

Das Magazin für Geschichte

GEO EPOCHE

NR. 82

Die HANSE

1150–1600

EUROPAS HEIMLICHE
GROSSMACHT

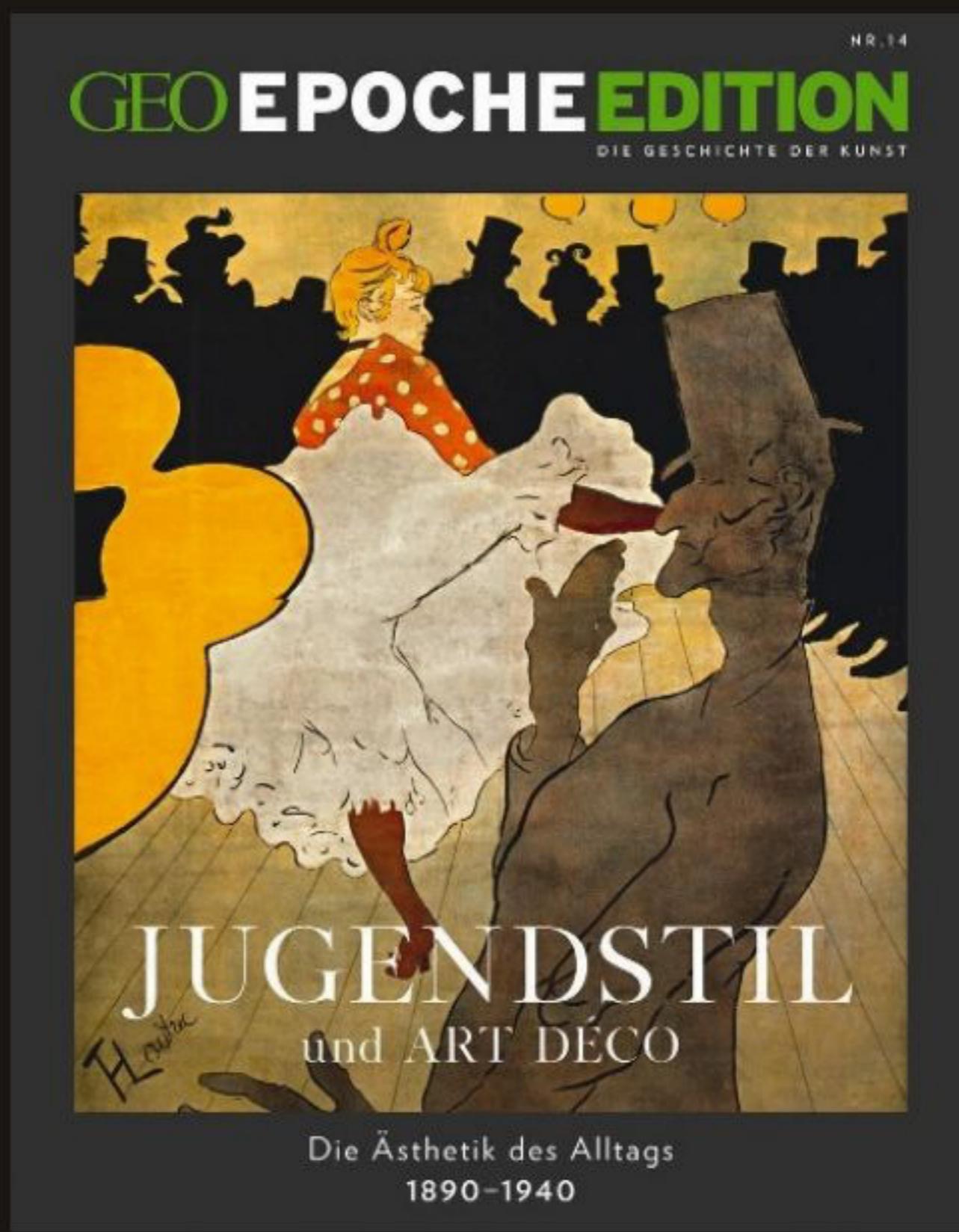


Deutschland € 10,00 · Schweiz 18,60 sfr · Österreich € 11,40
Benelux € 11,80 · Dänemark dkr 110,- · Frankreich € 13,50 · Italien € 13,50



Geburt eines Handelsimperiums / Alltag in Lübeck / Das Geheimnis der Koggen / Der Kaufmann und der König
Die Hanse zieht in den Krieg / Macht und Pracht der Kontore / Raubzug eines Piraten / Der Gigant vergeht

MAGAZINE, DIE GESCHICHTE SCHREIBEN



Zu bestellen im GEO-Shop: telefonisch unter 040 / 55 55 89 90
oder auf www.geoshop.de. Nur solange der Vorrat reicht.

GEO EPOCHE

Liebe Leserin, lieber Leser

Natürlich ist es schwierig, zwei Institutionen miteinander zu vergleichen, von denen die eine im Mittelalter begründet wurde, während die andere ein Projekt des 20. Jahrhunderts ist. Und doch zeigen sich zwischen der Hanse – dem mittelalterlichen Verbund von rund 200 Kaufmannsstädten – und der mehr als 300 Jahre nach deren Niedergang etablierten Europäischen Union einige erstaunliche Übereinstimmungen.

So hat die moderne EU (beziehungsweise die EWG, ihre Vorgängerorganisation) aus vielen, durch mannigfaltige Zollgrenzen und andere Behinderungen voneinander getrennten Märkten *einen* europäischen Markt geschaffen. Die damit vergleichbare Integrationsleistung der Hanse aber war angesichts der damals eher primitiven Kommunikations- und extrem langsamem Transportmittel noch viel bemerkenswerter.

Denn nicht nur vernetzten die Hansehändler urbane Regionen wie Flandern und Südgeland miteinander, sondern sie gliederten auch die Peripherie in den europäischen Markt ein. Und so trank man im 14. Jahrhundert auf Island deutsches Bier und Rheinwein, verspeiste in Lissabon vor Dänemark gefangene Heringe, haltbar gemacht mit Lüneburger Salz; färbte man in Gent Tuche mithilfe finnischer Pottasche, buk Brot aus britischem Getreide, wärmte sich in Köln mit russischen Pelzen.

Die verlässlichen und sicheren Lieferketten ermöglichten zudem schon im Spätmittelalter einen hohen Grad an territorialer Arbeitsteilung: also eine Spezialisierung mancher Regionen auf jene Vorprodukte, die sich dort aufgrund der vorhandenen natürlichen Ressourcen besonders lohnend herstellen ließen. Diese Grundstoffe wurden dann von den Hansekaufleuten in die hocheffizienten handwerklichen Zentren etwa der flämischen Textilfabrikation transportiert; von dort aus wiederum verkauften die Händler die Tuche nach ganz Europa.

Der gemeinsame Markt der Hanse war indes weitaus mehr als nur eine Zone des (weitgehend) freien Handels. So



war das in Lübeck gesprochene Niederdeutsche rund um Ost- und Nordsee die gemeinsame Sprache der Geschäftswelt, teilweise auch der Diplomaten – und der Juristen: Die Regularien der Hansekaufleute waren die ersten umfassenden Kodifikationen eines Handelsrechts auf dem Kontinent und erlangten nach und nach im gesamten Territorium des Bundes Gültigkeit.

Daher ging die hansische Osterweiterung ins Baltikum und bis nach Nowgorod in ihren langfristigen Wirkungen weit über die ökonomische Integration hinaus. Denn mit den Geschäftsleuten kam die abendländische Kultur, kamen Christentum, Städte und Backsteinarchitektur nach Nordosteuropa – noch heute prägen die mächtigen rotbraunen Ziegelbauten die historischen Hansestädte Danzig, Thorn und Riga.

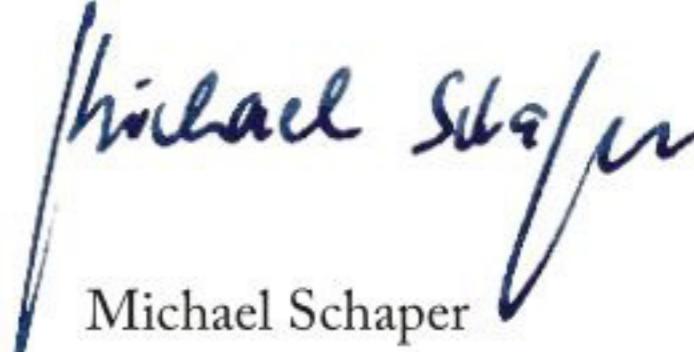
Vergleichbar sind EU und Hanse auch durch ein Manko: die institutionelle Schwäche beider Organisationen. Weder hatte die Hanse, noch hat die EU eine machtvolle Regierung oder Streitkräfte. Vor allem aber hing der mittelalterliche Kaufmannsbund ebenso wie die moderne Union zum großen Teil vom Wohlwollen ihrer Mitglieder ab, von freiwilligen Beiträgen – und vom Konsens, der oft nur in quälend langwierigen Entscheidungsprozessen gefunden werden konnte.

Dennoch trat die Hanse immer wieder als machtvolle Einheit auf: Die Allianz überzog ganze Landstriche mit Wirtschaftsblockaden; sie besiegte um das Jahr 1400 Piraten, die den Handel auf der Ostsee fast völlig zum Erliegen gebracht hatten; und sie mobilisierte vorübergehend schlagkräftige Armeen, die sogar eine Großmacht wie Dänemark niederringen konnten.

Und eines hat die Hanse der EU auf jeden Fall voraus: Ihre Vorläufer entstanden Mitte des 12. Jahrhunderts, seit 1358 nannte sich der Bund offiziell „deutsche Hanse“, und mindestens bis 1669, zur letzten Versammlung ihrer Mitgliedsstädte, reichte ihre Existenz. Die Geschichte der europäischen Vereinigung der Neuzeit umfasst bislang nicht einmal 60 Jahre – die der Hanse währte einst rund ein halbes Jahrtausend.

Die wichtigsten Etappen in dieser außerordentlichen Erfolgsgeschichte beschreiben wir Ihnen in diesem Heft.

Herzlich Ihr


Michael Schaper



Kernteam dieser Heftproduktion

Dr. Frank Otto (Stellv. Chefredakteur), Jens-Rainer Berg (Text), Stefanie Peters (Kartographie), Johannes Schneider (Text), Hielke van Nieuwenhuize (Fachberatung), Fabian Klabunde (Verifikation)

HERREN EINER NEUEN ZEIT

Ab 1300 steigen norddeutsche Fernhändler zur europäischen Elite auf; manche finanzieren sogar den englischen König [Seite 56](#)



DIE KAPITALE DER KAUFLEUTE

Lübeck ist die wichtigste Stadt der Hanse: In der Metropole an der Trave werden Waren aus ganz Europa gehandelt [Seite 36](#)



SCHLACHT IM NORDEN

Krieg ist schlecht fürs Geschäft – doch als der dänische Monarch Waldemar (auf dem roten Thron) den Ostseehandel bedroht, rüstet die Hanse für den Kampf [Seite 80](#)



KAPERFAHRT

Weil England im 15. Jahrhundert den Tuchhandel an sich reißen will, schickt die Kaufmannsallianz Piraten gegen die Krone [Seite 120](#)



INHALT # 82

**PRACHT
UND MACHT**
Steinerne Monu-
mente zeugen
noch heute vom
Reichtum der
Hansestädte
Seite 8

1150–1600 DAS IMPERIUM DER KAUFFAHRER Die Hanse schafft einen gesamteuropäischen Markt – und verändert so den Kontinent	6	UM 1400 DAS ZIEL HEISST BERGEN In Norwegen steht ein gewaltiges Hansekontor. Die Schiffsreise dorthin ist voller Gefahren	108
1187–1478 DIE BAUTEN DER HANSE Aus Backstein lassen Händler imposante Gebäude errichten und begründen eine ganz neue Ästhetik	8	1469–1474 DER PIRAT DER HANSE Gegen den Konkurrenten England schickt der Kaufmannsbund Kaperfahrer auf die Nordsee	120
UM 1200 GEBURT EINER HANDELSMACHT Als Europas Bevölkerungszahl rapide wächst, nimmt auch der Handel zu: eine Chance für Kaufleute	26	1478 STREIT UM NOWGOROD Das wachsende Fürstentum Moskau gefährdet das Russlandgeschäft der Händler	136
UM 1285 ALLTAG IN LÜBECK Durch den Fernhandel wird die Travestadt zur bedeu- tendsten Wirtschaftsmetropole des Ostseeraums	36	UM 1580 DER DIPLOMAT Als die Hanse im Streit zu zerbrechen droht, soll ein neuer Chefunterhändler den Bund retten	138
1332 GIGANT IM NORDEN Die Großmacht Schweden greift nach der dänischen Halbinsel Schonen – und zahlt einen hohen Preis	54	ZEITLEISTE DATEN UND FAKTEN	152
UM 1340 DER HERR DES GELDES Der Dortmunder Schustersohn Tidemann Lemberg steigt auf zum Finanzier der englischen Krone	56	Impressum	69
1358 BANN ÜBER BRÜGGE In einem erbitterten Handelskrieg verhängt die Hanse eine Wirtschaftsblockade über ganz Flandern	70	Bildquellen	105
1362–1370 ANGRIFF AUF DÄNEMARK Nachdem der Dänenkönig einen Hansestützpunkt angegriffen hat, ziehen die Krämer in den Krieg	80	Die Welt von GEO	158
1380 DIE WERFT VON BREMEN Dank ihrer besonderen Bauweise wird die Kogge zum wichtigsten Transportmittel der Kaufleute	92	VORSCHAU RUSSISCHE REVOLUTION	162
1402 MÖNCHSKRIEGER IM BALTIKUM Der Deutsche Orden gründet in Nordosteuropa einen neuen Staat – und wird zur Wirtschaftsmacht	106		

Sie erreichen die **GEOEPOCHE**-Redaktion
online auf Facebook oder unter
www.geo-epoch.de. Auf unserer Website
finden Sie auch ein Verzeichnis aller
bisher erschienenen Ausgaben

Titelbild: Ein Schiff der Hanse um 1400; Gemälde von Hans Bohrdt, 1901. Alle **Fakten**, Daten und Karten in dieser Ausgabe sind
vom **GEOEPOCHE**-Verifikationsteam auf ihre Richtigkeit überprüft worden. Kürzungen in **Zitaten** sind nicht kenntlich gemacht.
Redaktionsschluss: 18. November 2016

REICH DER KAUFLEUTE

Der Aufstieg der Hanse revolutioniert die europäische Wirtschaft:
Der Verbund schafft einen eng vernetzten Handelsraum, macht Waren aller Art
überall erhältlich – und verändert den Kontinent damit grundlegend

Text: FRANK OTTO und JOHANNES SCHNEIDER; Karte: STEFANIE PETERS

Die Karriere der Hanse ist eines der ungewöhnlichsten Phänomene der Wirtschaftsgeschichte: Binnen weniger Generationen entsteht vom späten 12. Jahrhundert an aus losen Zusammenschlüssen niederdeutscher Kaufleute ein Handelsimperium, das Nordeuropas Warenverkehr über Jahrhunderte dominiert. Eine Macht, die die Ökonomie des Kontinents tief greifend verändert und eine eng vernetzte Warenwelt hervorbringt – und die dennoch in vielem so flüchtig bleibt wie ein Phantom.

Sicher ist: Das Fernhandelsnetz dieses Bundes, gebildet von zeitweise mehr als 200 Städten, verbindet viele kleine, isolierte Märkte zu einem großen, zusammenhängenden Wirtschaftsraum. Daneben fördert die Hanse auch die Spezialisierung einzelner Regionen: So bringen die Spediteure jener Zeit Tausende Tonnen englische Wolle und Asche aus Riga (zum Färben benötigt) nach Flandern. Ohne diese Warenlieferungen könnte die dortige Textilindustrie um 1340 nicht über zwei Millionen Meter Tuch pro Jahr herstellen.

Doch obwohl die Hanse so die europäische Wirtschaft modernisiert, ist sie als Organisation nur schwer zu greifen.

Es gibt kein Gründungsdokument und keine Charta. Die Hanse führt im Namen ihrer Mitgliedsstädte zwar schon bald Kriege wie eine Großmacht, aber sie hat weder eine Flotte noch ein Heer noch eine gemeinsame Regierung. Schiffe, Soldaten, Verhandlungsführer stellen die Städte bei Bedarf bereit – freiwillig, weil

es ihrem jeweiligen Interesse entspricht. Historiker werden die Hanse daher als „handelspolitisches Eventualbündnis“ charakterisieren: als eine Allianz, die nur dann als Einheit agiert, wenn gemeinsame Anliegen bedroht sind.

Die Belebung des Handels setzt bereits im 11. Jahrhundert ein, als Nordeuropas Bevölkerungszahl rapide zu wachsen beginnt, damit auch die Nachfrage nach Waren aller Art zunimmt und überregionaler Handel erstmals seit dem Untergang des Weströmischen Reiches im Jahr 476 wieder zu einem lohnenden Geschäft wird.

Immer mehr Kaufleute sind nun zu Land und zur See unterwegs. Und sie schließen sich auf ihren Reisen zu Bündnissen zusammen: als Schutz vor Überfällen; um auf den ausländischen Märkten gemeinsam höhere Preise durchzusetzen; um die Kosten zu reduzieren; und um fremden Herrschern, die begierig sind nach Luxusgütern aus der Ferne, Zollvergünstigungen und manchmal sogar Handelsmonopole abzutrotzen.

Bald schon entstehen Bündnisse („Hansen“) von Kaufleuten aus mehreren Handelsstädten, die ähnliche Interessen haben. Ab Mitte des 14. Jahrhunderts assoziieren sich dann die Städte selbst. Darunter befinden sich Metropolen wie Köln und Lübeck, aber auch unbekanntere Orte wie das pommersche Stolp oder das livländische Kokenhusen.

Immer wieder sind es dabei Krisen, die die Handelsstädte in verschiedenen Regionen zu einem koordinierten Vorgehen zwingen, sie enger zusammen-

schweißen – und schließlich aus den vielen Bündnissen eine *deutsche* Hanse werden lassen. So zieht die Allianz beispielsweise 1368 geschlossen in den Krieg, als der Dänenkönig Waldemar massiv ihren Handel bedroht, und besiegt den Monarchen.

Aber auch auf dem Höhepunkt seiner Macht um 1400 hat das Bündnis keine feste Organisation, keine Satzung, keine gemeinsame Kasse, kein Siegel, beruht weiterhin auf Freiwilligkeit. Und als nach 1500 eine neue Kaufmannsgeneration die Handelshäuser übernimmt, hat sich der Bund, so scheint es, als Gemeinschaft überlebt: Denn während junge, risikobereite Händler neue Märkte erschließen (etwa die Iberische Halbinsel und Island) und neue lukrative Handelsgüter wie Zucker und exotische Hölzer entdecken, bleiben andere auf die alten Hansestützpunkte fixiert, obwohl die meisten kaum mehr profitabel sind.

Die nun unterschiedlichen Interessen der Händler legen den Keim für den Abstieg der Hanse. Der vollzieht sich wie ihr Aufstieg über Jahrhunderte – und ist ebenso schwer greifbar: Keine Urkunde dokumentiert das Ende der Hanse, und ebenso wenig präzise wie ihre Gründung ist ihr Schlusspunkt zu bestimmen. Denn auch nach dem letzten Hansetag im Jahr 1669, auf dem sich Abgesandte von nur sechs Städten versammeln, bleiben Teile der Allianz lebendig. Und so wird die hanseatische Gesandtschaft, welche die Städte Bremen, Hamburg und Lübeck gemeinsam in Berlin unterhalten, erst am 30. Juni 1920 aufgelöst. ■

DIE HANSESTÄDTE, UM 1400



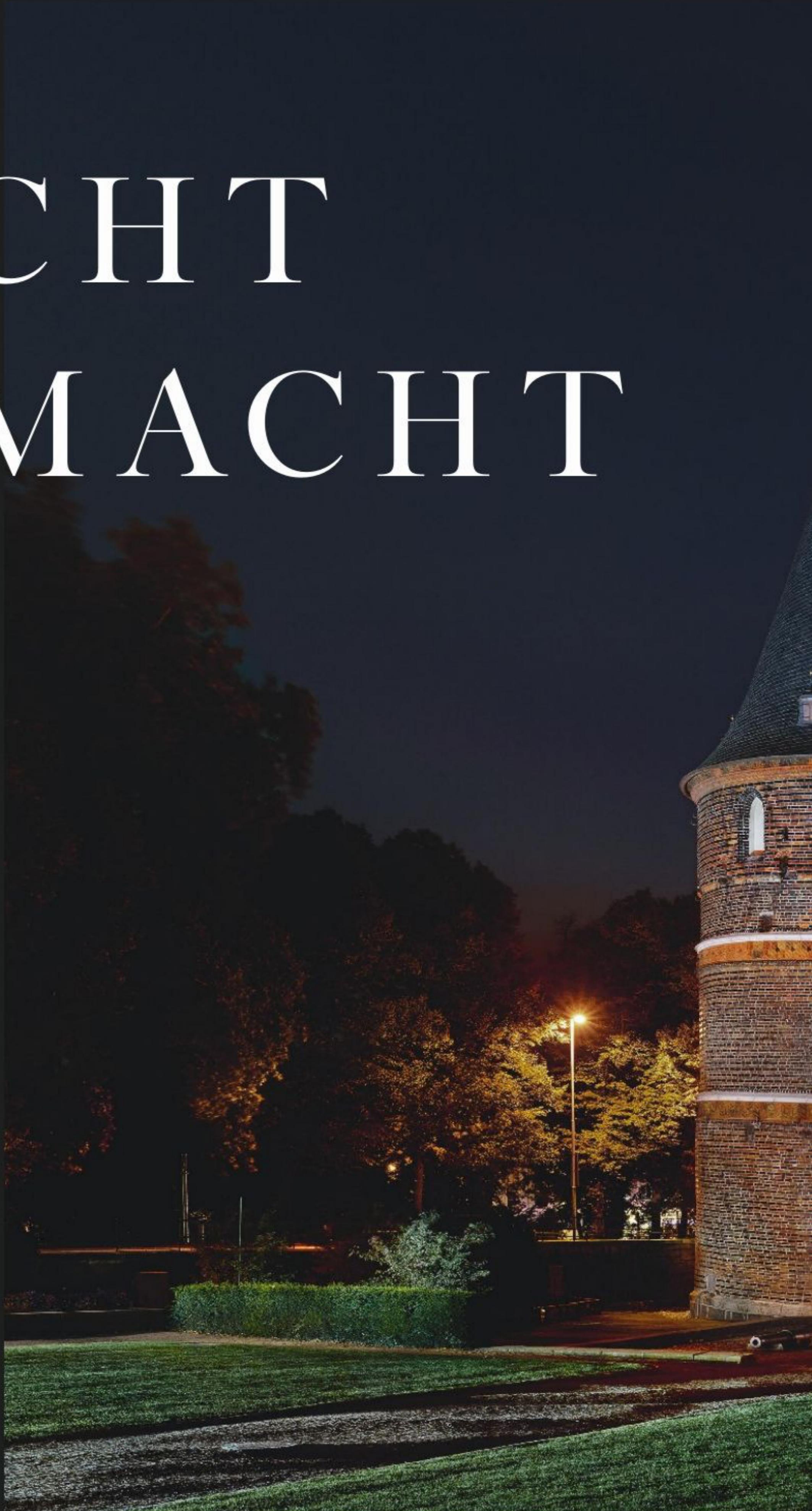
Zur Hochzeit der Hanse am Beginn des 15. Jahrhunderts gehören ihr mehr als 200 Städte an. Sie liegen in Norddeutschland, dem Kerngebiet des Bundes, aber auch in den Niederlanden und in Osteuropa. Neben den großen Handelsmetropolen wie Lübeck oder Hamburg sind vor allem die vier Kontore in London, Brügge, Bergen und Nowgorod wichtig: Über diese strategisch verteilten Niederlassungen in der Fremde wickelt die Hanse einen Großteil ihrer Geschäfte ab.

PRACHT und MACHT

Noch heute zeugen die Backsteinbauten vieler norddeutscher Städte vom Einfluss und Reichtum der Hansekaufleute, die zwischen dem 13. und dem 16. Jahrhundert den Fernhandel von Nowgorod bis London beherrschen. Rund 200 Städte gehören zeitweise ihrem Bund an, und selbst Könige fürchten die Stärke dieser wirtschaftlichen Großmacht

Fotos: BERTHOLD STEINHILBER
für GEOEPOCHE

Lübeck ist die mächtigste aller Hansestädte. Ihren Wohlstand schützt sie mit Befestigungen wie dem Holstentor, auf dem 30 Kanonen stehen









LAGERN, BELADEN, VERKAUFEN

Der Fernhandel wird ab etwa 1200 zum großen Geschäft, weil Europas wachsende Bevölkerung sich nicht mehr mit dem jeweils vor Ort Vorhandenen versorgen kann – oder will. Und so schlagen die Hansekaufleute über die Häfen ihres Bundes Massengüter wie Getreide, Fisch und Salz um, aber auch edle Pelze und feine Tuche

Der Handel mit Salz macht Lüneburg zu einer bedeutenden Hansestadt. Schon im 14. Jahrhundert können die Kaufleute mit einem Kran am Hafen große Lasten in Schiffe heben lassen

DIE RESI- DENZEN DER HÄNDLER

Meist in Hafennähe
stehen die Kontore
der Fernhändler.
Sie dienen als Wohn-
haus und Speicher
zugleich – und zeugen
zudem vom Aufstieg
der Kaufleute: Mit ihren
imposanten Fassaden
gehören sie zu den
prachtvollsten Bauten
der Hansestädte

Im Erdgeschoss der
Kaufmannshäuser liegen die
Wohnräume der Familie.
In allen oberen Etagen werden
Waren gelagert (Domizil
der Overstolz-Familie,
Köln, um 1230)





Bauten der Hanse

Mit einem Seilaufzug werden die Handelsgüter in die oberen Stockwerke gehievt. Von außen prächtig verziert, gleichen die Kaufmannshäuser innen eher bewohnten Lagern (Bauwerk in Wismar, um 1380)

KAUFLEUTE UND KRIEGER

Immer wieder lockt
der Reichtum der Hanse
Gegner an: Piraten
entern ihre Schiffe, Räuber
überfallen Transporte,
Herrscher attackieren ihre
Städte. Doch die Allianz
ist kampfbereit. Ihre
Kommunen sind gut gesi-
chert, und 1369 bezwingt
sie sogar den König
von Dänemark

Die ab 1187 errichtete mehr
als sieben Kilometer lange Mauer
der Hansestadt Köln hat zwölf
Tore sowie 52 Türme und ist
der aufwendigste Festungsbau
nördlich der Alpen

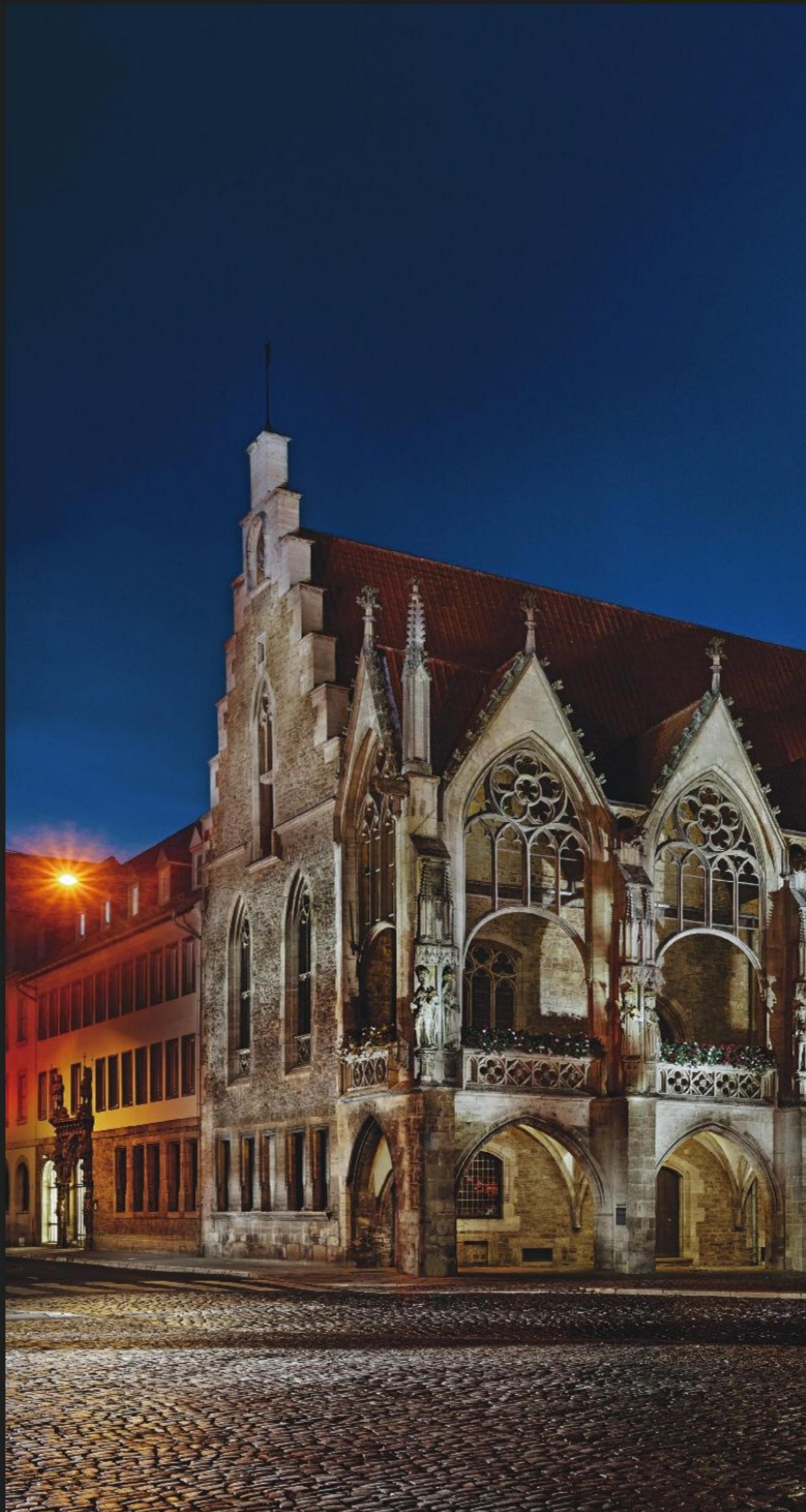




SITZ DER NEUEN HERRSCHER

In den meisten großen Hansestädten bestimmt nicht mehr der Stand den politischen Einfluss, sondern das Geld. Und da die reichsten Bürger in der Regel Fernhändler sind, entscheiden vor allem Kaufleute in den Stadträten über Gesetze, Zölle und Steuern

Braunschweig wird im 14. Jahrhundert zu einer der wichtigsten Hansestädte – auch weil die Ratsherren ihrem welfischen Landesfürsten umfangreiche Handelsprivilegien abtrotzen können (Rathaus, ab 1250 erbaut)





Bauten der Hanse





EIN TURM GEGEN DIE FREIBEUTER

Die Schiffsroute sind die Lebensadern der Hanse. Doch zeitweise kommt es derart häufig zu Überfällen durch Piraten, dass der Handel fast völlig erlahmt. Und so beauftragen die Kaufleute zu ihrem Schutz Söldner – und legen, wie etwa Hamburg, strategisch günstige Stützpunkte zur Verteidigung an

Bauten der Hanse

Um die Elbmündung vor Piraten zu schützen, baut die Hansestadt Hamburg um 1310 einen Wehrturm auf der Nordseeinsel Neuwerk

VOM FLUSS INS MEER

Die Häfen der meisten Hansestädte liegen nicht am Meer, sondern an Flüssen. Denn ein Großteil der Handelskommunen befindet sich im Landesinneren, oft Hunderte Kilometer von Nord- und Ostsee entfernt, etwa Dortmund, Magdeburg oder Erfurt

Gut 60 Kilometer trennen Stade von der Nordsee. Vom alten Hafen mit den Bürgerhäusern fahren Boote über die Schwinge zur Elbe und von dort aufs offene Meer





Bauten der Hanse

DIE STÄRKE DES BUNDES

**Gemeinsam entwickeln
die Hansestädte eine
bemerkenswerte politische
Kraft. So kann Braunschweig durch die finan-
zielle, diplomatische
und militärische Unter-
stützung des Bundes
lange Zeit die Angriffe
norddeutscher Fürsten
auf seine Selbststän-
digkeit abwehren**

Selbstbewusst präsentiert die einflussreiche Gilde der Braunschweiger Tuchhändler ihren Reichtum mit dem prunkvollen Gewandhaus, das im 13. Jahrhundert errichtet und immer wieder erweitert wird









EIN PLATZ IM HIMMEL

Der Wohlstand der Hansestädte zieht auch Arme und Bettler an. Und die Kaufleute zeigen sich mildtätig, errichten Heime und Hospitäler. So wollen sie ihr Seelenheil sichern und ihren Platz in Gottes Reich erkaufen ⚙

Finanziert von Kaufleuten, entsteht um 1285 der große Backsteinbau des Heilig-Geist-Hospitals in Lübeck, einer der ältesten Sozialeinrichtungen Deutschlands. Mit ihm beweisen die Händler ihre Großzügigkeit – und stellen durch die imposante Fassade sicher, dass die ganze Stadt darüber spricht



Salz wie das aus den Salinen Lüneburgs wird – verladen (oben links) und abgemessen (oben rechts) – genutzt, um Heringe zu konservieren und sie in ein lukratives Handelsgut zu verwandeln. Neben dem begehrten Lebensmittel transportieren die Ostseehändler auch Wein (unten links) und Holz (unten rechts)

GEGRÜNDET AUF SALZ UND FISCH

Um 1200 wandelt sich die Welt an der Ostsee tiefgreifend: Die Bevölkerungszahl nimmt zu und damit auch der Handel. Unter dem Schutz mächtiger Herrscher entstehen neue Städte, kommen Tausende Zuwanderer. Erfolgreiche Kaufleute beginnen, ein Bündnisgeflecht zu spannen, das später als Hanse bekannt wird. Eines ihrer bedeutendsten Güter: gesalzene Heringe

— Text: MATHIAS MESENHÖLLER



Anfangs gibt es im Ostseeraum nur wenige Umschlagplätze und kleinere Siedlungen. Doch ab etwa 1200 lassen sich immer mehr Menschen im Norden und Osten des Kontinents nieder. Sie errichten Städte, in denen, wie hier, Handwerk und Handel gedeihen

S

Skanör am Öresund, heute Südschweden. Ein Herbsttag des Jahres 1201. Routiniert greift die Arbeiterin einen Hering und setzt das Messer unterhalb des Kopfes an. Mit einem Schnitt trennt sie die Kiemen heraus, zieht die ungenießbaren Innereien durch den so geöffneten Schlund und wirft sie zur einen Seite, den Fisch zur anderen. Eine Sache von Sekunden, dann greift sie den nächsten.

