der Zeitgenossen von den geographischen resp. territorialen Gegebenheiten im hansischen Westen. Insofern wäre es eine durchaus lohnende Aufgabe, der Begrifflichkeit einmal genauer nachzugehen, so wie Evamaria Engel dies vor etlichen Jahren mit Blick auf die wendischen Städte getan hat (Engel 1993); zu achten wäre dabei auch auf die Eigen- resp. Fremdwahrnehmung.

¹⁰ Vgl. die Zusammenstellung der Jahrmaktttermine bei Henn 2009a, S. 180 Anm. 170.

sächsischen Raum sich gewissermaßen nur passiv am Handel beteiligten.¹¹ Andererseits sind Kaufleute aus Deventer, Zutphen und Zwolle in großer Zahl auch im Fernhandel tätig gewesen – in Schonen, in Bergen, in den ostenglischen Häfen¹² –, so dass es durchaus eine Gemeinsamkeit wirtschaftlicher Interessen gegeben hat, die von den Zeitgenossen auch im hansischen Kontext wahrgenommen worden ist.

Seit der Kölner Tagfahrt vom November 1367 haben die in Frage stehenden ostniederländischen Hansestädte, nämlich Harderwijk, Elburg, das westfriesische Stavoren, Kampen, Deventer, Zutphen und Zwolle, das zwar seit der Bedeichung der IJssel zu Beginn des 14. Jahrhunderts keinen unmittelbaren Zugang zur IJssel mehr hatte,¹³ hinsichtlich seiner Handelsaktivitäten aber weiterhin an der engen Zusammenarbeit mit den IJsselstädten festhielt, mit großer Regelmäßigkeit die gesamthansischen Tagfahrten besucht.¹⁴

Zwischen 1367 und 1507 – das letztere Datum ist gewählt worden, weil die Lübecker Tagfahrt vom Mai dieses Jahres, die letzte „große“, d. h. besonders gut besuchte Tagfahrt vor der des Jahres 1518 war, mit der die Hanse gewissermaßen in eine neue Phase ihrer Geschichte trat,¹⁵ in der es darum ging, die bündischen Elemente zu stärken und der Gemeinschaft eine straffere Organisation zu geben –, zwischen 1367 und 1507 also hat es (die Kölner Tagfahrt mitgezählt) 112 gesamthansische Tagfahrten gegeben. Dabei sind als „gesamthansisch“ solche Tagfahrten gezählt worden, auf denen mindestens zwei Hansedrittel vertreten waren; mitgezählt sind konsequenterweise auch schlecht besuchte Tagfahrten, auf denen z. B. neben drei wendischen vielleicht nur eine (!) preußische oder mit Kampen nur eine (!) der ostniederländischen Städte vertreten war. Wie repräsentativ freilich solche Tagfahrten waren, steht auf einem anderen Blatt, aber man wird die genannten Zahlen ohnedies nicht überbewerten dürfen, zumal alle diejenigen Versammlungen nicht berücksichtigt werden konnten, bei denen nicht bekannt ist, welche Städte Vertreter entsandt hatten. Die Zahlen können deshalb nur eine ungefähre Vorstellung von den Größenordnungen vermitteln.

¹¹ Vgl. Weststrate 2003, S. 14 f.; Weststrate 2012, S. 17, 28; Looper 2007, S. 184.

¹² Dazu van Schevichaven 1910, S. 43 – 62; van Hell 1998, S. 16 – 20; Rijpma 1924, S. 3 – 14; Don 1969; Sneller 1936; Slechte 2010, S. 161 – 257; van Schaik 1989, S. 59 – 62; Gimberg 1922, S. 8 – 16; Berkenvelder 1983, S. 25 – 34; ten Hove 2005, S. 50 f., 88 – 96; Jappe Alberts/Jansen 1964, S. 180 – 197, 219 – 240; Lensen/Heitling 1990, S. 121 – 139; Wubs-Mrozewicz 2008, S. 37 – 50.

¹³ Berkenvelder 1983, S. 25.

¹⁴ Für Zwolle gilt das allerdings erst ab 1407, seit der „Wieder“aufnahme der Stadt in die Hanse; dazu unten S. 201 – 206.

¹⁵ Seier 2012.

Von den genannten 112 gesamthansischen Tagfahrten haben die hier zur Debatte stehenden ostniederländischen Städte 57 Versammlungen beschickt;¹⁶ hinzu kommen zahlreiche Beteiligungen an hansischen Gesandtschaften.¹⁷ Dabei waren die Zuiderzee- und IJsselstädte zwischen 1367 und 1386 sowie 1469 und 1494 auf nahezu allen gesamthansischen Tagfahrten durch eigene Ratssendeboten vertreten; daneben gab es allerdings auch Phasen, in denen sie mehrere Jahre lang überhaupt keine Tagfahrt besuchten, so z. B. zwischen 1420 und 1430, ohne dass dafür besondere Gründe erkennbar wären.

Verhandelt wurden auf diesen Tagfahrten bis 1376 (und z. T. darüber hinaus) vor allem die Modalitäten der Kriegsführung gegen Waldemar Atterdag und König Håkon, die Erhebung des Pfundzolls zur Finanzierung des Krieges, seit 1369 die Bedingungen der Waffenstillstands-, später der Friedensvereinbarungen mit König Håkon, dem dänischen Reichsrat und der dänischen Krone,¹⁸ die Wiederaufnahme der Schonenfahrt (seit 1368 auf der Grundlage neuer Privilegien König Albrechts von Schweden), die Verwaltung der an die verbündeten Städte verpfändeten Sundschlösser, die damit verbundenen Kosten und die Bedingungen der Rückgabe. Ab 1377 traten der Kampf gegen die Vitalienbrüder im Ost- und seit der Wende zum 15. Jahrhundert auch im Nordseeraum, die Bereitstellung und Ausrüstung von Friedeschiffen, an der sich auch die Zuiderzee- und die IJsselstädte entsprechend ihrer Wirtschaftskraft beteiligen sollten,¹⁹ ferner die immer wieder gespannte Situation in Flandern (die 1388/92 und 1451/57 zu neuerlichen Verlegungen des Brügger Kontors führte²⁰) in den Vordergrund. Weitere Beratungsgegenstände waren neben den üblichen Klagen über Verletzungen der Privilegien, Regelungen, die den Handel (Maßnahmen zur Sicherung der Qualität der gehandelten Waren, Borgkaufverbote, den Umgang mit Butenhansen u. v. m.), die Schifffahrt, die Kontore und die Organisation der Hanse selbst betrafen; seit dem ausgehenden 14. Jahrhundert waren es die Beschwerden der Zuiderzee- und der IJsselstädte über die Ungleichbehandlung ihrer Bürger in Bergen,²¹ der

¹⁶ Vgl. die Tabelle im Anhang.

¹⁷ Vgl. z. B. HR I, 2, Nr. 40; ebd., Nr. 123, 240, 293; HR I, 4, Nr. 550; ebd., Nr. 591; HR I, 6, Nr. 124; HR II, 2, Nr. 142; HR II, 3, Nr. 709, HR II, 7, Nr. 34; HR III, 2, Nr. 204; ebd., Nr. 496.

¹⁸ Zu den Details von Brandt 1970; Weststrate 2003, S. 16–21.

¹⁹ Puhle 2012; Weststrate 2003, S. 22–26.

²⁰ Bahr 1911, S. 41–49; Friccius 1932, S. 59–77; 1933, S. 52–82; Poeck 2000.

²¹ Henn 2005a, S. 238–244; Wubs-Mrozewicz 2008, S. 50–55, 91–100, 224–236, die aber auch darauf hinweist, dass die Beziehungen zwischen den IJsselstädten und dem Kontor nicht immer gespannt waren; Burkhardt 2009, S. 97–106, dem allerdings die Ergebnisse der Arbeit von Frau Wubs-Mrozewicz noch nicht zugänglich waren.

Brügger Schoßstreit,²² der auch Städte wie Kampen, Deventer oder Zwolle bzw. deren Kaufleute unmittelbar anging, die wendisch-dänischen und die hansisch-holländischen Auseinandersetzungen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, wobei die geldrischen und die overijsselschen Städte eine eher vermittelnde Position einnahmen,²³ die Auseinandersetzungen mit England nach dem Überfall auf die hansische Baienflotte 1449 und dem Angriff auf englische Schiffe im Sund 1468²⁴ und die besondere Rolle Kölns in dieser Situation (in der neben anderen Deventer und Zwolle Köln zum Einlenken bewegen sollten²⁵), der Umgang der Hanse mit den zahlreicher werdenden, die städtische Autonomie bedrohenden Stadtkonflikten²⁶ oder die Tohopesaten, an denen sich verschiedentlich auch ostniederländische Städte beteiligten,²⁷ und viele Themen mehr.

Blickt man auf die einzelnen Städte, dann zeigt sich, dass Kampen mit Abstand die meisten dieser Tagfahrten beschickt hat, nämlich 44 (von den 57), gefolgt von Zutphen mit 27, Deventer (25), Harderwijk (20), Stavoren (12), Zwolle (10; seit 1407), und schließlich Elburg mit acht. Zu zwölf Tagfahrten zwischen 1371 und 1394 hatte ausschließlich Kampen einen Ratsherrn entsandt – zwischen 1408 und 1440 hatte die IJsselstadt dann allerdings überhaupt keine Tagfahrt mehr besucht. Daneben gab es zahlreiche Hansetage, auf denen vier oder sogar fünf der hier interessierenden Städte vertreten waren, besonders häufig zwischen 1368 und 1371, als es um die Bedingungen des Friedens mit Waldemar Atterdag und König Håkon ging, aber auch auf verschiedenen Hansetagen im ausgehenden 14. und im 15. Jahrhundert. Dazu gehören z. B. die Hansetage 1395, 1400 und 1407, bei denen der Kampf gegen die Vitalienbrüder, auch im Kontext des holländisch-friesischen Krieges, im Mittelpunkt der Beratungen stand,²⁸ sowie der „große“ Hansetag vom Sommer 1418, der, nachdem der fast zehn Jahre andauernde Verfassungskonflikt in Lübeck endlich beigelegt war, der auch die Hanse in

²² Eine zusammenfassende Darstellung steht noch immer aus; vgl. vorläufig Deeters 1988, S. 55–67.

²³ Berkenvelder 1983, S. 42 f., der darauf hinweist, dass die overijsselschen Städte eher auf der Seite Hollands standen (s. HR II, 2, Nr. 230 § 10), während die geldrischen Städte die Hanse unterstützten; vgl. auch Spading 1973, S. 15–34; Seifert 1997, S. 233–320.

²⁴ Dazu Jenks 1992, S. 668–697, 710–736; Lloyd 1991, S. 200–216; Jörn 2000, S. 17–120.

²⁵ HR II, 6, Nr. 356 § 114; ebd. Nr. 358, 375, 379.

²⁶ Dazu die einschlägigen Untersuchungen von W. Ehbrecht, zuletzt in: Ehbrecht 2001; Pitz 2001, S. 65–245; Jenks 2001.

²⁷ Vgl. HR I, 8, Nr. 712 §§ 18–23 (1430); HR II, 3, Nr. 288 § 23 (1447); HR II, 3, Nr. 652 (1450/51); HR III, 3, Nr. 355 (1494).

²⁸ Siehe HR I, 4, Nr. 308; ebd., Nr. 570; HR I, 5, Nr. 392. Zu den Hintergründen Janse 1993, S. 197–240; Seifert 1997, S. 144–152.

Mitleidenschaft gezogen hatte, die Voraussetzungen für eine festere bündische Grundlage der hansischen Gemeinschaft schaffen sollte;²⁹ des Weiteren die Hansetage von 1447, 1450, 1469 oder 1487, bei denen Themen zur Beratung anstanden, die für die hier in Frage stehenden Städte von besonderer Bedeutung waren. 1447 waren dies Schadensersatzforderungen von Kaufleuten aus Zutphen, Kampen und Zwolle wegen der Beschlagnahme von Schiffen und Handelsgütern in dänischen Gewässern bzw. Klagen über erhöhte Zollforderungen bei Helsingborg, ferner die Schlechterstellung der Kaufleute aus der Zuiderzee- und IJsselregion, insbesondere der Kaufleute aus Kampen, Deventer, Zwolle und Harderwijk, in Bergen,³⁰ die Erweiterung der Tohopesate von 1443 um die westfälischen und „süderseeischen“ Städte und nicht zuletzt die Ausweitung der Stapel- und Schoßpflicht in Brügge;³¹ im September 1450 mögen es der zu erwartende Beschluss über den Weggang der niederdeutschen Kaufleute von Brügge nach Deventer, die Modalitäten der neuerlichen Tohopesate oder der Streit zwischen Deventer und Wesel, in dem Vermittlungsbemühungen der geldrischen Städte Nimwegen, Zutphen und Arnheim erfolglos geblieben waren, gewesen sein.³² Auch 1469 und 1487 dürften der Brügger Schoßstreit und die Verhältnisse in Bergen die entscheidenden Themen gewesen sein.³³

²⁹ HR I, 6, Nr. 556; dazu Henn 2009b.