Während der Abfall am Rand der Siedlung zu Tran verarbeitet wird,

schichteten Sortierfrauen gut 835 ausgenommene Heringe in hüfthohe Fässer. Dicht an dicht liegen die silbrig schimmernden, 20 Zentimeter langen Leiber.

Jedes Fass wird mit einer Lake aus Wasser und gutem Lüneburger Salz aufgegossen, die so konzentriert ist, dass ein Ei darin schwimmen würde. Schließlich sind alle Fische gleichmäßig bedeckt. Dann beginnt das Salz sein Werk.

Es entzieht den Heringen das Wasser. So wird ihr Fleisch weniger anfällig für Mikroben, damit haltbar. Ein chemischer Prozess – und zugleich eine ökonomische Metamorphose: Die Speise der Küstenbewohner verwandelt sich in eine Handelsware, die noch ein oder zwei Jahre nach dem Fang fernab der Meere verzehrt werden kann. Die bei rheinischen Weinbauern und süddeutschen Mönchen beliebt ist, bei reichen Bürgern, armen Schluckern und hohen Adeligen.

Salz und Hering: Kombiniert wird daraus ein Massengut, das zum Glanz

des hohen Mittelalters beitragen wird, zum Aufschwung der Städte, Wachstum der Bevölkerung, Aufstieg neuer Eliten. Dazu, dass sich Warenströme und Machtverhältnisse verschieben.

Und dass an Ost- und Nordsee ein mächtiger Bund von Handelsstädten entsteht: die Hanse – ein Netz aus Märkten, Speichern, Kontoren, das den Güterverkehr in halb Europa dominieren, enormen Reichtum erwirtschaften, Fürsten und Königen trotzen wird.

Als sein Hauptort wird sich eine Metropole etablieren, die dem Salzhering mehr verdankt als jede andere: Lübeck.

Meere trennen nicht, Meere verbinden. Schon seit vorchristlicher Zeit wird über Ost- und Nordsee Handel getrieben. Fast alle Küstenvölker sind früher oder später daran beteiligt: die Russen, die baltischen und slawischen Stämme östlich der Elbe, die Skandinavier, Friesen,

Engländer, Schotten. Häfen und Anlaufplätze, oft nur eine Tagesreise voneinander entfernt, bieten Kauffahrern Schutz vor Unwetter und Gelegenheiten zum Tausch.

Eine besonders wichtige Station ist Visby auf der Insel Gotland, etwa halben Wegs zwischen Dänemark und dem Finnischen Meerbusen. Eine andere ist Schleswig an der Schlei, welche den Ort mit der Ostsee verbindet. Denn von Schleswig aus sind es nur 17 Kilometer über Land bis zu einem Fluss, der in die Nordsee führt; dieser kurze Landtransit erspart Händlern die lange und gefährliche Seefahrt um Norddänemark.

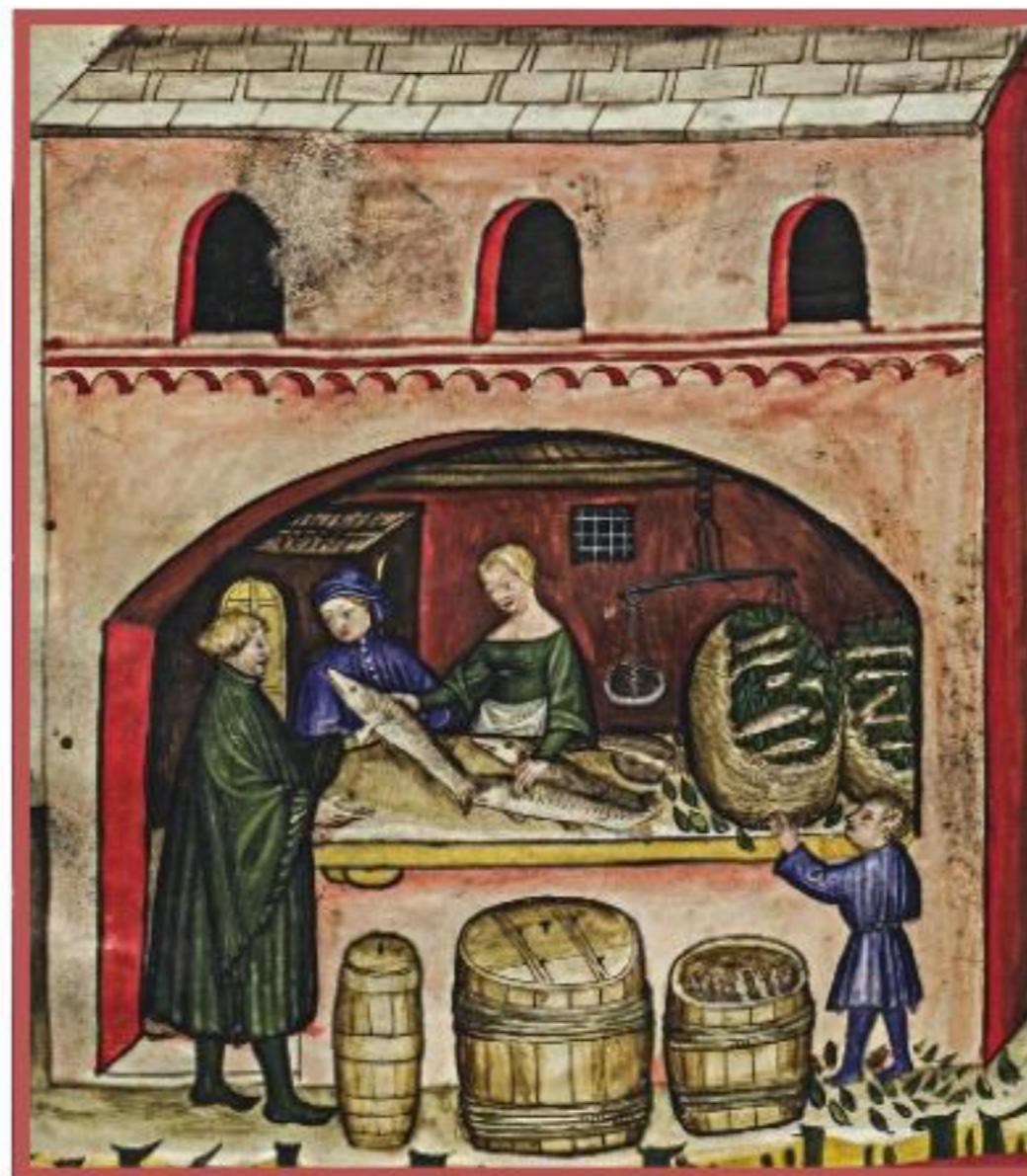
Die Kaufleute senden Fertigwaren aus Westeuropa in den Ostsseeraum, vor allem Tuche, Wein, Waffen; im Gegenzug liefern die Händler des Ostens feine Pelze und Bienenwachs, den Rohstoff zu Kerzen, anfangs auch Sklaven. Über die Seidenstraße und die Stadt Nowgorod kommen Seide, Gewürze und Weihrauch aus dem Fernen Osten nach Europa. Dem Meer selbst entstammen Walrosselfenbein, Bernstein. Und: Hering.

Diese massenhaft verfügbare, eiweißreiche Speise wird immer begehrter, je weiter sich das Christentum ausbreitet – und mit ihm das Ritual des Fastens. An bis zu 150 Tagen im Jahr ist den Gläubigen der Verzehr von Fleisch verboten, Fisch indes erlaubt. Schon bald können Seen und Flüsse den Bedarf nicht mehr decken.

Spätestens vom 11. Jahrhundert an fangen Fischer vor Rügen Heringe im großen Stil, legen sie ein und verschiffen sie. Da auf der Insel selbst kein Salz vorkommt, wird es importiert, zumeist aus der Lüneburger Saline südlich der Elbe. Von dort liefern es Kaufleute an einen Ort mit Naturhafen an der Trave, 17 Kilometer oberhalb von deren Mündung in die Ostsee.

Dieser Ort heißt Liubice. Ein slawischer Name: Zwischen Elbe und Ostsee herrscht zu dieser Zeit der Stamm der Abodriten.

Um 1130 zerfällt das Abodriten-Reich; ein Nachbarstamm zer-



Gesalzener Fisch ist bis zu zwei Jahre haltbar – und als Fastenspeise in ganz Europa begehrt.

Die Nachfrage befeuert die Wirtschaft des Nordostens

Tausende Tonnen Salz pro Jahr werden allein über Lübeck vertrieben. Landesherren unterstützen den Handel, da sie von Abgaben profitieren



stört Liubice. Graf Adolf II. von Holstein nutzt die Gelegenheit, um von Norden her in das Slawengebiet vorzustoßen und dort Pioniere aus Flandern, Friesland und Westfalen anzusiedeln. Auf einer Halbinsel in der Trave lässt er 1143 eine bereits bestehende slawische Gründung befestigen und verleiht ihr Stadtrecht.

Obwohl der Ort einige Kilometer flussaufwärts vom zerstörten Hafen liegt, gibt Adolf ihm den etablierten Namen: Liubice, im Deutschen Lubeke – Lübeck.

Die neue Stadt zieht rasch Kaufleute an. Sie beginnt sogar, den bei Lüneburg gelegenen Handelsflecken Bardowick zu überflügeln. Der Ort aber gehört dem Lehnsherrn von Graf Adolf: Herzog Heinrich dem Löwen, dem Gebieter über das Herzogtum Sachsen, das sich vom Sauerland im Südwesten bis zum Harz im Osten erstreckt, zudem Bremen, Hamburg und Holstein umfasst. Und Heinrich, der über sein Gebiet wie ein König herrscht, zwingt Adolf, ihm Lübeck abzutreten.

Der Herzog ist auch sonst nicht zimperlich. Um seine Saline Lüneburg zu schützen, lässt er ein Salzwerk Graf Adolfs in Oldesloe zerstören; später wird er Lübeck fördern, indem er das ihm abtrünnige Bardowick niederbrennt.

Nachdem er sich durchgesetzt hat, achtet Heinrich aber auf geregelte, friedliche Verhältnisse – um des Handels willen, der ihm Einnahmen beschert, die die Abgaben seiner bäuerlichen Untertanen deutlich übertreffen. 1159 sendet er Boten in die wichtigen Städte von Dänemark, Schweden, Norwegen, Russland und lädt deren Kauffahrer nach Lübeck, damit sie dort zu günstigen Konditionen Geschäfte machen, unter seinem Schutz.

Doch dann geht etwas schief. Wohl aus Konkurrenzneid kommt es zwischen sächsischen Kaufleuten und Händlern von der Insel Gotland zum Streit, es gibt Tote unter den Gotländern. Die Händler von der Insel zählen zu den wichtigsten Kaufleuten zwischen



Die Fürsten wissen um den Wert der Warenaumschlagplätze. Sie fördern daher die wachsenden Städte mit deren Krananlagen (hier Brügge), gewähren den Kaufleuten Schutz und Privilegien – und sorgen mitunter sogar für Ausgleich, wenn sich konkurrierende Händler in Ranküne verstricken

Russland und dem Westen. Nicht nur der lukrative Austausch ist nun bedroht, sondern auch Heinrichs Ruf als mächtiger Fürst, dessen Schutzzusage gilt.

Der Herzog handelt entschieden. Im Jahr 1161 lässt er auf einer Burg bei Artlenburg (nicht weit von Lübeck) eine Urkunde verlesen, die den Frieden wiederherstellen soll. Welche Bedeutung Heinrich dem Akt beimisst, geht aus den Zeugen hervor, die ihn bekräftigen: drei Bischöfe, zahlreiche Grafen, führende Dienstleute des Herzogs. Auch eine Delegation aus Gotland hat sich im Saal der Burg eingefunden.

Ihr wird nun bestätigt: Wer fortan einen gotländischen Kaufmann tötet oder verletzt, verliert das Leben, mindestens aber eine Hand, oder muss ein ruinöses Bußgeld zahlen. Ein Vogt des Herzogs wird beauftragt, den Vollzug dieser Strafen durchzusetzen.

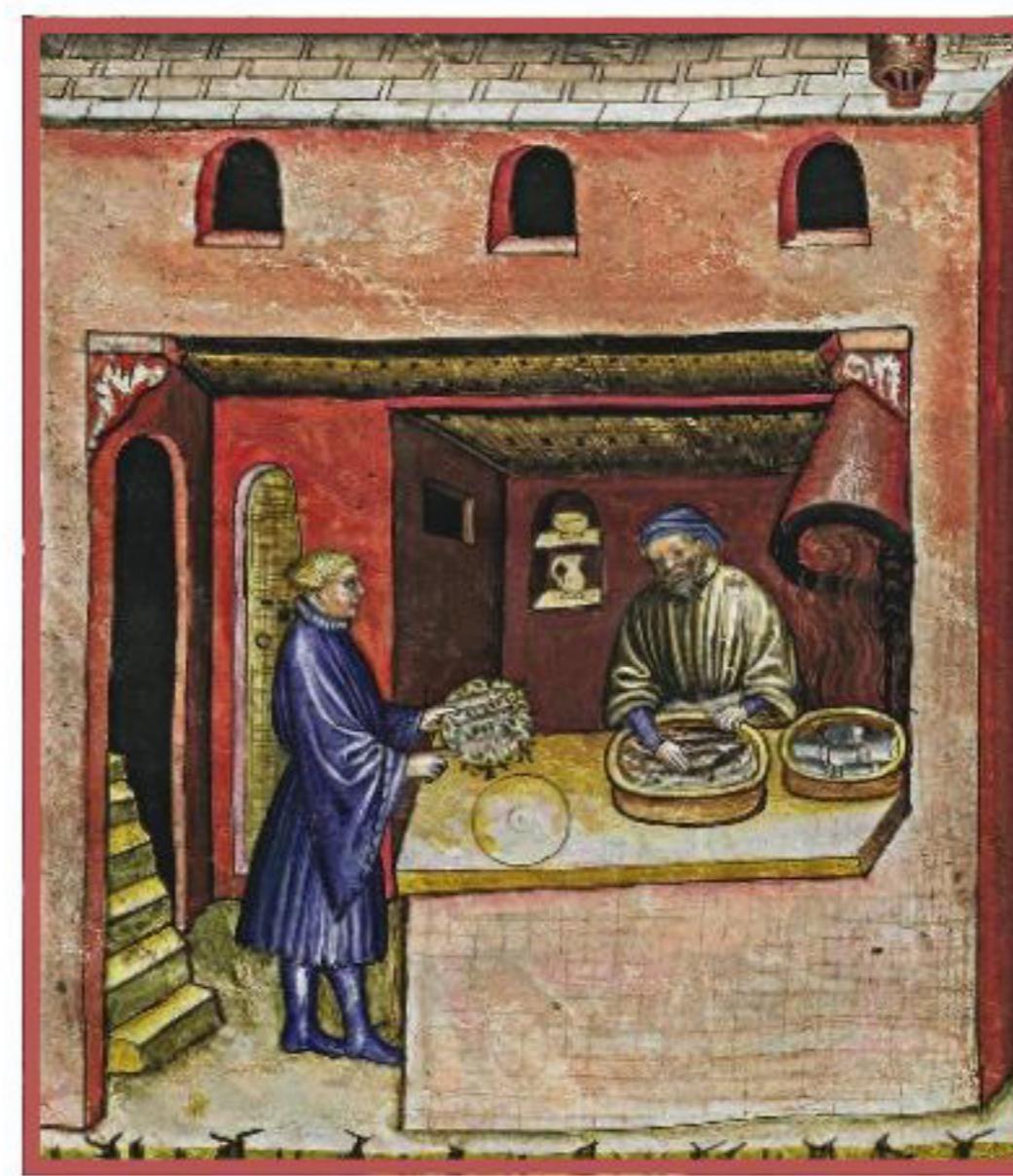
Zudem erhalten die Gotländer das Privileg, in allen Städten Heinrichs zollfrei Handel zu treiben – müssen aber umgekehrt seinen Untertanen auf ihrer Insel das gleiche Recht gewähren.

Eine weitsichtige Klausel? Oder eine bloße Formsache? Bei Verkündung des „Artlenburger Privilegs“ jedenfalls betrifft sie nur wenige sächsische Kaufleute. Denn die meisten von ihnen sind zwar erfahrene Händler – aber nur über Land. Von Schiffen und Seefahrt verstehen sie nichts. Ihr Metier ist der Verkehr auf Wagen und Packtieren zwischen der Küste, den westfälischen Umschlagplätzen und dem Rhein. Ein raues Geschäft ist freilich auch das.

Homines duri, harte Männer, nennt ein Kleriker des 11. Jahrhunderts die Kaufleute. Und meint es nicht als Kompliment – sondern als moralisches Urteil. Händler wohnen nicht wie Bauern von der Taufe bis zum Tod



Händler versorgen die Städte, etwa hier mit Früchten und Weizen. Trotzdem sind sie als fahrendes Volk anfangs oft schlecht angesehen



Damit ihre Waren wie in diesem Fischladen sicher den Kunden erreichen, bewaffnen sich Kaufleute auf ihren Reisen und bilden Gemeinschaften

im gleichen Weiler, unter Aufsicht des Pfarrers und eines Grundherrn. Statt dessen ziehen sie unkontrolliert herum. Ihr Erwerb scheint anrüchig, begleitet von Wucher und Betrug.

Sie gelten als aufbrausend, ja gefährlich: Da oft Wegelagerer und wilde Tiere drohen, dürfen sie wie Ritter ein Schwert mitführen. Allerdings nicht am Gürtel, nur am Sattel oder auf dem Wagen – damit sie nicht im Affekt Kunden oder Konkurrenten niederhauen.

Viele Fernhändler bilden Fahrtgemeinschaften. Meist sind es Kaufleute aus einer Stadt, die sich Hilfe und Beistand schwören, einen Anführer wählen und in der Karawane oder im Konvoi aufbrechen. Diese Gemeinschaften, die zudem die Verhandlungsposition aller Beteiligten am Zielort verbessern, heißen Gilden oder Hansen (althochdeutsch: „Scharen“).

Auch sie sind manchem Gottesdiener suspekt. Wer weiß schon, was die Krämer da untereinander verabreden?

Nach einem Konflikt mit dem Kaiser wird Heinrich der Löwe im Jahr 1180 gestürzt, sein Herzogtum zerschlagen. Der von ihm gestiftete Frieden aber hält. Mehr noch, er führt offenbar zu einer stabilen Partnerschaft zwischen Gotländern und Deutschen. Immer mehr sächsische und westfälische Überlandkaufleute reisen nun im Gefolge der Skandinavier mit nach Osten, etwa nach Russland, um dort Geschäfte zu machen. Um 1180 gründen sie eine Niederlassung in Visby auf Gotland, wohl 1191 erhalten sie eigene Handelsrechte im russischen Nowgorod.

Doch das für Lübeck ungleich wichtigere Geschäft ist weiterhin der Nord-Süd-Handel mit Salz und Hering.

Das Salz liefert vorwiegend Lüneburg, wo mehr als zwei Jahr-

hunderte zuvor eine natürliche Solequelle entdeckt worden ist.

Knechte fördern das salzgesättigte Wasser aus unterirdischen Stollen, filtern es durch getrocknetes Heidekraut, schöpfen es in bleierne Siedepfannen und entzünden darunter ein Feuer. Das Wasser verdampft, ein besonders reines, kräftiges Salz bleibt zurück.

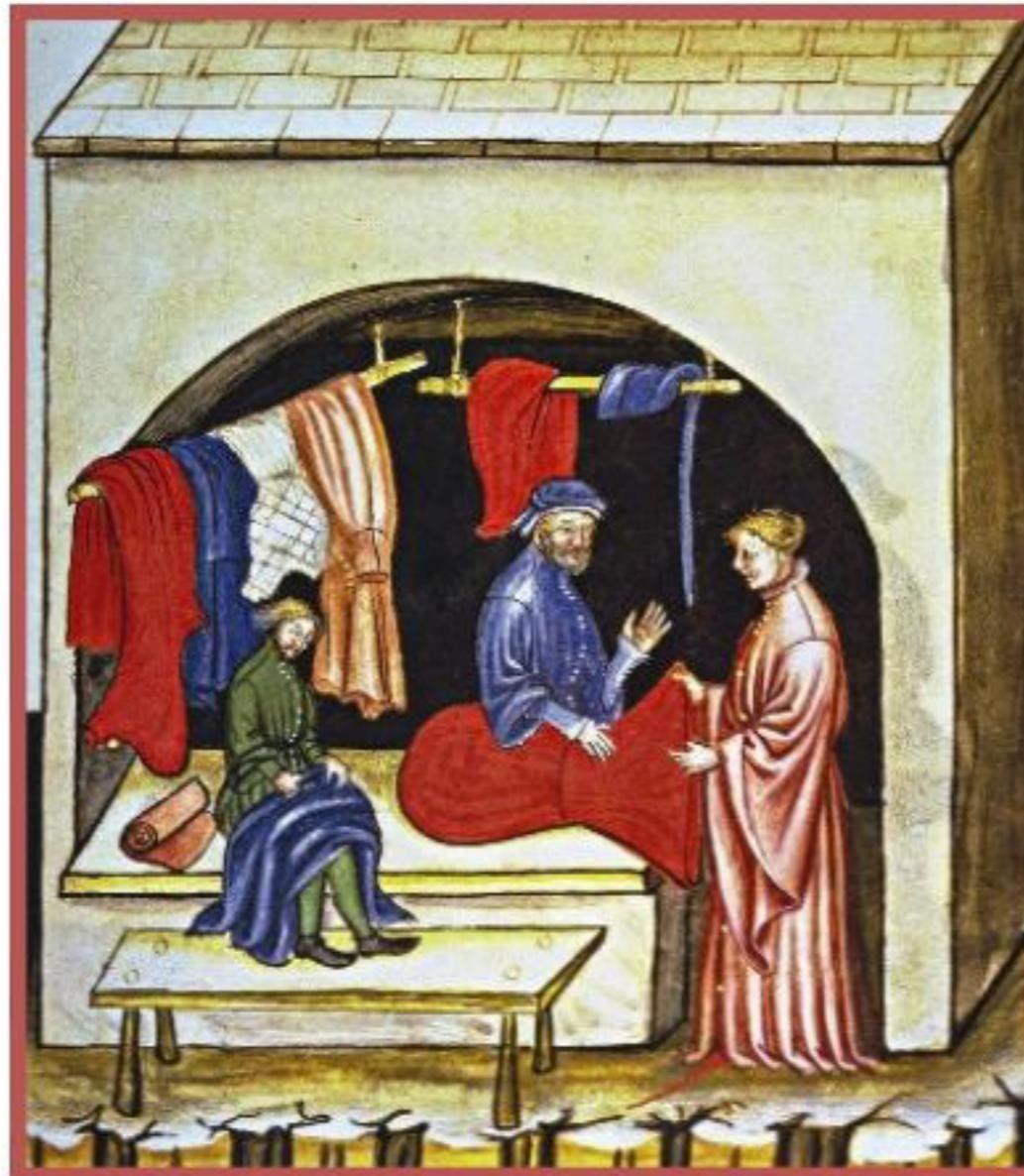
Es wird in Fässer gefüllt, auf Pferdewagen geladen und über eine Naturstraße, die nur an einigen sumpfigen Stellen befestigt ist, nach Lübeck geschafft. Mehrere Tausend Tonnen im Jahr. Von der Trave aus bringen Kauffahrer es über See nach Rügen – und immer öfter zu den neuen Heringsmärkten im dänischen Schonen.

Dort ziehen im Frühherbst die silbrigen Schwärme vorbei, holen die Fischer sie mit ihren Netzen aus dem Meer. Der Hering wird ausgenommen und teils in den gleichen Fässern, in denen das Salz angelangt ist, über Lübeck und Lüneburg nach Süden verfrachtet. Zunehmend auch von deutschen Händlern: Gegen Ende des Jahrhunderts verfügen die Lübecker bereits über eine eigene kleine Flotte.

Langsam verschieben sich nun die Machtverhältnisse an der Ostsee. Denn in Westeuropa hat eine Revolution begonnen: Seit dem 11. Jahrhundert nimmt die Bevölkerungszahl zu; bessere Pflüge, neue Fruchtfolgen und geschicktere Düngung sowie ein Klimawandel hin zu milderen Temperaturen erlauben es, immer mehr Menschen zu ernähren.

Wälder werden gerodet und in Felder verwandelt, Siedlungen wachsen zu Städten. Menschen beginnen, dorthin abzuwandern. Schätzungen zufolge verdreifacht sich die Einwohnerschaft Deutschlands und Skandinaviens zwischen dem Jahr 1000 und der Mitte des 14. Jahrhunderts von rund vier auf zwölf Millionen.

Nicht wenige Zuwanderer, etwa aus Westfalen, bringen Kapital mit, so auch nach Lübeck. Das



In den Städten an der Ostsee nimmt der Wohlstand vom 13. Jahrhundert an zu, immer mehr Einwohner können sich feine, importierte Stoffe leisten

Waren wie diese Feigen kommen von weit her in die deutschen Lande. Gemeinsam mit Hamburg begründen die Lübecker eine Handelsverbindung zwischen Nord- und Ostsee



Geld investieren sie in den Handel, bald zudem in eigene Schiffe. Auf diese Weise entsteht die kleine Flotte, die im Herbst 1201 vor Skanör ankert, um Heringe zu laden.

Doch in jenem Jahr werden die Lübecker Schiffe von Gefolgsleuten des dänischen Monarchen, der über diese Region gebietet, festgesetzt. Etliche Männer gehen in Gefangenschaft. König Waldemar II. verlangt von der Travestadt, sich ihm zu unterwerfen.

Vermutlich kommt den Lübeckern dieser Zwischenfall durchaus gelegen. Denn seit dem Sturz Heinrichs des Löwen sind die Verhältnisse im Ostseeraum unsicher: Der Kaiser des römisch-deutschen Reiches kommt aus Schwaben und interessiert sich nur wenig für den Norden. Nun bietet ihnen mit Waldemar ein anderer mächtiger Herrscher an, sie gegen vernünftige Abgaben auf See und an Land zu schützen.

Der Rat willigt ein. Daraufhin bestätigt der Dänenkönig seinen neuen Lübecker Untertanen alle ihre Rechte und Freiheiten. Und für Lübeck beginnt eine Phase stürmischen Wachstums.

Dazu trägt auch die Gründung einer weiteren Stadt bei, fast 1000 Kilometer entfernt am gegenüberliegenden Ende der Ostsee, einige Kilometer den gewaltigen Strom der Düna aufwärts: Riga im Baltikum. Dort nimmt 1201 der Missionsbischof Albert von Buxhoeveden seinen Sitz. Händler nutzen die Düna bereits als Wasserstraße nach Russland hinein, und so lädt Albert bald Kaufleute in seine junge Stadt.

Vor allem aber macht er Riga zum Sitz einer Kreuzfahrergemeinschaft, des Schwertbrüderordens. Denn die heidnischen Stämme des Baltikums denken gar nicht daran, das Christentum zu übernehmen. Albert setzt auf eine Mission mit Feuer und Schwert – und seine Kämpfer schiffen sich mit Waffen und Pferden in Lübeck ein. Auch in den folgenden Jahren versorgen lübische Segler den Kreuzzug, tragen Kolonisten über das Meer.



Entlang der Handelsströme verbreitet sich Wissen, etwa heilkundliche Kenntnisse (hier eine Apotheke) oder juristische. Viele Orte übernehmen Lübecks Rechtssystem, das vor allem Kaufleuten Freiheit und Schutz vor herrscherlicher Willkür garantiert

Und noch eine zweite Stadt wird nun wichtig für Lübeck: Hamburg, das vor allem Getreide aus den Anbaugebieten entlang der Elbe bezieht, es über die Nordsee weiterverkauft oder daraus Bier für den Export braut.

Auch Hamburg steht unter dänischer Herrschaft, ebenso wie das Land zwischen beiden Städten, in dem König Waldemar II. nun gegen den räuberischen Adel vorgeht. Damit entsteht eine neue sichere Überlandverbindung zwischen Nord- und Ostsee.

Um 1216 ist das Geschäft mit Hamburg bereits so lohnend, dass die Lübecker eine nach Westen gerichtete Brücke über die Trave bauen. Wo zuvor nur eine Fähre verkehrte, bildet sich nun eine feste Ost-West-Achse.

Eine Generation lang wachsen beide Städte unter dem Schutz der dänischen Vormacht, deren Territorium sich

nun von der Elbmündung entlang der nördlichen und südlichen Ostseeküsten bis ins Baltikum erstreckt.

Doch dann, um 1226, rebellieren Hamburg und Lübeck. Im Nachhinein ist schwer zu sagen, was die beiden Kommunen bewogen hat, sich einer Koalition norddeutscher Fürsten gegen die dänische Krone anzuschließen. Sicher ist, dass sie 1227 entscheidend zum Sieg der Alliierten in einer Schlacht nahe dem holsteinischen Städtchen Bornhöved beitragen. Und dass Lübeck sich anschließend beim Kaiser den Status einer freien Reichsstadt erstreiten kann.

Fest steht auch, dass Lübeck und Hamburg danach enger zusammenarbeiten als je zuvor. Dass sie ihre Verbindung nun auf eigene Rechnung offen halten, mit Geld, Gewalt, um fast jeden Preis.

Und dass ihre Kaufleute bald gemeinsam darangehen, über Handelsprivilegien entlang der Nordsee, in Flandern und England zu verhandeln.

An der Ostsee gewinnt Lübeck derweil an Gewicht durch einen zusätzlichen Exportartikel: seine Rechtsordnung.

Lübecks Stadtrecht, wie es einst Adolf von Holstein, dann Heinrich der Löwe verliehen haben, gewährt der Stadt große Autonomie. Zudem war es von Beginn an darauf ausgelegt, Handelshemmnisse gering zu halten, etwa im Erb- und Vertragsrecht, bei Verpfändungen oder in der Marktordnung.

Seither hat der von Kaufleuten dominierte Stadtrat als höchste politische und Gerichtsinstanz dieses Recht kontinuierlich weiterentwickelt.

Nun, mit dem fortgesetzten Zuzug von Menschen aus dem Rheinland, aus Westfalen und Sachsen, entstehen erst in



Im 12. Jahrhundert betreiben die deutschen Kaufleute den Handel vor allem über Land; später investieren sie zunehmend in Schiffe. Ihre Flotten, die auch London (oben) anlaufen, sind bald größer als die der skandinavischen Händler

Lübecks Umland, dann entlang der Küste und vor allem an den Mündungen der großen Flüsse nach und nach Städte, die das lübische Recht ganz oder in Teilen übernehmen: so im Jahr 1218 Rostock, dann Penzlin, Wismar, Güstrow, Gadebusch und Parchim in Mecklenburg, 1234 Stralsund, 1240/42 Elbing, 1248 Reval (heute Tallinn), 1250 Greifswald, 1254 Memel (heute Klaipeda). Nicht wenige dieser Städte erkennen den Lübecker Rat als ihr Obergericht an.

Die Folge ist eine große Rechtssicherheit für die Kaufleute dieser lockeren Gemeinschaft. Der Handel zwischen ihnen nimmt nun rasant zu. Denn der Zuwandererstrom aus dem Westen lässt überall in Ostmitteleuropa Siedlungen heranwachsen, die ebenso wie die Handelsstädte an der Küste versorgt werden müssen – oder deren Getreideproduktion Kaufleute auf nahe und ferne Märkte zu schaffen haben.