³⁰ Erst im Juli 1446 hatten die wendischen Städte ein neues Statut für das Bergener Kontor erlassen, in dem u. a. festgelegt worden war, dass Stockfisch aus Bergen nur nach Lübeck exportiert werden durfte und dass Zuwiderhandelnde in den wendischen Städten kein Getreide und keine Getreideprodukte einkaufen durften, um diese Güter nach Bergen zu verschiffen (Unger/Huitfeldt 1869, Nr. 431). Für den Bergenhandel der Zuiderzee- und der IJsselstädte war diese Regelung existenzbedrohend. Seit 1316 galt nämlich, dass kein fremder Kaufmann Stockfisch oder Butter aus Norwegen ausführen durfte, der nicht Getreide, Malz oder Mehl mitgebracht hatte. Weil sie aber nicht über eigenes Getreide verfügten, mussten sich die Kaufleute aus den ostniederländischen Städten in den ostenglischen Häfen oder in den Ostseestädten versorgen, was aber die wendischen Städte nach Kräften zu verhindern suchten; dazu und zu weiteren gegen die ostniederländischen Städte gerichteten Maßnahmen: Henn 2005a, S. 239–242; Wubs-Mrozewicz 2008, S. 91–100, 153–163.

³¹ HR II, 3, Nr. 288 §§ 4, 8, 16, 23, 83, 84, 96.

³² HR II, 3, Nr. 649 §§ 10, 16; ebd., Nr. 650, 652; HR II, 5, Nr. 712 §§ 32–34 (1465); HR II, 6, Nr. 184 §§ 31–33 (1469); zu den Hintergründen Hollweg 1991, S. 44–49. – Auch die von Nimwegen und Zutphen beantragte Erstattung der im Zusammenhang der Verhandlungen mit Dordrecht wegen des dortigen Stapels entstandenen Kosten kämen als Motiv für die Besendung der Lübecker Tagfahrt in Betracht; Seifert 1991.

³³ HR II, 6, Nr. 184 § 41; ebd. Nr. 186–189; HR III, 2, passim. – Inwieweit 1469 auch der aktuelle Konflikt mit England (dazu Jenks 1992, 710–736; Jörn 2000, 28–43) die ostniederländischen Städte bewogen hat, die Tagfahrt zu besuchen, steht dahin. Es fällt aber auf, dass sie während der Beratungen ausdrücklich aufgefordert wurden, die gegen England gerichteten Maßnahmen mitzutragen; vgl. HR II, 6, Nr. 184 §§ 66, 67.

Dem steht gegenüber, dass Elburg nach 1418, Stavoren nach 1434 und Harderwijk nach 1450 an keiner gesamthansischen Tagfahrt mehr teilgenommen haben,³⁴ was darauf hindeutet, dass die Hanse für die Städte in diesen Jahren an Bedeutsamkeit verlor.

Leider geben die Quellen nur wenig Auskunft über den Gang der jeweiligen Verhandlungen. In den Rezessen heißt es in der Regel: ... *hebben de gemenen stede van der Dudesschen hense endrachtliken ordineret, vorramet unde gesloten, dat ..., ... synt de stede des eens geworden, dat ...,* oder ähnlich. Bei welchen Themen sich die Delegierten der Zuiderzee- und IJsselstädte in die Debatten eingeschaltet haben, wer welche Position(en) mit welchen Argumenten vertreten hat, lässt sich kaum feststellen. Es gibt auch keine Nachrichten über das „Abstimmungsverhalten“ der Delegierten, weil es Abstimmungen i. e. S. gar nicht gegeben hat; Beschlüsse wurden nach dem Prinzip der „unwidersprochenen Einstimmigkeit“ gefasst, d. h. es wurde so lange diskutiert, bis keine abweichende Meinung mehr geäußert wurde. Dass die Ratssendeboten jedoch dort, wo eigene Interessen ihrer Städte unmittelbar betroffen waren, das Wort ergriffen haben, dürfte außer Frage stehen. So dürften sich die Ratssendeboten der Zuiderzee- und IJsselstädte auf den Hansetagen im März 1394 und im September 1395, auf denen neben anderem auch über die Anzahl der Friedeschiffe entschieden wurde, die die *ghemenen stede van der Suderzee* bereitstellen sollten, durchaus zu Wort gemeldet haben.³⁵ Ebenso dürfte dies 1430 der Fall gewesen sein, als es um die Leistungen ging, die von den einzelnen Städten, auch von den ostniederländischen Städten, im Rahmen der Tohopesate zur Unterstützung benachbarter Hansestädte erbracht werden sollten, die *van jenighem heren edder vorsten* angegriffen würden.³⁶ Gelegentlich werden die Einlassungen der *Suderseschen* jedoch eigens vermerkt. So versteht es sich fast von selbst, dass der 1441 zum Hansetag nach Lübeck entsandte Bürgermeister Tideman Schursak aus Kampen den Antrag seiner Stadt auf „Wiederaufnahme“ *in die broderschap unde seltschap der hanze*, die aber bei genauerem Hinsehen nichts anderes als eine förmliche Bestätigung der seit jeher bestehenden Zugehörigkeit Kampens zur Hanse war, selbst vertreten hat.³⁷ Dass er ein

³⁴ Trotzdem wurden sie auch weiterhin zu den regionalen Tagfahrten der benachbarten Hansestädte eingeladen; vgl. z. B. HUB 8, Nr. 113 b. 7; c. 1 (1451); HR II, 4, Nr. 90. 4 (1452); ebd., Nr. 208. 2 (1454); HR II, 6, Nr. 158 (1469); HUB 9, Nr. 795 c. 1 (1470); HR III, 1, Nr. 73. 1 (1478).

³⁵ HR I, 4, Nr. 192 § 6; ebd., Nr. 308 § 3; dazu unten S. 197 f. Vgl. ferner HR I, 4, Nr. 570 §§ 5, 12 (1400); HR I, 5, Nr. 392 §§ 9, 13 (1407).

³⁶ HR I, 8, Nr. 712 § 18.

³⁷ HR II, 2, Nr. 439 § 4; dazu unten S. 203 f.

Jahr später auf dem Hansetag in Stralsund auch zu den gegen Kampen erhobenen Vorwürfen, die Stadt bzw. ihre Kaufleute würden den Holländern und anderen Butenhanzen in Livland Zugang zu den hansischen Privilegien verschaffen,³⁸ Stellung genommen hat, dürfte naheliegen. Ähnliches gilt für die auf dem Lübecker Hansetag 1447 von den Vertretern der Städte Zutphen, Kampen und Zwolle vorgetragenen Klagen über die Beschlagnahme von Schiffen und Waren durch den dänischen König³⁹ ebenso wie für die Beschwerden von Deventer und Kampen über die Benachteiligungen ihrer Kaufleute in Bergen, wobei in diesem Fall sogar auch die unmittelbare Gegenrede der wendischen Städte überliefert ist.⁴⁰ Als 1476 das Bergener Kontor neue Anschuldigungen gegen die *Suderseeschen koplude* wegen der *unwontliken kopenschuppe* erhob, war es der Bürgermeister Johan Borre aus Deventer, der darauf antwortete.⁴¹ Auf der Lübecker Tagfahrt vom August 1470 hatten die Ratssendeboten aus Deventer und Zwolle zu Protokoll gegeben, dass sie den Beschlüssen über das Verbot des Handels mit englischen Tuchen, über die Sanktionen bei Verstößen dagegen und einigen anderen Entscheidungen, die bereits im Vorjahr getroffen worden waren, nicht zustimmen könnten, sondern sie „ad referendum“ nehmen würden.⁴² Auf dem Bremer Hansetag vom Sommer 1476, auf dem u. a. auch über die Bedingungen der Wiederaufnahme Kölns in die Hanse verhandelt wurde, waren es die Sendeboten aus Deventer, Zwolle, Kampen (und Groningen), die nach Beratungen mit den Vertretern der westfälischen Städte dem ersten

³⁸ HR II, 2, Nr. 453; ebd., Nr. 608 § 30.

³⁹ HR II, 3, Nr. 288 §§ 4, 8.

⁴⁰ Ebd. § 16.

⁴¹ HR II, 7, 338 §§ 138, 139, 158, 159, 163, 164; ebd. Nr. 342; ebd., Nr. 389 §§ 31, 85; ebd. Nr. 391, 393; HR III, 2, Nr. 160 § 285 (1487).

⁴² HR II, 6, Nr. 356 § 73. – 1487 waren es Deventer, Zutphen, Zwolle und Kampen (*de Suderseschen*), die neue Stapelbestimmungen für Brügge erst einmal ablehnten, um sie den heimischen Räten noch einmal vorzulegen; s. HR III, 2, Nr. 160 §§ 84, 85, 104, 117, 122; außerdem HR III, 3, Nr. 353 §§ 37, 42.

Entwurf einer neuerlichen Tohopesate ausdrücklich nicht zustimmten,⁴³ um nur diese Beispiele zu nennen.

Auch über den Alltag der Ratssendeboten am Tagungsort ist so gut wie nichts bekannt. Es gibt keine Nachrichten z. B. darüber, welche Herbergen sie bevorzugt aufgesucht oder wie sich die Beziehungen zu den Wirten gestaltet haben. Dass sie sich am Rande der offiziellen Verhandlungen mit Vertretern anderer Städte trafen, bezeugt eine Notiz in den Kölner Stadtrechnungen zum Jahre 1441; darin stellten die Kölner Ratssendeboten Johann von Coesfeld und Hermann Scherffgin, die im März zur hansischen Tagfahrt nach Lübeck gereist waren, der Stadt ein gemeinsames Essen mit den Bürgermeistern von Deventer, Zutphen und anderen ostniederländischen Städten in Rechnung, bei dem sicherlich auch – „im kleineren Kreis“ – die anstehenden Probleme besprochen worden waren.⁴⁴ Es gibt auch Hinweise darauf, dass die Ratssendeboten während ihres Aufenthalts am Tagungsort Kontakt zu ihren Heimatstädten hielten. So vermelden die Stadtrechnungen von Deventer, dass der 1417 zum Hansetag nach Rostock entsandte Bürgermeister Everd Lewenkamp sich mit einem Brief an die IJsselstadt wandte, der zur Folge hatte, dass kurzfristig ein Treffen der *hensestede hiir omtrent bi uns geseten* in Apeldoorn anberaumt wurde, um die Angelegenheiten zu beraten, die Lewenkamp in seinem Brief angesprochen hatte.⁴⁵ Worum es konkret ging, geht aus den Einträgen nicht hervor; aber man geht sicherlich nicht fehl, wenn man vermutet, dass sich der Bürgermeister neue Verhandlungsvollmachten geben lassen wollte.

⁴³ HR II, 7, Nr. 389 § 18. – Und auch in solchen Fällen, in denen die Zuiderzee- und IJsselstädte bzw. deren Vertreter mit eher gesamthansischen Aufgaben betraut wurden – wenn etwa Kampen 1383 aufgefordert wurde, mit Blick auf eine mögliche Verlegung des Brügger Kontors nach Dordrecht Verhandlungen mit der Stadt und dem Grafen von Holland zu führen (HR I, 2, Nr. 263 § 5; Nr. 266 § 1; Nr. 306 § 4), 1399 die schonischen Vögte von Kampen, Zutphen und Harderwijk damit beauftragt wurden, Verhandlungen mit England über ein gemeinsames Vorgehen gegen die Vitalienbrüder in der Nordsee zu führen (HR I, 4, Nr. 541 § 12), 1450 die Verlegung des Kontors von Brügge nach Deventer geplant wurde (HR II, 3, Nr. 650), oder Kampen (und Nimwegen) aufgefordert wurden, *vulmechtighe sendeboten* zu Verhandlungen mit England zu schicken, zumal Deventer als Tagungsort in Erwägung gezogen worden war (HR II, 3, Nr. 649 §§ 4, 5), Deventer und Kampen gemeinsam mit Köln hansische Schadensersatzforderungen in Antwerpen geltend machen sollten (HR III, 2, Nr. 160 §§ 203, 308, 309), oder wenn 1487 der Zutphener Bürgermeister Arnd Huerninck für die *Suderseschen* einer Kommission beitrug, die den Umgang mit dem beim Londoner Kontor eingenommenen „*custuma*“-Geld überprüfen sollte (HR III, 2, Nr. 160 §§ 168, 298), dann wird man davon ausgehen dürfen, dass dem Beratungen vorausgegangen waren, an denen sich auch die Ratssendeboten der Zuiderzee- und IJsselstädte beteiligt hatten.

⁴⁴ Henn 2009c, S. 238 Anm. 22.

⁴⁵ HR I, 6, Nr. 442. 5; 443. 2.

Seit 1363 gab es im Vorfeld der Tagfahrten eine bemerkenswerte, die territorialen Grenzen überschreitende diplomatische Aktivität unter den Hansestädten in der Region. Besonders anschaulich unterrichten darüber die Kämmerer- bzw. Stadtrechnungen aus Deventer.⁴⁶ Sobald das Ladungsschreiben eintraf, wurden Boten in die benachbarten Städte geschickt, um über die bevorstehende Tagfahrt zu informieren, Stellungnahmen zu den anstehenden Beratungsgegenständen zu erbitten oder die Kommunen aufzufordern, Ratsherren zu einer (oder auch mehreren) regionalen Tagfahrt(en) zu entsenden, auf der bzw. denen die Probleme gemeinsam beraten werden sollten. Diese Versammlungen fanden in den Hansestädten selbst, aber auch an anderen Orten wie Apeldoorn oder (bis in das erste Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts) in den nahegelegenen Orten Beekbergen bzw. Epe statt.⁴⁷ Entschieden wurde bei diesen Versammlungen gegebenenfalls auch, welche Stadt (oder Städte) einen Vertreter zum Hansetag entsenden sollte(n), der bzw. die dann mit Instruktionen versehen wurden und in diesem Rahmen bevollmächtigt war(en), im Namen aller zu verhandeln. Befunden wurde ferner – ablesbar an den einzuholenden Geleitzzusagen – über die Reisewege, die die Ratssendeboten (u. U. gemeinsam) nehmen sollten – zu Pferde, seit der Mitte des 15. Jahrhunderts auch mit Wagen, die angemietet werden mussten. In der Regel waren die Ratssendeboten zwischen sechs und acht Wochen unterwegs und belasteten die Stadtkasse je nach der Dauer des Aufenthalts und der Anzahl der mitgereisten Personen mit bis zu 350 Gulden,⁴⁸ dabei sind die Kosten, die durch die Besendung der regionalen Treffen entstanden, nicht mitgerechnet. Zusätzliche Aufwendungen wurden erforderlich, wenn z. B. ein Ratsgesandter krank wurde, wie das für den Bürgermeister Berend Yrte aus Zwolle überliefert ist, der 1407 aus Anlass der „Wiederaufnahme“

⁴⁶ Ediert sind die Rechnungen bei van Doorninck 1888–1914 für den Zeitraum von 1337 bis 1393 und de Meyer 1968–1984 für die anschließende Zeit bis 1440; weniger ergiebig sind die von F. C. Berkenvelder hg. Maand- und Jaarrekeningen von Zwolle wie auch die von R. Wartena hg. Stadtrechnungen von Zutphen (Wartena 1977); diese Edition stützt sich, weil die Originale zum größten Teil nicht mehr vorhanden sind, auf Abschriften, die der Zutphener Bürgermeister Gerhard Kreynck im 17. Jahrhundert angefertigt hat, die aber bezüglich der Außenbeziehungen der Stadt (ablesbar an den Botenlöhnen und den Kosten für Reisen im Auftrag der Stadt) fast ausschließlich die Kontakte zum Landesherrn berücksichtigen; s. Wartena 1977, S. VIII f. – Die für die hansische Geschichte relevanten Auszüge aus den Rechnungen finden sich in den jeweiligen Bänden der Hanserezesse.

⁴⁷ Seltener werden auch Werven (an der IJssel, südöstl. Zwolle), Windesheim (südl. Zwolle), Vaassen (südl. Epe), Eerbeek (südöstl. Apeldoorn) oder Nijenbeek (nordwestl. Zutphen) genannt. – Die in der Forschung oft als Hansestädte geltenden, bei Zwolle gelegenen Kommunen Hattum und Hasselt sind hingegen nie als Tagungsorte gewählt worden.

⁴⁸ Maandrekening von 1447, S. 145; offen bleibt, ob geldrische (Arnheimer) oder Kaufmannsgulden gemeint waren.

seiner Heimatstadt in die Hanse nach Lübeck gereist war, dort erkrankte und 14 Tage lang die Dienste des Stadtarztes und des Apothekers in Anspruch nehmen und dafür 8 Gulden und 14 Plakken bezahlen musste.⁴⁹

Besonders gut lassen sich solche Aktivitäten im Umkreis der gesamthansischen Tagfahrten von 1394 und 1395 beobachten. Letztere fand ab dem Michaelstag 1395 in Lübeck statt. Anwesend waren neben Ratssendeboten wendischer und preußischer Städte Ratssgesellen aus Kampen, Harderwijk, Deventer, Zutphen und Stavoren. Auf der Tagesordnung standen u. a. Berichte des Brügger Kontors über Beschwerden der flämischen Kaufleute bezüglich des rücksichtslosen Treibens der Seeräuber, für deren Überfälle die Hansestädte Rostock und Wismar mitverantwortlich gemacht wurden.⁵⁰ Beschlossen wurde, um den Vitalienbrüdern das Handwerk zu legen, elf Friedeschiffe mit 1000 Bewaffneten im Sund zu postieren, von denen Kampen und die *ghemenen stede van der Suderzee, Hollant und Zeelant* zusammen zwei Schiffe mit 200 Bewaffneten stellen sollten.⁵¹

Unter den Zuiderzee- und IJsselstädten scheint man sich sehr schnell darüber einig gewesen zu sein, dass man die Tagfahrt besenden wollte. Als Ende Juli 1395 der Bote aus Lübeck mit dem Ladungsschreiben in Deventer eintraf,⁵² hatten bereits im April des Jahres Schöffen aus Zutphen, Harderwijk, Elburg und Deventer als Reaktion auf einen entsprechenden Brief aus Lübeck über Maßnahmen zur Befriedung der See beraten.⁵³ Allem Anschein nach hatte es dann erst Mitte September ein Treffen der Städte Deventer, Zutphen und Harderwijk in Beekbergen gegeben, auf dem über die gemeinsame Reise nach Lübeck gesprochen wurde; ein weiteres Treffen in Deventer mit den Schöffen aus Zutphen fand kurz vor der Abreise der Ratssendeboten am 24. September statt.⁵⁴ Offenbar hatte es in der Frage der Friedeschiffe keinen größeren Diskussionsbedarf mehr gegeben.

Ein Jahr zuvor nämlich war auf einer Tagfahrt Anfang März in Lübeck, auf der von Seiten der Zuiderzee- und IJsselstädte nur Kampen durch die Ratsherren Johannes Schilder und Wigard Schursak vertreten war, beschlossen

⁴⁹ HR I, 8, Nr. 1059.10; Maandrekening von 1407, S. 71 f. – In den Weseler Stadtrechnungen findet sich zum Jahr 1449 ein Eintrag, wonach die Weseler Ratssendeboten auf dem Weg nach Zwolle zu einer Tagfahrt der overijsselschen und geldrischen Städte mit ihrem Wagen verunglückten; dabei verletzte sich der Ratsherr Johann Honigh und musste sich von einem Bader behandeln lassen; vgl. HR II, 3, Nr. 523.2.

⁵⁰ HR I, 4, Nr. 304; Nr. 308 § 1. – Puhle 2012, S. 36–40.

⁵¹ HR I, 4, Nr. 308 § 3.

⁵² HR I, 4, Nr. 322. 3.

⁵³ HR I, 4, Nr. 322. 1, 2.

⁵⁴ HR I, 4, Nr. 322, 7, 4.

worden, Friedeschiffe auszurüsten; danach sollte Kampen allein mit zwei Koggen, vier Rheinschiffen und 300 Bewaffneten ein größeres Kontingent bereitstellen als Dordrecht, Amsterdam, Stavoren, Harderwijk und alle anderen Städte *by der Sudersee beseten* zusammen.⁵⁵ Dieser Beschluss hatte, nachdem der amtierende Bürgermeister Hinrik van Leyden im April nach Kampen geritten war, um sich von Johannes Schilder über die in Lübeck getroffenen Vereinbarungen unterrichten zu lassen,⁵⁶ unter den Städten eine bemerkenswerte Betriebsamkeit ausgelöst,⁵⁷ auch wenn am Ende wenig dabei herauskam.⁵⁸ Bis in die zweite Novemberhälfte des Jahres 1394 verzeichnen die Stadtrechnungen Deventers 36 Positionen, bei denen es um Trinkgelder für die Boten geht, die aus Kampen, Zutphen und Harderwijk kamen, um über neue Entwicklungen *van den zaken van der Duesscher henze* resp. *van den zaken van den vredeschepe* zu informieren, oder um die Entlohnung der Boten, die von Deventer aus die umliegenden Städte aufsuchten, um entsprechende Informationen weiterzugeben und Aufforderungen zu gemeinsamen Beratungen über die anstehenden Probleme zu überbringen. Solche Zusammenkünfte, bei denen die Städte in der Regel durch zwei Ratsherren vertreten waren, wurden in dem angegebenen Zeitraum zwischen April und September 1394 an verschiedenen Orten zehn Mal abgehalten.⁵⁹ Ebenso intensive Konsultationen zwischen den Städten Deventer, Kampen, Zutphen, Harderwijk und Zwolle – Stavoren und Elburg werden seltener genannt – lassen sich wenige Jahre später beobachten, als sich mit dem Kampf gegen die Seeräuber die Beeinträchtigungen des hansischen Handels im Zuge des holländisch-friesischen Krieges verbanden.⁶⁰

Auch in der Folge fanden solche Beratungen im Vorfeld der Hansetage statt. Um nur noch ein Beispiel zu nennen: Nur wenige Tage nachdem ein Bote aus Lübeck Mitte April 1417 die Ladung zum Hansetag, der im Mai in Rostock beginnen sollte, dem ersten nach dem Ende der Lübecker Verfassungskrise, nach Deventer gebracht hatte, schickte die Stadt Boten nach

⁵⁵ HR I, 4, Nr. 192 § 6; für die zeeländischen Städte waren vier Koggen mit 400 Bewaffneten vorgesehen. – Zu den Kosten s. beispielhaft HR I, 4, Nr. 201.

⁵⁶ HR I, 4, Nr. 232. 13.

⁵⁷ Vgl. die Auszüge aus den Stadtrechnungen von Deventer: HR I, 4, Nr. 232, 233. Allerdings spiegelt die Wiedergabe in den Hanserezessen nicht die chronologische Abfolge des Geschehens, weil hier die Rechnungsposten „Hincinde“ und „Vor Rydinghe“ ungeachtet der chronologischen Binnengliederung (s. de Meyer 1968) einfach nacheinander abgedruckt worden sind.

⁵⁸ Schlechte 2010, S. 193.

⁵⁹ Tagungsorte waren Deventer, Harderwijk, Amsterdam, Utrecht, Beekbergen, Eerbeek und Nijenbeek. – Verzeichnet wird in den Rechnungen auch die Höhe der Aufwandsentschädigungen, die die Bürgermeister/Ratsherren anlässlich solcher Tagfahrten erhielten.

⁶⁰ Vgl. z. B. HR I, 4, Nr. 547 (1399/1400), 636 (1400/1401).

Harderwijk, Elburg, Kampen, Zutphen, Zwolle und Nimwegen, das 1402 in die Hanse „wieder“ aufgenommen worden war,⁶¹ mit der Aufforderung, eine vorbereitende Tagfahrt in Apeldoorn zu besenden.⁶² Wenige Tage später ritten die Ratsherren Evert Lewenkamp und Konrad ten Dune nach Apeldoorn, um an den Beratungen teilzunehmen. Anfang Mai erkundigte sich die Stadt in Kampen, wann deren Ratssendeboten nach Rostock aufbrechen wollten. Im Juli kam es dann erneut zu einer Versammlung in Apeldoorn, nachdem Everd Lewenkamp (inzwischen aus Lübeck) neue Instruktionen für seine Verhandlungen erbeten hatte.⁶³ Allerdings fanden im Vorfeld der Hansetage nicht immer regionale Zusammenkünfte der Zuiderzee- und IJsselstädte statt. Absprachen erfolgten auch brieflich; dann waren Boten unterwegs, die Stellungnahmen der Nachbarstädte zu den anstehenden Problemen einholten und Briefe mit den Einschätzungen der eigenen Kommune überbrachten, um auf diese Weise Meinungsbildung zu ermöglichen und die gemeinsamen Interessen abzustimmen.⁶⁴ Und wenn gemeinsame Reisewege vereinbart wurden, dann ist die gemeinsame Zeit sicherlich auch genutzt worden, um über die bevorstehenden Beratungen zu sprechen, auch wenn solche Gespräche in den Quellen keinen Niederschlag gefunden haben.