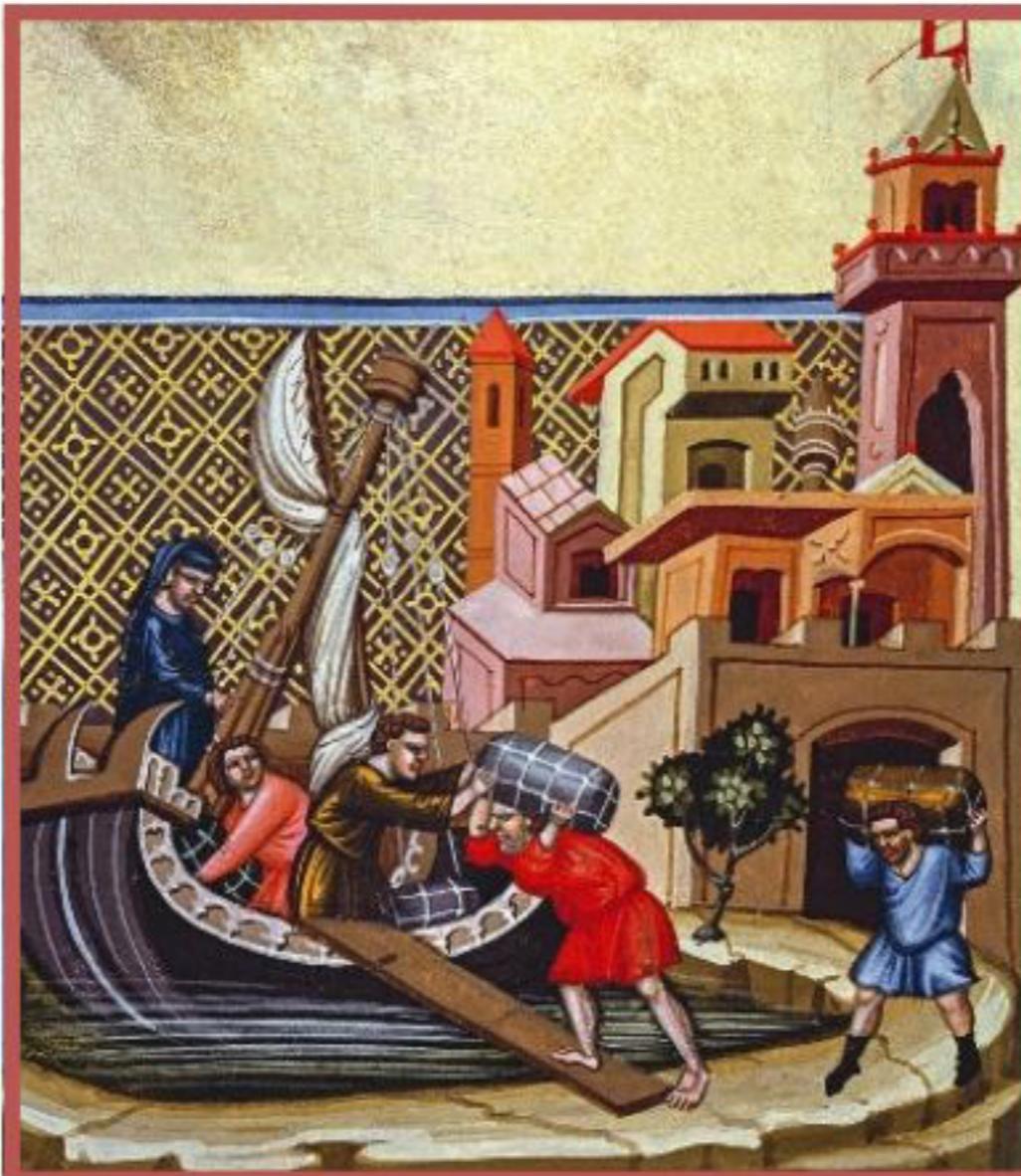
In der Konkurrenz um dieses Geschäft bringen die Niederdeutschen außer der Rechtssicherheit noch einen weiteren entscheidenden Vorteil gegenüber den altansässigen Slawen und Skandinavieren mit: Kapital.

Denn unter den Zuwanderern sind etliche Kaufleute und Adelige, die vom Aufschwung weiter südlich im Reich profitiert haben, etwa von neu entdeckten Silberminen im sächsischen Freiberg sowie anderen Bergbauunternehmen.

So haben diese Männer – die kapitalkräftig genug waren, um über längere Zeit große Mengen Salz und Fässer vorzufinanzieren und den Fischern Massen an Heringen abzunehmen – nach und nach den Lübecker Fischhandel an sich gebracht und ausgeweitet.

Der Handel mit den Meerestieren ist nach wie vor ungemein lukrativ, und das dabei erwirtschaftete Kapital steht vor allem Kaufleuten aus Lübeck zur Verfügung. Zudem tragen wohlhabende Neubürger ihr Geld auch in die anderen, jüngeren Ostseestädte – und sie investieren in immer neue Schiffe.

Diese Segler unterscheiden sich von älteren, skandinavischen Typen: Sie sind



Jedes Schiff mehrt den Einfluss der Handelsstädte. Zur Absicherung schließen Lübeck und andere Orte Bündnisse – Vorformen der Hanse

plumper, gedrungener, weniger schmuckverziert – vor allem aber: billiger.

Ihre Bauweise ist so angelegt, dass auch angelernte Arbeiter sie nach Anweisungen fertigen können, schnell und in großer Zahl.

Zwar verweigern die Skandinavier sich diesem Wandel nicht oder tragen ihn gar. Doch auf die Dauer drängen die kapitalkräftigeren Deutschen sie ab.

Einigkeit entsteht daraus lange Zeit nicht, und nach dem Niedergang der dänischen Macht garantiert kein Schutzherr mehr den Frieden. So überfällt (wohl nach einem Streit um Heringegründe vor Rügen) eine Lübecker Flotte 1249 Stralsund und brennt die Stadt teilweise nieder. Auf die Dauer aber schadet das Faustrecht auch dem Starken.

Nach und nach geht der Lübecker Rat daher wechselseitige Schutzbündnisse mit anderen Ostseestädten ein: im Jahr 1259 mit Wismar und Rostock, 1280 mit Visby, 1281 mit Greifswald und Stralsund, im Jahr darauf mit Riga.

Ein neues Zeitalter zeichnet sich ab, in dem nicht mehr Fürsten, sondern die Städte selbst ihre Händler schützen. Sie haben nun das Geld und die Macht dazu.

Gegen Ende des 13. Jahrhunderts haben sich die Küstenregionen der Ostsee damit einschneidend verändert. Landstriche sind urbar gemacht worden, neue Siedler zugezogen. An die Stelle der alten Landeplätze sind autonome Kaufmannsstädte getreten, in denen Rathäuser und gewaltige Kirchen aus Backstein emporwachsen.

Niederdeutsche Kaufleute sind zu dominierenden Händlern aufgestiegen; ihre Schiffe haben die skandinavischen Segler verdrängt. Sie sind reicher als ihre Vorgänger, und sie beherrschen die Stadträte, die sich immer enger verbünden, um ihren Handel zu schützen. Viel hat sich in diesen rund 150 Jahren also verändert im Ostseeraum.

Geblieben aber ist: der Salzhering. Von der Ukraine bis Italien, von England bis Spanien wird er geschätzt, auch in allen deutschen Landen, und er ermöglicht zumindest einen Teil des Städtewachstums. Immer noch bildet er eine Säule des Lübecker Wohlstands.

Der ist inzwischen so weit angewachsen, dass die Stadt schon bald auch den Ost-West-Handel auf der Ostsee dominieren wird – und mit ihm jene mächtige Städteallianz, die sich nun abzuzeichnen beginnt: die Hanse. Einen Wirtschaftsverbund, von dem Historiker später sagen werden, er sei einst auf Heringstonnen gegründet worden. ■

Dr. Mathias Mesenhöller, Jg. 1969,
ist Autor im Team von GEOEPOCHE.
Die Bilder zu diesem Text stammen aus
spätmittelalterlichen Handschriften und
zeigen Alltagsszenen unter anderem
aus deutschen Landen.

LITERATUREMPFEHLUNGEN

Stephan Selzer, „Die mittelalterliche Hanse“, Wissenschaftliche Buchgesellschaft: kompakte Übersicht auch zur Frühzeit. Carsten Jahnke, „Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.–16. Jahrhundert)“, Böhlau: Standardwerk zum Thema.

DAS HAUPT DER HANSE



Um 1285 ist Lübeck die wichtigste Handelsmetropole im Ostseeraum. Ein großer Teil des kontinentalen Warenverkehrs verläuft über die Travestadt. Die Hansekaufleute haben den einst unbedeutenden Ort groß gemacht. Mit dem Umbau der Marienkirche zur Kathedrale setzen sie sich Ende des 13. Jahrhunderts als Mäzene ein steinernes Machtmonument: Es soll den Bischofsdom übertreffen – und von der neuen Herrschaft der Krämer künden ————— Text: ULRIKE MOSER; Illustrationen: FABER COURTI



Lübeck, 170 Jahre später: Schon von Weitem sehen die Schiffer, die im Jahr 1455 die Trave von der Ostsee aus hinauffahren, die Kirchtürme der Hansestadt. Auch die Marienkirche (rechts Mitte) ist mittlerweile vollendet – jenes beeindruckende Bauwerk, das Lübecker Fernhändler um 1285 in Konkurrenz zum bischöflichen Dom (hinten) haben errichten lassen



Im Handelsnetz der Hanse ist Lübeck jahrhundertelang einer der wichtigsten Knotenpunkte: Über die Stadt läuft ein großer Teil des Güterverkehrs zwischen West- und Nordosteuropa, gelangen jährlich Tausende Tonnen Getreide und Salz nach Skandinavien, kommt im Gegenzug der für die Versorgung der kontinentalen Bevölkerung so wichtige Trockenfisch zurück. Den Aufstieg zur Wirtschaftsmetropole verdankt Lübeck seiner zentralen Lage – und der Trave. Auf 24 Kilometer Länge schlängelt sich der Fluss von der Stadt bis zur Ostsee, verbindet sie so mit dem für die Hanse bedeutendsten Gewässer. Und er ist tief genug für die Koggen der Fernhändler, die den Lübecker Hafen als Umschlagplatz für ihre Waren nutzen, ihre Segler zur Stadt steuern oder kurz davor ankern und auf die nächste Ladung warten (wie das Schiff vorn links)



D

Dunkelrot leuchten die Ziegel in der frühen Morgensonne, einzelne gelb, andere braun. Manche wirken fast schwarz, und wenn nach Gewittergüssen die Sonne durchbricht, entstehen auch graue und grüne Farbtöne. Dazwischen, wie ein Gitter, der Mörtel.

Jede Wand bildet ein eigenes Muster, einen eigenen Wechsel der Farben, während die Maurer Backstein auf Backstein fügen. Bereits bei Tagesanbruch hat die Arbeit an der Ostseite von Lübecks Marienkirche begonnen. So wächst der Bau langsam in die Höhe.

Mithilfe einer Hacke mischt der Mörtelmacher Sand und gelöschten Kalk mit Wasser. Ist die Masse fertig, füllen Handlanger sie auf Tragen und bringen sie über Leitern und Laufschrägen zu den Maurern auf das Baugerüst. Andere schaffen in Körben Ziegel hinauf.

Ein Grundriss lässt sich bereits erahnen: Hier entsteht der Chor einer Kirche, ein Altarraum mit drei Kapellen. Es ist ein vollständiger Umbau des alten Gotteshauses, eine Neuschöpfung, ein ehrgeiziges Bauprogramm.

Noch gewaltiger, noch eindrucksvoller soll die bürgerliche Pfarrkirche St. Marien werden. Größer und prächtiger als der Dom im Süden der Stadt, Lübecks bislang wichtigstes Gotteshaus.

Viele Spenden haben die Bürger der Stadt aufgebracht, um dieses Symbol bischöflicher Macht zu überbieten, vor allem die vermögenden Kaufleute. Sie wollen, dass die Marienkirche umgestaltet wird nach dem Vorbild französischer Gotteshäuser. In einem Architekturstil mit in die Höhe strebenden Rippen, mit

Pfeilern, Spitzbögen und reichen Ornamenten, dem man später den Namen „Gotik“ geben wird.

Es ist ein Plan von scheinbar grenzenlosem Selbstbewusstsein. Denn französische Kathedralen sind nicht nur Bischofskirchen, sondern repräsentieren auch den König, sind steingewordene Machtbeweise. Und indem die Lübecker Bürger ihre Stadtkirche zur Kathedrale ausbauen, verleihen sie sich selbst geradezu royalen Rang, stellen sich gleichauf mit Bischof und höchster Feudalmacht.

Zudem ist die französische Gotik eine Architektur, die auf gehauenen Stein setzt, doch an der Ostseeküste gibt es kaum Naturstein. So muss der Baumeister auf gebrannte Ziegel zurückgreifen. Und für die Lübecker Kathedrale eine neue Architektursprache finden.

Was er erschaffen soll, ist eben mehr als ein Prachtbau zum Lobe Gottes. Es ist eine monumentale Demonstration, wem Lübeck seinen Wohlstand zu verdanken hat – wer die Macht in dieser Handelsstadt hat, dem Zentrum im wachsenden Netz der Hanse.

Ein Sommertag in Lübeck um 1285: Mit den ersten Sonnenstrahlen beginnt die Geschäftigkeit der mittelalterlichen Großstadt, deren Antrieb der Fernhandel ist, das Geschäft und das Geld. Wohl 15 000 Menschen leben in dieser Metropole des Nordens, zu der der älteste deutsche Hafen mit Zugang zur Ostsee gehört. Und die – begünstigt durch ihre Lage – zum wichtigsten Handelsknotenpunkt des gesamten Ostseeraums aufgestiegen ist.

Lübeck, auf einer zwei Kilometer langen Halbinsel gelegen, ist vor Feinden

geschützt durch die Flüsse Wakenitz und Trave, die sie an beiden Seiten begrenzen. Auf 24 Kilometer Länge windet sich die Trave von der Stadt zur Ostsee. Durch diesen Strom wird Lübeck zur Hafenstadt. Die Trave ist tief genug für die Schiffe der Fernhändler, die die Stadt groß gemacht haben – und sie nun mit ihrem kaufmännischen Geschick, ihrer Rationalität und ihrem Ehrgeiz prägen.

Von oben, von der Höhe des höchsten Baugerüsts der Marienkirche aus, erscheint Lübeck zweckmäßig und modern. Ein Bild gebauter Ordnung.

Im Norden ist die Halbinsel der Stadt mit dem Festland verbunden. Zwei Parallelstraßen führen von dort nach Süden, wo der Bischofssitz mit seinem Dom liegt. Von den beiden Hauptachsen zweigen Nebenstraßen auf der einen Seite zur Wakenitz und auf der anderen Seite zur Trave mit ihrem Hafen ab. Im Zentrum der Stadt, an einer der beiden Hauptstraßen, liegen der Marktplatz, das Rathaus. Und daneben, an der höchsten Stelle des Stadthügels, die Marienkirche selbst, die bürgerliche Hauptpfarrkirche.

Durch die Straßen rumpeln Karren, aus dem Umland bringen sie Backstein. Kühe und Pferde trotten ihnen entgegen, Hirten führen sie auf die Weiden vor den Stadttoren, die alle Lübecker Bürger gemeinsam nutzen. Bepackte Krämer und Bauern auf dem Weg zum Markt weichen den Fuhrwerken aus.

Aber nicht nur zur Marienkirche fahren die Karren ihre schwere Ladung. Ganz Lübeck ist gerade eine Großbaustelle. Hunderte Arbeiter errichten neue Kirchen oder vergrößern sie, konstruieren

Kaufmanns- und Lagerhäuser, erneuern Teile der Stadtbefestigungsanlagen. All das sind Zeichen des Reichtums, den Lübeck als Handelsstadt erworben hat. Und ihrer Anziehungskraft.

Mehr als 100 Jahre rapiden Wachstums erlebt Lübeck nun schon – seit Adolf II. von Schauenburg, Graf von Holstein, um 1143 eine alte Handelssiedlung von einer Landzunge am Zusammenfluss von Schwartau und Trave sechs Kilometer weiter nach Süden auf eine Halbinsel verlegt und neu gegründet hat.

Die neue, günstig gelegene Stadt hat schnell weitere Kaufleute angezogen. Seither reißt der Zuzug von Neusiedlern nicht ab. Sie stammen aus Schleswig und Holstein, aus Niedersachsen, vom Niederrhein, aus Westfalen. Viele von ihnen sind bereits wohlhabende Kaufleute, die darauf setzen, in dieser aufstrebenden Ansiedlung des Fernhandels noch bessere Geschäfte zu machen.

Neben ihnen kommen Kapitäne und Matrosen, die hier arbeiten wollen. Außerdem Handwerker, Gewerbetreibende, Gesinde und Tagelöhner auf der Suche nach einem Auskommen – all die Menschen, die nötig sind, um eine stetig weiter wachsende Stadt zu versorgen.

Für manche ist der Ort an der Trave nur die erste Station. Sie ziehen irgendwann weiter in die neuen Handelsstädte an der Ostsee, die in Nachfolge der Gründung Lübecks entstanden sind, Riga etwa, Rostock, Wismar, Stralsund.

Gemeinsam mit Lübeck betreiben sie bald als Hansestädte Handelsniederlassungen in ganz Nordeuropa. So bildet sich ein Netz von Beziehungen, familiär und kommerziell, das die weitverzweigten Geschäfte erst möglich macht.

Viele Leute aber bleiben dauerhaft in Lübeck. Um alle Zugezogenen aufzunehmen zu können, lassen die Stadtoberten nach und nach immer mehr sumpfige Uferzonen aufschütten und befestigen.

Dennoch herrscht Platzmangel. Zunehmend werden Grundstücke geteilt, immer kleiner sind die Parzellen, die noch bebaut werden. Bis sie, vor allem im Zentrum, nur noch so breit sind wie das auf ihnen errichtete Haus, bis nur noch Platz bleibt für hohe Bauten mit großer Diele und mehreren Speichergeschossen, die mit der Giebelseite zur Straße weisen.

In seiner Gründungszeit war Lübeck vor allem Fachwerkstadt, gebaut aus Holz und Lehm. Backstein war wohl ausschließlich dem Bau von Kirchen und Befestigungen vorbehalten. Erst nach und nach haben wohlhabende Bürger begonnen, steinerne Häuser zu errichten. Und als zwei verheerende Brände 1251 und 1276 große Teile der Fachwerkstadt zerstörten, bestimmte der Lübecker Rat, dass alle Neubauten, mit Ausnahme von einstöckigen Buden, fortan mit *sternen Muren* errichtet werden müssten.

Den Backstein stellen die zahlreichen Ziegelbrennereien vor den Toren der Stadt her. Ton- und Lehmerde gibt es reichlich in der Umgebung. Ziegler füllen sie in Holzkisten. Die Masse wird glatt gestrichen, getrocknet und in Feld-

den die Trave hinabfahren in die Ostsee und weiter zu den Handelsniederlassungen der deutschen Kaufleute.

Häufig liegen Koggen am Kai, die aus dem norwegischen Bergen kommen. Auf dem Hinweg in den Norden haben sie Salz und das für Norwegen so wichtige Getreide transportiert. Nun wuchten Hafenarbeiter und Matrosen schwere Fässer ans Ufer, manche voller Pelze und Häute, andere mit Butter.

Die meisten aber sind bis zum Rand mit Trockenfisch gefüllt: mit Kabeljau und Dorsch, der vor den Lofoten gefangen und dann getrocknet wurde. Er ist, wie der gesalzene Hering aus dem dänischen Schonen, begehrt als Speise für die Fastenzeiten, wenn der Verzehr von Fleisch verboten ist.

IM RAT DER STADT SITZEN NUR KAUFLEUTE

öfen gebrannt. Je nachdem, wie hoch der Anteil von Ton und Lehm ist, sind die fertigen Steine mal heller, mal dunkler.

Lübeck wird so zur Stadt aus rotem Stein, mit braunen, grauen und grünen Einsprengseln. Zwischen Markt und Hafen entsteht um 1285 ein fast geschlossenes Backsteinviertel.

Der Hafen erstreckt sich über die gesamte Länge des Traveufers, eine mehr als zwei Kilometer lange Kaianlage. Die Holstenbrücke trennt den Binnenhafen im Süden, in dem die Flussschiffe landen, vom Fernhandelshafen im nördlichen Teil. Er ist der eigentliche Umschlagplatz. Denn Grundlage von Lübecks Reichtum ist die Seeschifffahrt.

An der Kaimauer liegen hochbordige Koggen, breit, stabil, geräumig und seefest. Einige sind gerade erst von großer Fahrt zurückgekehrt, andere machen Matrosen zum Auslaufen bereit. Sie wer-

Lübeck ist keine Produktionsstätte, sondern Umschlagplatz. Hier werden Güter von Markt zu Markt vermittelt. Über die Travestadt läuft ein großer Teil des Warenverkehrs von West- nach Nordosteuropa und in die Gegenrichtung.

Die Eckpunkte des Handels bilden die Kontore – Hanseniederlassungen in vier großen Städten, in denen die Lübecker gemeinsam mit anderen deutschen Kaufleuten leben, Handel treiben und sich eigene Statuten geben: im Osten im russischen Nowgorod, im Westen in London und im flämischen Brügge, im Norden ab 1366 in Bergen (siehe Seite 108).

Der Knotenpunkt dieser Kontore ist Lübeck. Kaufleute bringen über die Stadt die hochwertigen Produkte des westlichen und mittleren Europa in den Norden: vor allem Waffen und Metallwerkzeuge aus dem rheinischen Raum, Salz aus den Salinen von Lüneburg und Tuche aus Flandern, fein, glatt geschoren, leuchtend blau, weiß oder tiefrot gefärbt.

Diese Waren werden gegen die Rohstoffe des Nordens und Ostens gehandelt: gegen die Pelze von Marder, Wiesel, Zobel, Hermelin, Luchs und Bär; gegen den für den Schiffbau so wichtigen Teer, gegen das Bienenwachs, aus dem Kerzen hergestellt werden. Kirchen verbrauchen davon große Mengen, auch in vornehmen Häusern sind sie begehrt.

Und natürlich, tonnenweise, gegen den Trockenfisch aus Norwegen.

Lübecks Hafen am Traveufer ist um 1450 einer der größten Europas, der Kai erstreckt sich mehr als zwei Kilometer lang über die gesamte Westflanke der Stadt. Während im Süden vor allem Flussschiffe festmachen, auf denen Waren weiter ins Landesinnere gelangen, liegen im nördlichen Abschnitt die Segler der Fernhändler, viele von ihnen haben Trockenfisch geladen, eines der wichtigsten Güter der Hanse. Im angrenzenden Viertel leben wohlhabende Kaufleute sowie Schiffszimmerleute, Leineweber, die Segel anfertigen, sowie Böttcher, die jene Fässer herstellen, in denen die meisten Handelsgüter verpackt werden





Vor der Chorfassade der mächtigen, um 1350 vollendeten Marienkirche haben Lübecks Bürger ihre Stände. Der eigentliche Marktplatz, auf dem die Bewohner der Stadt aufeinandertreffen, liegt auf der anderen Seite der Kathedrale. Dort gibt es an Markttagen Waren für den täglichen Bedarf, Lebensmittel, Kleider, Schuhe, hier bitten Bettler um eine milde Gabe und verkünden Ratsherren neue Gesetze, werden Gerichtsurteile gefällt und Missetäter an den Pranger gestellt





Lübeck





Für Lübecks Bewohner sind die Straßen ihrer Stadt oft genug ein Ärgernis. Fast immer müssen sie über Abfälle laufen, frei herumstreuende Schweine und Hühner verscheuchen. Oder eine der zahlreichen Baustellen erschwert ihren Weg – etwa wenn wieder neue Holzleitungen verlegt werden, die die Häuser der Bierbrauer mit Frischwasser versorgen. Die Abwässer landen derweil meist noch immer in stinkenden Kloaken

Lübeck

Auf dem schmalen Uferstreifen an der Trave stapeln sich Fässer und Säcke. Wenn Arbeiter ein Schiff ausladen, ist Eile geboten. Anlegeplätze dürfen nicht lange blockiert werden. Nicht mehr als vier bis fünf Meter Platz gibt es zwischen Kaianlage und Stadtmauer. Angeladete Ware muss sofort weiterverkauft, auf andere Schiffe oder in die in Ufernähe gelegenen Speicher gebracht werden.

Oder in die Häuser der Kaufleute.

Packer laden die Waren aus Norwegen auf Tragen, um sie ins Viertel zwischen Hafen und Marienkirche zu bringen. Dicht an dicht stehen da hohe Backsteinhäuser mit steilen Satteldächern. Dort leben die Kaufleute.

Aber auch Handwerker haben ihre Häuser und Buden nahe der Trave, all jene Gewerbe, die ein Hafen benötigt: die Schiffszimmerleute; die Leineweber, die das Segeltuch anfertigen; die Schiffer sowie Böttcher, die Fässer und Tonnen für den Kaufmann herstellen. Denn die meisten Handelswaren, ob Fische, Butter, Pech, Bier oder Salz, werden in Fässer verpackt. Tavernen und Bordelle liegen ebenfalls in Hafennähe.

Der Weg der Packer zum Haus der Kaufleute ist nicht weit, aber beschwerlich. Manche Straßen sind mit Reisig belegt, viele mit Holzbohlen, einige sind bereits gepflastert. Mit den Tragen, auf denen sie Fässer und Säcke transportieren, drängen die Packer sich durchs Gewühl der Menschen, die ihren Geschäften nachgehen oder zum Markt eilen.

Sie weichen anderen Lastenträgern und Karrenschiebern aus, die in Gegenrichtung Waren zum Hafen bringen. Manchmal müssen sie Fuhrwerken Platz machen, die mit Handelsgütern aus dem Binnenland kommen, meist Salz aus Lüneburg und Getreide aus Holstein.

Immer wieder erschweren Hindernisse den Weg der Packer: Vor manchen Kaufmannshäusern sind Tonnen und Säcke auf der Straße abgelegt worden, vor anderen liegt Baumaterial; mitten auf der Straße stehen Brunnen.

Die Träger scheuchen Hühner und Schweine zur Seite. Viele Bürger halten Vieh, vor allem Schweine, für die sie Ställe möglichst nahe der Straße errichtet haben. Im Abfall auf der Straße suchen die Tiere nach Nahrung.

Zwar besitzen fast alle Grundstücke Kloaken, manche davon einfache Gruben mit Holzabdeckung, andere rund, aus Backstein gemauert und bis zu zehn Meter tief. Auch auf Straßen und Plätzen stehen öffentliche Mistkisten. Dennoch werden Abfall, Abwässer und menschliche Fäkalien oft einfach vor die Häuser gekippt, wohl aus Bequemlichkeit.

Den Großteil beseitigen die Regenschauer, wenn sie den Unrat in Rinnen wegspülen, die in die Straße eingelassen sind. Oder eben die Schweine.



Haben die Träger ihr Ziel erreicht, ein Kaufmannshaus in Hafennähe, können sie ihre Last abladen. Ein hohes Portal führt in eine hallenartige Diele, die das Erdgeschoss ausfüllt. Sie ist das Zentrum des Gebäudes, zugleich Ort des Handels und des häuslichen Lebens. Es gibt einen Lager- und Verkaufsraum, Ess- und Wohnbereich, eine Küche mit offener Herdstelle, von der der Rauch bis in den Dachraum hinaufsteigt und durch Löcher an den Firstenden nach draußen zieht.

Der Fußboden dieser Kaufmannshäuser ist mit Steinen gepflastert oder aus gestampftem Lehm. Die Wände sind einfach gekalkt. Die meist kleinen Fensteröffnungen sind mit Läden aus Holz versehen. Behaglich ist das Kaufmannshaus nicht, eher ein bewohntes Lager.

Alle über der Diele liegenden Etagen und Dachböden dienen als Speicher für Waren. Die Diele ist mit einem Seilaufzug ausgestattet, über ein Windenrad im Dach werden die Lasten durch Luken über die gesamte Haushöhe zu den Lagerböden transportiert. Zusätzlich können Güter im Keller verstaut werden.

Bis vor Kurzem waren die Fernkaufleute meist eine Hälfte des Jahres unterwegs, um ihre Waren zu begleiten. Allenfalls im Winter blieben sie zu Hause. Nun aber schicken sie Vertreter in die anderen Zentren des Handels: Gehilfen, Kommissionäre oder Geschäfts-

freunde. Und beginnen, ihre auswärtigen Geschäfte von einer Schreibkammer an der Längsseite der Diele aus zu lenken.

So können sie von ihrer Heimatstadt aus an mehreren Orten zugleich ihre Geschäfte abwickeln. Können sich gleichzeitig am Nowgorod-, Schonen-, Flandern- und Englandhandel beteiligen. Und so ihr Geschäftsrisiko verteilen.

Möglich ist all das auch deshalb, weil immer mehr Bürger des Lesens und Schreibens mächtig sind. Neue Formen der Buchhaltung entstehen. Der Händler schreibt Briefe mit Anweisungen für seine fernen Vertreter und Geschäftspartner, er berechnet, kalkuliert, spekuliert. Notiert Zahlenkolonnen in Rechnungsbücher. Und legt das Geld, das er verdient, erneut in Handelswaren an.

Die *scrivekamere* wird zum Mittelpunkt des Geschäftsbetriebs, von dem aus der Kaufmann das sich immer weiter verzweigende Unternehmen regelt. Bald ist es auch Frauen möglich, ihren Männern im Kontor zu helfen, mitunter gar das Geschäft alleine fortzuführen, wenn der Hausherr krank wird oder stirbt.

Auch die Söhne werden früh darauf vorbereitet, ins Geschäft einzutreten. Die Ausbildung in den Pfarrschulen reicht längst nicht mehr aus für ihre künftige Tätigkeit. Deshalb besitzt Lübeck seit 1261 eine weltliche Schule für die Ausbildung junger Händler: die St.-Jakobi-Stadtsschule, eine der ersten ihrer Art in deutschen Landen. Dort erhalten die Sprösslinge eine weltzugewandte Schulbildung, werden vertraut gemacht mit Buchführung, Waren- und Münzkunde, mit Geographie und Recht.

Seit Kaufleute vom heimischen Kontor aus arbeiten, können sie sich auch mehr um die politischen Belange ihrer Städte kümmern, vielleicht eine Tätigkeit im Rat übernehmen – obwohl ein Amt im städtischen Führungsgericht Zeit kostet und (bis auf eine Aufwandsentschädigung) nicht bezahlt wird.

Regelmäßig kommen die Mitglieder des Rates zusammen, die *consules Lubecenses*, allesamt Kaufleute, um über Ausbesserungen an der Stadtmauer zu beraten, Zölle und Gebühren am Hafen.

Wenn sich die Mitglieder auf den Weg zum Rathaus machen, sind sie oft nach der neuesten Mode gekleidet, mit

Wams und eng anliegenden Beinlingen. Selbst einflussreiche Bürger gehen in Lübeck zu Fuß. Wer auf einem Pferd sitzt, ist wahrscheinlich ein Auswärtiger und gerade erst in der Stadt eingetroffen. Und nur Warenzüge vom Land rollen mit Wagen in die Stadt hinein.

Das Rathaus liegt an der Nordostecke des Marktplatzes. Dort stehen zwei Gewandhäuser nebeneinander, in denen mit Tuchen gehandelt wird. Noch vor Mitte des Jahrhunderts ist der Rat in das Obergeschoss des einen eingezogen. Im Erdgeschoss und in den übrigen Räumen werden weiterhin Stoffe verkauft.

Um das Jahr 1260 haben die beiden Häuser eine gemeinsame Querfassade erhalten, die ihre Dächer verdeckt: ein Kunstgriff, durch den beide Bauten vom Markt aus gesehen als gewaltiger, einheitlicher Block erscheinen – und so den Einfluss des Rates ausstellen als weltliches Wahrzeichen städtischer Selbstregierung, die Lübeck im vergangenen Jahrhundert erlangt hat.

Schon um 1160 hat Herzog Heinrich der Löwe, der mächtigste Fürst Norddeutschlands, die Herrschaft über Lübeck übernommen und der Stadt, um die Ansiedlung von Kaufleuten zu fördern, die *iura civitatis honestissima*, die „ehrenvollsten Rechte“, verliehen.

Vermutlich erhielt Lübecks Bürgerversammlung bereits damals das Recht, „Willküren“ zu erlassen, Gesetze für Handel und Gewerbe. Und wahrscheinlich auch die persönliche Freiheit seiner Bürger: Wer ein Jahr und einen Tag in der Stadt gewohnt hatte, war für immer ein freier Mann. Damit besaßen die Lübecker schon zu Beginn ihrer Geschichte Rechte, die Bürger älterer Städte erst nach und nach mühsam errangen.

Im Jahr 1226 erhob Kaiser Friedrich II. Lübeck sogar zur reichsfreien Stadt. Sie war damit allein dem Kaiser untertan. Zwar zahlten die Lübecker nun Reichssteuern, aber Friedrich II. war ein Herrscher, dessen Machtzentrum nicht in Norddeutschland lag und der vor Ort ohne Einfluss blieb. So erlangte Lübeck de facto seine völlige Selbstständigkeit. Und der Stadtrat begann, die Herrschaft an der Trave zu übernehmen.

Wohl seit 1201 gibt es das Gremium, zunächst nicht mehr als ein aus-

führendes Organ der Bürgerversammlung. Im Lauf des Jahrhunderts aber ging das Recht, Willküren zu erlassen, auf den Rat über. Seit Mitte des Jahrhunderts braucht er dafür nicht mehr die Zustimmung der Bürgerschaft. Das Gremium ergänzt sich durch Zuwahl selbst, seine Mitglieder wechseln sich nach einem Rotationsprinzip untereinander ab. So wird der Rat immer mehr zur geschlossenen Gesellschaft. Hier bleiben die führenden Fernhändler unter ihresgleichen.