Ein etwas anderes Bild bietet sich, wenn man auf die Lübecker Tagfahrt vom Mai 1447 blickt. Es war bekanntlich eine der am besten besuchten Tagfahrten: 39 Städte waren durch ihre Ratssendeboten vertreten, unter ihnen Harderwijk, Kampen, Deventer, Zutphen und Zwolle; außerdem Groningen sowie die geldrischen Städte Nimwegen, Arnheim und Roermond. Die Versammlung war anberaumt worden wegen der zunehmenden Klagen über die Beeinträchtigungen des hansischen Handels in Brügge, der Auseinandersetzungen um die Zollerhöhungen in Antwerpen und der gespannten Lage in London, wo wegen der nicht erfolgten Ratifizierung des Vorrath-Vertrags von 1437 durch Preußen der Entzug der hansischen Privilegien drohte. Auf der Tagesordnung standen aber auch viele andere innerhansische Probleme.⁶⁵ Der Termin der Versammlung war im August 1446 beschlossen worden.⁶⁶ Zur Vorbereitung dieses Hansetags fand Ende April 1447 in Deventer ein Treffen ostniederländischer Städte statt, das von dem westfälischen Münster angeregt worden war.⁶⁷ Nachdem ein Bote aus Münster ein Schreiben gebracht hatte,

⁶¹ HR I, 5, Nr. 87; zum Vorgang Weststrate 2011, S. 75 – 78; Henn 2016, S. 155 – 157.

⁶² HR I, 6, Nr. 442. 1, 2.

⁶³ Siehe oben bei Anm. 45.

⁶⁴ Siehe z. B. HR I, 8, Nr. 708a (1430).

⁶⁵ HR II, 3, S. 167 f.

⁶⁶ HR II, 3, Nr. 253 § 5.

⁶⁷ HR II, 3, Nr. 281; ebd., S. 163 Anm. 1, 2; Maandrekening von 1447, S. 120.

in dem Deventer aufgefördert wurde, eine Tagfahrt mit den overijsselschen, geldrischen und klevischen Städten abzuhalten, auf der über die *gebreken der stede ... ind van ordinancien der hensze* beraten werden sollte, schickte Deventer am 5. April Boten nach Kampen und Zwolle mit dem Ersuchen, die geplante Tagfahrt zu besenden, ebenso wie ein wohl schon länger verabredetes Treffen in Apeldoorn. Drei Tage später ging ein weiterer Bote in der gleichen Angelegenheit nach Zutphen, Arnheim, Nimwegen und Wesel, und wieder zwei Tage später ein Bote nach Harderwijk. Geladen wurden auch Duisburg und die übrigen klevischen Hansestädte. Nachrichten über die Zusammenkunft in Deventer bieten nur die entsprechenden Einträge in den jeweiligen Stadtrechnungen. Ein Rezess oder ein Bericht über den Verlauf der Tagfahrt ist m.W. nicht überliefert,⁶⁸ so dass letztlich offen bleiben muss, welche *gebreken der stede* oder welche hansische Ordonnanz Hauptgegenstand oder Hauptgegenstände der Beratungen war(en). Vieles spricht allerdings dafür, dass es um die vor allem von den wendischen und preußischen Städten angestrebte Stärkung der Position des Brügger Kontors im hansischen Handel mit den Niederlanden ging, die auch 1447 wieder auf der Tagesordnung stand. Zu dem genannten Zweck sollten, von wenigen Ausnahmen abgesehen, im hansischen Raum keine Tuche verkauft werden, die nicht nach Brügge *tom stapele und tor halle* gebracht worden waren.⁶⁹ Die Ausweitung der Stapel- und Schoßpflicht auch auf Brabanter und holländisches Tuch stieß allerdings auf den Widerstand der im Westen gelegenen Hansestädte und damit eben auch den der Zuiderzee- und IJsselstädte, die darin eine Beeinträchtigung ihrer engen Wirtschaftsbeziehungen vor allem zu Holland sahen, denn gerade für holländische Tuche waren die Märkte der IJsselstädte wichtige Umschlagplätze. Dass dieses Thema hochaktuell war, zeigt die Geschäftigkeit Deventers nach Abschluss der Beratungen in Lübeck, bei denen sich die westlichen Städte jedoch nicht hatten durchsetzen können,⁷⁰ als nicht nur der Bürgermeister Everd Krite selbst nach Zutphen ritt, sondern auch zahlreiche Boten zwischen der IJsselstadt und Leiden, Münster, Groningen, Zutphen und anderen Orten unterwegs waren, wegen *der lakenen die sii to Brugge ter hallen hebben wolden*.⁷¹ Und schon im Februar 1448 fand erneut eine Versammlung der westfälischen und ostniederländischen Städte statt, die sich ausschließlich mit dieser Thematik beschäftigte.⁷²

⁶⁸ Immerhin erfährt man aber, dass Wesel am Ende der Beratungen Deventer und Zutphen beauftragte, in Lübeck *van unsen wegen in saken der Hensze toe spreken*; Stadtrechnungen Wesel, Bd. 4, S. 257.

⁶⁹ HR II, 2, Nr. 441 § 1 (1441); ebd., Nr. 587 § 8 (1442); 608 §§ 11, 12 (1442); 641 § 2 (1442).

⁷⁰ HR II, 3, Nr. 288 §§ 83, 84.

⁷¹ Ebd., Nr. 371, 3–10.

⁷² HR II, 3, Nr. 387.

Im Hinblick auf die Hanse und die Festigung regionaler Strukturen kommt der Versammlung in Deventer vom April 1447 besondere Bedeutung zu: Zum ersten Mal nämlich kam es hier zu gemeinsamen Beratungen der westfälischen, der niederrheinischen und ostniederländischen Städte,⁷³ die in der Tohopesate zu einem eigenen Viertel zusammengefasst wurden – mit Nimwegen als Vorort der geldrischen und Deventer als Vorort der overijsselschen Städte⁷⁴ –, aus dem sich wenig später das Kölner Drittel entwickelte, das seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts mit großer Regelmäßigkeit regionale Tagfahrten abhielt, auf denen die Interessen der nun gemeinsam tagenden westfälischen, niederrheinischen und ostniederländischen Städte im Vorfeld gesamthansischer Entscheidungen erörtert wurden.⁷⁵ Dennoch fanden auch weiterhin Konsultationen im engeren landschaftlichen Rahmen der Zuiderzee- und IJsselstädte statt.⁷⁶ Sie blieben ein bedeutsames Element der gemeinsamen Willensbildung in hansischen Angelegenheiten und eine wichtige Voraussetzung dafür, dass sich über die territorialen Grenzen hinweg in der Region ein Bewusstsein hansischer Zusammengehörigkeit entwickelte und diese sich als hansischer Teilraum verstehen lernte.⁷⁷

Es ist im Vorstehenden gelegentlich von der „Wieder“aufnahme einzelner ostniederländischer Städte in die Hanse die Rede gewesen. Dabei handelt es sich um die in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts fast ausschließlich im hansischen Westen, am Niederrhein und in den östlichen Niederlanden,

⁷³ Beschlossen worden war auch, dass solche Versammlungen von nun an jährlich stattfinden sollten; HR II, 3, Nr. 413 § 3; s. auch HR II, 4, Nr. 87 (1452); ebd., Nr. 145. 1 (1453).

⁷⁴ HR II, 3, Nr. 288 § 23.

⁷⁵ Um nur einige Beispiele zu nennen: HR II, 3, Nr. 522, 552 (1449); ebd., Nr. 609, 610, 634 (1450); HUB 8, Nr. 113 (1451); HR II, 4, Nr. 90 (1453); ebd., Nr. 145 (1453).

⁷⁶ Z. B. HR II, 4, Nr. 642 (1458); ebd., Nr. 753 (1459); HR II, 5, Nr. 48 Anm. 1 (1460); HR II, 6, Nr. 265 (1469); HR III, 1, Nr. 51, 52 (1477); ebd. Nr. 541 (1484) u. ö. – Bezeichnend ist, dass das häufig als Hansestadt angesprochene Hattem so gut wie nie zu diesen Beratungen hinzugezogen worden ist. Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts gibt es m. W. nur zwei Nachrichten, aus denen hervorgeht, dass Hattem zur Teilnahme an einer regionalen Tagfahrt der ostniederländischen Städte aufgefordert worden ist: So berichten die Arnheimer Stadtrechnungen zum Jahre 1451, dass die Stadt einen Boten nach Hasselt, Elburg und Harderwijk entsandt hatte, der die Städte zum Besuch einer Tagfahrt in Nimwegen (*om saken will van der Hense*) einladen sollte (HUB 8, Nr. 113 b.8). Zum Jahre 1474 findet sich in den Stadtrechnungen Deventers ein Eintrag, wonach Hattem (und Ommen) im Kontext der Utrechter Friedensverhandlungen aufgefordert wurden, *oer vrende* zu Beratungen nach Zwolle zu entsenden (HR II, 6, Nr. 664. 5). Allerdings dürfte diese Nachricht aus Hattem noch keine Hansestadt machen, zumal die Städte an anderer Stelle ausdrücklich darauf hinwiesen, dass sie auch auf die Zusammenarbeit mit benachbarten Städten *buten der hanze wesende* angewiesen seien (HR II, 4, Nr. 87).

⁷⁷ Henn 2000, S. 125 – 127, Henn 2005b, S. 32 – 34; Weststrate 2003, S. 38 – 40; Looper 2007, S. 181 – 184.

zu beobachtende förmliche Aufnahme von Städten in die Hanse,⁷⁸ die in den Quellen regelmäßig als Wiederaufnahme dargestellt wird. Es stellt sich aber die Frage, ob die entsprechenden Berichte den tatsächlich gegebenen Verhältnissen gerecht werden. Die Frage, auf die hier freilich nur in der gebotenen Kürze eingegangen werden soll, weil sie bereits an anderer Stelle ausführlicher behandelt worden ist,⁷⁹ ist auch hier von Bedeutung, weil von der Zugehörigkeit zur Hanse das Recht zur Teilnahme an den Hansetagen abhing. Für Walter Stein⁸⁰ stand fest, dass alle die betroffenen Städte erst mit ihrer förmlichen Aufnahme tatsächlich Hansestädte geworden seien, und dass die Berufung auf eine frühere Hansezugehörigkeit nur dazu gedient habe, die Aufnahmeverfahren zu beschleunigen. Andere haben den (behaupteten) Verlust der Hansemitgliedschaft mit dem unsolidarischen Verhalten während der Flandern-Blockade (1358 – 1360) erklärt,⁸¹ was aber für viele andere Städte ebenso hätte gelten müssen. Für Dieter Seifert⁸² stellte sich

⁷⁸ Ein vergleichbarer Fall ist m. W. nur das Aufnahmegesuch Rügenwaldes: HR I, 1, 190 § 1 (1379). – Die Frage, welche Städte zur Hanse gehörten, welche Städte Hansestädte waren, beschäftigt nicht nur die hansegeschichtliche Forschung, auch die Zeitgenossen wären kaum in der Lage gewesen, sie einigermaßen befriedigend zu beantworten, zumal die Hanse selbst sich in dieser Angelegenheit bewusst sehr bedeckt gehalten hat. Da sie bekanntlich nie gegründet worden ist, gibt es auch keine benennbare Gruppe von Städten, die einen solchen Zusammenschluss herbeigeführt hätten und demzufolge Mitglieder dieser „Vereinigung“ gewesen wären. Die Hanse ist vielmehr in einem sich über viele Jahrzehnte hinziehenden Prozess entstanden, in dessen Verlauf diejenigen (niederdeutschen) Städte in die werdende Hanse hineinwuchsen, deren Kaufleute sich an den gemeinsamen Aktivitäten beteiligten. Hansemitgliedschaft war gleichbedeutend mit dem Recht der Kaufleute, die im Ausland erworbenen Handelsprivilegien zum eigenen Vorteil zu nutzen. Als Hansestädte galten folglich die Städte, deren Kaufleute dieses Recht unwidersprochen für sich in Anspruch nehmen konnten. Allerdings konnte ihnen dieses Recht auch wieder entzogen werden, wenn sie sich gemeinsam beschlossenen Maßnahmen widersetzen (Verhansung). In solchen Fällen mussten sich die betroffenen Städte um die förmliche Wiederaufnahme/Wiederzulassung bemühen. Seit dem 15. Jahrhundert gibt es Listen mit den Namen von Hansestädten. Dabei handelt es sich zumeist um Matrikellisten, die im Zusammenhang der verschiedenen Tohoposaten erstellt wurden, aber es waren keine Mitgliederverzeichnisse und sie waren auch nie vollständig. Sie enthalten einen Kern von etwa 60 – 70 Städten, die regelmäßig zu den Tagfahrten geladen wurden. Daneben gehörten aber auch kleinere Städte zur Hanse, die sog. Beistädte, die aus Kostengründen die Tagfahrten selbst nicht besuchen konnten und deren Kreis unbestimmt blieb. Noch im 16. Jahrhundert, als im Zuge der Bemühungen um eine Neuorganisation der Hanse und eine Stärkung der bündischen Elemente auch die Frage der Mitgliedschaft diskutiert wurde, konnten in dieser Angelegenheit keine verbindlichen Festlegungen getroffen werden. Im Alltag ist die Hanse daher mit dieser Problematik immer sehr pragmatisch umgegangen.

⁷⁹ Henn 2016.

⁸⁰ Stein 1913, S. 525 – 554.

⁸¹ Vgl. z. B. Meilink 1912, S. 105 – 110; Rijpma 1924, S. 11.

⁸² Seifert 1997, S. 195 – 199.

die Situation so dar, dass in einer Zeit, in der sich die holländischen und zeeländischen Städte allmählich von der Hanse entfernten, die ostniederländischen Kommunen gewissermaßen an den Rand der Hanse (und in die Nähe der mit ihr konkurrierenden holländischen und zeeländischen Städte) gerieten, so dass es ihnen ratsam erschien, sich die Mitgliedschaft in der Hanse und damit das Recht zum Mitgenuss der Privilegien auch förmlich bestätigen zu lassen. Ähnlich argumentierte Job Weststrate,⁸³ der außerdem auf den zunehmenden Druck von Seiten des Brügger Kontors verwies, endlich Klarheit in der Frage der Hansezugehörigkeit bzw. Nicht-Zugehörigkeit zu schaffen, so dass es den fraglichen Städten auch aus diesem Grund darum gegangen sei, den eigenen „Status als Hansestadt“ abzusichern. Zugleich sei durch die Aufnahme ostniederländischer Städte die Abgrenzung der Hanse gegenüber den Grafschaften Holland und Zeeland erfolgt. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dass die Initiative von den einzelnen Städten, die den Aufnahmeantrag stellten, nicht von der Hanse ausging.⁸⁴

Von den hier zur Debatte stehenden Städten waren Zwolle, das 1407,⁸⁵ und Kampen, das erst 1441 „aufgenommen“ wurde,⁸⁶ betroffen. Die Hansemitgliedschaft von Harderwijk, Elburg, Zutphen und Deventer war dagegen nie strittig, so dass diese Städte keine Veranlassung hatten, die „Wieder“aufnahme zu beantragen. Im Hinblick auf die Frage: Aufnahme oder Wiederaufnahme, ist Kampen sicherlich das spannendste Beispiel, weil hier die Ambivalenz des Quellenbefundes am deutlichsten zutage tritt.

Es gibt aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zweifellos Nachrichten, die die Vermutung nahelegen könnten, dass Kampen zwar enge Beziehungen zur Hanse unterhielt, selbst aber keine Hansestadt war.⁸⁷ Dem steht gegenüber, dass Ratssendeboten aus Kampen zwischen 1367 und 1441 bei 35 (von 43) gesamthansischen Tagfahrten vertreten waren – oft als die ein-

⁸³ Weststrate 2003, S. 26–33.

⁸⁴ Mit etwas anderer Gewichtung Seifert 1995, S. 84 f.

⁸⁵ HR I, 5, 392 § 17; 393; HR I, 8, 1060.6.

⁸⁶ HR II, 2, 439 §§ 4, 18, 25. – Die in der Literatur gelegentlich vertretene Auffassung von der Wiederaufnahme Stavorens (1418) findet m. E. in den Quellen keine Bestätigung; Henn 2016, S. 158. Wenn Jappe Alberts 1969, S. 22 f., davon ausgeht, dass Stavoren noch um die Mitte des 15. Jahrhunderts möglicherweise nicht als vollwertige Hansestadt anerkannt gewesen sei, dann liegt dem ein Missverständnis zugrunde. Er nimmt Bezug auf den Rezess des Lübecker Hansetags vom September 1450. Es ging um die Frage, wie mit Städten umgegangen werden soll, die entgegen den Beschlüssen von 1441 den Hansetag nicht besandt hatten; zu den Städten, deren Verhalten gerügt wurde, gehörte zwar auch Stavoren, aber gemeinsam mit Rostock, Dortmund, Soest, Greifswald und vielen anderen, deren hansestädtische Qualität nie umstritten war; s. HR II, 3, Nr. 649 § 1.

⁸⁷ Stein 1913, S. 541–551; Wubs-Mrozewicz 2008, S. 43–50; Weststrate 2008, S. 40 f.; Henn 2009a, S. 169–171; Henn 2016, S. 164–167.

zigen Repräsentanten der ostniederländischen Städte – und folglich an den Beratungen und Entscheidungen über alle für die Hanse relevanten Fragen beteiligt waren: den Bedingungen des Friedens mit Waldemar Atterdag, den Maßnahmen im Kampf gegen die Seeräuber (und hier sogar bereit war, größere Lasten zu übernehmen als viele andere) usw. Das nicht-hansische Kampen hätte über die Verhansung Braunschweigs (1375)⁸⁸ ebenso wie über die „Wieder“aufnahme Zwolles und der klevischen Städte Duisburg und Wesel in die Hanse (1407)⁸⁹ mitentschieden; 1383, als man wieder einmal über eine Verlegung des Brügger Kontors nachdachte, wäre mit Kampen eine nicht-hansische Stadt mit den Verhandlungen über neue Privilegien mit dem holländischen Grafen und der Stadt Dordrecht beauftragt worden,⁹⁰ um nur diese Beispiele zu nennen. Bedenkt man, wie sehr die Hanse darauf bedacht war, die Vertraulichkeit der Beratungen sicherzustellen, dann ist es in hohem Maße unwahrscheinlich, dass eine nicht-hansische Stadt zu den Besprechungen zugelassen worden wäre. Kampen muss in dieser Zeit als vollgültige Hansestadt angesehen worden sein.

Seit 1417 werden in den hansischen Quellen die Bürger aus Kampen verschiedentlich in einem Atemzug mit den Holländern und Zeeländern genannt, von denen es ausdrücklich heißt, dass sie *buten der henze* seien.⁹¹ In einem Fall weist Kampen sogar selbst darauf hin, dass es nicht zur Hanse gehöre,⁹² obwohl es aus dieser Zeit auch Nachrichten gibt, die dafür sprechen, dass Kampen durchaus als Hansestadt angesehen wurde und sich auch weiterhin an den regionalen Vorbereitungen der allgemeinen Hansetage beteiligte. Das mag auch der Grund dafür gewesen sein, dass die „Wiederaufnahme“ Kampens im März 1441 – anders als die gleichzeitige Aufnahme der Stadt Arnheim, die ihr Gesuch schon 1380 (!) gestellt hatte – so reibungslos erfolgen konnte, wenngleich vor allem seitens der preußischen Städte auch Bedenken bestanden.⁹³

Ähnlich unkompliziert ging die „Wieder“aufnahme Zwolles vonstatten, das schon 1294 in einem oft zitierten Brief Lübeck als *caput et principium omnium nostrum* bezeichnet⁹⁴ und damit die eigene Verbundenheit mit der werdenden hansischen Gemeinschaft unterstrichen hatte. Nachdem die Stadt im Herbst 1406 (gemeinsam mit Wesel und Duisburg) ihre Wiederaufnahme

⁸⁸ HR I, 1, Nr. 86 § 11.

⁸⁹ HR I, 5, Nr. 392 §§ 17, 19.

⁹⁰ HR I, 2, Nr. 263 § 5; 266 § 1; 306 § 4.

⁹¹ HR I, 6, Nr. 400 § 13; ferner HR I, 7, Nr. 576; HUB 6, Nr. 489 § 2; 728.

⁹² HUB 6, Nr. 519 (1423).

⁹³ Wie Anm. 39.

⁹⁴ HUB I, Nr. 1154.

beantragt hatte und die preußischen Städte im April 1407 bestätigt hatten, dass Zwolle *in vortziten in der hense gewest* sei, stand der „Wieder“zulassung der Stadt zum Mitgenuss der hansischen Privilegien nichts im Wege,⁹⁵ wobei es, so Bert Looper,⁹⁶ nicht nur um die Privilegien, sondern mehr noch um die Teilhabe an dem Informationsnetzwerk der europaweit agierenden Hanse ging, die den Handelsinteressen der eigenen Kaufleute in vielfältiger Weise zugutekommen konnte.

In beiden Fällen wird man jedoch nicht davon ausgehen können, dass es sich, auch wenn die entsprechenden Hansetagsbeschlüsse dies nahelegen,⁹⁷ tatsächlich um Wiederaufnahmen gehandelt hat, zumal beide Städte ja nie aus der Hanse ausgeschlossen worden waren – jedenfalls liefern die vorhandenen Quellen keinen Anhaltspunkt für eine solche Annahme –, so dass eine Wiederaufnahme gar nicht erforderlich gewesen wäre. Es ging den Städten vielmehr in einer jeweils bestimmten Situation darum, die eigene Mitgliedschaft nicht zu begründen, sondern durch einen Hansetagsbeschluss förmlich bestätigen zu lassen. Mit Blick auf Kampen waren das im konkreten Fall vermutlich weniger die Verhältnisse im Westen. Eher dürften die Verhältnisse in Bergen ausschlaggebend gewesen sein, wo, wie schon bemerkt, seit den 40er Jahren des 15. Jahrhunderts der Handel der Kaufleute aus Kampen und anderen ostniederländischen Städten durch Maßnahmen des von Lübeck beherrschten Kontors in mannigfaltiger Weise behindert wurde. Insofern dürfte Kampen ein großes Interesse daran gehabt haben, dass seine Hansezugehörigkeit förmlich anerkannt wurde, um sich dann in den Auseinandersetzungen mit dem Kontor darauf berufen zu können, dass *wy alle tsaemen syn liitmaethen eenre hanze*.⁹⁸ Es ist deshalb wohl auch kein Zufall, dass unmittelbar nach der „Wieder“aufnahme Kampens die Olderleute des Bergener Kontors darüber informiert wurden, damit sie *de van Campen ... beschermen unde aller vryheide privilegia unde rechticheyde lete bruken gelik anderen copluden in die hense behorende*.⁹⁹

⁹⁵ Henn 2016, S. 157.

⁹⁶ Looper 2007, S. 186–189; Looper 2009, S. 116, 122.

⁹⁷ HR I, 5, Nr. 392 § 17; HR II, 2, Nr. 439 § 25. Und wenn der preußische Ratsgesandte Arnold Heket in seinem Bericht über die Verhandlungen der Lübecker Tagfahrt vom Mai 1407 konstatiert, dass Kampen zwar einen namhaften Beitrag zur Bekämpfung der Seeräuber zugesagt habe, aber eigentlich nicht zu den Hansestädten gehöre (HR I, 5, Nr. 404), dann gibt er damit einer Einschätzung Ausdruck, die unter den preußischen Städten verbreitet gewesen sein mag, die aber von den übrigen Städtegruppen nicht mitgetragen worden sein muss.

⁹⁸ HR II, 7, Nr. 400; ähnlich ebd., Nr. 391 § 11; HUB 10, Nr. 487.

⁹⁹ HR II, 2, Nr. 439 § 18.