Das Ansehen und der Erfolg eines Handelskaufmanns entscheidet darüber, ob er in das Kollegium aufsteigen kann. Frauen sind vom Rat ausgeschlossen, Handwerker auch, selbst wenn sie wohlhabend sind. Gegen Ende des Jahrhunderts liegt die wirtschaftliche und politi-

als kreuzförmige Backsteinbasilika im romanischen Stil errichtet worden – nach dem Vorbild des bischöflichen Doms, aber gewaltiger. Doch sie war noch nicht vollendet, da rissen um 1250 Lübecks Kaufleute wieder Mauern ein, um St. Marien zu einer breiteren Hallenkirche mit einem Turm auszubauen: als Ausdruck des gewachsenen bürgerlichen Selbstbewusstseins und entschiedener Ablehnung des vorherrschenden Kirchentyps.

Während bei dem kreuzförmigen Dom das Mittelschiff erhöht ist, sind in St. Marien die Gewölbe des Hauptschiffs und der beiden Seitenschiffe gleich hoch und damit gleichwertig. Die Kirche erhält so die volkstümlich einfache Form einer bürgerlichen Festhalle – ein Denkmal städtischer Unabhängigkeit.

Nun schon wieder ein vollständiger Umbau. Und nicht etwa ein Wandel im Brauchtum führt zu der Entscheidung. Sondern allein das Geltungsbedürfnis der kaufmännischen Oberschicht.

Bereits der Chorbau lässt erkennen, dass hier eine neue Hierarchie symbolisch Gestalt annimmt, die Trennung zwischen kaufmännischem Patriziat und den übrigen Bürgern. Das künftige Langhaus wird der Gemeinde offenstehen, der Chor aber den führenden Familien vorbehalten sein. Der Bau idealisiert so die gesellschaftliche Ordnung – die Rangfolge jener Schichten, die täglich am zentralen Ort der Stadt aufeinandertreffen: dem Marktplatz.

Während der Hafen der Ort für den Fernhandel ist, wird auf dem Marktplatz angeboten, was die Bevölkerung für den täglichen Bedarf braucht, Lebensmittel, Alltagsgüter wie hölzerne Eimer und Schüsseln, Kleider, Tuche, Schuhe, Lederwaren, Geschirr.

An Markttagen wird vom frühen Morgen an gehandelt und gefeilscht, in der Mitte des mit Bohlen ausgelegten Platzes auf offenen Tischen, an seinen Rändern vor festen Buden.

Marienkirche und Rathaus liegen an der Nordseite des Marktplatzes. Hier befinden sich die Häuser der reichsten Stadtbürger. Die besonders reichen Fernhändler wohnen auf den großen Eckgrundstücken am West- und Ostrand.

Aus dem Rathaus heraus verliest ein Vertreter des Stadtrats viermal im Jahr

IN LÜBECK ENTSCHEIDET DER ERFOLG, NICHT DER STAND

sche Macht allein in den Händen der wohlhabenden Lübecker Fernhandelskaufleute – die sich mit der neuen, erweiterten Marienkirche ein weithin sichtbares Zeichen ihres Einflusses gönnen.

Mittags ruht die Arbeit am Chor des Gotteshauses. Im Sommer, wenn es lange hell ist, kann der Arbeitstag der Bauarbeiter bis zu 14 Stunden dauern, und deshalb stehen ihnen mehrere Pausen zu.

Maurer, Mörtelmacher, Handlanger sitzen dann auf gestapelten Backsteinen und aufgeschichteten Balken, essen und schwatzen. Bis der Werkmeister sie zurück an die Arbeit treibt.

Es ist schon der dritte Versuch der Lübecker Bürger, mit ihrer Hauptkirche St. Marien den Dom der Stadt an Größe und Wirkung zu übertreffen. Anfang des 13. Jahrhunderts ist die Marienkirche



Die Marienkirche, die weithin von Lübecks Bedeutung kündet, übersetzt die bildhauerische Figurenvielfalt der französischen Gotik in eine Bauweise gemauerter Ornamente. Damit verbreiten die Lübecker Kaufleute einen neuen Architekturstil, den bald andere Hansestädte kopieren und der so prägend für das Handelsbündnis wird: die Backsteingotik



Lübeck

neue Willküren, die Höhe der anfallenden Steuern, Regelungen für den Wachdienst, den alle Bürger übernehmen müssen. Auf dem Markt steht die Stadtwage. Der Rat kontrolliert auch die benutzten Maße und Gewichte.

Auf Lübecks zentralem Platz wird Recht gesprochen, in der *Dingstätte*, einer überdachten Laube neben dem Rathaus. Auch der *Kaak*, der Pranger, befindet sich hier. An ihm werden die Prügelstrafen vollzogen, hier werden Missetäter dem Gespött der Passanten ausgesetzt. (Die Hinrichtungsstätte liegt außerhalb der Stadt vor dem Burgtor.)

An Verkaufstagen preisen Bauern aus dem Umland Geflügel, Eier, Butter, Bohnen und Kräuter an. Krämerinnen feilschen mit Mägden. Hausfrauen schieben sich von Tisch zu Tisch, von Bude zu Bude, durch die Menge, um die besten Angebote zu sichtern. Vorbei an Bettlern, die auf milde Gaben hoffen.

An Ständen bieten Handwerker ihre Erzeugnisse an. Töpfer verkaufen Kugeltöpfe und Dreibeintöpfe, Kannen mit und ohne Henkel. Knochenschnitzer produzieren direkt auf dem Markt, sägen aus Gebein ihre Kämme. Krämer preisen Brettchen mit erhöhtem Rand als Teller an, Schreiber offerieren ihre Dienste.

Die Buden der Bäcker liegen an der Nordseite von St. Marien, hier verkaufen sie Fladen und duftende dunkle Brotlaibe. Ihre Bäckereien sind wegen der Feuergefahr über die ganze Stadt verteilt, zumeist liegen sie jeweils an den Ecken der Häuserblöcke.

Auch die Fleischhauer haben einen festen Platz, ihre Fleischbänke stehen in mehreren Reihen auf dem Schrang, einer Freifläche im Osten von St. Marien, in unmittelbarer Nähe zur Baustelle.

Dorthin bringen die Schlachter ihre Rinder- und Schweinehälften. Sie werden auf dem Markt zerlegt und in Portionen gehauen. Der Boden des Schrangen ist übersät mit Knochensplittern. Der Gestank von Blut und Fleischabfällen liegt über dem Platz, lockt Fliegen, Ratten und Hunde an.

Die meisten Handwerker leben in bescheidenen Häusern. Und oft gemeinsam mit ihresgleichen. So sind unterschiedliche Viertel entstanden, jedes mit eigenen Geräuschen und Gerüchen.

Übel riechende Gewerbe etwa wurden an den Ostrand der Stadt gedrängt. Die Knochenhauer leben fast ausschließlich in der Fleischhauerstraße, die zur Wakenitz führt. An ihrem Ende, direkt am Fluss, liegen die Schlachthäuser. Das Muhen der Rinder, das Grunzen der Schweine, die hierher getrieben werden, ist weit zu hören. Ihre Knochen werden noch verwendet, um Kämme und Perlen herzustellen, der größte Teil der Schlachtabfälle aber wird ins Wasser gekippt.

Auch die Gerber, die Leder für Riemer, Schuhe, Kleidung herstellen, wohnen und arbeiten fast ausschließlich an der Wakenitz. In ihren Werkstätten entfernen sie mit dem Scherdegen Fleisch- und Fettreste von den Häuten, durch Räuchern auch die Haare. Die

steinhäusern, in den weniger dicht bebauten Randbezirken oder direkt an die Stadtmauer gelehnt stehen ihre Buden: kleine, einstöckige Fachwerkhäuser aus Lehm ohne Giebel. Oft befinden sich mehrere Behausungen unter einem gemeinsamen Dach. Und manchmal sind diese mickrigen Gebäude noch in einzelne Wohnungen aufgeteilt.

Für Tagelöhner, Hilfsarbeiter und Bootsleute aber ist selbst die Miete für solch eine Unterkunft kaum bezahlbar.

Das gilt auch für jene Bewohner der Stadt, deren Tätigkeit mit dem Makel der „Unehrlichkeit“ behaftet ist: Totengräber etwa, Abdecker, Gassenkehrer. Ihre einfachen kleinen Katen liegen in engen Höfen, neben Scheunen und Ställen, inmitten von Gestank und Schmutz.

Noch Bedürftigere darben in dunklen, feuchten Kellergeschossen fester Häuser. Nur eine Holzkohlenpfanne spendet kärgliche Wärme.

Jetzt, im Sommer, wenn die Schiffe einlaufen, die Karren und Fuhrwerke unterwegs sind, werden die Tagelöhner überall gebraucht, als Träger oder Hilfskräfte, am Hafen, am Fluss, auf Baustellen. Aber ihr Lohn ist niedrig und wird nur gezahlt, wenn Arbeit vorhanden ist.

Im Winter jedoch ruht die Schifffahrt, meist ab dem 11. November, dem St.-Martins-Tag, und beginnt erst wieder im Februar. Auch der Landtransport geht zurück. Und an der Marienkirche wird in der kalten Jahreszeit zumeist ebenfalls nicht gearbeitet. Vor Wintereinbruch muss die Baustelle gesichert sein, Steine und Mauerkrone werden dann mit Mist bedeckt, um sie vor Frost zu schützen.

Der Mangel an Arbeit im Winter trifft vor allem jene, die nicht mehr haben als ihre Körerkraft. Ersparnisse können Hilfsarbeiter, Handlanger und Tagelöhner nicht anlegen.

Stets sind sie davon bedroht, in die Armut abzusinken. Teil all derer zu werden, die keine Möglichkeit haben, ihren Lebensunterhalt zu verdienen: alleinstehende alte Menschen, meist Frauen; Gebrechliche, Kranke, die keine Familie haben, die für sie sorgt. Die auf Almosen angewiesen sind.

Wohin man in Lübeck auch schaut, sie sind überall: Blinde, Lahme, Sieche –

DIE KAUFLEUTE ERRICHTEN EIN ARMENHAUS

Tierhäute werden in Ziehlöchern und Bottichen gegerbt, dann gespült und getrocknet. Vor allem jetzt im Sommer steigt von den Häuten und Abfällen ein kaum erträglicher Gestank nach Blut und fauligem Fleisch auf.

Laut und heiß ist es in den Vierteln der Schmiede, Harnisch- und Armbrustmacher und Eisenkrämer. Dort wird glühendes Metall bearbeitet, für Klingen, Hufeisen und Werkzeug. Funken sprühen auf und erhellen die Werkstätten.

Wohlhabend aber werden nur sehr wenige Handwerker. Allenfalls Bäcker, Fleischer und Bierbrauer können sich Giebelhäuser aus Backstein leisten. Die meisten anderen leben bescheiden, oft an der Grenze zur Armut.

In engen Neben- und Seitenstraßen und Gassen, in Hinterhöfen von Back-

eine zerlumpte Schar von Menschen, die auf das Mitleid der Wohlhabenden hoffen müssen. Bettler belagern den Eingang der Marienkirche, den Markt und die Hauseingänge. Viele hausen in Straßen und Gassen, stets auf der Suche nach einem Unterschlupf.

Lübecks Ruf als reiche Stadt zieht viele Arme an. Aber auch solche, die das Betteln als Beruf betreiben und von Stadt zu Stadt ziehen. Die Einheimischen begleichen den Fremden mit Argwohn. Sie fürchten, es könnten Diebe sein.

Die Elenden bitten um mildtätige Gaben. Und wer hat mehr zu geben als ein Kaufmann?

Viele unter den Fernhändlern erweisen sich als durchaus großzügig. Sie wollen sich Gottes Gunst durch Wohlthätigkeit sichern, denn sie wissen, dass die Vertreter der Kirche ihr Treiben mit Misstrauen verfolgen – schließlich zielt jeder Kaufmann ja darauf, möglichst viel Profit zu machen: Die Kirche aber verurteilt Wucher als schmähliche Sünde.

Durch Gaben an die Bettler, durch Testamente zugunsten Bedürftiger, durch Spenden, Stiftungen geben die Reichen der Stadt manches von ihrem Wohlstand ab, stets in der Hoffnung, dass ihnen diese guten Werke dereinst im Jenseits angerechnet werden.

Die älteste karitative Einrichtung der Lübecker Bürger ist das Heilige-Geist-Spital: ein Ort für die Speisung und Beherbergung jener Armen, die zu alt sind, um betteln zu gehen. Und mehr und mehr auch für pflegebedürftige kranke Menschen. Doch längst reicht der Platz nicht mehr aus. Und so entsteht ein neues Haus, das Platz für bis zu 200 Menschen bieten soll. Zwölf Ratsherren haben den Neubau beschlossen, fördern ihn mit Stiftungen.

Auch der Umbau der Marienkirche ist eine Investition ins Jenseits. Mit dem Projekt, das sie finanzieren, erfüllen die Kaufleute eine gottgefällige Aufgabe.

Doch es wird noch viele Jahre dauern, bis St. Marien vollendet ist. Um 1300 wird der Chor, wohl erst 50 Jahre später die gesamte Kirche fertiggestellt sein. Aber was für ein Werk ist dann entstanden! Die Kathedrale misst 100 Meter in der Länge. Das Mittelschiff erreicht mit 38,5 Metern eine gewaltige Höhe

und ist fast doppelt so hoch wie das des Lübecker Doms, übertrifft sogar die Höhe des berühmten Gotteshauses im französischen Reims. Die Zwillingstürme von St. Marien, 125 Meter hoch, werden bis zur Vollendung des Kölner Doms im Jahr 1880 das höchste Kirchturmpaar in Deutschland sein.

Eine Backsteinkathedrale zum Ruhme des Bürgertums ist emporgewachsen, nach deren Vorbild bald viele Tochterkirchen an der Ostsee gebaut werden, so in Lüneburg, Wismar, Rostock, Stralsund und Riga. Diese Gotteshäuser geraten zu den Wahrzeichen der Hansestädte.

A

Aber es ist nicht allein die Größe, die Lübecks Marienkirche heraushebt. Hier ist auch eine ganz eigene Spielart der gotischen Baukunst entstanden.

Die französische Gotik mit ihren Spitzbögen in allen Varianten ist leicht, kühn, himmelstrebend. Sie feiert das Licht als Verkörperung des Göttlichen, und für ihre Fassaden schaffen Steinmetze grazile Figuren.

Der Kirchenbau mit Backstein zwingt dagegen dazu, die komplizierten, bildhauerisch gestalteten Steinformen der französischen Gotteshäuser mit ihren ständig wechselnden Ansichten, ihrem Spiel mit Licht und Schatten, in Mauerwerk umzusetzen.

Im Inneren der Marienkirche verleihen Gurtbögen und Rippen dem Chor zwar eine feingliedrige Eleganz. Die bemalten Backsteinwände hingegen betonen Flächen, die das Licht beruhigen. Und von außen wirkt St. Marien geradezu massig, monumental. Gewaltige Pfeiler und Bögen stützen den Bau.

Fast wie eine Burg erscheint er, fest umgrenzt, zeigt ganz anders als die französischen Kathedralen eine diesseitige Sachlichkeit, Klarheit und Rationalität. Die Kirche steht für die Werte der Kaufleute. Doch in den Vordergrund des Bau-

werks tritt stets der Backstein, in all seinen Rot- und Brauntönen.

Der Bau der Marienkirche ist eine Aufgabe für Generationen. Viele, die im Sommer 1285 an ihrer Gestalt mitarbeiteten, Maurer, Handlanger, Mörtelmacher, werden ihre Vollendung nicht mehr erleben. Sie sehen vorerst nur, was sie bis zum Ende dieses Tages geleistet haben.

Abends kommt die Stadt langsam zur Ruhe. Die Hirten treiben das Vieh zurück in die Stadt. Die Kaufleute löschen die Kerzen in der Scrivekamere. Matrosen und Handwerksgesellen ziehen in die Tavernen am Hafen. Prostituierte, manche jünger als zwölf, machen ihnen vielversprechende Angebote. Noch mehr hoffen sie auf vermögende reisende Kaufleute, die zu Gast in der Stadt sind.

Die Bürger, die nun in der Nacht die Wachdienste übernehmen, machen sich auf den Weg – keine ungefährliche Aufgabe in einer Stadt, die nachts unbelichtet ist. Diebstähle sollen sie verhindern, randalierende Zecher zur Räson bringen, die sich in den Kellerwirtschaften den einen oder anderen *Pott Beeres* zu viel genehmigt haben. Manchmal fordern übermütige Matrosen und Handwerksgesellen die Stadtwache zu einer Schlägerei heraus.

Auch auf der Baustelle ist der Arbeitstag zu Ende. Die Gerüste sind verlassen. Die Gerätschaften beiseitegeräumt. Im schwindenden Licht zeigen die Backsteine noch einmal ganz neue Farben. Die Abendsonne lässt sie nun tiefrot und violett aufscheinen. ■

Ulrike Moser, Jg. 1970, ist Autorin in Berlin, Faber Courtial, Atelier für digitale Produktionen, hat das mittelalterliche Lübeck am Computer wiederauferstehen lassen – anhand von historischen Plänen, alten Stadtansichten und Stichen von Hausfassaden sowie archäologischen Forschungsergebnissen.

LITERATUREMPFEHLUNG

Antjekatrin Graßmann (Hg.), „Lübeckische Geschichte“, Schmidt Römhild: umfangreicher Sammelband mit allem Wissenswerten zum Alltag in der Hansestadt.

Die gesamte Geschichte der Hansestadt Lübeck vom 12. Jahrhundert bis heute zeigt das dortige Europäische Hansemuseum.

GIGANT IM NORDEN

Vor allem dem Heringshandel mit der Hanse verdankt die Halbinsel Schonen ihren Wohlstand. Lange gehört sie zu Dänemark, bis der junge König der Schweden sie 1332 an sich reißt. Er macht sein Reich zur Vormacht in Skandinavien – bezahlt dafür jedoch einen hohen Preis

Text: MARION HOMBACH; Karte: STEFANIE PETERS

Magnus Eriksson ist erst 16, doch er gebietet 1332 bereits über ein gewaltiges Imperium: Als König von Schweden herrscht er von der Westküste Skandinaviens bis zu den Grenzen der russischen Republik Nowgorod. Sein Reich umfasst neben großen Teilen des heutigen Schweden auch die von seinen Vorgängern eroberten Regionen Finnlands sowie Norwegen, das er von seiner Mutter geerbt hat (und dem darüber hinaus Island untersteht).

Und jetzt soll noch ein weiteres Territorium dazukommen: die im Süden liegende, wohlhabende Halbinsel Schonen mit der Stadt Malmö.

Zwar gehört diese Region zu Dänemark, doch der dortige König ist in einer Notlage, und die will Magnus Eriksson nun ausnutzen: Der Däne hat Schonen an seinen Vetter, einen holsteinischen Grafen, verpachten müssen. Doch die Bewohner revoltieren gegen die hohen Sonderabgaben und Steuern des Deutschen und bitten Magnus um Hilfe.

Dessen Soldaten besiegen die Holsteiner in mehreren Scharmützeln, sodass der Graf schließlich einwilligt, Schonen abzugeben – wenn auch zu einem hohen Preis: mehr als sieben Tonnen Silber. Um die Summe aufzubringen, muss Magnus die Kirche um einen Kredit bitten.

Es ist vor allem der Handel mit der Hanse, der Schonen so wertvoll macht. Vor den Küsten der Halbinsel liegt ein reicher Fischfanggrund. Kaufleute reisen aus Lübeck und Stralsund an, um hier fässerweise Heringe zu erwerben, eine der wichtigsten Waren des Mittelalters.

Der Erwerb Schonens führt Magnus zum Gipfel der Macht – und legt zugleich den Keim zum Niedergang.

Eigentlich ist Schweden eine unwahrscheinliche Großmacht. Denn noch um 1230 war das Land eine Ansammlung rivalisierender Provinzen, regiert von schwachen Königen, die zumeist nach wenigen Jahren Attentaten feindlicher Aristokratienfamilien zum Opfer fielen.

Seinen Aufstieg verdankt das Reich einem Adeligen: Birger Jarl. Ab 1248 wird er so mächtig, dass er anstelle des Monarchen faktisch über Schweden regiert. Er eint und befriedet das Land, schränkt Fehden zwischen Rittern per Gesetz ein. Und er hat die Unterstützung der Kirche, die sich davon einen Zuwachs an eigener Macht verspricht.

Auch zur Hanse knüpft der Herrscher Beziehungen: Er verleiht Kaufleuten aus Lübeck und Hamburg das Privileg, in Schweden Handel zu treiben. Und es gelingt ihm, den eigenen Sohn zum Nachfolger des nur noch nominell regierenden Königs einzusetzen.

Doch einige Jahre nach Birger Jarls Tod 1266 beginnt abermals eine Phase, in der Kronprätendenten erbittert um den Thron streiten und gegeneinander in den Krieg ziehen; ein König lässt sogar die eigenen Brüder ermorden.

Ruhe kehrt erst gut 50 Jahre später ein, als Adelige und Geistliche sich 1319 auf einen Urenkel Birger Jarls als König einigen: den dreijährigen Magnus Eriksson, der zwar unter Vormundschaft des Reichsrats steht, aber stark von seiner Mutter beeinflusst wird.

Schon ein Jahr nachdem er wohl 1331 für volljährig erklärt worden ist, formt der junge Monarch Schweden mit dem Schonen-Kauf nun zur Vormacht Skandinaviens.

Doch die Schulden, die er dafür aufnehmen muss, lasten schwer auf seinem Reich – zumal dort 1350 die Pest wütet und ein Drittel der Einwohner umkommt.

Weil Tote keine Steuern zahlen, muss Magnus Eriksson neue Kredite bei der Kirche aufnehmen. Als er die Raten nicht mehr begleichen kann, wird er auf Anordnung des Papstes mit dem Kirchenbann belegt. Und die Aristokratie verprellt der Herrscher, als er einen Günstling in höchste Ämter einsetzt.

Mehrmals erheben sich Adelige mit Unterstützung der Kirche gegen den Monarchen. Doch erst 1364 unterliegt Magnus endgültig und wird eingekerkert. Als Teile des Adels seinen Nachfolger nicht länger akzeptieren, erwählen die Aristokraten 1388 Margarete I. zur Regentin, die Königin von Dänemark.

Das ist das Ende der schwedischen Vormachtstellung: Die Monarchin degradiert das Land zum Teil eines skandinavischen Großreiches unter dänischer Führung. Einig sind sich Margarete I. und ihre Würdenträger vor allem darin, den Einfluss der Deutschen einzämmen zu wollen – was den Skandinavern aber nur teilweise gelingt.

Schweden selbst gerät nun für zwei Jahrhunderte in den Schatten Dänemarks. Erst 1523 wird es wieder zu einem unabhängigen Staat. ■

DAS SCHWEDISCHE GROSSREICH, 1332



1332 ist Schweden die größte Macht im Ostseeraum: Das Imperium von König Magnus Eriksson umfasst auch Norwegen sowie Teile Finnlands. Zudem hat er die Halbinsel Schonen mit der Stadt Malmö von Dänemark erworben. Für den Kauf muss sich der Monarch jedoch hoch verschulden, kann die Kredite schließlich nicht mehr bedienen. Am Ende zerfällt sein Herrschaftsgebiet, und ein neues skandinavisches Reich entsteht – nun dominiert von dem Nachbarn und Rivalen Dänemark

Kein Bild ist von dem um 1310 in Dortmund geborenen Tidemann Lemberg überliefert. Doch Hans Holbein der Jüngere, Hofmaler des englischen Königs, porträtiert später viele deutsche Händler, die in der Londoner Niederlassung der Hanse tätig sind – hier 1541 einen jungen Kaufmann

DER FINANZIER DES KÖNIGS

Ein Schustersohn steigt Mitte des 14. Jahrhunderts zu einem der bedeutendsten Unternehmer Nordeuropas auf: Der Dortmunder Tidemann Lemberg handelt mit Wolle, Wein – und Geld. Er finanziert die Kriege des englischen Königs und den päpstlichen Hof in Avignon. Doch dann wird der Hansekaufmann der Krone zu mächtig

Text: CAY RADEMACHER; Porträts: HANS HOLBEIN DER JÜNGERE



ANNO · DÑI · 1541 ·

· ETATIS · SVÆ · 28 ·

B

Es war einmal ein Schusterjunge aus Dortmund, der sich die Krone des englischen Königs nahm und sie erst wieder gegen eine Kiste voller Goldstücke herausgab ...

Das klingt wie ein Märchen, ist aber eine wahre Geschichte. Die Geschichte des aus Westfalen stammenden Hansekaufmanns Tidemann Lemberg, der in den Zeiten von Krieg und Pest in der Fremde ein Vermögen zusammenrafft.

Lemberg, der 1343 die Krone von König Eduard III. als Pfand an sich nehmen wird, ist von den wagemutigen Kaufleuten seiner Generation einer der wagemutigsten. Er ist ein Geldverleiher, der mit kühlem Kopf und kaltem Herzen Kampf und Not in Profit verwandelt.

Er ist aber auch ein Mysterium, ein Mann aus dem Nichts, der kaum eine Spur hinterlassen hat, keine Familie, kein



Mit einem Kredit der Hanse löst Eduard III. von England seine verpfändete Krone wieder aus

Werk. Jenseits seiner spektakulären Geschäfte hat kaum eine Information über ihn, kaum ein Wort von ihm überdauert.

Wer also Tidemann Lemberg auf die fast unsichtbare Spur kommen will, der muss tief eintauchen in die Welt der Hanse im 14. Jahrhundert – eine Welt, in der die Kaufleute in ihren Kontoren nicht allein mehr mit Wolle und Weizen, Wein oder Stockfisch handeln, sondern auch mit der vielleicht profitabelsten Ware überhaupt: Sie handeln mit Geld.

Um 1300 ist England ein Zentrum der Spekulanten und Bankiers, der Geldverleiher und Wucherer. Sie alle profitieren vom Finanzbedarf des Königs.

Zwar sprudelt für den Monarchen eine sehr verlässliche, sehr berechenbare Geldquelle – sein Reich exportiert pro Jahr 30 000 bis 40 000 Sack Wolle nach Brügge und in andere europäische Häfen.

Die Wolle ist der Rohstoff für die Kleidung der Menschen in Europa, überlebenswichtig im Mittelalter. Und für jeden Sack kassiert der Monarch bis zu drei Pfund Zoll, das sind 50 Prozent des Warenwertes. Grob gerechnet entspricht ein Pfund zu dieser Zeit 725 Euro. In Köln, mit etwa 40 000 Einwohnern die größte deutsche Stadt, erhält ein Arbeiter etwa ein Zehntel davon – pro Jahr –, wenn er in der Tuchhalle arbeitet, wo der aus der Wolle gewebte Stoff lagert. Mit einem einzigen Sack Wolle nimmt der englische König also ungefähr so viel ein, wie 30 Arbeiter im Jahr verdienen.

Allein: Es reicht nicht.

Vor allem durch ständige Kriege hat sich Eduards Dynastie verschuldet – anfangs bei jüdischen Geldwechsler, den traditionellen Bankiers des frühen und hohen Mittelalters.

Doch die sind 1290 aus dem Land gejagt worden (unter anderem deshalb, weil sie so machtvolle Gläubiger waren): Alle Juden mussten England verlassen, ihre Geschäfte verwaisten. Fortan kam des Königs Geld von italienischen Bankiers, etwa von den Frescobaldi, Bardi und Peruzzi aus Florenz.

Für ihre Kredite sicherten sich diese Geldgeber die Erlöse aus der Wolle. Entweder ließen sie sich vom König die Zolleinnahmen als eine Art Darlehensrückzahlung übertragen: Das heißt, sie stellten dem König sofort eine große

Summe zur Verfügung und holten sie sich, mit Aufschlag, anschließend zurück, indem sie anstelle des Monarchen die Wollzölle einzogen.

Oder sie sicherten sich mehrere Tausend Sack Wolle zollfrei, die sie auf dem Kontinent auf eigene Rechnung verkaufen konnten. Oder sie taten beides.

Um 1330 jedenfalls kontrollieren italienische Banken erhebliche Teile des englischen Wollexports – zum einen als Exporteure zollfreier Säcke, zum anderen als Zolleinnehmer für alle übrigen Säcke.

Das Geschäft, das so sicher wirkt – jedermann braucht Wolle, jedes Jahr wird



Wolle ausgeführt –, birgt jedoch ein enormes Risiko.

Eduard III., seit 1327 König, plant um 1335 einen kurzen Waffengang gegen Frankreich – doch es wird ein Krieg, wie ihn die Welt noch nicht gesehen hat. Da die französische Dynastie der Kapetinger ausgestorben ist, erhebt Eduard als Neffe des letzten Königs Ansprüche auf ganz Frankreich und rüstet Armeen und Flotten zu einer Invasion aus.

Dieser Konflikt wird sich schon bald monströs auswachsen, über alle

Hoffnungen und Ängste hinaus wuchern und wuchern, wird letztlich alle seine Verursacher überdauern und als „Hundertjähriger Krieg“ berüchtigt werden. Und er wird unfassbar viel Geld kosten.

Bereits am 6. Mai 1339, die Kämpfe gegen die Franzosen haben gerade begonnen, erklärt Eduard III. eine Art Staatspleite: Er kann seine Schulden bei den Gläubigern vorerst nicht begleichen.

Zudem reklamiert er kurzerhand die Erlöse aus den Wollzöllen – die ja eigentlich seinen Kreditgebern aus Italien zustehen – für sich, um den Krieg weiter finanzieren zu können.

London ist um 1340, als Tidemann Lemberg dorthin zieht, eine der größten Metropolen des Abendlandes – und ein Knotenpunkt des Hansehandels: Die Kaufleute unterhalten in der Stadt eines ihrer wichtigsten Kontore (Karte um 1560)





Christoph von Sachsen

AN 1536 ATA 30

Die Kaufleute der Hanse, hier der Kölner Derick Berck, errichten in London den Stalhof, einen von einer Mauer umfriedeten Gebäudekomplex an der Themse, in dem die Händler wohnen, arbeiten und ihre Waren lagern (Porträt von 1536)

Das aber führt zu einem finanziellen Erdbeben: Die größten Bankhäuser jener Zeit, die Bardi und Peruzzi, stürzen ins Bodenlose, nach einem mehrjährigen Todeskampf werden sie um 1345 unter der Last von rund 200 000 Pfund fauler Darlehen für England kollabieren.

Die Juden vertrieben, die Italiener pleite, die Leihgaben der eigenen Kaufleute reichen nicht aus – und der Hundertjährige Krieg hat gerade erst begonnen. Woher nur soll Eduard III. jetzt noch frisches Geld bekommen?

Welcher Ausländer wäre jetzt noch willens, das Risiko einzugehen und ihm auch nur ein einziges Pfund zu leihen?

Da finden sich die Kaufleute der deutschen Hanse. Diese Männer machen schon seit Jahrzehnten Geschäfte mit englischen Kollegen, etwa bei Wein und Wolle. Viele sind auch schon auf der Insel gewesen, haben mit ihren Koggen die Überfahrt gewagt, kennen englische Geschäftspartner und vermutlich auch den einen oder anderen Adeligen bei Hofe, der diskret die Struppen zieht.

Aber Geldgeschäfte?

Der Hansekaufmann des 14. Jahrhunderts verwendet – anders als sein italienischer Kollege – weder die doppelte Buchführung noch eine ordentliche Bilanz. Zumeist werden in einem dicken Buch für jeden Kunden separat Lieferungen und Außenstände notiert, mit Zahlen in römischen Ziffern, das Bruchrechnen ist unbekannt.

Das ist schon kompliziert genug, wenn es um Säcke mit Wolle oder Fässer voller Wein geht. Aber wenn es sich um Kredite mit Zahlungsfristen und Zinsen handelt (die zudem als Entschädigungsgebühren getarnt werden müssen, weil die Kirche Zinsen verbietet)? Um Anschlussfinanzierungen, Stundungen und Darlehensübernahmen? Um gigantische Summen, die der König, je nachdem, wo gerade finanzielle Not droht, mal in

Pfund, mal in Mark, mal in Gulden ausbezahlt haben will, und das zu verwirrend vielen Wechselkursen?

Man muss schon starke Nerven und ein sehr gutes Zahlengedächtnis haben, um sich auf dieses Spiel einzulassen. Wie, ganz offensichtlich, Tidemann Lemberg.



Genau deshalb wüsste man gern, wie und wann Tidemann Lemberg diese außergewöhnlichen Eigenschaften in sich entdeckt hat, wie er sie entwickelt und erprobt. Doch ausgerechnet darüber, wie denn Lemberg vom Schuhmachersohn zum Geldgeber wird, weiß man nichts.

Lembergs Vater, nur so viel ist klar, wandert aus dem Umland nach Dortmund ein und lässt sich dort als Schuster nieder: Ein neu hinzugezogener Mann namens Lemberg pachtet jedenfalls um 1298 von der Stadt eine Schusterbude,

mann Lemberg ist denn auch kein einziges Dokument überliefert, aber es ist zu vermuten, dass er um das Jahr 1310 geboren wird.

Und dann taucht er mit knapp 30 Jahren plötzlich als Gläubiger des englischen Königs auf.

Er wohnt da wohl schon in einem Haus an der Thames Street in London und ist einer jener Hansekaufleute, die dem klammen Monarchen frisches Geld leihen. Wie kommt ein Schusterjunge aus Dortmund nach London? Wie kommt er als noch junger Mann an das viele Geld, das er herleibt?

Wäre der junge Tidemann Sprössling einer traditionellen Hansefamilie in Dortmund, könnte man zumindest vermuten, welche Karriere er gemacht hätte: Er hätte auf einer der kirchlichen Schulen Lesen, Schreiben, Rechnen und Latein gelernt. Er wäre bei seiner Familie in ein Kontor eingetreten, hätte in der Schreibstube und auf dem Markt von Grund auf den Handel erlernt.