Was mehr als 30 Jahre früher Zwolle zu diesem Schritt bewogen hat, lässt sich quellenbedingt kaum ermitteln. Ob es die Erwartung war, im engeren Schulterschluss mit der Hanse wirkungsvoller gegen die Seeräuber vorgehen zu können, vor allem auf dem Hintergrund des holländisch-friesischen Krieges,¹⁰⁰ oder ob man sich Vorteile für den Handel Zwolles mit seinem westfälischen „Hinterland“ versprach,¹⁰¹ muss vorläufig offen bleiben. Auf jeden Fall aber war die unstrittige Zugehörigkeit zur Hanse die wichtigste Voraussetzung dafür, der eigenen Stimme auf den Hansetagen Gehör und Geltung zu verschaffen.

Ganz gewiss waren die Zuiderzee- und IJsselstädte – ebensowenig wie die süderseeischen Städte insgesamt – die *alle tyd wedderwartigen Suederseeischen stedere*, als die sie im Rezess des Lübecker Hansetags im Sommer 1518 bezeichnet wurden, als ihnen vor allem von Seiten der wendischen Städte unterstellt wurde, eine eigene, „neue“ Hanse gründen zu wollen.¹⁰² Seit der Mitte des 13. Jahrhunderts gingen Kaufleute aus den genannten Städten, z. T. auf der Grundlage eigener Privilegien, wegen der gemeinsamen Handelsinteressen aber in enger Zusammenarbeit mit den übrigen niederdeutschen Kaufleuten im Ost- und Nordseeraum ihren Geschäften nach und wuchsen so in die allmählich entstehende Hanse hinein. Seit 1367 waren die Zuiderzee- und IJsselstädte durch eigene Ratssendeboten auf den gesamthansischen Tagfahrten vertreten – lange bevor z. B. Köln erstmals einen Hansetag besuchte und auch deutlich häufiger als viele andere Städte dazu bereit waren: Von den 112 Hansetagen, die in dem hier untersuchten Zeitraum stattfanden, hatten Vertreter der Zuiderzee- und IJsselstädte, wie erwähnt, an 57 Tagfahrten teilgenommen, während für die westfälischen Städte gerade einmal 27 Tagfahrtsbesuche bezeugt sind. 1447 gehörte Deventer angesichts des heraufziehenden Brügger Schoßstreits zu den treibenden Kräften, die sich für ein Zusammenwirken der ostniederländischen Hansestädte mit ihren westfälischen und niederrheinischen Nachbarn einsetzten und den Weg zur Schaffung eines neuen westlichen Hanseviertels ebneten, in dem Deventer selbst und Nimwegen Vorortfunktionen übernahmen.¹⁰³

Hatten die holländischen und zeeländischen Städte noch bis in die 90er Jahre des 14. Jahrhunderts zu den Hansestädten im Westen gehört, so fehlen

¹⁰⁰ So Berkenvelder 1983, S. 30 f.

¹⁰¹ Weststrate 2003, S. 29; Weststrate 2008, S. 39.

¹⁰² HR III, 7, Nr. 108 §§ 33, 34. Zugrunde lag der seit Jahren aufgestaute Unmut der süderseeischen Städte über die mangelnde Unterstützung Lübecks in der Auseinandersetzung mit Brügge wegen einer drastischen Erhöhung der Weinakzise; zusammenfassend Hollweg 1991, S. 59–68.

¹⁰³ Siehe oben S. 201.

sie in dem neuen Hanseviertel. Um 1400 hatte aus territorialpolitischen und wirtschaftlichen Gründen, wobei allen voran der Aufschwung der holländischen Tuchproduktion und die Fortschritte im Schiffbau hervorzuheben wären, die allmähliche Loslösung der holländischen und zeeländischen Städte von der Hanse eingesetzt, die jetzt zu deren Konkurrenten wurden und folglich keinen Anteil mehr an dem hansischen Präferenzsystem hatten. Damit waren die Zuiderzee- und IJsselstädte geographisch und (aus gesamthansischer Perspektive) wirtschaftspolitisch an den Rand der Hanse und gewissermaßen „zwischen die Fronten“ geraten. In dieser Situation, als auch innerhalb der Hanse, z. T. aufgrund äußeren Drucks, das Bedürfnis wuchs, Klarheit in der Frage der Mitgliedschaft und damit des Rechts auf den Mitgenuss der auswärtigen Privilegien zu schaffen, mussten sich die Zuiderzee- und IJsselstädte entscheiden, ob sie auf der Seite der Hanse oder der ihrer holländischen Konkurrenten stehen wollten, zu denen gleichwohl (auch außerhalb des hansischen Privilegiensystems) enge wirtschaftliche Beziehungen bestanden.¹⁰⁴ Sie entschieden sich dafür, die Bindungen an die Hanse nicht abreißen zu lassen, wobei möglicherweise weniger die Privilegiennutzung als vielmehr die Einbindung in die hansischen Informationsnetzwerke ausschlaggebend war.¹⁰⁵ Aber die Städte mussten nicht auf ihre traditionellen Beziehungen zu Holland verzichten: Auf den Jahrmärkten der IJsselstädte fand weiterhin ein reger Warenaustausch zwischen Holland und dem hansischen Westen statt. So erweist sich die Zuiderzee- und IJsselregion als eine hansische Grenzregion, die eine wichtige Vermittlerrolle – Bert Looper spricht von der Scharnierfunktion, Job Weststrate von einem Transithandelsraum – zwischen der holländischen auf der einen und der hansischen Wirtschaftsregion auf der anderen Seite spielte. Dass die (nicht nur räumliche) Nähe zu Holland auch Misstrauen wecken und zu Spannungen führen konnte, zeigen die Reaktionen in Preußen auf die „Wieder“aufnahme Kampens in die Hanse oder die angesprochenen Auseinandersetzungen zwischen dem lübisch dominierten Hansekontor in Bergen und den dort tätigen Kaufleuten aus den Zuiderzee- und IJsselstädten. Dennoch zeigt sich auch hier, dass das Nebeneinander von regionaler Eigenständigkeit und gesamthansischer Verbundenheit ein Wesensmerkmal der Hanse und nicht ihr Totengräber war.

¹⁰⁴ Weststrate 2003, S. 30–32; Weststrate 2008, S. 41–44, 159–176; Looper 2003, S. 7–11; Looper 2007, S. 184–194; Looper 2009, S. 115–122.

¹⁰⁵ Ob hierbei auch noch alte kulturräumliche Traditionen wirksam waren, so Petri 1961, S. 52–57, sei dahingestellt.

Anhang

Gesamthansische Tagfahrten mit Beteiligung ostniederländischer Städte

Termin	Versamm- lungsort	Auf der Tagfahrt vertretene ostniederländische Städte	Beleg
1367 Nov. 11	Köln	<u>Kampen</u> : Everd Bose Jacob Seynenzone <u>Harderwijk</u> : Gerlach Upgang Tideman van Nümeghen <u>Elburg</u> : Bernd Gerdeszone Hinrik Nannemanszone [mitvertreten: <u>Deventer</u> , <u>Zutphen</u>]	HR I, 1, S. 372 ff.
1368 Juni 24	Lübeck	<u>Kampen</u> : Thiderik Brand Wilhelm Murre <u>Stavoren</u> : Hinrik Ywersson	HR I, 1, S. 406 ff.
1368 Okt. 6	Stralsund	<u>Kampen</u> : Wilhelm Murre Johannes Dulmen <u>Harderwijk</u> : Heyno de Hirde (Herde) Alt Leferdessen <u>Stavoren</u> : Symon Bere (Bare) <u>Elburg</u> : Bernhard Nors <u>Zutphen</u> : Johannes Span Wolter Veeracker	HR I, 1, S. 428 ff.
1369 März 11	Lübeck	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson Thiderik de Rode Jacobesson <u>Zutphen</u> : Wilhelm Schulte <u>Stavoren</u> : Symon Bere Sibold Symon Alardesson <u>Harderwijk</u> : Hinrik van der Heide <u>Elburg</u> : Bernard Wale jun.	HR I, 1, S. 444 ff.
1369 Mai 3	Wolgast	<u>Harderwijk</u> : Hinrik van der Heide [mitvertreten <u>Kampen</u>]	HR I, 1, S. 450 f.
1369 Juli 13	Lübeck	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson Thiderik Rode <u>Stavoren</u> : Arnold de Deventer <u>Zutphen</u> : Volbert de Veeracker <u>Deventer</u> : Hinrik de Ponte <u>Harderwijk</u> : Heyno de Hirde	HR I, 1, S. 451 ff.
1369 Okt. 21	Stralsund	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson Thiderik Rode <u>Harderwijk</u> : Heyno de Heyden <u>Stavoren</u> : Arnold de Deventer <u>Zutphen</u> : Wolter de Veeracker <u>Deventer</u> : Hinrik de Ponte	HR I, 1, S. 464 ff.

Die Städte an Zuiderzee und IJssel auf den Hansetagen

Termin	Versamm- lungsort	Auf der Tagfahrt vertretene ostniederländische Städte	Beleg
1370 Feb. 25	Stralsund	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson Everhard Bose <u>Harderwijk</u> : Heyno de Hirde <u>Zutphen</u> : Gerard de Brincke <u>Elburg</u> : Bernhard Nors <u>Stavoren</u> : Arnold Hinriksson <u>Deventer</u> : Johan Pagemund	HR I, 1, S. 478 ff.
1371 Mai 25	Stralsund	<u>Kampen</u> : Gerard de Putte	HR I, 2, S. 20 ff.
1371 Okt 27	Stralsund	<u>Kampen</u> : Gerard de Putte <u>Zutphen</u> : Thiderik van dem Walle <u>Stavoren</u> : Symon Bere <u>Harderwijk</u> : Herman Kleek <u>Deventer</u> : Johan Rover <u>Elburg</u> : Lambert van Ertborn	HR I, 2, S. 27 ff.
1373 Mai 1	Lübeck	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson	HR I, 2, S. 61 ff.
1374 Juli 25	Stralsund	<u>Kampen</u> : Copin Gerdessen <u>Harderwijk</u> : Hinrik de Hirde Gerard Upgang	HR I, 2, S. 85 ff.
1375 Juni 24	Lübeck	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson <u>Zutphen</u> : Thiderik de Walle	HR I, 2, S. 98 ff.
1376 März 23	Stralsund	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson	HR I, 2, S. 122 ff.
1376 Mai 18	Stralsund	<u>Kampen</u> : Everhard Bose	HR I, 2, S. 127 ff.
1376 Juni 24	Stralsund	<u>Kampen</u> : Everhard Bose <u>Zutphen</u> : Thiderik de Walle	HR I, 2, S. 130 ff.
1377 Juni 24	Lübeck	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson	HR I, 2, S. 157 ff.
1378 Mai 30	Stralsund	<u>Kampen</u> : Everhard Bose <u>Zutphen</u> : Tideman de Walle	HR I, 2, S. 164 ff.
1379 Juni 24	Lübeck	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson <u>Zutphen</u> : Thiderik de Walle <u>Deventer</u> : Arnold op der Est <u>Harderwijk</u> : Gerlach Opgang	HR I, 2, S. 197 ff.
1381 Juni 24	Lübeck	<u>Kampen</u> : Hinrik de Wiltzen <u>Stavoren</u> : Andreas Peye	HR I, 2, S. 278 ff.
1382 Juni 24	Lübeck	<u>Kampen</u> : Everhard Bose <u>Zutphen</u> : Tideman de Walle	HR I, 2, S. 297 ff.
1383 April 5	Lübeck	<u>Kampen</u> : Everhard Bose Goswin Ludekensson	HR I, 2, S. 311 ff.
1383 Mai 31	Lübeck	<u>Kampen</u> : Everhard Bose Goswin Ludekensson	HR I, 2, S. 317 ff.
1383 Okt. 4	Lübeck	<u>Kampen</u> : Goswin Ludekensson <u>Stavoren</u> : Andreas Peye	HR I, 2, S. 319 ff.
1384 April 24	Stralsund	<u>Kampen</u> : Everhard Bose <u>Stavoren</u> : Symon Bere	HR I, 2, S. 332 ff.

Termin	Versamm- lungsort	Auf der Tagfahrt vertretene ostniederländische Städte	Beleg
1385 März 12	Lübeck	<u>Kampen</u> : Johannes Schilder	HR I, 2, S. 350 ff.
1385 Juni 24	Stralsund	<u>Kampen</u> : Johannes Schilder	HR I, 2, S. 360 ff.
1386 April 1	Lübeck	<u>Kampen</u> : Johannes van der Aa Johannes Schilder	HR I, 2, S. 377 ff.
1386 Juli 19 [?]	Lübeck	<u>Kampen</u> : Johannes van der Aa <u>Zutphen</u> : Johannes Petersson <u>Elburg</u> : Jacob Hugen	HR I, 2, S. 381 ff.
1393 Mai 1	Lübeck	<u>Deventer</u> : Henrik van Leyden <u>Zutphen</u> : Thiderik van den Walle <u>Harderwijk</u> : Henrik Witte	HR I, 4, S. 115 ff., 120
1393 Juli 22	Lübeck	<u>Kampen</u> : Johannes Schilder	HR I, 4, S. 126 ff.
1394 März 3	Lübeck	<u>Kampen</u> : Johannes Schilder Wigard Schursak	HR I, 4, S. 161 ff.
1394 vor Juli 7	Rostock	<u>Kampen</u>	HR I, 4, S. 223 ff.
1395 Sept. 29	Lübeck	<u>Kampen</u> : Johannes Schilder <u>Deventer</u> : Hinrik van Leyden <u>Zutphen</u> : Andreas de Yserne <u>Harderwijk</u> : Hildebrant van Telgeden <u>Stavoren</u> : Otto Dodenson	HR I, 4, S. 300 ff.
1399 Juli 25	Lübeck	<u>Deventer</u> : Everhard Lewenkamp <u>Zutphen</u> : Lubbert van Dryven <u>Harderwijk</u> : Hinrik Witte [mitvertreten <u>Kampen</u>]	HR I, 4, S. 495 ff.
1400 Feb. 2	Lübeck	<u>Kampen</u> : Roleff van Wilsen <u>Deventer</u> : Everhard Lewenkamp <u>Zutphen</u> : Lubbert de Dryven <u>Harderwijk</u> : Hinrik Witte	HR I, 4, S. 520 ff.
1407 Mai 15	Lübeck	<u>Kampen</u> : Wigard Schursak <u>Deventer</u> : Lubert Marquard <u>Nimwegen</u> : Johannes van der Düne <u>Zutphen</u> : Lubert Meyer <u>Harderwijk</u> : Gerhard de Telged <u>Elburg</u> : Jacobus Vrese	HR I, 5, S. 283 ff.
1417 Mai 20	Rostock- Lübeck	<u>Deventer</u> : Everhard Lewenkamp <u>Zutphen</u> : Gerd de Meyeer <u>Harderwijk</u> : Moyt Stevensson [mitvertreten <u>Nimwegen</u>]	HR I, 6, S. 362 ff.
1418 Juni 24	Lübeck	<u>Nimwegen</u> : Hinrik van Galen <u>Deventer</u> : Lubbert Budel <u>Zutphen</u> : Willem Pelegryme <u>Zwolle</u> : Lambert van Yrte (Erte) <u>Harderwijk/Elburg</u> : Neyde Steffensen	HR I, 6, S. 529 ff.

Die Städte an Zuiderzee und IJssel auf den Hansetagen

Termin	Versammlungsort	Auf der Tagfahrt vertretene ostniederländische Städte	Beleg
1430 Jan. 1	Lübeck	<u>Nimwegen</u> : Willem van Donen <u>Zutphen</u> : Gerd Olrikes <u>Harderwijk</u> : Wolder Mewessone	HR I, 8, S. 452 ff.
1434 Juni	Lübeck	<u>Stavoren</u> : Reynard van Zuringen, Rh.	HR II, 1, S. 187 f.
1435 Okt. 21	Lübeck	<u>Deventer</u> : Johan van Leyden <u>Nimwegen</u>	HR II, 1, S. 423 ff., 431
1441 März 12	Lübeck	<u>Nimwegen</u> : Rembolt van Beke, Bgm. <u>Deventer</u> : Hinrik Bruns, Bgm. <u>Zutphen</u> : Gerd Olrikes, Bgm. <u>Roermond</u> : Arnold Drosdal, Bgm. <u>Arnheim</u> : Goswin van dem Gruthus, Rh. <u>Kampen</u> : Tideman Schursak, Bgm.	HR II, 2, S. 344 ff.
1442 Mai 20	Stralsund	<u>Kampen</u> : Tideman Schursak, Bgm. [mitvertreten <u>Deventer</u>]	HR II, 2, S. 486 ff.
1447 Mai 18	Lübeck	<u>Nimwegen</u> : Johan van Hesen, Bgm. <u>Deventer</u> : Everd Krite, Bgm. <u>Zutphen</u> : Gerd Olrikes, Bgm. <u>Zwolle</u> : Johan van Erte, Bgm. <u>Harderwijk</u> : Leffert Vuet, Rh. <u>Groningen</u> : Ulger van Nordick, Rh. Hermen Hoppers, Rh. <u>Roermond</u> : Johan van Suchtelen, Bgm. <u>Arnheim</u> : Gerard Gruter, Rh. <u>Kampen</u> : Tideman Schursack, Bgm.	HR II, 3, S. 167 ff.
1449 Juli 25	Bremen	<u>Deventer</u> : Everd Krite, Bgm. Johan Marquard, Rh. <u>Zutphen</u> : Hinrik Nygehues, Bgm.	HR II, 3, S. 399 ff.
1450 Juni 24	Bremen	<u>Deventer</u> : Johan Marquard, Bgm. <u>Kampen</u> : Peter Lubberdesson, Bgm.	HR II, 3, S. 460 ff.
1450 Sept. 21	Lübeck	<u>Nimwegen</u> : Ghisebrecht van Velderen, Bgm. <u>Deventer</u> : Johan Marquard, Bgm. <u>Zutphen</u> : Wilhelm Kring, Bgm. <u>Zwolle</u> : Hinrik ton Watere, Bgm. <u>Harderwijk</u> : Leffert Voet, Bgm. <u>Groningen</u> : Roleff van Ummen, Bgm. <u>Roermond</u> : Johan van Ozen, Bgm. <u>Arnheim</u> : Garcellis van Aller, Rh. <u>Kampen</u> : Jacob Junge, Sch.	HR II, 3, S. 473 ff.
1456 Juni 24	Lübeck	<u>Nimwegen</u> : Symon van Volde, Bgm. <u>Zutphen</u> : Everd Dasse, Rh.	HR II, 4, S. 310 ff.
1465 Sept.	Hamburg	<u>Nimwegen</u> : Johan Rad, Bgm.	HR II, 5, S. 457 ff.

Termin	Versammlungs- ort	Auf der Tagfahrt vertretene ostniederländische Städte	Beleg
1469 April 23	Lübeck	<u>Nimwegen</u> : Hinrik van der Haltert, Bgm. <u>Deventer</u> : Johan Borre, Bgm. Brun Andreessen, Rh. <u>Zutphen</u> : Andreas van der Mermoeden, Bgm. <u>Zwolle</u> : Wiger Poppe, Bgm. <u>Groningen</u> : Johan Vrese, Rh. <u>Arnheim</u> : Bertold van Zalland, Rh. <u>Kampen</u> : Johan Ryubiisz, Rh.	HR II, 6, S. 118 ff.
1470 Aug. 24	Lübeck	<u>Deventer</u> : Johan Borre, Bgm. Steffen Jerwerd, Sekr. <u>Zwolle</u> : Bernd van Merne, Bgm. [mitvertreten <u>Zutphen</u> und <u>Arnheim</u>]	HR II, 6, S. 308 ff.
1476 Mai 28	Lübeck	<u>Deventer</u> : Johan Borre, Bgm. <u>Zwolle</u> : Bernd van Merne, Bgm.	HR II, 7, S. 487 ff.
1476 Aug. 27	Bremen	<u>Deventer</u> : Johan Borre, Bgm. Wilhelm van Sweten, Rh. <u>Zwolle</u> : Bernd van Merne, Bgm. <u>Groningen</u> : Johan Vrese, Bgm. <u>Kampen</u> : Hans Pael, Bgm. Gerd Schyvelkamp, Sekr.	HR II, 7, S. 598 ff.
1487 Mai 24	Lübeck	<u>Deventer</u> : Willem van Sweten <u>Zutphen</u> [mit Vollmachten für alle geldrischen und klev. Städte]: Johan Kreygink, Arnd Huernink, Bgm. <u>Kampen</u> : Goswin Klinckborch, Bgm. <u>Zwolle</u> : Gerbrant van dem Busche	HR III, 2, S. 93 ff.
1494 Mai 25	Bremen	<u>Deventer</u> : Wilhelm van Sweten, Hermen Ludelphes, Sch. <u>Zwolle</u> : Hinrik van dem Water, Bgm., Gerbrand van dem Busche, Rh. <u>Groningen</u> : Roloff Ulgers, Bgm. Lutke Horneken, Rh. Gilmar Canter, Sekr. <u>Kampen</u> : Wolter Wulferssun, Bgm. Frederich Rynfisch, Rh. Hinrik Boyste, Sekr.	HR III, 3, S. 250 ff.
1507 Mai 16	Lübeck	<u>Deventer</u> : Hermen Ludeleff, Rh. Peter Mouwick, Sch. <u>Zwolle</u> : Nicolaus van Camphusen, Bgm., Werner Dusterbeke, Rh. <u>Kampen</u> : Bertelt van Wilsen, Bgm. Wolter Olevessen, Rh. Meister Reynerus, Sekr.	HR III, 5, S. 272 ff.

Bibliographie

Bahr 1911 – Konrad BAHR, *Handel und Verkehr der Deutschen Hanse in Flandern während des vierzehnten Jahrhunderts*, Leipzig 1911.

Berkenvelder 1983 – Frans C. BERKENVELDER, *Zwolle als Hanzestad*, Zwolle 1983.

von Brandt 1970 – Ahasver VON BRANDT, Der Stralsunder Friede. Verhandlungsablauf und Vertragswerk 1369–1376, in: *HGBll.* 88, 1970, S. 123 – 147.

Burkhardt 2009 – Mike BURKHARDT, *Der hansische Bergenhandel im Spätmittelalter. Handel – Kaufleute – Netzwerke* (QDHG N. F. 60), Köln 2009.

Deeters 1988 – Joachim DEETERS (Bearb.), *Die Hanse und Köln*, Köln 1988.

Don 1969 – Johann DON, Das niederländische Kampen als althansische Schiffahrts- und Reederstadt – ein Parallellfall zu Bremen, in: *Bremisches Jb.* 51, 1969, S. 67 – 83.

van Doorninck 1888 – 1914 – Jan Isaak VAN DOORNINCK u. a. (Hgg.), *De Cameraars-Rekeningen van Deventer, 1337 – 1393*, 7 Bde., Deventer 1888 – 1914.

Ehbrecht 2001 – Wilfried EHBRECHT, *Konsens und Konflikt. Skizzen und Überlegungen zur älteren Verfassungsgeschichte deutscher Städte*, hg. von Peter JOHANEK (Städteforschung A/56), Köln 2001.

Engel 1993 – Evamaria ENGEL, Aus dem Alltag des Hansehistorikers: Wie viele und warum wendische Städte?, in: Silke URBANSKI u. a. (Hgg.), *Recht und Alltag im Hanseraum. Gerhard Theuerkauf zum 60. Geb.* (De Sulte 4), Lüneburg 1993, S. 125 – 143.

Friccius 1932 – Werner FRICCIUS, Der Wirtschaftskrieg als Mittel hansischer Politik im 14. und 15. Jahrhundert, in: *HGBll.* 57, 1932, S. 38 – 77; 58, 1933, S. 52 – 121.

Fritze/Krause 1989 – Konrad FRITZE/Günter KRAUSE, *Seekriege der Hanse*, Berlin 1989.

Gimberg 1922 – J. GIMBERG, Handel en nijverheid te Zutphen in de middeleeuwen, in: *Bijdragen en Mededelingen van de Vereniging „Gelre“* 25, 1922, S. 3 – 33.

Götze 1970 – Jochen GÖTZE, Von Greifswald bis Stralsund. Die Auseinandersetzungen der deutschen Seestädte und ihrer Verbündeten mit König Valdemar von Dänemark 1361–1370, in: *HGBll.* 88, 1970, S. 83 – 122.

van Hell 1998 – Johannes VAN HELL, Harderwijk tot 1650. Ontstaan, bloei en neergang van een stad aan de Zuiderzee, in: Jan FOLKERTS (Hg.) *Geschiedenis van Harderwijk*, Amsterdam 1998, S. 11 – 60.

Henn 2000 – Volker HENN, Kommunikative Beziehungen und binnenhansisches Raumgefüge, in: Monika ESCHER u. a. (Hgg.), *Städtelandschaft – Städtenetz – zentralörtliches Gefüge. Ansätze und Befunde zur Geschichte der Städte im hohen und späten Mittelalter* (Trierer Historische Forschungen 43), Mainz 2000, S. 117 – 129.