Lemberg jedoch gehört zu keiner hergebrachten Kaufmannsdynastie. Und noch etwas ist an ihm ungewöhnlich: Er beherrscht neben dem Lateinischen (Jahre später wird er als Zeuge in einem Prozess in der Gerichtssprache Latein aussagen) auch die französische Sprache, in der am englischen Königshof parliert wird. Und mit flämischen und englischen

NIEMAND KANN DEN ENORMEN GELDHUNGER DES MONARCHEN STILLEN

dieser Pachtvorgang hat zufällig die Zeiten überdauert.

Dortmund ist eine Stadt mit wohl mehr als 6000 Einwohnern, groß nach deutschen Maßstäben, ein Bewohner Venedigs oder Londons aber würde darüber nur lächeln. Ein Schuster ist ein ehrenwerter Handwerker, aber meist kein vermögender Mann.

Über Geburt, Erziehung, Bildung, Werdegang des Schusterjungen Tide-

Kaufleuten kann er sich ebenfalls verständigen. Wo und wann hat er das alles gelernt? Wer hat es ihm beigebracht?

Vielleicht, so könnte man spekulieren, hat Lemberg keine Lust auf das Handwerk des Vaters gehabt und schon in Dortmund auf einem Markt erste Geschäfte gemacht, vielleicht mit Leder, dem Rohstoff der Schuster.

Vielleicht ist er schon als sehr junger Mann nach Flandern gegangen, wo

die Dortmunder traditionell Kontore unterhalten. Vielleicht hat er in Brügge oder Antwerpen fremde Sprachen gelernt, vielleicht hat er dort Geschäfte mit englischer Wolle gemacht, vielleicht ist er so an ein Vermögen gekommen, vielleicht ist er schließlich deshalb nach London gezogen, näher hin zur Quelle des wollenen Reichtums.

Im November 1339 jedenfalls taucht Tidemann Lemberg zum ersten Mal aus dem Dämmer der Geschichte ins Licht: Er und ein Kompagnon aus Westfalen erhalten vom englischen König jährlich 50 Pfund aus den Zöllen, die im Hafen von London erhoben werden.

Vermutlich hat er dem Monarchen ein Darlehen gegeben und erhält dafür fortan aus den Zöllen eine Rente.

Am 8. Mai 1340 hallt dann ein Paukenschlag durch das Inselreich: Die Deutschen werden im großen Stil am engli-



Im Mittelalter sind die meisten Bankiers ursprünglich Geldwechsler wie diese Niederländer

schen Wollzoll beteiligt. 13 Hansekäufleute bringen für Eduard III. kolossale 26 400 Pfund auf.

Wenn man so will, schicken sich die Deutschen damit an, die Nachfolger der Juden und der Italiener als neue Bankiers des Königs zu werden.

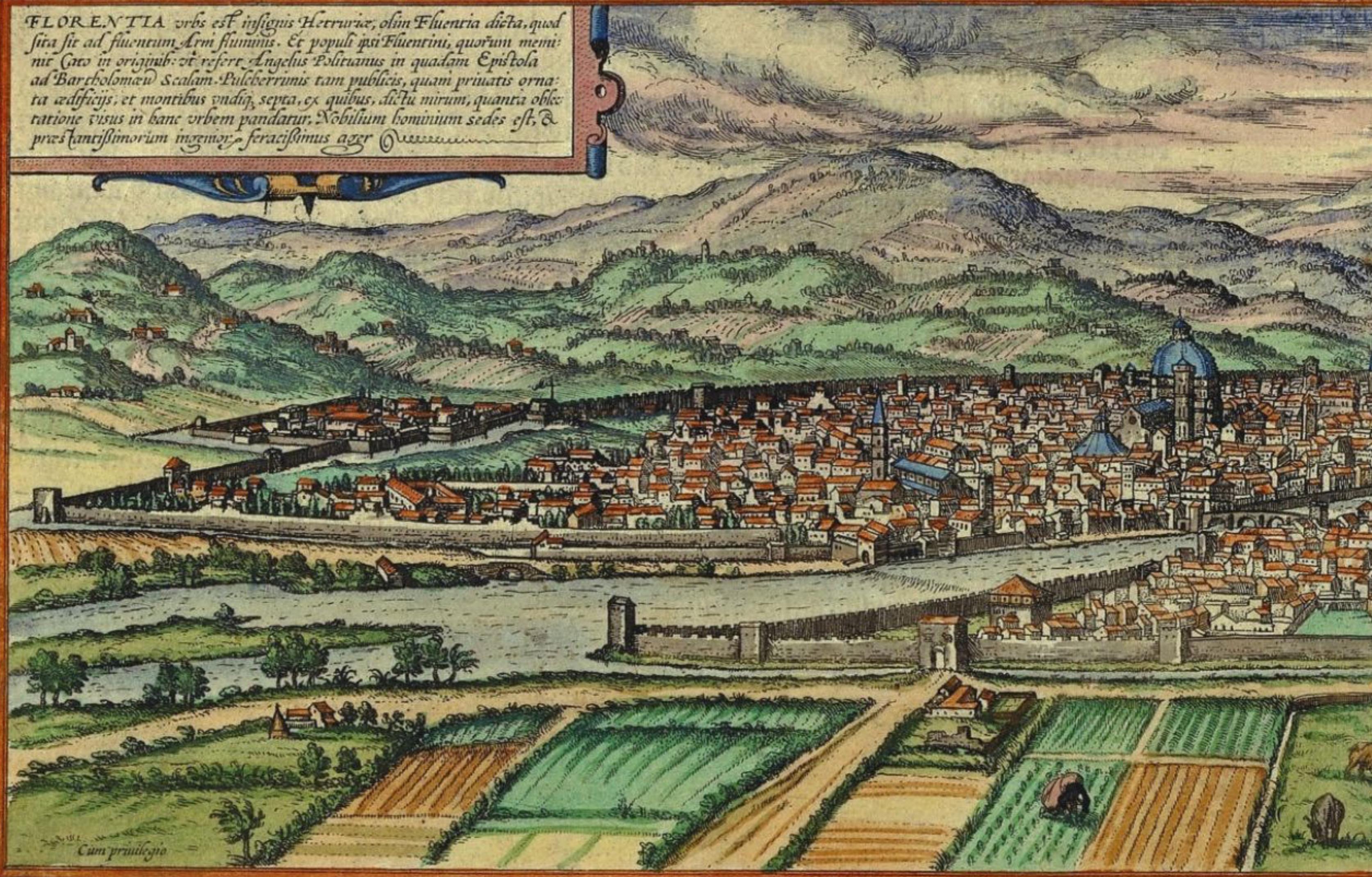
Aber was heißt schon „Bankiers“? Die 13 Kaufleute bilden wahrscheinlich (auch hier haben bloß englische Dokumente die Zeiten überdauert, die das keineswegs klar überliefern) nur ein loses Konsortium, eine Art Zweckgemeinschaft. Für dieses eine Geschäft haben sie ihr Geld – und womöglich das weiterer Anleger – zusammengelegt, weil niemand alleine den enormen Geldhunger des Monarchen stillen kann.

Die Rückzahlung soll, wieder einmal, die Wolle sichern: Alle Zolleinnahmen des Reiches sollen dem Konsortium zufallen. Damit können die Kreditgeber dann in England ihrerseits Wolle kaufen, ohne ihre Gulden auf gefährlichen Wegen über die Nordsee zu transportieren.

Zudem dürfen die Hansekäufleute 3386 Sack Wolle zollfrei ausführen und auf dem Kontinent verkaufen.

Doch wer überwacht die Zolleintreiber in den englischen Häfen, wer verwaltet die Zölle, wer zählt die Woll-

FLORENTIA urbs est insignis Hertruriae, olim Fluenria dicta, quod sita sit ad flumen Arni fluminis. Et populi ipsi Flumenti, quorum meminimus Cato in originib. ut refert Angelus Politianus in quadam Epistola ad Bartholomaeum Scalam. Pulekerrini tam publicis, quam priuatis ornata aedificijs, et montibus undique septa, ex quibus, dictu mirum, quantia oblatione visus in hanc urbem pandatur. Nobilium hominum sedes est, et præstantissimorum ingeniorum feracissimus ager. *Quatuor*



säcke im Hafen von London? Die Deutschen bekommen von Eduard zwar die Einnahmen zugestanden, aber ums Kassieren müssen sie sich selber kümmern.

Sie müssen sich (immerhin legitimiert mit königlichen Schreiben) wie die Büttel ihren Anteil an den Zöllen sichern. Und wer soll den schon seit biblischen Zeiten verhassten und verachteten Job des Zöllners für die Deutschen übernehmen? Es sind Tidemann Lemberg und ein weiterer Kaufmann namens Johann vom Walde.

Lemberg und vom Walde sind gewissermaßen die englischen Filialleiter und Geldeintreiber des Hansekonsortiums. Während elf der 13 Finanziers

wohl selten oder nie auf der Insel weilen (ihre Kontore stehen in Brügge, Dortmund und andernorts), erledigen Lemberg und sein Kompagnon die Dreckarbeit: Sie lassen jeden Sack Wolle vor dem Verladen wiegen, verzollen und versiegeln, sicherlich zum Ärger von Kapitänen und Reedern.

Dazu müssen sie die lokale Macht von Zolleintreibern in kleineren Häfen brechen: Lemberg beschwert sich bei Eduard III. über störrische Engländer, der König befiehlt seinen Untertanen daraufhin, den Deutschen, er nennt sie in der Urkunde „meine Kaufleute“, gefälligst zu gehorchen.

Gern wüsste man genauer, welche Rolle Lemberg im Konsortium spielt.

Ist er von Beginn an der führende Kopf? Der eisenharte, kluge Kaufmann, der die einmalige Investmentchance erkennt, die sich im kriegsführenden, geldklammen England auftut? Der seine Geschäftsfreunde in Brügge und Dort-

mund überredet, mit ihm Geld aufzubringen und das Risiko einzugehen?

Müssen wir uns eine Konferenz der 13 Finanziers vorstellen, einberufen von Lemberg, vielleicht in einem Kaufmannshaus zu Brügge, wohin alle anreisen können? Eine Runde der Geldgeber, vielleicht schon mit einem Höfling des Königs, in dem die Details des Deals festgezurrt werden?

Und kehrt Lemberg dann zurück und exekutiert gnadenlos sein drakonisches Geldeintreibeprogramm?

Oder ist das alles eher ein Zufallsprojekt? Der König benötigt halt Geld, ein paar Kaufleute schreiben sich gegenseitig mehrere Briefe, nach und nach kommt die Summe zustande, und irgendwann sind 13 Männer und 26 400 Pfund beisammen?

Ist Lemberg – dessen persönlicher Anteil an den 26 400 Pfund nicht überliefert ist – in diesem Szenario vielleicht bloß eine Art Juniorpartner? Aber einer,

In Florenz entstehen im 13. Jahrhundert die ersten modernen Banken; sie sind es auch, die die Kriege Eduards III. zunächst finanzieren. Doch als dieser immer mehr Geld benötigt, springt die Hanse ein – und überflügelt die Italiener (Ansicht von 1572)



der, da er zufälligerweise sowieso schon in London lebt, nun Beauftragter des Konsortiums wird und dadurch erst zu großem Einfluss gelangt? Der erst als Handlanger seiner reicherer Kompanons selbst zum bedeutenden Londoner Finanzier aufsteigt?

Sicher ist nur: Tidemann Lemberg, etwa 30 Jahre alt, Schusterjunge aus Dortmund, kontrolliert ab Mai 1340 das wichtigste Exportgut Englands.

Verheiratet ist Lemberg zu dieser Zeit wohl nicht, Kinder hat er keine. Trinkt er das Londoner Leben in vollen Zügen wie ein Lebemann?

Dröhnt das Haus in der Thames Street von derben Festen? Lädt der Hausherr Adelige und englische Kaufleute zu sich, lässt Weinfässer leeren und knüpft so neue Geschäftskontakte?

Oder müssen wir uns Lemberg als schroffen, asketischen Mann vorstellen, als geizigen Wucherer, der das Geld um des Geldes willen liebt und unbarmherzig noch den letzten Penny eintreibt?

Möglich ist alles, sicher ist nichts – nicht einmal, ob Eduard III. je mit „seinem Kaufmann“ geredet hat.

Wie verführerisch, Lemberg als graue Eminenz im Palast zu Westminister zu imaginieren: der kluge Finanzier, der zu später Stunde am Kaminfeuer den kriegerischen Monarchen berät. Der Einflüsterer aus fremden Landen, ge-

nigs, doch es bleibt vollkommen unklar, welche Rolle er in dem komplizierten Geflecht zwischen englischem Königshof, Adelsschlössern, Feldlagern in Frankreich und Londoner Kaufmannskontoren spielt. Zählt er zur Elite, oder bleibt er Außenseiter? Kann er sein Geld in politische Macht verwandeln oder nicht?

Unmöglich, das zu beantworten – nicht einmal, als Lemberg einige Jahre später den Deal seines Lebens abschließt.

M

Man mag es kaum glauben: Eduard III. hat, als er zum Krieg rüstete, seine Kronjuwelen und, unfassbar, sogar seine *magna corona*, seine „Große Krone“ verpfändet. Und die liegt seit 1339 in: Trier.

Erzbischof Balduin, der Fürst einer Kirche, die doch Darlehensgeschäfte als „Wucher“ verdammt, hat dem Monarchen 50 000 Goldgulden vorgestreckt

Porträt des Danzigers Georg Gisze, der im Londoner Stalhof residiert. Vermutlich ist der Hansekaufmann der Teilhaber einer multinationalen Handelsgesellschaft mit Zweigstellen an den wichtigsten Handels- und Bankplätzen Europas

mehr als den formalen Rahmen – und der ist schon erstaunlich genug.

Der Mann aus Dortmund jedenfalls geht mit dem König am 23. Mai 1343 folgende Übereinkunft ein: Lemberg wird sich mit mehreren deutschen Kompanons zusammentun und Erzbischof Balduin in Trier die 45 000 Gulden bezahlen. Dafür erhalten die Deutschen die Krone als Pfand und werden sie vorübergehend in einem Kontor in Flandern (wahrscheinlich in Brügge) lagern.

Ein Gulden wird in London zu 43 Pence getauscht, daraus ergibt sich, dass der König für 45 000 Gulden umgerechnet genau 8062 Pfund und zehn Shilling schuldet. Die muss er bis zum Michaelistag (29. September) 1343 an Lemberg und Konsorten zahlen.

Überzieht er diese viermonatige Frist, steht den Deutschen eine „Entschädigung“ zu von 7627 Pfund, 13 Shilling und vier Pence, die sie sich aus den Wollzöllen holen dürfen.

Wenn Eduard III. die gut 8000 Pfund also nicht binnen vier Monaten zahlt (und wo sollte er sie hernehmen?), dann muss er noch einmal mehr als 7600 Pfund obendrauf legen.

Diese „Entschädigung“ ist also eine Art Darlehenszins in Höhe von fast 95 Prozent. Mehr noch: Lemberg stellt dem König den Londoner Wechselkurs von einem Gulden zu 43 Pence in Rechnung. Er zahlt dem Trierer Erzbischof die Gulden jedoch auf dem Kontinent, und dort liegt der Wechselkurs bei 40 Pence pro Gulden; das ist ein zusätzlicher Wechselkursgewinn von fast sieben Prozent.

Wie immer die Details dieses Geschäfts sein mögen – sie wären wohl Stoff für einen Roman.

Rechnet Lemberg diese hohen Summen im Kopf aus, jongliert er im Geist mit Gulden, Pfund, Shilling und Pence sowie Wechselkursen in London und Brügge? Oder notiert er, Stunde um

IM MÄRZ 1353 LÄSST DAS SCHATZAMT DEN KAUFMANN INS GEFÄNGNIS WERFEN

fürchtet und verhasst bei den Höflingen und Adeligen.

Oder blieb Lemberg für den Herrscher ein Niemand? Hat der adelsstolze Eduard III. zwar Darlehen aufgenommen, dem Darlehensgeber aber niemals persönliche Audienz gewährt, sondern alle Verhandlungen bloß seinen Beamten vom Schatzamt überlassen?

So ist Lemberg zwar ab 1340 ein bedeutender Finanzier des englischen Kö-

und dafür das Geschmeide erhalten. Vier Jahre später, der Krieg wogt hin und her, das Ende ist nicht abzusehen, hätte Eduard III. die Krone gern zurück in seinem Reich. Doch die jetzt noch fälligen 45 000 Gulden hat er noch immer nicht. Was tun?

Es ist wohl Tidemann Lemberg, der ihm einen Rat gibt. Niemand weiß mehr, wie er diesen Deal eingefädelt hat, die überlieferten Dokumente verraten kaum

Duxdoy i jnagyn Languy Lysene
Iha refere vnters qui ennes jnagyn Languy
Sur vnters vnuos sic habet alle sonas
Anno annis pte XXXII
Anno Sunt 1512





Stunde, mit einem Federkiel Kolonnen römischer Ziffern in einen ledergebundenen Folioband, bis er, nach einer langen Nacht, die Zahlen endlich ausgegerechnet hat?

Wie geht das vor sich, die Krone des englischen Königs von Trier nach Brügge zu schaffen? Packen ein paar Handlanger das Geschmeide einfach in eine Kiste, und wird diese Kiste auf einem rumpelnden Ochsenkarren, beschützt von ein paar Bewaffneten, quer durch Deutschland und Flandern geschickt?

Und wird sie in Brügge in ein Kontor gesperrt oder in ein Lagerhaus, neben Wollsäcken und Fässern mit Stockfisch?

Irgendwie jedenfalls kommt die Krone nach Flandern. Und irgendwie bringt der König das geschuldete Geld auf, wenn auch nicht rechtzeitig: Die geliehene Summe sowie die „Entschädigung“ fließen vermutlich erst später in die deutschen Kassen, denn die Pfeffersäcke geben ihr wertvolles Unterpfand auch erst später heraus. Im März oder April 1344 bringen wohl einige Kompa-

gnons Lembergs die Magna Corona per Schiff auf die Insel.

Vielleicht lagert sie fortan im Haus in der Thames Street, und Lemberg kann jeden Abend ihren Glanz bestaunen. Denn erst im Frühsommer 1345 – wahrscheinlich am 16. Juni – liefert er die Krone im Schatzamt des Palasts ab.

Binnen gut zwei Jahren hat Lemberg den Einsatz von 8000 Pfund damit fast verdoppelt. Ein enormer Gewinn – und



Stadtansicht von Köln, etwa 1572. Um Konkurrenz mit anderen Hansekaufleuten zu vermeiden, verschiffen die Kölner Geschäftsleute Stahl und Garn nach London, während die Lübecker vorwiegend Boston an Englands Ostküste mit Fisch und Tran beliefern

ein glücklich überstandenes enormes Risiko. Denn hätte Eduard III. sein Geld doch zum Michaelistag 1343 aufgebracht (und wäre womöglich der Wechselkurs weniger günstig gewesen), dann hätte Lemberg auf die hohe Summe nicht einen einzigen Penny Gewinn gemacht.

Und was wäre erst geschehen, wenn die Krone in den zwei Jahren, während der er sie verwahrte, gestohlen oder beschädigt worden wäre? Nicht auszuschließen, dass der Finanzier sein Investment dann am Galgen beglichen hätte.



Zunächst, so scheint es, steigt Lemberg in London nun unaufhaltsam weiter auf. Die wenigen erhaltenen Dokumente verraten, dass er spätestens ab 1345 auch Geschäfte mit italienischen Kaufleuten macht. Er lebt zudem vermögenden Engländern Geld; die von ihm vergebenen Privatkredite umfassen Summen von 40 bis 500 Pfund.

Auch der Sohn und Thronfolger des Königs – der als „Schwarzer Prinz“ in den Schlachten des Hundertjährigen Krieges berüchtigt wird – macht Geschäfte mit Lemberg, verpachtet ihm die Zinnminen in Cornwall.

Und die Pest? Ab 1347 zieht doch der Schwarze Tod durch das Abendland, ein Drittel der Bevölkerung, so schätzt man, rafft er dahin, ganze Landstriche werden entvölkert.

Doch in der Welt der Darlehen und Zinsen, in Tidemanns Welt, hinterlässt die schlimmste Seuche der Geschichte allenfalls ein paar kleine Störungen, wie die Kreise eines Steins, den man in einen tiefen, stillen Tümpel wirft.

Der Pachtvertrag mit dem Schwarzen Prinzen beispielsweise, so muss man heute vermuten, wird den Westfalen

nicht ganz zufrieden gestellt haben. Denn die Minenarbeiter sterben vermutlich fast alle, die Zinnerträge aus Cornwall fallen und Lembergs Einnahmen mit ihnen. Aber sonst?

Was von Tidemanns Aktivitäten überliefert ist, wirkt jedenfalls so, als hätte es den Schwarzen Tod nie gegeben. Am 29. November 1348, mitten in den schlimmsten Seuchenjahren, pachtet Lemberg mehrere Ländereien in England. Die Anwesen sind Lehnsgüter des Königs, das heißt, ihr Pächter muss eigentlich ein Engländer sein, der Eduard III. im Krieg Gefolgschaft schuldet.

Sieht sich der reich gewordene Schusterjunge aus Dortmund also schon in der Rolle eines englischen Landadligen? Träumt er davon, dass ihn der König in den Ritterstand erhebt, gewissermaßen als Belohnung für all die Pfund und Gulden, die er ihm verschafft hat?

Wenn Lemberg wirklich darauf gehofft hat, dann ist es die eine Spekulation zu viel. Ab etwa 1350 nämlich gelingt es Eduard III. zunehmend besser, seinen Geldhunger aus englischen Quellen zu stillen, entweder aus seinen Steuereinnahmen oder mit Hilfe reich gewordener einheimischer Finanziers. Kurz: Die Ausländer sind überflüssig geworden.

Am 30. Juli 1351 beschlagnahmt Eduard III. alle in seinem Reich liegenden Waren der Kaufleute der „deutschen Hanse in Flandern“. Die offizielle Begründung ist obskur: Die Hanse sei mitverantwortlich dafür, dass in der flämischen Stadt Sluis ein Engländer hingerichtet worden sei.

Lemberg, der vielleicht größte deutsche Kreditgeber, zählt allerdings zu den sehr wenigen „besonderen Kaufleuten und Freunden“ des Königs, die Eduard III. in einer Anweisung namentlich von dieser Aktion ausnimmt. Ist der Mann aus Dortmund inzwischen so mächtig, dass er sich sogar vor diesem spektakulären Schlag schützen kann? Oder ist das bloß das zynische Kalkül des Monarchen, der einen wichtigen Geldgeber noch einmal ordentlich ausquetschen will, bevor er ihn mit einem Tritt davonjagt?

Ein paar Monate später stürzt Lemberg in einen wirren und bitteren Rechtsstreit, der sich zu einem finanziellen Vielfrontenkrieg auswächst.

Sehr vereinfacht gesagt, sind seine Gegenspieler zum einen die Buchhalter im englischen Schatzamt, die versuchen, eine Art Bilanz der letzten Jahre zu ziehen: Wie viel genau hat denn nun dieser Deutsche unserem König geliehen? Und wie viel hat er eingenommen? Wie es scheint, ist die Buchführung derart lückenhaft und wirr, dass selbst bei Hofe die Summen nicht mehr klar sind.

Die anderen Kontrahenten sind englische Finanziers, die für vermeintliche oder echte Darlehen, die sie angeblich zusammen mit Lemberg aufgebracht haben, nun dessen Geld einfordern.

Lemberg, so sieht es aus, spielt auf Zeit. Er bittet um Aufschub, um neue Dokumente beibringen zu können, legt dann Schreiben, Bürgschaften, Abrechnungen vor. Monate vergehen ohne Entscheidung.

Auch hier wüsste man gern Details: Ist das ein Drama von Shakespeare'schen Dimensionen? Oder eine Art Wall-Street-Schlacht des 14. Jahrhunderts?

Sicher ist bloß, dass Eduard III. seinen deutschen Kaufmann nicht vor diesem Prozess schützt: Am 1. März 1353 wird Lemberg, wie es in einem Befehl heißt, *in prisone de Flete* geworfen. Der Kaufmann, der einmal die Krone Englands verwahrte, verbringt die Nacht im Gefängnis in der Fleet Street.

Zwar wird er schon am Tag darauf freigelassen, aber Lemberg hat die Lektion gelernt: Er findet zum Herbst 1353 einen Kompromiss mit den englischen Anklägern. Er verzichtet schließlich sogar auf seine Ländereien.

Zudem zahlt er 3000 Pfund als angeblich zu viel erhaltene Einnahmen an das Schatzamt zurück.

Im Sommer 1354 verlässt Lemberg London. Immerhin geht er als freier Mann, und immerhin darf er einen wohl ganz erheblichen Teil seines Vermögens mitnehmen. Aber der Traum vom Adelsstitel ist ausgeträumt.

Er ist nun etwa 44 Jahre alt, glücklich der Pest und dem englischen Kerker entronnen und noch immer sehr reich. Vielleicht wäre mancher jetzt ruhiger und vorsichtiger geworden – Lemberg nicht. Jetzt, da die großen englischen Geschäfte



vorüber sind, wird die Zahl der Dokumente über ihn noch spärlicher. Doch das, was sie aufscheinen lassen, zeigt einen unruhigen Geist.

Lemberg kehrt nicht in seine Heimatstadt zurück, sondern lässt sich in Köln nieder (warum, ist nicht bekannt).

Vom Rhein aus unternimmt er noch einmal einen Vorstoß nach London, dann zieht er doch nach Dortmund, 1367 ist er wieder und endgültig in Köln. Er hat dort bereits ein stattliches Haus in der Hohestraße gekauft und der Stadt einen fürstlichen Kredit gewährt.

Es sind die Rechnungsbücher der Stadt Köln, die dies belegen. Von Lem-

berg selbst ist noch immer kein persönliches Wort überliefert.

Erst jenseits des 50. Lebensjahres heiratet er; eine Adelstochter aus dem Umland, ein sozialer Aufstieg, endlich. Allerdings scheint die Frau schon bald wieder gestorben zu sein, Kinder hat das Paar keine. Und auch ein Amt hat Lemberg nicht: Nie in seinem Leben zieht er in den Rat einer Stadt ein, weder in Dortmund noch in Köln, nie übernimmt er einen Posten im Kontor der Hanse zu London, nicht einmal zu seiner besten Zeit. Es scheint, als sei Lemberg Kapitalist durch und durch, als sei ihm Geld wichtiger als ein Amt.

Nur der Siegelring weist darauf hin, dass der hier porträtierte Kaufmann der reichen Kölner Händlerdynastie Wedigh angehört. Die Patrizier entsenden mehrere Mitglieder ihrer Familie an den Londoner Stalhof, die Niederlassung der Hanse

Oder vielleicht ist der Bankier, der scheinbar jedes Risiko eingeht, doch gar nicht so wagemutig: Vielleicht erkennt Lemberg, dass er, einmal in Amt und Würden, in wirren Zeiten angreifbarer ist als jemand, der sich immer unauffällig im Hintergrund hält.

Immerhin gelingt es ihm in drei langen Jahrzehnten nach seinem Eintreffen in Köln, sein Vermögen zusammenzuhalten – mehr allerdings auch nicht. Ob Lemberg, der Geldverleiher aus der Fremde, von den eingesessenen Kaufleuten und Ratsherren ignoriert wird? Ob er der ewige Außenseiter bleibt?

Seine Geschäfte in England jedenfalls scheinen nicht allen Hansekaufleuten geheuer gewesen zu sein: Noch Jahre nachdem er die Insel verlassen hat, wird Lemberg von einem ehemaligen westfälischen Kompagnon auf Entschädigung verklagt, „aus Hantierungen, die in England geschehen waren“.

Andererseits spendet er im Alter dem Kartäuserkloster zu Köln 5300 Mark, zwei bunte Kirchenglasfenster, zwei theologische Handschriften.

Die strengen Mönche gelten den Kaufleuten als Fürsprecher im Himmel. Lemberg hat, wie die meisten Finanziers seiner Epoche, Kredite mit einer Gewinnspanne zwischen 33 und 80 Prozent vergeben, das ist nicht ungewöhnlich für das Mittelalter, aber es ist doch Wucher.

Wird er dafür in der Hölle braten? Kluge Kaufleute kümmern sich daher im fortgeschrittenen Alter um ihr letztes Investment: Sie spenden den Mönchen. Lemberg ist da in bester Gesellschaft: Wer in Köln zu Vermögen gekommen ist, der gibt den Kartäusern Geld, um das eigene Seelenheil zu sichern.

Der alt gewordene Hansekaufmann jedenfalls lässt auf seine Kosten eine Zelle ausstatten, in die sich ein Kartäusermönch zu stundenlangen Gebeten und geistigen Exerzitien zurückzieht.

Wahrscheinlich sieht Lemberg in dem Mönch einen persönlichen Fürsprecher vor Gott und in jedem Gebet in dieser Zelle eine Art geistigen Zins ertrag. Und damit der Mönch auch ja nie vergesse, für wen er zu beten hat, lässt Lemberg seinen Namen in einem Vers auf eine Wand der Zelle schreiben.

Als Tidemann Lemberg am 29. Juli 1386 in Köln stirbt, ist er mit gut 75 Jahren nach den Maßstäben der Zeit außerordentlich alt geworden. Und vermutlich ist er, trotz aller Umstände in seinem Leben, auch außerordentlich zufrieden.

Ein Mann, der wohl davon ausgeht, dass ihn seine Investitionen auch im Jenseits versorgen werden.

Sein Grabspruch zu Köln ist erhalten, und bescheiden ist er jedenfalls nicht: „Er war – dem Herrn sei Dank dafür – als seltener Mensch berühmt, als Kaufmann, der sich die Gaben der Tugenden und Ehren erhandelte. Er lebte wie kaum Seneca oder Cato. Als Reicher überfloss er an Schätzen, mit denen er jene tröstete, welche Schicksal, Geschlecht oder Alter zu Elenden gemacht hatte. Er war von reiner, uneigenmütiger Nächstenliebe und vorbildlicher Tugend. Wohlan denn, guter Knecht, gehe ein zum großen Abendmahl!“

Gut möglich, dass er diese hoffnungsvolle Prahlerei selbst entworfen hat, dass dies seine einzigen authentischen Worte sind. Und dass dies alles ist, was von dem großen Abenteurer, Spekulanten und Hansekaufmann Tidemann Lemberg geblieben ist. ●

Cay Rademacher, Jg. 1965, ist Autor im Team von GEO EPOCHE. Hans Holbein der Jüngere war einer der herausragenden Renaissance-Porträtiisten. Viele Jahre lebte der um 1498 in Augsburg geborene Künstler in London.

LITERATUREMPFEHLUNG

Nils Jörn, „With money and bloode. Der Londoner Stalhof im Spannungsfeld der englisch-hansischen Beziehungen im 15. und 16. Jahrhundert“, Böhlau: ausführliche Dissertation über die Hansekaufleute in London und den Alltag im Kontor.

Gruner + Jahr GmbH & Co KG,

Sitz von Verlag und Redaktion: Am Baumwall 11,

20459 Hamburg. Postanschrift der Redaktion:

Brieffach 24, 20444 Hamburg.

Telefon: 040 / 37 03-0, Telefax: 040 / 37 03 56 48,

Internet: www.geo-epoch.de

CHEFREDAKTEUR: Michael Schaper

STELLVERTRETENDER CHEFREDAKTEUR: Dr. Frank Otto

ART DIRECTION: Tatjana Lorenz

TEXTREDAKTION: Jens-Rainer Berg, Insa Bethke, Dr. Anja Fries,

Samuel Rieth, Johannes Schneider, Andreas Sedlmair, Joachim Telgenbücher

AUTOREN: Jörg-Uwe Albig, Dr. Mathias Mesenhöller, Cay Rademacher

BILDREDAKTION: Christian Gargerle (Leitung),

Dorit Eichmann, Roman Rahmacher, Edith Wagner

VERIFIKATION: Lenka Brandt, Fabian Klabunde, Olaf Mischer,

Svenja Muche, Alice Passfeld

Mitarbeit: Dr. Henning Albrecht, Dr. Dirk Hempel

LAYOUT: Jutta Janßen, Eva Mitschke, Carolin Seng

WISSENSCHAFTLICHE BERATUNG: Hielke van Nieuwenhuize

KARTOGRAPHIE: Stefanie Peters

SCHLUSSREDAKTION: Dirk Krömer, Olaf Stefanus

Mitarbeit: Antje Poeschmann

CHEF VOM DIENST TECHNIK: Rainer Droste

REDAKTIONSSISTENZ: Ümmük Arslan, Angelika Fuchs, Helen Oqueka;

Anastasia Mattern, Thomas Rost (Buchrecherche)

HONORARE: Petra Schmidt

VERANTWORTLICH FÜR DEN

REDAKTIONELLEN INHALT: Michael Schaper

PUBLISHER: Dr. Gerd Brüne

PUBLISHING MANAGER: Toni Willkommen

DIGITAL BUSINESS DIRECTOR: Daniela von Heyl

DIRECTOR DISTRIBUTION & SALES:

Torsten Koopmann / DPV Deutscher Pressevertrieb

EXECUTIVE DIRECTOR DIRECT SALES: Heiko Hager, G + J Media Sales

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT

DER BEILAGEN: Daniela Krebs – Director Brand Solutions

G + J eIMS, Am Baumwall 11, 20459 Hamburg

Es gilt die jeweils gültige Anzeigen-Preisliste unter www.gujmedia.de

MARKETING: Anja Wittföh

HERSTELLUNG: G + J Herstellung, Heiko Belitz (Ltg.), Oliver Fehling

Heftpreis: 10,00 Euro (mit DVD: 17,50 Euro)

ISBN: 978-3-652-00525-8;

978-3-652-00519-7 (Heft mit DVD)

ISSN-Nr. 1861-6097

© 2016 Gruner + Jahr, Hamburg

Bankverbindung: Deutsche Bank AG Hamburg,

IBAN: DE 30 2007 0000 0032 2800 00,

BIC: DEUTDEHH

Litho: 4mat Media, Hamburg

Druck: appl druck GmbH,

Senefelderstraße 3-11, 86650 Wemding

GEO-LESERSERVICE

Fragen an die Redaktion

Telefon: 040 / 37 03 20 98, Telefax: 040 / 37 03 56 48

E-Mail: briefe@geo-epoch.de

Die Redaktion behält sich die Kürzung und Veröffentlichung

von Leserbriefen auf www.geo-epoch.de vor.

ABONNEMENT- UND EINZELHEFTBESTELLUNG

Kundenservice und Bestellungen

Anschrift: GEO Kundenservice, 20080 Hamburg

persönlich erreichbar: Mo-Fr 7.30 bis 20.00 Uhr, Sa 9.00 bis 14.00 Uhr

E-Mail: geopoche-service@guj.de

Telefon innerhalb Deutschlands: 040 / 55 55 89 90

Telefon außerhalb Deutschlands: +49 / 40 / 55 55 89 90

Telefax: +49 / 1805 / 86180 02*

GEO-KUNDENSERVICE: www.GEO.de/Kundenservice

Preis Jahresabo: 60,00 € (D), 68,40 € (A), 99,00 sfr (CH)

Abo mit DVD: 99,00 € (D), 111,00 € (A), 174,60 sfr (CH)

Studentenabo: 36,00 € (D), 41,04 € (A), 59,40 sfr (CH)

mit DVD: 59,40 € (D), 66,60 € (A), 104,76 sfr (CH)

Preise für weitere Länder auf Anfrage erhältlich. Preise für GEO EPOCHE

Digital unter www.geo-epoch.de/digital

BESTELLADRESSE FÜR

GEO-BÜCHER, GEO-KALENDER, SCHUBER ETC.

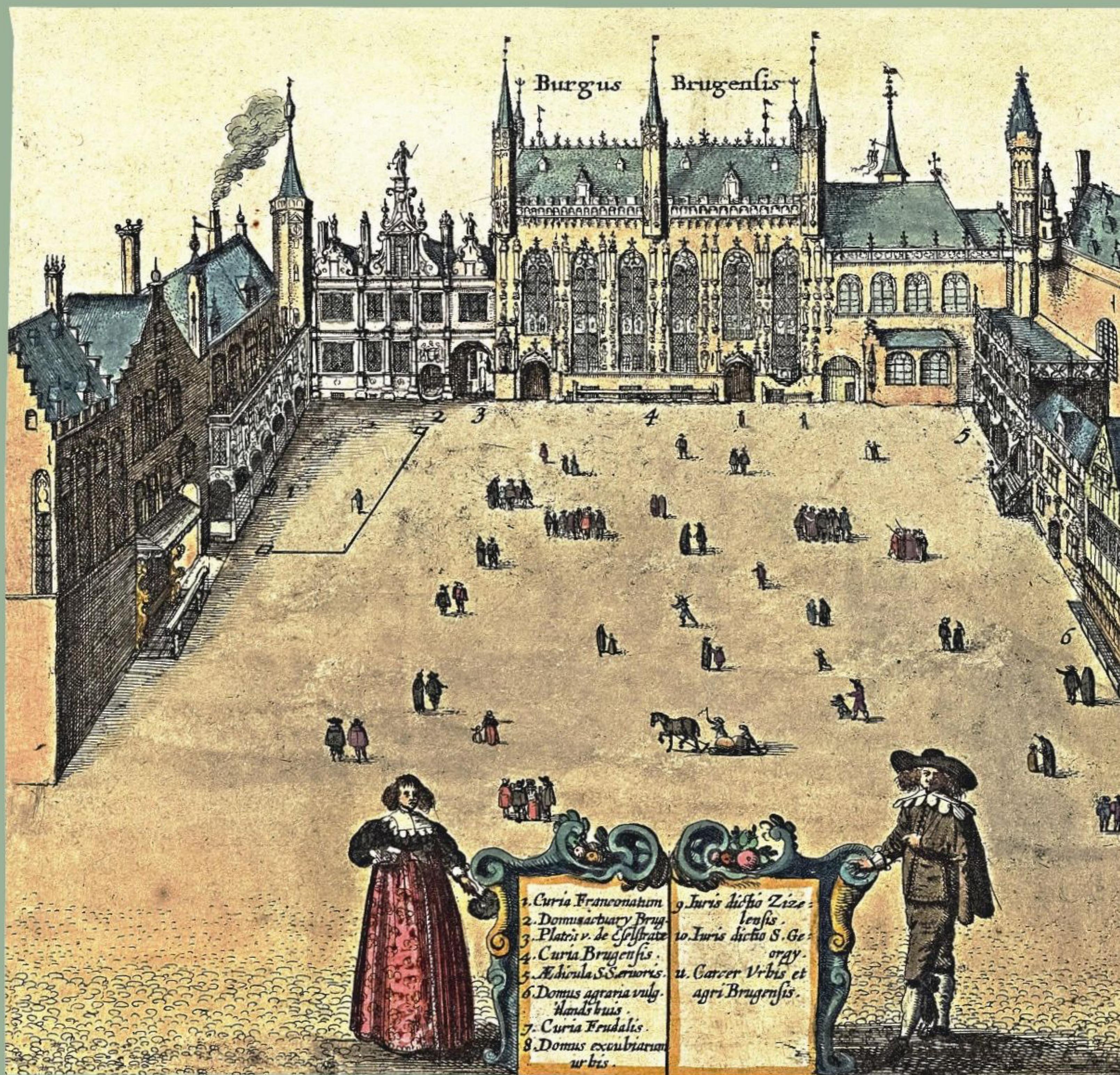
Kundenservice und Bestellungen

Anschrift: GEO-Versand-Service, 74569 Blaufelden

Telefon: +49 / 40 / 42 23 64 27 Telefax: +49 / 40 / 42 23 64 27

E-Mail: guj@sigloch.de

*14 Cent/Minute aus dem deutschen Festnetz; Mobilfunkpreis maximal 42 Cent/Minute



Der große Platz vor der Burg (oben) bildet mit dem benachbarten Grote Markt das kommerzielle Zentrum des Handelsknotenpunkts Brügge. Die Hansekaufleute bieten hier vor allem Getreide, Wein sowie Pelze aus Russland an (Stich von 1641)

BANN ÜBER BRÜGGE



Kaufleute aus vielen Ländern Europas konkurrieren um Privilegien im flämischen Brügge, einem der wichtigsten Handelsplätze Europas. Um ihre Wettbewerbsvorteile zu verteidigen, erpresst die Hanse 1358 die Stadtväter – mit einer Wirtschaftsblockade

— Text: IRENE STRATENWERTH, Illustrationen: ANTONIUS SANDERUS

E

Es ist still an diesem Sommervormittag des Jahres 1359 in Brügge. Viel zu still. Der hölzerne Kran am Ufer eines Kanals mitten in der Stadt hat sich schon seit Stunden nicht mehr bewegt. Sonst halten sich mehrere Arbeiter in seinem Inneren auf und treten, wann immer Waren aus einer Schute im Kanal an Land zu transportieren sind, in das haushohe Laufrad hinein, bewegen den Kran zum Wasser, lassen mit der Winde ein Seil hinunter und hieven dann mit ihrem Körpergewicht über das Laufrad und das damit verbundene Seil Fässer und Kisten aus dem Kahn an Land.

Doch nun lungern die Männer unbeschäftigt im Schatten einer Brücke herum. Ein paar Lastenträger warten dort ebenfalls auf Aufträge. Vergebens. Spiegelglatt und leer ruht das Wasser, auf dem sich die Boote und Schuten sonst drängen.

Wie ausgestorben wirkt auch das Quartier gegenüber dem Kran, in dem die schmalen, ziegelgedeckten Gast- und Lagerhäuser für die aus-

Eine ringförmige Wallanlage, erbaut Ende des 13. Jahrhunderts, umschließt Brügge, das um 1360 rund 40 000 Einwohner zählt – und damit eine der größten Städte Europas ist

ländischen Kaufleute eng beieinanderstehen. Und die gleiche lärmende Ruhe herrscht in der mehrgeschossigen Markthalle, deren kantiger Turm die Stadt überragt. Nur wenige Kaufleute halten sich dort auf und inspizieren die Angebote in den langen Budenreihen der Tuchhändler.

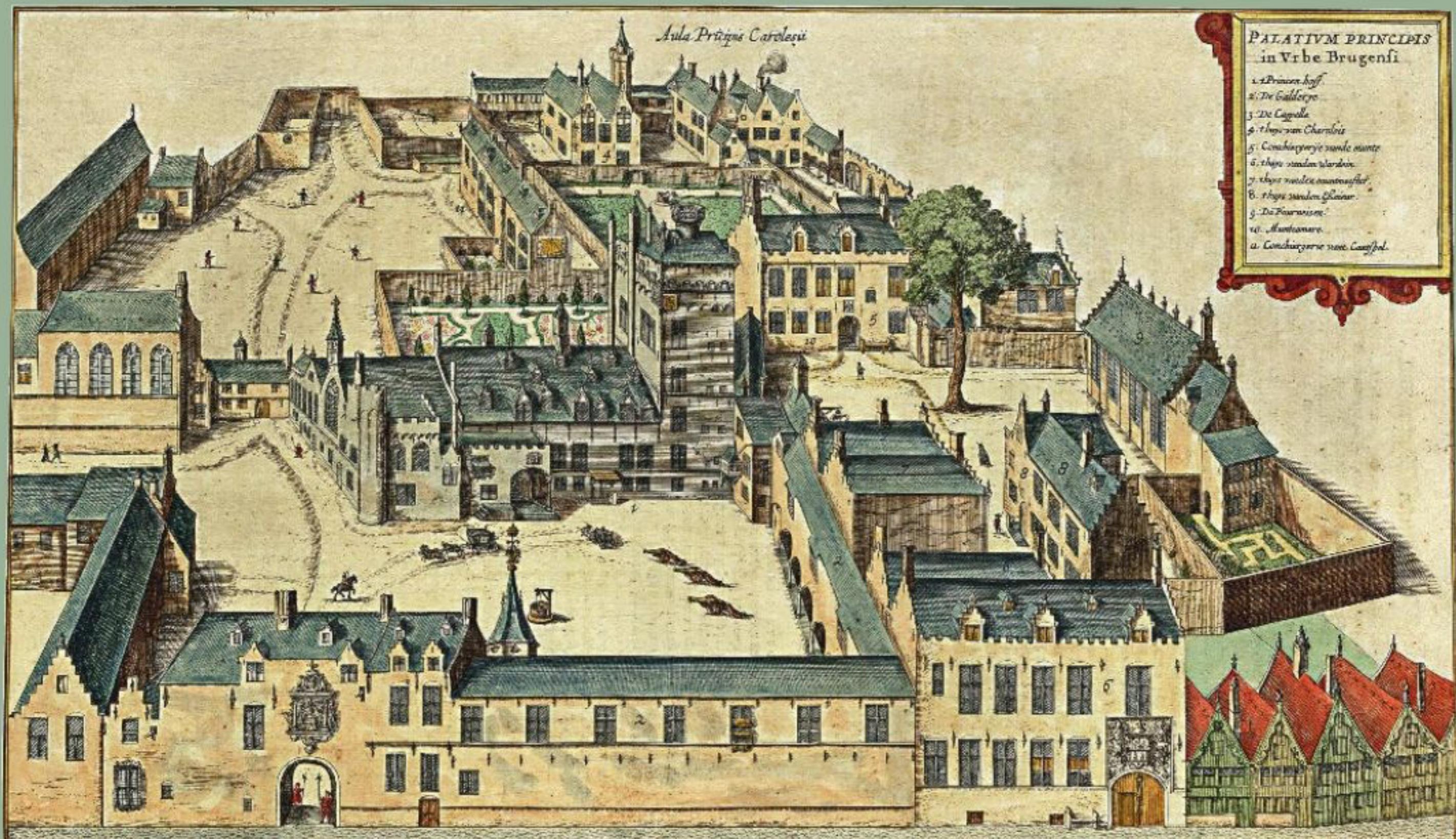
Vor mehr als einem Jahr hat der letzte deutsche Händler Brügge verlassen. Nicht eine einzige Schiffsladung mit Gütern deutscher Kaufleute ist seither hier angekommen und auch kein Fuhrwerk aus Dortmund oder Soest. Wer jetzt noch an deren Waren interessiert ist, etwa an Pelzen oder Bier, kann es mit einer mehrtägigen Reise ins holländische Städtchen Dordrecht versuchen. Doch auch dort verkaufen die Händler aus den deutschen Landen nichts an Kunden aus Flandern.

Denn jener Städtebund, der sich seit Kurzem offiziell die „deutsche Hanse“ nennt, hat im Januar 1358 beschlossen, die gesamte Grafschaft Flandern wirtschaftlich zu isolieren: Kein Schiff darf einen der Häfen anlaufen, kein Kaufmann noch Güter dorthin bringen oder von dort importieren.

Dass in den Herbergen und Gasthäusern von Brügge die gut 100 deutschen Krämer fehlen, die hier bis zum Vorjahr noch ihre Geschäfte abgeschlossen haben, würde in der 40 000-Einwohner-Metropole, einer der reichsten Städte des Kontinents, wohl nicht weiter auffallen.

Doch Tausende Einheimische arbeiten für die Fremden oder leben von ihren Waren: als Schiffer oder Hafenarbeiter, als Packer und Lastenträger, als Makler, Geldwechsler oder Metallschmelzer, als Bernsteindreher, Kürschner oder Seifensieder – und als Schankwirt, Koch, Dienst-





bote oder Prostituierte. Jetzt warten sie vergeblich auf diese Kunden. Und auch die vielen Tavernen, die von Deutschen in den Kellern der schmalen Backsteinhäuser betrieben wurden, sind geschlossen. Niemand zapft dort mehr Wein aus großen Holzfässern, die über das Meer oder den Rhein nach Brügge gelangten.

Etlichen Einwohnern Brügges droht nun sogar Hunger, weil ihnen die Verdienstmöglichkeiten fehlen, die es bei den Deutschen gab.

Genau so haben die Hansekaufleute es gewollt: In der Stadt soll Elend herrschen.

Der Preis, den sie selbst dafür bezahlen, ist hoch; auch ihre Geschäfte leiden ja unter der Blockade. Doch sie wollen Brügges Ratsherren mit dem Handelsboykott gefügig machen und sie zwingen, ihre Forderungen zu erfüllen: dass die Deutschen von der städtischen Justiz und in den Waaghäusern wieder privilegiert behandelt werden; dass sie neu eingeführte Abgaben nicht mehr zahlen müssen; dass sie Schadenersatz bekommen für Verluste, für die sie den Rat der Stadt verantwortlich machen.

Und mittlerweile ist die Wirtschaftsmacht der Hanse so stark, dass sie weder eine Kriegs-

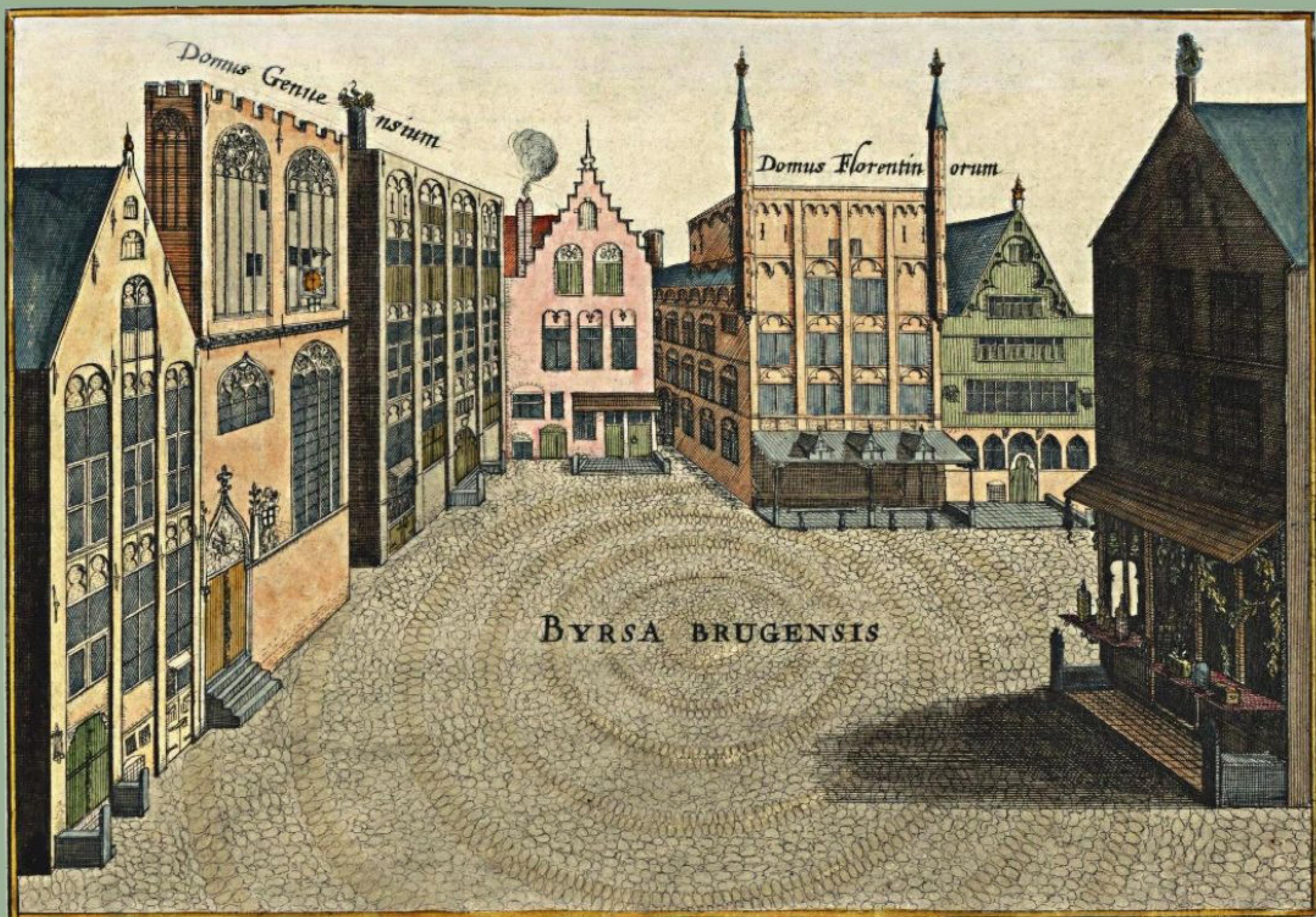
Formell herrscht der Graf von Flandern in Brügge (hier seine Residenz in der Metropole). De facto regiert aber der Rat der Stadt – so wie auch in den meisten Orten der Hanse – weitgehend unabhängig

flotte in der Nordsee noch ein Belagerungsheer braucht, um einen wichtigen Handelsplatz Europas mit ihrem Embargo in eine Krise zu stürzen.

Brügge ist das Zentrum des Kommerzes nördlich der Alpen. Zeitgenossen preisen die flämische Stadt als „Stapel der Christenheit“, als jenen Ort, an dem Kaufleute des gesamten Abendlandes ihre Waren lagern und feilbieten.

Der Aufstieg hat um 1150 begonnen, als einheimische Händler erstmals durch Europa zogen, um auf Märkten die Tuchproduktion der Grafschaft zu verkaufen. Im Tausch brachten sie ausländische Waren heim und lockten so nach und nach Fernhändler aus anderen Ländern nach Brügge, die dort wie auf einem riesigen Basar Waren aus allen Regionen Europas vorfanden.

Seit mehr als 100 Jahren kommen auch immer mehr Händler aus deutschen Seefahrerstädten nach Brügge. Ihre Koggen haben unter anderem Weizen und Roggen aus den weiten Landschaften zwischen Elbe und Weichsel geladen. Auch für das herbe niederdeutsche Bier zahlt man in Flandern gutes Geld. Große Mengen des



Gerstensafts kommen aus Hamburg, das mit Hunderten Betrieben als Brauhaus der Hanse gilt.

Vor allem aber bringen die Hansekaufleute Waren aus noch weiter entfernten Regionen nach Brügge: Butter und Speck aus Schweden, Felle, Häute, Honig und Bienenwachs aus Nowgorod, Flachs aus Riga oder Reval. Als Rückfracht nehmen sie Gewürze, Öl, Mandeln, Reis und Färbesalz an Bord sowie große Packen hochwertiger Stoffe und fertiger Kleidungsstücke. Die Hosen aus Brügge sind in ganz Europa begehrte.

Im Frühjahr, wenn die Saison der Winterstürme vorüber ist, landen schwer beladene Frachtsegler aus Lübeck, Rostock oder Greifswald an der Küste der Grafschaft Flandern. Im Zwin, einem Meerarm der Nordsee, gehen die Koggen vor dem Städtchen Sluis vor Anker, und ihre Mannschaften laden die Waren auf Schuten um: Denn die 15 Ki-

Das Gasthaus der Familie van der Buerse in Brügge (3. Haus von links), in dem sich regelmäßig Kaufleute und Geldwechsler treffen, wird im Verlauf des 15. Jahrhunderts zum Finanzzentrum und gibt den späteren Aktienbörsen den Namen

lometer lange Wasserstraße von dort nach Brügge ist seit Beginn des 14. Jahrhunderts so versandet, dass die Handelsgüter nur auf flachbödigen Kähnen in die große Stadt gebracht werden können.

Während die Mannschaften auf den wuchtigen Segelschiffen zurückbleiben, reisen die Kaufleute mit ihren Waren nach Brügge, quartieren sich in den dortigen Gasthäusern ein; oft residieren sie hier den ganzen Sommer über. 200 *hosteliers* bieten den fremden Händlern Unterkünfte und Lagerplätze in der verwinkelten, von Gassen und Kanälen durchzogenen Stadt. Sie verfügen zudem über genaue Kenntnisse der Marktlage – und das ist wichtig für ihre Gäste.

Denn die Fremden brauchen Helfer, um die eigene Ware sicher und trocken zu lagern; um zu erfahren, welche Kaufleute ähnliche Produkte anbieten, welche Preise aktuell sind; um Kontakte mit potenziellen Käufern zu knüpfen; um die Qualität von Getreide, Wein oder Häuten zu prü-

fen oder prüfen zu lassen. Diese Dienste bieten viele Hosteliers an, die oft auch Makler sind.

Wichtige Kontaktbörsen sind zudem die Schänken, in denen die Kaufleute ihre Abende verbringen. Manchmal entstehen dort Freundschaften mit Männern aus anderen Nationen, manchmal wird aus der Liebelei mit einer einheimischen Frau etwas Ernstes – doch das sind Ausnahmen. Meist bleiben die Deutschen unter sich.

Da es in der Region auch andere Handelsplätze gibt, etwa Middelburg, versuchen Brüggens Stadtväter, die Hansekaufleute fester an ihre Stadt zu binden. Sie räumen ihnen daher zahlreiche Sonderrechte ein. So dürfen die Deutschen die städtischen Waagen mit ihren eigenen Kontrollgewichten überprüfen. Sie erhalten Schutz vor Mieterhöhungen für ihre Wohn- und Lagerräume und sind vom Strandrecht befreit: Anders als sonst üblich bleiben Ladung und Wrack bei Schiffbruch in ihrem Besitz und fallen nicht dem Finder zu.

A

All diese Privilegien genießen die deutschen Kaufleute, weil sie unersetzlich sind für das Wirtschaftsleben in Brügge: Sie bilden die Mehrheit der Fernhändler, beliefern die Stadt mit Lebensmitteln, Wein, Bier und Gütern aus Russland, vor allem begehrten Pelzen, was wiederum Kaufleute aus den anderen Ländern nach Flandern lockt.

Daher sind die Deutschen den Bürgern von Brügge vielfach rechtlich gleichgestellt; so dürfen sie wie die Einheimischen in der Stadt Waffen tragen. In manchen Punkten behandelt man sie sogar bevorzugt, etwa bei Abgaben, die für sie geringer ausfallen. Und noch wichtiger: Es ist ihnen erlaubt, den Wein, den sie nach Flandern einführen, in großen Gebinden weiterzuverkaufen – und eigene Schänken zu betreiben.

Eine bescheidene Abgabe von einem halben flämischen Groot wird auf ein Fass mit fast 800 Litern Wein erhoben; ein Sack Getreide kostet dagegen rund anderthalb Groot.

DIE DEUTSCHEN GENIESSEN VIELE SONDER- RECHTE

Dieser städtische Absatzmarkt ist für die Hansehändler ein wichtiger Teil ihres Umsatzes. Und auch Brügge profitiert vom Alkoholdurst seiner Bürger (jeder Einwohner trinkt mehr als 80 Liter Wein pro Jahr): Die Abgaben für Wein, Bier und Met machen zeitweilig über die Hälfte der städtischen Einnahmen aus, bringen mehr ein als die Verbrauchsabgaben auf Brot, Öl und Salz.

Viele Geschäftsfelder werden von Kaufleuten aus bestimmten Ländern geprägt: Alkoholische Getränke etwa sind die Domäne der Deutschen; im Bankwesen sind viele Florentiner, Venezianer und Genuesen aktiv, die mit riesigen Galeeren nach Sluis kommen; sie verkaufen zudem auch Kunsthantwerk aus dem Byzantinischen Reich und dem Orient. Die spanischen Kaufleute importieren nach Brügge Wein, Honig und Eisen, die Engländer unter anderem Getreide.

Iren und Schotten bringen Häute und Felle, also Waren, mit denen auch die Deutschen handeln. Und um die besten Produkte des flämischen Textilhandwerks sowie die günstigsten Preise der Tuche konkurrieren ohnehin alle Händler.

So herrscht eine ständige Rivalität zwischen den Kaufleuten verschiedener Nationen, fühlen sich die einen schnell benachteiligt, wenn andere Privilegien erhalten – etwa Steuererleichterungen

Die deutschen Kaufleute in der Stadt treffen sich ab 1478 im neu gebauten »Haus der Osterlinge«. Brügge ist Zentrum des flämischen Textilhandels, dessen Angebot überall in Europa begehrt ist



oder ein eigenes Waaghaus. Zweimal bereits haben die Deutschen Brügge verlassen und sind von ihrem provisorischen Handelsplatz im benachbarten Aardenburg erst zurückgekehrt, als ihre Forderungen erfüllt waren.

Mitte des 14. Jahrhunderts werden die Verteilungskämpfe schärfer. Denn England und Frankreich bekämpfen sich seit 1337 in einem Krieg, der mehr als 100 Jahre lang toben wird – auch in der Nordsee, was die Handelswege über das Meer unsicher macht. Zudem erreicht die Pest 1347 Europa, wütet in den Jahren darauf fast überall auf dem Kontinent, rafft ein Drittel der Bevölkerung dahin. Die Absatzmärkte für Lebensmittel und Kleidung schrumpfen.

Um ihre Position zu stärken, organisieren sich die deutschen Kaufleute in Brügge daher ab 1347 enger, tagen regelmäßig im dortigen Karmeliterkloster. Feierlich verkünden sie Statuten, nach denen sie sich in drei Abteilungen organisieren (in das lübisch-sächsische, westfälisch-preußische und gotländisch-livländische Dritt), die jeweils zwei Altermänner zu ihren Sprechern wählen.

Die Altermänner protestieren unter anderem beim Stadtrat, wenn sich die Hansekaufleute schlecht behandelt wähnen. So zum Beispiel 1351, als ein Greifswalder Schiff im Zwin von einem englischen Kaperfahrer angegriffen und geplündert wird. Vermutlich weil die Flamen im Konflikt zwischen London und Paris neutral bleiben wollen und um es sich mit keiner der beiden Seiten zu verderben, unternimmt die Brügger Verwaltung nichts, als der Piratenkapitän bald darauf in Sluis verhaftet und in die Stadt gebracht wird.

Erst auf die Drohung der Hanse hin, erneut den Umschlagplatz aus Brügge wegzuverlegen,

ERSTMALS NENNT DER BUND SICH »DEUTSCHE HANSE«

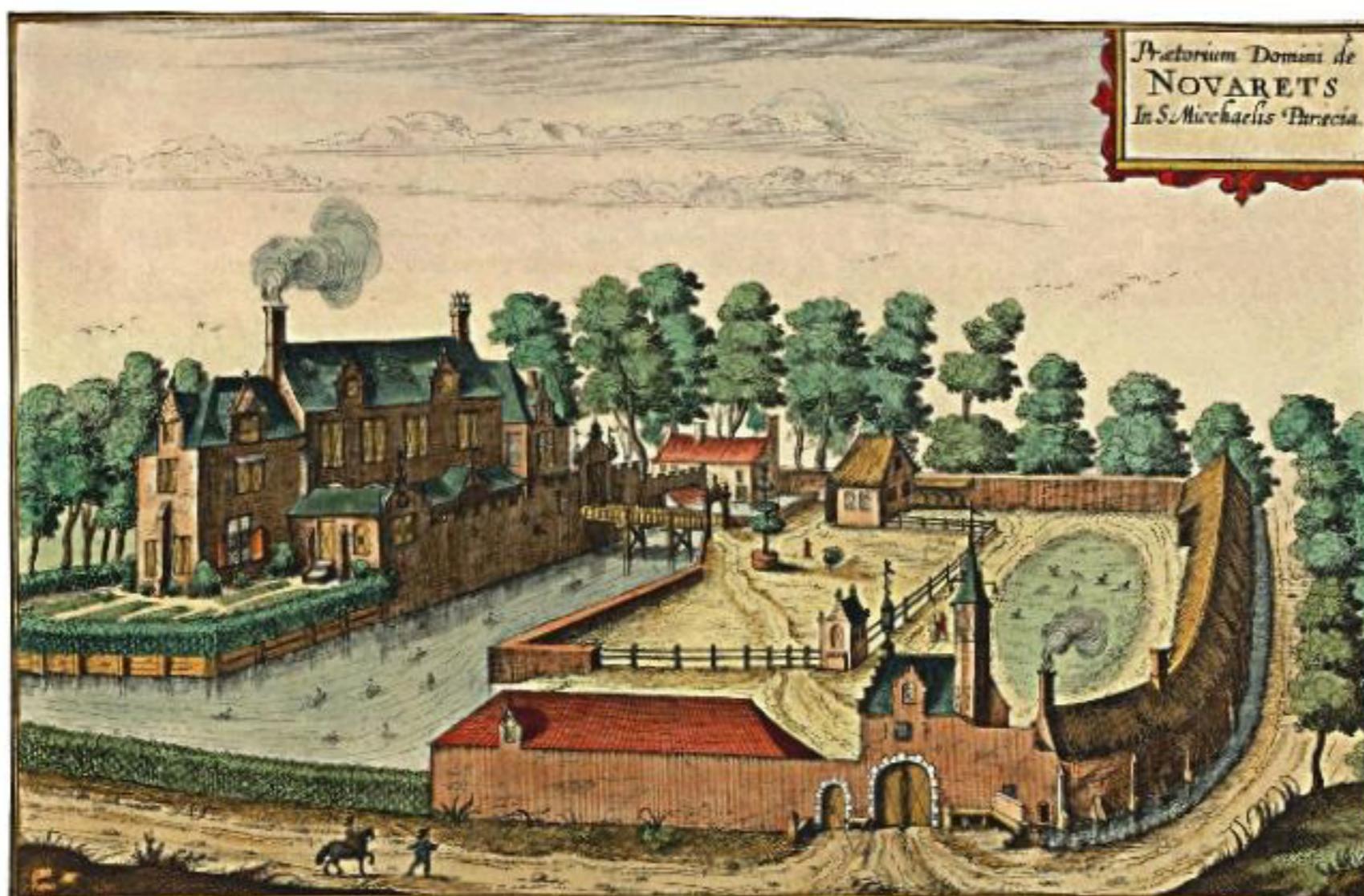
Flandern wird im 12. Jahrhundert reich, und es sind bürgerliche Händler, die diesen Aufschwung antreiben. Die neue Elite leistet sich nun Luxusgüter, etwa ein Herrenhaus vor der Stadt

wird der Engländer schließlich doch verurteilt und hingerichtet. Aber das reicht den deutschen Händlern nicht: Denn als nun der englische König im Gegenzug Waren von ihnen beschlagnahmen lässt, fordern sie Ersatz für den erlittenen Schaden, beschweren sich zudem über Zölle und Gebühren, die die Stadt neuerdings erhebt, und darüber, an der städtischen Waage übervorteilt zu werden. Genaue Zahlen sind nicht überliefert, aber die permanenten Klagen deuten darauf hin, dass die Geschäfte immer schlechter laufen, die Konkurrenz der Kaufleute härter wird.

Und als sie sich mit ihren Forderungen nicht durchsetzen können, beruft der Lübecker Rat eine Versammlung aller Hansestädte ein. Es wird eine epochemachende Zusammenkunft – nicht nur, weil der Städtebund bei diesem Treffen erstmals offiziell unter einem neuen Namen auftritt.