Henn 2005a – Volker HENN, Die Bergenfahrer und die süderseeischen Städte, in: Antjekathrin GRASSMANN (Hg.), *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer – Internationaler Workshop Lübeck 2003* (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck B/41), Lübeck 2005, S. 231 – 244.

Henn 2005b – Volker HENN, „... de alle tyd wedderwartigen Suederseeischen stedere“ – Zur Integration des niederrheinisch-ostniederländischen Raumes in die Hanse [1994], zuletzt in: Tobias ARAND/Annekatrein LÖW, *Kunst – Kultur – Geschichte am Niederrhein. Festschrift für Werner Arand*, Bielefeld 2005, S. 21 – 43.

Henn 2009a – Volker HENN, Der niederrheinisch-ostniederländische Raum und die Hanse [1991], zuletzt in: Franz IRSIGLER (Hg.), Volker Henn: *Aus rheinischer, westfälischer und hansischer Geschichte*, Trier 2009, S. 155 – 190.

Henn 2009b – Volker HENN, Der Lübecker Hansetag vom Sommer 1418 [1991], zuletzt in: Franz IRSIGLER (Hg.), Volker Henn: *Aus rheinischer, westfälischer und hansischer Geschichte*, Trier 2009, S. 191 – 209.

Henn 2009c – Volker HENN, Innerhansischer Kommunikations- und Raumstrukturen. Umrisse einer neuen Forschungsaufgabe? [1993], zuletzt in: Franz IRSIGLER (Hg.), Volker Henn: *Aus rheinischer, westfälischer und hansischer Geschichte*, Trier 2009, S. 233 – 244.

Henn 2009d – Volker HENN, Die hansischen Tagfahrten in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts [2001], zuletzt in: Franz IRSIGLER (Hg.), Volker Henn: *Aus rheinischer, westfälischer und hansischer Geschichte*, Trier 2009, S. 303 – 323.

Henn 2016 – Volker HENN, ...*dat wy se wedder in de hense nemen wolden*. Zur „Wieder“Aufnahme ostniederländischer Städte in die Hanse in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, in: Sarah NEUMANN u. a. (Hgg.), *Ad laudem et gloriam. Festschrift für Rudolf Holbach*, Trier 2016, S. 151 – 172.

Hollweg 1991 – Otto HOLLWEG, *Wesel als Hansestadt, 1407 – 1669*, Wesel 1991 (Ndr. der Ausgabe Wesel 1941).

ten Hove 2005 – Jan TEN HOVE, *Geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 2005.

HR – *Hanserecesse, Abt. I*: Karl KOPPMAN u. a. (Bearb.), *Die Recesses und andere Akten der Hansetage von 1256 – 1430*, 8 Bde., Leipzig 1870 – 97 (Ndr. Hildesheim 1975); *Abt. II*: Goswin Freiherr von der ROPP (Bearb.), *Hanserecesse 1431 – 1476*, 7 Bde., Leipzig 1876 – 1892; *Abt. III*: Dietrich SCHÄFER (Bearb.), *Hanserecesse 1477 – 1530*, 9 Bde., Leipzig 1881 – 1913.

HUB – Konstantin HÖHLBAUM u. a. (Bearb.), *Hansisches Urkundenbuch*, 11 Bde., Halle a. S. 1876 – 1939.

Jaarrekening – Frans C. BERKENVELDER (Hg.), *Jaarrekening[en] van Zwolle*, (unter Mitarbeit von S. ELTE), 9 Bde. (für die Jahre 1402 – 1416), Zwolle 1994 – 1998.

Jahnke 2000 – Carsten JAHNKE, *Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12. – 16. Jahrhundert)* (QDHG N. F. 49), Köln 2000.

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

Janse 1993 – Antheun JANSE, *Grenzen aan de macht. De Friese oorlog van de graven van Holland omstreeks 1400* (Hollandse Historische Reeks 19), Den Haag 1993.

Jappe Alberts/Jansen 1964 – Wybe JAPPE ALBERTS/ H. P. H. JANSEN, *Welvaart in Wording. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland van de vroegste tijden tot het einde van der Middeleeuwen*, 's-Gravenhage 1964.

Jappe Alberts 1969 – Wybe JAPPE ALBERTS, *De Nederlandse Hanzesteden* (Fibulareeks 15), Bussum 1969.

Jenks 1992 – Stuart JENKS, *England, die Hanse und Preußen. Handel und Diplomatie 1377–1474, T. 2: Diplomatie* (QDHG N. F. 38/2), Köln 1992.

Jenks 2001 – Stuart JENKS, Die Einstellung der Hanse zu den Stadtaufständen im Spätmittelalter, in: Volker HENN (Hg.), *Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit* (Hansische Studien 11), Trier 2001, S. 75–108.

Jörn 2000 – Nils JÖRN, „*With money and bloode*“. *Der Londoner Stalhof im Spannungsfeld der englisch-hansischen Beziehungen im 15. und 16. Jahrhundert* (QDHG N. F. 50), Köln 2000.

Lensen/Heitling 1990 – Leo LENSEN/Willy H. HEITLING, *De geschiedenis van de Hanze. Bloeitijd langs de IJssel*, Deventer 1990.

Lloyd 1991 – T. H. LLOYD, *England and the German Hanse 1157–1611. A Study of Their Trade and Commercial Diplomacy*, Cambridge 1991.

Looper 2003 – Bert LOOPER, Holland, die IJssel und die Hanse. Jahrmärkte als Brücken und Barrieren, in: *HGBll.* 121, 2003, S. 1–11.

Looper 2007 – Bert LOOPER, ‚Bottom-up economies‘ in the IJsselregion. Towards a microeconomic approach, in: Hanno BRAND (Hg.), *The German Hanse in Past & Present Europe. A medieval League as a model for modern interregional cooperation?*, Groningen 2007, S. 177–195, 287–289.

Looper 2009 – Bert LOOPER, De Nederlandse Hanzesteden: scharnieren in de Europese economie 1250–1550, in: Hanno BRAND/Egge KNOL (Hgg.), *Koggen, Kooplieden en Kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk* (Groninger Hanze Studies 4), Hilversum 2009, S. 109–123, 215f.

Maandrekening – Frans C. BERKENVELDER (Hg.), *Maandrekening[en] van Zwolle* (unter Mitarbeit von S. ELTE, und W. A. HUIJSMANS, ab 1982), 23 Bde. (für die Jahre 1399–1450), Zwolle 1970–1996.

Meilink 1912 – Petrus A. MEILINK, *De Nederlandsche Hanszesteden tot het laatste kwartaal der XIVe eeuw*, 's-Gravenhage 1912.

de Meyer 1968–1984 – Godelieve M. DE MEYER (Hg.), *De stadsrekeningen van Deventer, 1394–1440*, 6 Bde. (Teksten en Documenten 7, 9, 12, 13, 14, 16), Groningen u. a. 1968–1984.

Petri 1961 – Franz PETRI, Die Stellung der Südersee- und Ijsselstädte im flandrisch-hansischen Raum, in: *HGBll.* 79, 1961, S. 34–57.

Pitz 2001 – Ernst PITZ, *Bürgerreinigung und Städteeinung. Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse* (QDHG N. F. 52), Köln 2001.

Poeck 2000 – Dietrich W. POECK, Kontorverlegung als Mittel hansischer Diplomatie, in: Nils JÖRN u. a. (Hgg.), *Hansekaufleute in Brügge, T. 4: Beiträge der Internationalen Tagung in Brügge April 1996* (Kieler Werkstücke D/13), Frankfurt/M. 2000, S. 33–53.

Puhle 2012 – Matthias PUHLE, *Die Vitalienbrüder. Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit*, Frankfurt/M. ³2012.

Rijpma 1924 – Enneus RIJPMMA, *De ontwikkelingsgang van Kampen tot omstreeks 1600 vooral in de laatste jaren der zestiende eeuw*, Groningen 1924.

Schaik 1989 – Remi van SCHAÏK, Zutphens geschiedenis: Van de elfde tot het einde van de zestiende eeuw, in: W. Th. M. FRIJHOFF u. a. (Hgg.), *Geschiedenis van Zutphen*, Zutphen 1989, S. 48–83.

van Schevichaven 1910 – Herman D. J. VAN SCHEVICHAVEN, Bijdrage tot de geschiedenis van den handel van Gelre vóór 1400 en zijn betrekking tot de Hanze, in: *Gelre. Bijdragen en mededeelingen* 13, 1910, S. 1–148.

Seier 2012 – Maria SEIER, Die Hanse auf dem Weg zum Städtebund. Hansische Reorganisationsbestrebungen an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert, in: *HGBll.* 130, 2012, S. 93–125.

Seifert 1991 – Dieter SEIFERT, Der Streit um den Dordrechter Stapel. Wesel, der Niederrhein und Holland in der Mitte des 15. Jahrhunderts, in: Werner ARAND/Jutta PRIEUR (Hgg.), „zu Allen theilen Inß mittel gelegen“. *Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel & Lippe. Ausstellungskatalog*, Wesel 1991, S. 116–134.

Seifert 1995 – Dieter SEIFERT, Der Hollandhandel und seine Träger im 14. und 15. Jahrhundert, in: *HGBll.* 113, 1995, S. 71–91.

Seifert 1997 – Dieter SEIFERT, *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter* (QDHG N. F. 43), Köln 1997.

Selzer 2010 – Stephan SELZER, *Die mittelalterliche Hanse*, Darmstadt 2010.

Slechte 2010 – Henk SLECHTE, *Geschiedenis van Deventer, T. 1: Oorsprong en Middeleeuwen*, Zutphen 2010.

Sneller 1936 – Z. W. SNELLER, *Deventer. Die Stadt der Jahrmärkte* (Pfungstblätter des hansischen Geschichtsvereins 25), Weimar 1936.

Spading 1973 – Klaus SPADING, Klaus, *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 12), Weimar 1973.

Stadtrechnungen Wesel – Friedrich GORISSEN (BEARB.), *Regesten zur politischen Geschichte des Niederrheins I: Stadtrechnungen von Wesel* (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 55), Bd. 4: 1426 – 1450, Bonn 1963.

Stefke 2008 – Gerald STEFKE, Der Lübecker Bürgermeister Johann Wittenborch, hingerichtet 1363, in: *HGBll.* 126, 2008, S. 1 – 144.

Stein 1913 – Walter STEIN, Die Hansestädte, in: *HGBll.* 40, 1913, S. 519 – 560.

Unger/Huitfeldt 1869 – C. R. UNGER/H. J. HUITFELDT (Hgg.), *Diplomatarium Norvegicum. Oldbreve*, Bd. 7, Christiana 1869.

Wartena 1977 – R. WARTENA (Hg.), *De Stadsrekeningen van Zutphen 1364 – 1445/46*, 3 Bde., Zutphen 1977.

Weststrate 2003 – Job WESTSTRATE, Abgrenzung durch Aufnahme. Zur Eingliederung der Süderseeischen Städte in die Hanse, ca. 1360 – 1450, in: *HGBll.* 121, 2003, S. 13 – 40.

Weststrate 2008 – Job WESTSTRATE, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360 – 1560* (Middeleeuwse Studies en Bronnen 113), Hilversum 2008.

Weststrate 2011 – Job WESTSTRATE, „... sy is in't verbont der Hansesteden“. De plaats van de Hanze in de historiografie van Nijmegen, in: Hanno BRAND u. a. (Hgg.), *Stedelijk verleden in veelvoud. Opstellen over laatmiddeleeuwse stadsgeschiedenis in de Nederlande voor Dick de Boer*, Hilversum 2011, S. 75 – 88.

Weststrate 2012 – Job WESTSTRATE, Das Beste aus mehreren Welten. Die Bedeutung der Hanse für die östlichen Niederlande vom 14. bis 16. Jahrhundert, in: Klaus KRÜGER u. a. (Hgg.), *Am Rande der Hanse* (Hansische Studien 22), Trier 2012, S. 13 – 29.

Wubs-Mrozewicz 2008 – Justyna WUBS-MROZEWICZ, *Traders, Ties and Tensions. The Interaction of Lübeckers, Overijsslers and Hollanders in Late Medieval Bergen* (Groninger Hanze Studies 3), Hilversum 2008.

Zeiler 2001 – Frits David ZEILER, „Soe die stad Campen meest op zeevarende neringegefundeert is ...“. Sociaal-economische ontwikkelingen 1250 – 1820, in: Jeroen KUMMER u. a. (Hgg.), *Geschiedenis van Kampen*, T. 2, Kampen 2001, S. 11 – 90.