Zu der Versammlung, die am 20. Januar 1358 im Lübecker Rathaus stattfindet, schicken vor allem jene Orte Gesandte, die mit den Zielen der Versammlung übereinstimmen und die Kosten auf sich nehmen – und von denen aus die Reise über festgefrorene Wege und vereiste Wasserstraßen machbar ist. So kommen Vertreter aus Hamburg, Stralsund und Braunschweig sowie aus den weiter entfernten preußischen Städten Elbing und Thorn; von Gotland oder dem Baltikum aus ist es dagegen mitten im Winter wenig ratsam, wenn nicht gar unmöglich, über die Ostsee zu segeln.

Weitere Städte haben ihre Unterstützung vorab angekündigt, andere werden sofort nach dem Treffen verständigt. Denn auch für Dortmund und Soest, Riga und Reval sollen die Ver-





Wirtschaftskrieg

haltensregeln gelten, die sich die *Dudesche hense* – wie sich die Allianz der Hansestädte an diesem Tag erstmals offiziell nennt – verordnet.

Gleich 13-mal wird der Name im Beschlussprotokoll des Hansetages genannt; damit demonstriert der Städtebund seine Einigkeit und Stärke. Dann verzeichnet der Text die beschlossenen Sanktionen: Flandern wird zum Sperrgebiet erklärt, kein Kaufmann darf noch Güter dorthin bringen oder über Dritte importieren lassen. Das alles gilt vom Zeitpunkt der Verkündung an.

Am 1. Mai 1358 soll dann der zweite Teil des Embargos in Kraft treten: Alle Kaufleute aus Städten, die zur deutschen Hanse gehören, haben bis dahin Brügge zu verlassen. Als Ersatz-Umschlagplatz wird Dordrecht in Holland bestimmt, also ein Ort jenseits der Grenzen Flanderns.

Strenge Ein- und Ausfuhrkontrollen in sämtlichen Hansestädten sollen verhindern, dass jemand die Handelssperre umgeht, etwa Waren

Jahrhundertlang gehörte Flandern zu Frankreich. Doch 1302 erhoben sich die flämischen Bürger gegen den französischen König sowie gegen den eigenen profranzösischen Adel und errangen umfangreiche Autonomie (Adelspalast außerhalb Brügges)

über Mittelsmänner heimlich doch in die Grafschaft verkauft. Wer sich nicht an die Regeln hält, riskiert drakonische Strafen an „Leib und Gut“: Schiff und Ladung können beschlagnahmt, Boykottbrecher mit dem Tode bestraft werden.

Nie zuvor ist die Hanse so drastisch und so machtvoll aufgetreten. Von den eigenen Mitgliedern wird dabei bedingungslose Gefolgschaft erwartet: Wer gegen den Boykott verstößt, wird für alle Zeit aus dem Städtebund ausgeschlossen.

Unter anderem bekommt Bremen diese neue Schärfe zu spüren, als die Stadt um Aufnahme in den Bund bittet. Dem dortigen Kaufmann Tiedemann Nanning wirft die Hanse vor, er habe noch Handel mit Brügge betrieben, als das Embargo bereits verkündet war. Am Ende akzeptieren die Bremer Stadtherren die Forderung, Nanning mit dem Tod zu bestrafen und zwei Drittel seines Besitzes abzuliefern (Nanning wird gewarnt und kann mit seiner Familie rechtzeitig fliehen).

Im Frühsommer 1358 reagiert Brügge auf das Embargo. Viele Stadtherren sind als Hosteliers oder Makler in ihren Geschäftsinteressen empfindlich getroffen. Sie wissen zudem, dass der Bevölkerung Hunger droht, sobald die Versorgung mit Lebensmitteln ausbleibt – denn das dicht bevölkerte Flandern hat nicht genug Landwirtschaft, um seine Städte zu ernähren.

Nun reisen Delegationen nach Lübeck und Dordrecht, reiten Boten mit Verhandlungsangeboten hin und her – vergebens. Die Hanse bleibt hart, fordert von Brügge nicht nur zusätzliche Privilegien, sondern nun auch Schadenersatz für alle bislang erlittenen Unbilden.

Dennoch bleibt der Stadt zunächst Schlimmeres erspart. Kaufleute aus dem abtrünnigen Hanseort Kampen werden von ihr mit Sonderrechten ausgestattet, die bis dahin der Handelsbund genoss, und beliefern Brügge mit Lebensmitteln. Mit Utrecht wird ein ähnliches Abkommen geschlossen. Auch das nicht zur Hanse gehörende Nürnberg nutzt die entstehende Marktlücke.

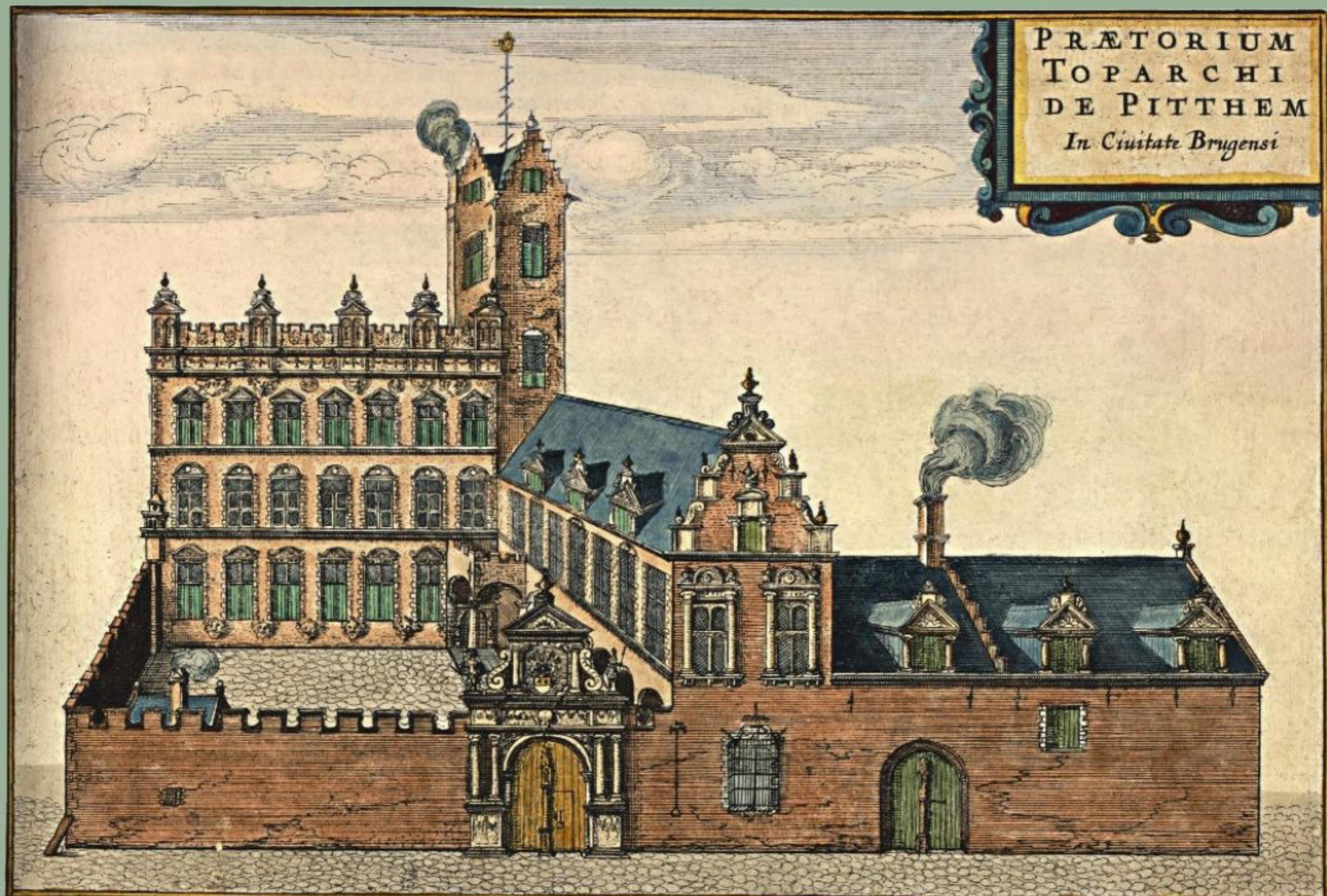
Mit solchen prachtvoll verzierten Bauwerken demonstrieren die Flamen ihren Reichtum. Vor allem die Brügger Bürger profitieren von den Geschäften mit der Hanse: Sie werden wohlhabend als Wolltuchhändler, Vermieter von Unterkünften oder als Schankwirte

Und dem flämischen Tuchgewerbe geht es im ersten Boykottjahr nicht so schlecht, wie es die Hanse gern hätte: Es findet seine Abnehmer im Inland und bei südeuropäischen Händlern. Zudem verleiht der Rat von Brügge englischen Kaufleuten nun ein besonderes Vorrecht: Sie dürfen sich jedes Logierhaus aussuchen und bleiben, solange sie wollen – zu einem moderaten, von den Ratsherren festgesetzten Preis.

Die Hanse verschärft ihren Boykott indessen weiter: Jeder Schiffs- und Warenverkehr auf der Nordsee wird streng untersagt (Ausnahmen gibt es nur für Hamburg, Bremen und Stade). Für die deutschen Städte gilt eine Reisesperre für alle Gebiete westlich von Köln: Der Rhein darf nicht mehr überschritten werden.

Die Hansestädte kombinieren ihre gesamte Wirtschaftskraft, um Flandern zu isolieren. Dass das Embargo nun auch neutrale Städte wie Venedig und Genua schädigt, nimmt der Bund in Kauf.

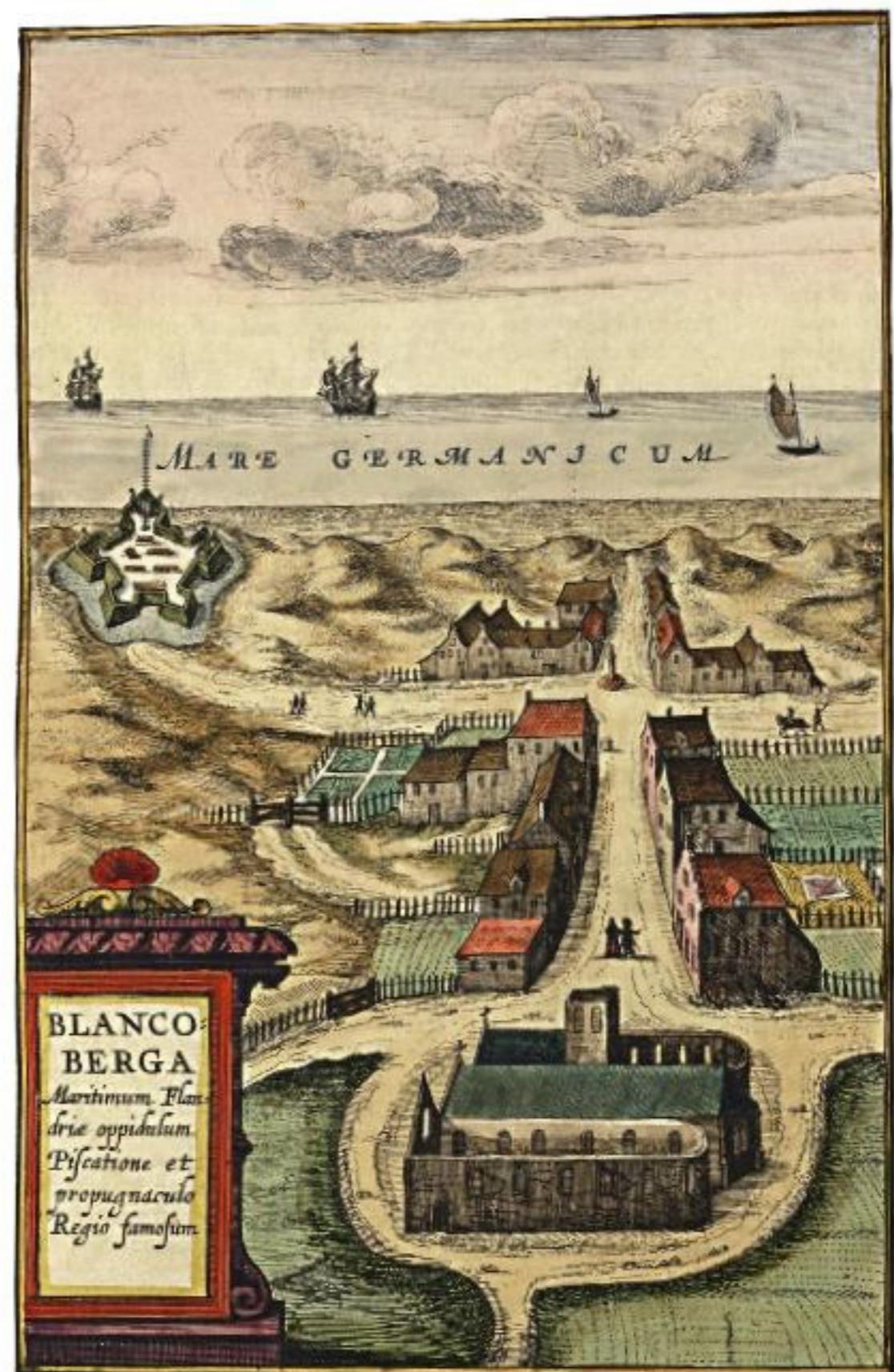
Und dann kommt der Sommer und mit ihm ein Regen, der wochenlang anhält. Die Ernte in



Flandern droht vollständig auszufallen. Im Winter, das ist bereits absehbar, wird die Somme in Nordfrankreich über ihre Ufer treten und viele Straßen unpassierbar machen – dann werden auch von dort die Lebensmittellieferungen ausbleiben. Und schon jetzt sind immer mehr Menschen in Brügge ohne ausreichenden Broterwerb.

U

Wegen des Handelsboykotts der Hanse fahren ab 1358 nur noch wenige Schiffe die flandrische Küste an. 1360 müssen die Brügger Stadtherren einlenken: Den deutschen Händlern werden in ganz Flandern erweiterte Privilegien eingeräumt



Unruhen und eine Hungersnot drohen. Im Juni 1359 macht sich erneut eine Gesandtschaft auf die Reise nach Lübeck – und wieder scheitern die Gespräche: zum einen an den unerbittlichen Forderungen der Hansekaufleute, zum anderen daran, dass der Graf von Flandern nicht jedes Zugeständnis genehmigt, das sich die Abgesandten aus Brügge abringen. Nach vier Wochen muss die Delegation unverrichteter Dinge abreisen.

Doch im Lauf des Jahres wird das Embargo derart massiv spürbar, dass Brügges Stadtväter im September alle Forderungen der Hanse akzeptieren und sich bereit erklären, den Kaufleuten Ersatz für erlittene Einbußen zu leisten. So kommt es schließlich zu einer Einigung.

Von Juni 1360 an werden den Deutschen in ganz Flandern jene Privilegien zugestanden, die sie zuvor nur in Brügge genossen; unter anderem dürfen sie nun ihre Waren an allen Tagen und zu jeder Zeit zum Verkauf anbieten und sind überall vom Strandrecht befreit.

Nun fließen wieder Wein und Bier aus den Fässern in den Kellerschänken der Stadt, laufen Lastenträger und Pferde mit Weinschlitten durch die Straßen, klappen Geldwechsler ihre ambulanten Stände auf der Petersbrücke auf, kehrt das Leben auch auf die Wochenmärkte für Gemüse, Obst und Fisch und in die Fleischhallen zurück.

Die Querelen zwischen den Stadtherren und den Hansekaufleuten aber sind nicht beendet. 30 Jahre später wird in Lübeck erneut ein Boykott gegen Flandern beschlossen, wird Brügge sogar vier Jahre lang für alle Hansekaufleute gesperrt –

diesmal geht es um Entschädigungen für Verluste, die Kaufleute angeblich durch den Grafen von Flandern erlitten haben. Ihre Embargoregeln übernimmt die Hanse (bis auf einen Punkt) einfach Wort für Wort aus dem vorherigen Beschluss.

Doch das, was 1358 geschehen ist, hat schon bald noch weitaus gewichtigere Folgen: Denn mit ihrem ersten offiziellen Auftreten ist die deutsche Hanse zu einer wirtschaftspolitischen Streitmacht herangewachsen. Und es wird nur noch wenige Jahre dauern, bis sie einen Teil ihrer Flotte zu Kriegsschiffen umrüsten lässt, sie mit Truppen, Pferden und schweren Wurfmaschinen belädt.

Und anschließend damit wie eine europäische Großmacht in den Krieg zieht. ■

Irene Stratenwerth, Jg. 1954, ist Autorin in Hamburg. 1641 veröffentlichte der flämische Priester Antonius Sanderus, 1586–1664, die „Flandria Illustrata“, eine bebilderte Geschichte seiner Heimatregion.

LITERATUREMPFEHLUNGEN

James Murray, „Bruges, Cradle of Capitalism, 1280–1390“, Cambridge University Press: Studie über den Aufstieg Brügges. David Nicholas, „Medieval Flanders“, Routledge: umfangreiches Werk vor allem zur flämischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte.



Der Angriff der Hanse im Jahr 1368
richtet sich als Erstes gegen Kopenhagen,
die spätere Hauptstadt Dänemarks
(Gemälde von 1630)



DER KRIEG DER KRÄMER

Kaufleute lieben den Krieg nicht, denn er ist schlecht fürs Geschäft. Doch als der dänische König Waldemar IV. den lukrativen Ostseehandel der Hanse bedroht, schmiedet der Städtebund eine Allianz gegen den Monarchen – und zieht 1368 in den Entscheidungskampf

Text: MATTHIAS LOHRE

A

Als an diesem Frühlingstag in der Ostsee eine Kogge vor der Südspitze der langen Insel Hiddensee ankert, deutet wenig darauf hin, dass hier eine Großmacht in den Krieg zieht. Doch dann tauchen immer mehr Schiffe auf: drei Koggen aus Lübeck, zwei aus Rostock, fünf aus den Städten Preußens. Nach und nach sind es 17 bauchige Lastensegler, die sich hier sammeln, dazu zahlreiche schmale Einmäster, die schneller und wendiger sind.

Und die Handelsschiffe haben diesmal kein Salz und Getreide an Bord – sondern fast 2000 Krieger.

Auf den Decks drängen sich Männer aus dem Baltikum, Preußen und Norddeutschland, Söldner sind darunter, aber auch Handwerker und Kaufleute, die heute ebenfalls schwere Waffen mit sich tragen: Helme, Brustharnische und Eisenhandschuhe, Schwerter und Streitäxte, Bogen und Armbrüste.

Aus den größeren Schiffen dringt der Geruch von Pferden, die den Männern im Kampf zu Land helfen sollen.

Anführer der Flotte ist Bruno Warendorp, ein Mann mit respektgebietendem Kinnbart und welligem Haar.

Warendorp ist Bürgermeister von Lübeck, der bedeutendsten Hansestadt, und der Hansetag, eine Versammlung von Kaufmannsstädten, hat ihm einen ebenso großen wie riskanten Auftrag erteilt: Er soll Nordeuropa beweisen, dass Krämer Kriege gewinnen können.

Auf den bevorstehenden Waffen-
gang haben sich er und die Führer anderer Hansestädte deshalb genau vorbereitet, haben unter anderem Allianzen mit Königen und Adeligen geschmiedet. An Nord- und Ostsee sollen ihre Truppen nun gleichzeitig in den Kampf ziehen.

Die größte und wichtigste Flotte befehligt Warendorp persönlich. Jetzt muss sich zeigen, ob der ambitionierte Plan funktioniert. Und ob der Lübecker der richtige Strategie an der Spitze ist.

Auf ein Kommando hin lichtet die Flotte die Anker und segelt los, Kurs Nordwesten. Der Lübecker lenkt die Schiffe Richtung Öresund, mitten hinein ins Zentrum des gegnerischen Reichs: zum strategisch wichtigen Kopenhagen.

In diesem April 1368 wagt die Hanse den Entscheidungskampf um die Macht im Ostseeraum. Es ist ein Konflikt der Ungleichen: Auf der einen Seite stehen kühl kalkulierende Kaufleute wie Warendorp, die Kriege nach Kräften meiden, denn Waffengänge sind teuer, voller Risiken und zumeist schlecht fürs Geschäft. Warendorp und seine Leute setzen lieber auf Verträge. Erst wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind, greifen sie zu den Waffen.

Auf der anderen Seite steht König Waldemar IV., ein brillanter Taktiker und brutaler Machtmensch. Der Anführer der Dänen hat sein einst zerstückeltes Reich binnen zwei Jahrzehnten zu einer Großmacht geformt. Doch er will mehr: die Vormachtstellung in ganz Skandinavien. Verträge stören ihn da nur. Seine

Gegner bezwingt Waldemar durch Über-
rumpelung, schlaue Allianzen – und im-
mer wieder durch Krieg.

Kaufleute und König mögen unter-
schiedlich sein. Eines allerdings haben
sie gemein: Beide wollen vom lukrativen
Handel im Ostseeraum profitieren. Und
das macht sie nun bereits zum zweiten
Mal zu erbitterten Feinden.

**Das Duell entzündet sich an zwei meer-
umspülten Regionen. Zum einen an der
Insel Gotland, östlich des schwedischen
Festlands gelegen, fast auf halber Strecke
zum Baltikum. Sehr grün ist Gotland,
fast 150 Kilometer lang und ein bedeu-
tender Umschlagplatz für den Seehandel
zwischen Ost- und Westeuropa.**

In der Hafenstadt Visby landen
Pelze, Wachs und Getreide aus Russ-
land und dem Baltikum, Eisen, Stock-
fisch und Heringe aus Skandinavien. Die
Hanse verfügt über verbrieftete Privilegien
der schwedischen Könige. Visby ist für
den Bund als Zwischenstation und Han-
delsstützpunkt wichtig.

Ähnliches gilt für Schonen, eine
Region im Süden des heutigen Schwei-
den. Vor der Küste dort fangen Fischer
jedes Jahr gewaltige Mengen an Hering,
einem Grundnahrungsmittel. Die Han-
sekaufleute besitzen in Schonen wichtige
Privilegien, verliehen von früheren Fürs-
ten. Auch dank dieser Vorrechte domi-





Unter Waldemar IV. hat Dänemark seine alte Stärke wiedererlangt.

Doch der seit 1340 regierende Monarch will mehr: Sein Ziel ist die Vormachtposition in ganz Skandinavien – und die Kontrolle über den Handel in der Ostsee (Börse in Kopenhagen)

nieren sie den Handel in der Region.

All das gerät mit dem Aufstieg des dänischen Königs Waldemar IV. in Gefahr, der seit 1340 auf dem Thron sitzt. Der Monarch ist gebildet, mit 1,85 Meter Größe imposant für seine Zeit.

Doch anfangs ist er wie ein Herrscher ohne Land. Weite Teile des einst großen Reichs sind aus Geldnot an Fürsten und Adelige verpfändet, das reiche, ursprünglich dänische Schonen steht unter der Oberhoheit des schwedischen Königs. Nun will Waldemar seinen Staat durch militärische Eroberungen ausbauen und festigen.

Die Führer der Hansestädte verfolgen seine Bestrebungen zunächst durchaus mit Wohlwollen: Ein einheitliches dänisches Reich kann für mehr Stabilität im Ostseeraum sorgen.

Bald aber wird deutlich, dass Waldemars Vorgehen für den Städtebund Gefahren birgt. 1360 nimmt er Schonen ein, im Jahr darauf unterwirft er in blutigen Kämpfen Gotland und lässt Visby nur deshalb nicht plündern, weil die Bürger der Stadt ihm große Mengen an Gold und Silber aushändigen.

Jetzt will Waldemar auch stärker vom Handel an der Ostsee profitieren, denn Söldner sind teuer. Daher erlegt er den Hansekaufleuten in Schonen höhere

Abgaben und Zölle auf. Zudem kann er nun jederzeit den wichtigen Handelsweg durch den

Öresund in die Nordsee blockieren. Und das ist für die Hansestädte eine Katastrophe.

Und so entschließen sich zahlreiche von ihnen 1361, mit Waffen gegen den dänischen König zu ziehen.

Die Hansehändler vertrauen dabei auf eine breite Allianz. Ihre Städte schließen nicht nur Verträge untereinander, sondern auch mit den Königen von Schweden und Norwegen sowie mit dem Deutschen Orden im Baltikum. Erstmals setzen sie eine Steuer fest, um die



1361 verschärft sich Waldemars Konflikt mit der Hanse: Der König (auf dem roten Thron) erobert die Ostseeinsel Gotland samt ihrer Handelsmetropole Visby, einem wichtigen Umschlagplatz für eine Vielzahl von Waren

Kosten des Konflikts aufbringen zu können. Gezahlt wird sie vor allem von norddeutschen und preußischen Städten.

Schon vorher hat sich die Hanse für einzelne Projekte enger zusammengetan, etwa beim Boykott der Stadt Brügge 1358 (siehe Seite 70). Nun aber schmieden Hansemitglieder ein Kriegsbündnis.

Doch ehe es 1362 zum ersten Waffengang kommt, geht so gut wie alles schief. Zum einen verweigern sich die niederländischen Hansestädte dem Handelsembargo gegen Dänemark, das den Sieg erleichtern soll. Zum anderen beteiligen sich Städte in Preußen und Westfalen wie Danzig und Soest nicht mit Schiffen an dem kostspieligen Kriegsprojekt. Und schließlich schicken die königlichen Alliierten auch nicht die versprochenen Soldaten. Rasch sind die Hanse-

truppen, unter anderem aus Rostock und Wismar, weitgehend auf sich gestellt.

In dieser Situation begeht ihr Befehlshaber einen schweren Fehler.

Johann Wittenborg, damals Lübecker Bürgermeister und Warendorps Vorgänger als Kommandeur, will den Fall der Festung Helsingborg am Öresund erzwingen. Solange Waldemar das Bollwerk hält, ist ja der Schiffsverkehr zwischen Ost- und Nordsee gefährdet.

Als die Unterstützung der Verbündeten ausbleibt, schlägt Wittenborg einfach los. Er lässt fast alle verfügbaren Krieger von den vor der Küste wartenden Schiffen übersetzen und schickt sie in den Kampf um Helsingborg.

Waldemar nutzt die Chance zum Überraschungsangriff von See aus. Mit seiner Flotte segelt er heran, erobert zwölf der 27 fast schutzlos zurückgelassenen Koggen; die Hanstruppen an

Land sind mit einem Schlag vom Nachschub abgeschnitten, hilflos, gestrandet vor der Stadt des Feindes, gezwungen aufzugeben; viele geraten in Kriegsgefangenschaft.

Erst als die Hansestädte Lösegelder zahlen und einem ungünstigen Waffenstillstand zustimmen, können die Überlebenden in die Heimat zurückkehren.

Die Niederlage von Helsingborg 1362 ist eine militärische Blamage, die gekaperte Flotte zudem ein gewaltiger materieller Schaden. Die Kaufleute müssen den gesamten Krieg verloren geben.

Nach langen Verhandlungen schließen König und Kaufleute 1365 Frieden – doch Entspannung bringt dieses Abkommen nicht. Die Rechte der Hanse-

ANGRIFF IM ÖRESUND

städte beim Handel in Schonen sind nun stark gestutzt. Ihre Kapitäne haben hohe Gebühren zu entrichten, wenn sie den Öresund passieren. Zuweilen lässt Waldemar Schiffe einfach konfiszieren.

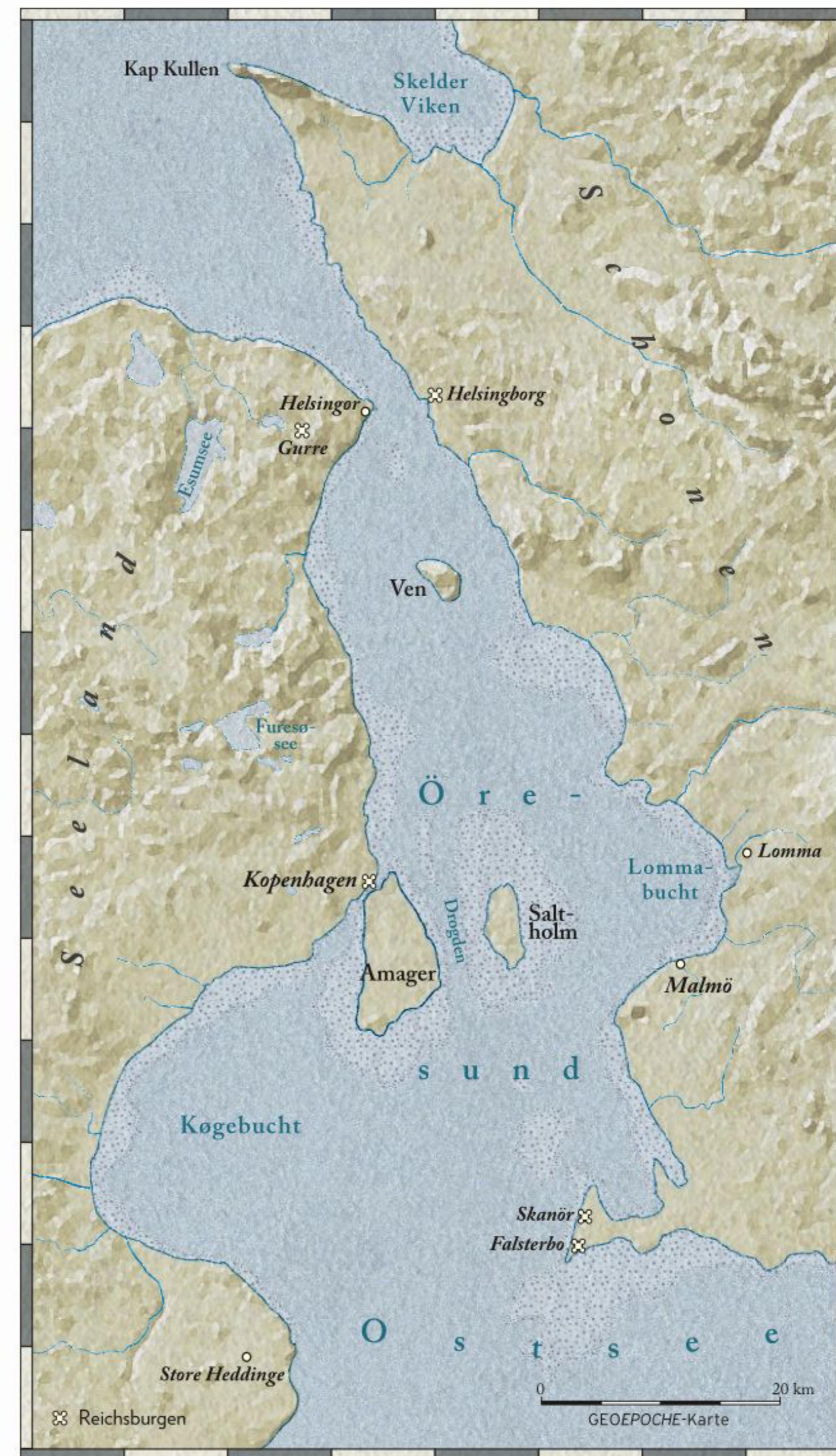
Diesmal fordern die preußischen und niederländischen Handelsstädte als Erste einen neuen Feldzug. Sie sehen ihre Zurückhaltung im vorangegangenen Krieg gegen Waldemar übel belohnt – sie hatten sich mehr Wohlwollen des dänischen Herrschers erhofft. Vor allem aber ist eine ungehinderte Sundpassage für die preußischen und niederländischen Kaufleute lebenswichtig. Auch der neue schwedische König möchte den dänischen Vormarsch stoppen.

Dafür zögern jetzt die Ostseestädte um Lübeck, die die Hauptlast des ersten Krieges getragen haben: Sie wollen den Konflikt mit Waldemar durch Verhandlungen beilegen. Doch die Gespräche mit dem König scheitern. Nun ist auch den zurückhaltendsten Kaufleuten klar, dass sie noch einmal zu tun haben, was sie nach Kräften vermeiden wollten. Sie müssen einen zweiten Krieg gegen den König wagen.

Köln, 19. November 1367. Der Ort der Verhandlungen ist mit Bedacht gewählt: Näher an den niederländischen Städten als sonst treffen sich Abgesandte der Kaufmannsstädte und konferieren in der hansischen Metropole am Rhein. Der neue Kriegszug soll von weitaus mehr Städten getragen werden.

An diesem Tag schließen die Delegierten einen Pakt. Gegen Waldemar und dessen Schwiegersohn, den König von Norwegen, „Um mancherlei Unrecht und Schaden, den die Könige dem gemeinen Kaufmanne tun und getan haben, wollen die Städte ihre Feinde werden und eine der anderen treulich helfen“, verkünden sie.

Erneut soll der amtierende Bürgermeister Lübecks den so beschlossenen Waffengang leiten: Bruno Warendorp



Der Öresund ist von großer strategischer Bedeutung, denn durch die Meeresenge führt die wichtigste Schifffahrtsroute zwischen Ost- und Nordsee. Er verläuft zwischen der dänischen Insel Seeland im Westen und der Region Schonen im heutigen Schweden. Und so richtet sich der Angriff der Hanse im Jahr 1368 vor allem gegen Bollwerke entlang des Sunds, darunter die Festungen Kopenhagen im Westen und Helsingborg im Osten

hat bereits am ersten Krieg teilgenommen – und miterleben müssen, wie sein Freund und Vorgänger Wittenborg kläglich gescheitert ist. Warendorp weiß also um die Risiken eines erneuten Kampfes.

In den folgenden Monaten treten der Kölner Konföderation insgesamt 57 Städte bei, zudem können die Hansekaufleute Schwedens König, mehrere norddeutsche Fürsten und zahlreiche abtrünnige dänische Adelige in eine Allianz einbinden. Die Hanseleute wollen Dänemark nur schwächen und die eigenen Privilegien sichern, ihre Verbündeten aber wollen es zerstören.

Durch komplizierte Verträge suchen die hansischen Vertreter sicherzustellen, dass das Bündnis trotz dieser sehr unterschiedlichen Interessen hält. Ein genauer Plan legt fest, welche Schiffe wann wo zum Einsatz kommen. Um den Krieg zu finanzieren, zahlen die Städte wieder eine Sondersteuer.

Sie können es sich deshalb sogar leisten, ihren weniger wohlhabenden adeligen Verbündeten zehn Schiffe zu stellen und ihnen Geld für die Kosten des Feldzugs vorzustrecken. Abgerechnet wird nach dem Krieg.

Der Kampf beginnt mit psychologischer Kriegsführung: Der Hansetag in

Lübeck schickt Berichte über Waldemars Gewaltakte gegen den „gemeinen Kaufmann“ an den römisch-deutschen Kaiser sowie den Papst, die Könige von England und Polen und fast 30 deutsche Fürsten.

Darin heißt es, Waldemars Taten sähen „mehr nach einem Tyrannen und Piraten als nach einem König“ aus.

Der Kaiser möge es ihnen nicht übel nehmen, wenn die Städte mit Gottes Hilfe etwas zu ihrer Verteidigung täten. Denn der deutsche Monarch sei ja zu fern, um seine „schwache und verlassene Herde“ zu schützen. Geschickt stellen sich die Händler in den

Für ihren Kriegszug gegen Waldemar IV. 1368 schmieden die Hansekaufleute ein breites Bündnis: Neben fast 60 Städten schließen sich auch der schwedische Monarch und viele Adelige der Koalition an. Nie war die Hanse so gut organisiert wie vor ihrem Angriff auf die dänische Festung Kopenhagen (unten)



Berichten aller Welt als aufrechte Vertragspartner dar, die allein aus Notwehr zum Äußersten greifen. Ihr Ziel: Waldemar soll jede Chance genommen werden, selber weitere Verbündete zu gewinnen.

Die Kölner Konföderation ist jedoch weitaus mehr als ein Kriegspakt. „Drei Jahre“, heißt es im Vertrag, „soll diese Verbindung mit allen Artikeln und Punkten feststehen, nachdem wir gemeinsam uns mit den Königen ausgesöhnt haben.“

Damit verpflichten sich die verbündeten Städte, ihre Politik noch lange Zeit

nach dem gemeinsamen Feldzug miteinander abzusprechen. Die Hansestädte sind innerhalb der breiten Anti-Waldemar-Allianz nun den Fürsten gleichgestellt und de facto ohnehin die treibende Kraft. Nie zuvor ist der Kaufmannsbund derart stark aufgetreten, war er derart gut organisiert, seine Ausgangssituation für einen Krieg so günstig.

In dieser für Waldemarbrisanten Lage verlässt der Dänenkönig am 6. April 1368 überraschend sein Land und segelt in Richtung Süden.

Der Monarch sucht im letzten Augenblick militärischen Beistand bei deutschen und polnischen Fürsten, unter denen er weiterhin gute Kontakte besitzt.

Die Kölner Konföderation muss nun fürchten, dass der geschickte Tak-

tiker doch noch eine Allianz zustande bringt, die die Kräfteverhältnisse zu seinen Gunsten verschiebt.

Sie hat sich zu beeilen. Bereits kurz nach Waldemars Abreise segelt Bruno Warendorp mit seiner Hanseflotte bei Hiddensee los.

Bei gutem Wetter können die Krieger auf den Decks der Koggen bald schon die Kreidefelsen der Insel Møn im Südosten des feindlichen Reichs sehen.

Wie alle Ostseefahrer dieser Zeit orientieren sich die Schiffer nicht mit Hilfe von Seekarten oder Kompass, sondern nutzen vor allem mündlich weitergegebenes Wissen über Wegmarken, die am Küstensaum sichtbar sind, sowie ein Lot, um die Tiefe des Wassers zu messen.

Der Auftrag an Warendorp steckt voller Risiken. Er soll die Kontrolle über den Öresund erringen und die Privilegien der Hansekaufleute sichern. Die strategisch wichtige Meerenge ist an ihrer schmalsten Stelle nur vier Kilometer breit. Sie trennt die dänische Insel Seeland im Westen von Schonen im Osten. Durch den Sund verläuft die Hauptschifffahrtsroute zwischen Ost- und Nordsee.

Um sie zu kontrollieren, wollen Warendorps Männer mehrere dänische Stellungen erobern: darunter Kopenhagen auf Seeland und Helsingborg in Schonen. Nur wenn ihnen dies gelingt, können Hanseschiffe wieder ungehindert passieren, und nur dann können sie zudem ihre Privilegien in Schonen sichern. Im Zentrum des Sunds liegt Kopenhagen, hier will Warendorp zuerst attackieren.

Die spätere Hauptstadt Dänemarks ist ein strategisch perfekt gelegener Stützpunkt: Ihr Hafen befindet sich geschützt hinter mehreren kleinen Inseln; auf einer von ihnen wacht eine Festung über den Schiffsverkehr.

Die Überfahrt ist strapaziös. Die Kämpfer müssen zumeist auf offenem



Deck dicht gedrängt in der Frühlingskühe ausharren, bis zu 100 Personen auf jeder der lediglich gut 20 Meter langen Koggen. Nur die Schiffsführung hat jeweils achtern eine Kammer.

Am 2. Mai 1368 kommt eine Hafenstadt in Sicht, das Halbrund einer Stadtmauer mit drei Toren, davor der steinerne Festungsturm: Kopenhagen.

Einige der Männer an Bord sehen den Ort wahrscheinlich nicht zum ersten Mal: Bereits sechs Jahre zuvor haben hansische Truppen Kopenhagen angegriffen, im ersten Krieg gegen Waldemar.

Die Kämpfer überprüfen ihre Waffen, Schwerter, Beile, Armbrüste, manche von ihnen verfügen wohl bereits über die neuartigen Schusswaffen.

Die Ausrüstung ist teuer – und muss selber gestellt werden; nur Männer, die den Besitz von Handwaffen nachweisen können, dürfen überhaupt den Bürgereid der Hansestädte ablegen.

Jedes Gewerbe daheim hat sich verpflichtet, eine festgelegte Zahl von Kämpfern zu stellen. Die Truppen sind strikt geordnet: Die Rostocker unterstehen Rostocker Hauptleuten, die Stralsunder Befehlshabern aus Stralsund. Und sie alle gehorchen Bruno Warendorp, dem Hauptmann der lübischen Schiffe.

Dessen oberstes Ziel ist nun Tempo, denn die Segler nähern sich gerade der Stadt und sind vermutlich schon von den Wachen am Hafen entdeckt worden. Die Angreifer um Warendorp müssen also landen, bevor die Verteidiger sich in Stellung gebracht haben.

Schon gleiten die ersten Schiffe in den Hafen. Die Besatzungen reffen die Segel und verlangsamen so die Gefährte. Einige Schiffe sichern die Landung zur See hin, andere nähern sich den Anlegestellen. Eilig springen Kämpfer von Bord – es scheppert, als die Männer ihre Rüstungen anlegen.

Auf ihren Koggen haben sie zudem schweres Belagerungsgerät mitgeführt: große hölzerne Katapulte und gewaltige Armbrüste zum Schleudern und Schie-

ßen von Steinen und Pfeilen, dazu eine Art Rammbock auf Rädern.

Auch Dutzende Reitpferde werden an Land geführt. Es ist eine der ersten großen amphibischen Landungen in der Geschichte Nordeuropas. Doch kein Augenzeuge, keine spätere Quelle berichtet über die nun beginnenden Kämpfe.

Sicher scheint nur so viel: Rasch stürmen fast 2000 schwer Bewaffnete von den Hafenanlagen aus in die Gassen des kaum 6000 Einwohner zählenden Orts. Die Angreifer treffen auf verängstigte Bürger – und so wenig feindliche Kämpfer, dass sie die Stadt wohl binnen eines Tages vollständig erobern.

W

Warendorp ist wohl selbst überrascht, wie reibungslos alles abläuft. Tatsächlich haben dänische Adelige und Ritter keine Hilfstruppen geschickt, weil viele von ihnen ihrerseits auf die Schwächung ihres machthungrigen Königs hoffen.

Doch gesiegt hat Warendorp noch nicht. Er befiehlt seinen Männern, sich einzurichten, vermutlich in konfiszierten Häusern, stellt Wachen auf – und belagert die Festung auf der kleinen vorgelegerten Insel Slotsholmen, die, obwohl von allem Nachschub abgeschlossen, noch immer von dänischen Truppen gehalten wird. Eine Brücke verbindet sie mit der Stadt.

Jetzt setzen die Angreifer das mitgebrachte Belagerungsgerät ein. Mit den Katapulten schleudern sie Steine und Balken in Richtung der Mauern, mit Armbrüsten schießen sie Brandsätze über die Zinnen und beginnen wohl den Burg-

graben mit Geröll und Erdreich aufzufüllen, um mit dem rollenden Rammbock das Tor zu zerschmettern. Sechs Wochen dauert der Kampf an. Dann geben die Belagerten, von Hunger geschwächt, auf.

Zufrieden zieht Warendorp in die Burg ein, die er zu seinem Hauptquartier macht. Um Waldemar jede Chance zu nehmen, Kopenhagen zurückzuerobern, lässt er im Hafen Schiffe versenken, als Hindernisse, um das Anlanden dänischer Boote zu verhindern.

Zudem lässt er die Stadt zerstören. Krieger laufen mit Fackeln durch die Gassen und legen überall Feuer. In den Flammen verbrennen Wohnhäuser, Werkstätten, Läden und Ställe. Vermutlich fliehen die Bewohner ins Landesinnere: Weg von der Küste, an der die Hanse wütet. Deren Befehlshaber handelt im Krieg genauso rücksichtslos wie jeder adelige Feldherr.

Die Kaufleute haben in Kopenhagen zwar eine wichtige Schlacht gewonnen, aber noch immer müssen sie fürchten, dass Waldemar, der sich weiterhin im Ausland aufhält, neue Verbündete gewinnt. Es gilt also wie zuvor, schnell Fakten zu schaffen.

Und die Aussichten scheinen gut. Denn es gibt für die Hanse auch Erfolgsmeldungen von den anderen Schauplätzen des Krieges: So kapituliert unter anderem der norwegische König, Waldemars Schwiegersohn, zermürbt von Angriffen niederländischer Schiffe auf seine Küstenstädte.

Den mit der Hanse verbündeten norddeutschen Fürsten und schwedischen Truppen gelingt es, große Teile Dänemarks zu erobern und mit ihren Koggen die Kontrolle über den Handelsverkehr auf dem Öresund zu erringen.

Im Juli 1368 scheint der Krieg damit so gut wie gewonnen. Fast alle Bollwerke entlang des Öresunds sind gefallen. Zwar halten die Dänen noch die große Festung Helsingborg, doch wird sie seit dem Winter von Hanstruppen blockiert. Trotzdem ist Waldemar (der sich





Am 2. Mai 1368 nehmen die Hansekrieger Kopenhagen (oben) ein – und stoßen vermutlich kaum auf Widerstand. Später zerstören die Angreifer die Stadt und sperren den Hafen, indem sie in dessen Einfahrt Schiffe versenken (Gemälde von 1882)

noch immer im Ausland aufhält) zu keinen Friedensverhandlungen bereit. Möglich, dass der König erneut einen Überraschungsangriff bei Helsingborg plant, so wie sechs Jahre zuvor.

Was also sollen Warendorp und die anderen Hauptleute tun? Eine Versammlung von 20 Hansestädten überlässt den Befehlshabern die schwere Entscheidung. Wenn sie sich stark genug fühlen, bescheiden sie ihnen, mögen sie die Festung „in Gottes Namen belagern“ – und hoffentlich einnehmen.

Nur wie? Helsingborg ist von einer fünf Meter dicken Mauer geschützt, zu-

dem gesichert von 14 Verteidigungstürmen und einem Burggraben, über den nur eine Zugbrücke führt. Im Zentrum der Festung ragt ein rotbrauner Backsteinturm 35 Meter in die Höhe.

Aushungern lassen sich die Verteidiger nur sehr schwer, denn der Turm verfügt über eine eigene Wasserversorgung, und das acht Meter hohe Erdgeschoss ist voller Lebensmittel und Brennholz. Belagerte können hier lange ausharren und auf Hilfe warten.

Dennoch geht Warendorp die Herausforderung an. Helsingborg muss fallen, sonst schleppt sich der kostspielige Krieg womöglich über Monate hin.

Im Frühjahr 1369 beginnen die Hansetruppen mit Angriffsvorbereitun-

gen. Bald schleudern ihre Katapulte wieder steinerne Geschosse auf

eine dänische Festung, wieder schießen Männer brennende Pfeile. Doch Monate verstreichen, ohne dass sich etwas tut.

In einer ähnlichen Lage hat Warendorps Vorgänger sechs Jahre zuvor die Geduld verloren und alle verfügbaren Männer in einen stürmischen Kampf geschickt – und so ihre Niederlage besiegt. Auch Warendorp ändert nun seine Taktik.

Allerdings auf ganz andere Art.

Denn plötzlich kursieren Gerüchte in den Ostseestädten: Mit einer Übermacht stehe die Hanse vor Helsingborg, insgesamt 2200 Mann.

Die Zahl hat Warendorp selbst in Umlauf bringen lassen, zur Täuschung des Gegners. Sie wirkt so überzeugend, dass sie sogar im heimischen Lübeck für Verwirrung sorgt. Die sparsamen Ratsleute machen ihrem Befehlshaber aus der Ferne Vorwürfe: Die Verpflegungskosten für eine so große Streitmacht, schreiben sie ihm, seien doch viel zu hoch.

Warendorp antwortet, in Wahrheit sei er mit nur 1100 Leuten vor Ort, darunter 260 voll Bewaffnete. Der Rest seien Knappen, Köche und Handwerker.

Inzwischen verhandelt er mit den Verteidigern von Helsingborg, die von den in Umlauf gebrachten Zahlen offenbar tatsächlich eingeschüchtert sind. Und jetzt kommt Warendorp

die gute Planung des gesamten Feldzugs zugute. Die Hanse und ihre Verbündeten halten sich diesmal nämlich genau an ihre vertraglichen Zusagen über Truppenkontingente. Allmählich sehen auch Waldemars Getreue in Helsingborg ein, dass ihre Lage so gut wie aussichtslos ist.

Am 21. Juli 1369 schließen Verteidiger und Angreifer deshalb einen Vertrag. Den hansisch-fürstlichen Truppen, „die auf dem Felde vor Helsingborg sind“, werde am 8. September die Burg übergeben, sofern bis dahin nicht „König Waldemar und seine Helfer so mächtig würden“, dass sie die Hanse und ihre Verbündeten „mit Macht aus dem Reiche Dänemarks trieben“.

Es ist eine Kapitulation auf Raten. Durch den Vertrag wahren beide Seiten

ihr Gesicht. Erleichtert wird den Dänen ihr Aufgeben durch das heimliche Auszahlen von Bestechungsgeldern.

Bruno Warendorp gelingt damit ein Meisterstück der Verhandlungskunst, denn tatsächlich verstreckt die Frist, ohne dass Waldemars Lager das Kriegs-glück wenden kann.

Mit nur geringen Verlusten gewinnt der Heerführer also die mächtige Festung und besiegt den Dänenkönig. Es ist ein echt hansischer Sieg: Warendorp erreicht vor Helsingborg durch geschickte Diplomatie, überlegte Organisation und Geld, woran sein Vorgänger mit roher Gewalt noch gescheitert ist.

Zerstörung aber haben die Kaufleute dennoch im Sinn: Als

1370 muss Dänemark den Hansekaufleuten nach seinen Niederlagen in Kopenhagen (unten) und Helsingborg in einem Friedensvertrag ihre alten Privilegien in seinem Reich einräumen. Der Städtebund hat durch sein geeintes Handeln den wohl größten Triumph seiner Geschichte errungen



die Nachricht vom Fall Helsingborgs die Hansestädte erreicht, schicken sie eilig Handwerker nach Kopenhagen. Die schleifen, nach der Stadt, nun auch die dortige Burg. Nie wieder sollen die Dänen von dort aus den Schiffsverkehr im Sund und damit den Handel bedrohen können.

Waldemar erfährt fern der Heimat, dass Kopenhagen und Helsingborg verloren sind. Seit mehr als einem Jahr versucht er Verbündete für den Kampf gegen die Kaufleute zu finden – vergebens.

Zu gut hat die Hanse sich vor Kriegsbeginn nach allen Seiten abgesichert, zu schnell durch Siege gezeigt, wer diesmal der Stärkere ist.

Will der Dänenkönig nun nicht noch sein gesamtes Reich verlieren, muss er rasch Frieden schließen.

Am 1. Mai 1370 sitzen sich in Stralsund eine dänische Delegation sowie Vertreter von 23 Hansestädten gegenüber. Die Wahl des Verhandlungsorts ist ein Signal: Hier bestimmen Bürger der Kaufmannsstädte die Regeln, keine Monarchen. Selbstbewusst diktieren sie den Abgesandten des dänischen Reichsrats ihre Bedingungen. Nach weniger als vier Wochen steht der Friedensvertrag.

Darin regeln die Hansestädte allerdings nur ihre eigenen Interessen. Ihre fürstlichen Alliierten, die Dänemark unter sich aufteilen wollen, müssen separate Verträge aushandeln – denn die Kaufleute wollen das Königreich nicht zersplittern, fürchten eher Chaos und Revanchegelüste der Besiegten: Handel braucht nun einmal Stabilität. Auch wollen sie verhindern, dass das mit ihnen siegreiche Schweden ohne das dänische Gegengewicht zu mächtig wird.

Die hansischen Städte aber erhalten durch die Verträge in Dänemark ihre alten Handelsprivilegien zurück. Zudem wird ihnen für die nächsten 15 Jahre ein hoher Schadenersatz zugesprochen.

Um den langfristig zu sichern, kontrollieren sie in dieser Zeit Helsingborg und weitere Burgen.

Als besondere Garantie für den Vertrag erzwingen die Hansestädte ein Mitspracherecht bei der nächsten Kür eines dänischen Königs: So soll Waldemars Nachfolger dazu gebracht werden, die Hanseprivilegien zu bestätigen.

Die Kaufleute inthronisieren – gemeinsam mit dem dänischen Reichsrat – den künftigen Monarchen: Der Städtebund ist auf dem Höhepunkt seiner Macht. Seine Mitglieder haben gezeigt, wozu sie mit gebündelten Kräften fähig sind. Was acht Jahre zuvor mit einer Niederlage gegen Waldemar begonnen hat, endet mit dem bedeutendsten Sieg, den deutsche Bürger im Mittelalter gegen einen Vertreter des Adels erringen.

Es zeigt sich: Krämer können tatsächlich Könige besiegen.

Frist vor der endgültigen Kapitulation Helsingborgs abläuft, stirbt der Heerführer aus bis heute unbekannten Gründen fern der Heimat. Er war weitergesegelt, um auch noch die letzten dänischen Stützpunkte einzunehmen. Warendorps Leichnam wird nach Lübeck gebracht und in der Marienkirche bestattet.

Bruno Warendorps großer Gegner, König Waldemar IV., kehrt erst zwei Jahre nach dem Friedensschluss von Stralsund zurück in ein Reich, das er geerbt hat und das er fast zerstört hätte.

Bis zu seinem Tod im Jahr 1375 führt er weiter Kriege, aber nie mehr gegen die Hanse. Manche Gebiete, die ihm Verbündete der Hanse genommen haben, vermag er dabei sogar zurückzuerobern. Rasch kann er seine Herrschaft in Dänemark wieder festigen – und ist bald so stark, dass er keinen Angriff mehr fürchten muss.

Als es nach seinem Tod um die Kür von Waldemars Nachfolger geht, nutzt der Hanseverbund die ihm in Stralsund gegebene Macht allerdings nicht. Schon vor der Königswahl signalisieren die Kaufleute dem dänischen Reichsrat, dass sie mit dessen Kandidaten, Waldemars minderjährigem Enkel Olaf, einverstanden sind. Sie arrangieren sich, meiden den Konflikt mit den einstigen Gegnern.

Viel wichtiger sind ihnen Ruhe und Stabilität. Denn die sind gut fürs Geschäft. ■

Matthias Lohre, Jg. 1976, ist Journalist und Sachbuchautor in Berlin.

LITERATUREMPFEHLUNGEN

Gisela Graichen, Rolf Hammel-Kiesow, „*Die deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht*“, Rowohlt: anschauliches, reich bebildertes Lesebuch für Einsteiger. Konrad Fritze, Günter Krause: „*Seekriege der Hanse*“, Brandenburgisches Verlagshaus: kenntnisreiche Geschichte des Kaufmannsverbunds, erzählt als Abfolge bewaffneter Konflikte.

Bruno Warendorp erlebt all das nicht mehr mit. Nicht einmal seinen größten Triumph. Denn kurz bevor die



Und der Krieg, der Erfolg nach außen, festigt den Hanseverbund auch im Inneren. Die Erkenntnis, dass eine engere Zusammenarbeit sie zu einer einflussreichen politischen und militärischen Macht werden lässt, überzeugt viele Kaufleute, sich unter den Schutz der Hanse zu stellen. In den folgenden Jahren nehmen die Loyalität, der Wille zum gemeinsamen Handeln zu.

Ab 1379 finden nun regelmäßig Hansetage statt, auf denen stets Vertreter aus allen Gebieten der Organisation vertreten sind – während die Treffen zuvor fast immer von Delegierten einzelner Regionen dominiert wurden.

Bruno Warendorp erlebt all das nicht mehr mit. Nicht einmal seinen größten Triumph. Denn kurz bevor die

Die WERFT von BREMEN

Die Kogge ist das wichtigste Transportmittel der Hanse: Dank ihrer Bauweise fasst sie Dutzende Tonnen an Waren, schützt die Passagiere vor Wetter und Seeräubern.

Gefertigt wird sie in den Werften der Handelsstädte. In Bremen beginnen ein Meister und seine Zimmerleute im Frühjahr 1380 mit der Konstruktion eines neuen Schiffes

Illustrationen: TIM WEHRMANN; Text: HANNO SCHEERER





Noch stützen Pfähle den unfertigen Rumpf der Kogge, die 1380 in Bremen gebaut wird. Obwohl die Herstellung insgesamt günstig ist, verursacht der Transport des Holzes spürbare Kosten: Die Eichenstämme kommen aus dem Weserbergland – mehr als 100 Kilometer entfernt



Den Rumpf aus Eichenholz fertigen die Zimmerleute und ihre Helfer möglichst nah am Wasser – und unter freiem Himmel. Denn die Werft besteht aus kaum mehr als einigen Hütten zur Lagerung von Werkzeugen wie Hammer und Hobel.



Schiffbau

K

Unscheinbar wirkt die kleine Werft, die nahe der Hansestadt Bremen auf einer Weserinsel liegt: ein paar Hütten, in denen Hölzer und Werkzeuge lagern, Sägen, Hämmer, Hobel. Und doch ist sie für den Erfolg der Hanse wichtiger als jedes Handelskontor, jeder Hafen. Denn an Orten wie diesem werden die Transporter gebaut, mit denen Kaufleute vom 12. bis zum 14. Jahrhundert die Nord- und Ostsee dominieren: die Koggen.

Diese Segler sind günstig in der Herstellung, zudem mit ihren ausladenden Bäuchen und hohen Schiffswänden von Seeräubern und Gegnern schwerer einzunehmen. Vor allem aber können sie viele Tonnen Ware transportieren.

Der Aufstieg der Hanse zur größten Wirtschaftsmacht in Nordeuropa beruht auch auf diesen Vorteilen. Mit ihrem riesigen Laderaum wird die Kogge zum wichtigsten Transportschiff des Kaufmannsbundes; sie ist die Basis des Seehandels, über den die Hanse den ganzen Kontinent mit Gütern versorgt.

So wichtig ist der Schiffstyp, dass viele Hansestädte die Kogge sogar in ihrem Wappen tragen.

Frühjahr 1380: Auf der Werft bei Bremen beginnen Zimmerleute mit dem Bau eines neuen Seglers. Sie arbeiten im Freien und direkt am Wasser, um das tonnenschwere Schiff leicht vom Stapel laufen zu lassen. Gegenüber, am Weserufer, liegt der Hafen der Hansestadt.

Einen Bauplan gibt es nicht, die Arbeiter und der Meister vertrauen allein auf ihre Erfahrung, und so gleicht keine Kogge der anderen. Ohnehin verlangen die Kaufleute wegen des zunehmenden

Handels nach immer größeren Seglern. Später werden Historiker deshalb darüber streiten, ob man all diese Varianten überhaupt zu den Koggen zählen darf.

Seinen Ursprung hat dieser Schiffstyp im Siedlungsgebiet der Friesen, an der Nordseemündung des Rheins. Schon im 9. Jahrhundert werden dort Boote gebaut, die man „Koggen“ nennt. Aus Eichen gefertigte Einbäume werden von Zimmerleuten an den Rändern mit Planken erhöht, um so mehr Ladung aufnehmen zu können. Mit seinem flachen Boden kippt das Boot bei Ebbe nicht um, ist daher ideal geeignet für Fahrten nah an der Küste.

Doch die Böden der Einbäume können niemals breiter sein als der dickste vorhandene Stamm. Daher beginnen friesische Zimmerleute irgendwann, den Rumpf komplett aus Planken zu bauen.

Fortwährend verbessern sie nun die Schiffe. Versetzen das Ruder von der Mitte nach hinten ans Heck, um leichter steuern zu können. Sägen die Planken, anstatt sie mit der Axt und Keilen zu spalten. Bringen vorn am Bug einen riesigen, oft Hunderte Kilogramm schweren Stamm an, den Außensteven, der gerade nach oben ragt und bei Unfällen schützt.

Auf diese Weise entwickeln sie nach und nach jene hochseetauglichen Lastsegler, die unter deutschen Händlern immer beliebter werden – und die vom 12. Jahrhundert an auch die Hansekaufleute nutzen.

Der Bremer Schiffsbaumeister konstruiert im Frühjahr 1380 ebenfalls eine Kogge mit ihren typischen Eigenschaften: flacher Boden, hohe Bordwände, ein gerader, schwerer Außensteven. Den Auftrag erhält er wohl etwa im Herbst 1379, vielleicht von einem Schiffer der Hanse, wie üblich wahrscheinlich mündlich und unter Zeugen. Rund 600 Mark kostet eine Kogge, eine volle Ladung Hering würde fast doppelt so viel einbringen.

Gut möglich, dass der Auftraggeber dem Baumeister im Gegenzug für einen verminderten Preis anbietet, ihm einen Anteil an dem fertigen Schiff zu belassen und die zukünftigen Gewinne zu teilen.

Dennoch wird der Meister ganz sicher Vorkasse verlangen, denn das Bauholz ist knapp und teuer, rund um wichtige Handelsstädte sind die meisten großen Bäume längst gefällt.

So muss er die Eichenstämme, aus denen er den Kahn fertigt, aus dem Weserbergland importieren, sie zusammengebunden über die Weser bis nach Bremen flößen lassen. Dort angekommen, lagert er sie nur kurz, denn frisch lässt sich das Holz besonders leicht mit Äxten und Beilen bearbeiten. Herkunftsregion und Alter der Hölzer kann man noch heute an ihren Jahresringen ablesen.

Mindestens sechs Männer arbeiten gleichzeitig an der Kogge. Ob bei Wind oder Regen, gezimmert wird stets im Freien, im Sommer von früh morgens um fünf bis abends um sieben, im Winter bis zum Sonnenuntergang. Die Männer können meisterlich mit Säge, Hammer und Beil umgehen, arbeiten auch ohne Bauzeichnung absolut präzise.

Zunächst schleppen sie einen kräftigen, gerade gewachsenen Eichenstamm aus dem Holzlager, fertigen daraus mit Handsägen ein langes Brett für den Kiel.

An den beiden Enden dieser Latte bringen sie zwei nach oben gerichtete Holzstücke an. Diese beiden „Knie“ verbinden den Kiel mit den inneren Steven, den Balken, die später vorn und hinten die Enden des Schiffs tragen werden.

Den Rohbau wuchten die Zimmerleute auf etwa einen Meter hohe Holzböcke, die direkt am Ufer stehen. Nun beginnen sie damit, das Schiff zu planken – das heißt, ihm seine Außenwand zu geben. Wie eine Schale legen sie die Planken um den Rohbau.

Immer wieder müssen die Männer die Arbeit unterbrechen, um Bretter zurechtzubiegen. Dafür halten die Schiffsbauer sie über Feuer, machen sie elastisch. Wenn die Hölzer schon lange gelagert wurden und trocken sind, werden sie vorher in Wasser gelegt.

Die Planken schneiden die Zimmerer vermutlich nur noch teilweise selbst mit Handsägen zurecht. Denn seit Kurzem gibt es in Bremen ein Sägewerk, in dem ein von der Strömung der Weser angetriebenes Mühlrad mittels einer Kurbelwelle das Sägeblatt vor- und zurückbewegt – eine Technik, die sich im frühen 14. Jahrhundert von Frankreich aus in Europa verbreitet hat.



Schiffbau

Der Bauplatz der Kogge liegt auf einer lang gezogenen Insel inmitten der Weser. Am Ufer gegenüber befindet sich der Hafen von Bremen: Von dort aus segeln die Schiffe der Kaufleute den Fluss hinab bis zu seiner Mündung – und auf die Nordsee hinaus

Der Sägemeister geht sparsam mit dem Holz um, nimmt große Astlöcher und Risse in Kauf, die von den Schiffszimmerleuten mit Tierhaar, Moos und Teer abgedichtet werden.

Mindestens ein Fass mit 100 Litern Teer hat der Baumeister gekauft, um diese klebrige Mixtur anzurühren, und seine Leute treiben sie auch zwischen die unteren Planken, um das Schiff wasserdicht zu machen. Weiter oben legen sie die Bretter so, dass sie leicht überlappen, und verbinden sie mit Nägeln – mehr als 3000 davon hat ein Schiffsschmied eigens für den Bau angefertigt.

Die Außenwand zu nageln ist mühsam. Die Planken sind zum Teil fast zehn Meter lang, und je höher die Bordkante ist, desto schwieriger wird es, nun in mehreren Meter Höhe auf wackligen Gestellen zu arbeiten.

Erst nach der Montage der dritten Plankenreihe beginnen die Zimmerer, am Schiffsboden Querstreben zu verlegen, um so die Außenwand zu stabilisieren. Nach dem achten Plankengang, in mehr als zwei Meter Höhe, ziehen sie mächtige Balken ein, die mehr als 450 Kilogramm wiegen und mit Flaschenzügen ins Bootsinne gehoben werden.

Mit dieser Konstruktion, die bald das Deck tragen wird, sowie der Aufplankung bis zum zwölften Gang, ist der Bau der Außenhaut fertig.

Die Seeleute werden sich später auf den Fahrten fast nur auf dem Deck aufhalten, dort das Segel bedienen, Schiffszwieback essen und Bier trinken, zum Vertreib der freien Zeit vielleicht mit geschnitzten Steinen Mühle spielen.

Wirklich wichtig für die Reeder der Hanse ist, was sich unter Deck befindet.

Dort, im Bauch der Kogge, werden sie im Auftrag von Kaufleuten jene Waren transportieren, mit denen sie ihre





Schiffbau

Wenn der Rumpf mit einer Mischung aus Teer und Moos abgedichtet ist, schieben Arbeiter das halb fertige Schiff über eine Rinne in die Weser. Im Wasser geht der Bau weiter. Dort entsteht nun das Deck – und das Kastell am Heck des Schiffes: Es dient Seeleuten als Schutz und bietet zudem eine Kajüte und eine Toilette





Fast fertiggestellt liegt die Kogge im Hafen von Bremen. Nur die Rah – das Querholz mit dem Segel – muss noch am 20 Meter hohen Mast befestigt werden. Kräne hieven die Waren an Bord. Der Laderaum fasst 84 Tonnen, das entspricht 531 Fässern mit Heringen





Nicht immer schicken Kaufleute wie hier ein einzelnes Schiff ohne Begleitung aufs Meer hinaus – erst recht nicht, wenn es wertvolle Fracht transportiert. Koggen etwa mit Pelzen aus Russland im Frachtraum fahren meist im Konvoi und von Söldnern bewacht

Gewinne machen: Stockfisch aus Bergen etwa, Tuche aus Flandern, Bier aus Hamburg, Keramik aus dem Rheinland, Salz aus Frankreich. Auch schweres Schüttgut wie Roggen aus Preußen laden sie in ihre Koggen, lassen den Rumpf dann von den Seeleuten mit weiteren Planken und Matten aus Weideruten auslegen, damit die Ware nicht nass wird.

Koggen sind von ihren Erbauern perfekt an den Seehandel angepasst. Die dickbauchigen Boote mögen nicht die besten Segler sein und sind bei starkem Wind schwer zu navigieren. Aber mit ihren gesägten Planken lassen sie sich effizient herstellen, und mit ihren flachen Böden können sie problemlos in Tidegewässern auf Grund laufen, ohne umzukippen. Was sie aber für die Händler der Hanse wirklich attraktiv macht, das ist ihr großer Laderraum.

160 Kubikmeter fasst der Bauch der Bremer Kogge von 1380, bis zu 84 Tonnen Güter kann sie befördern.

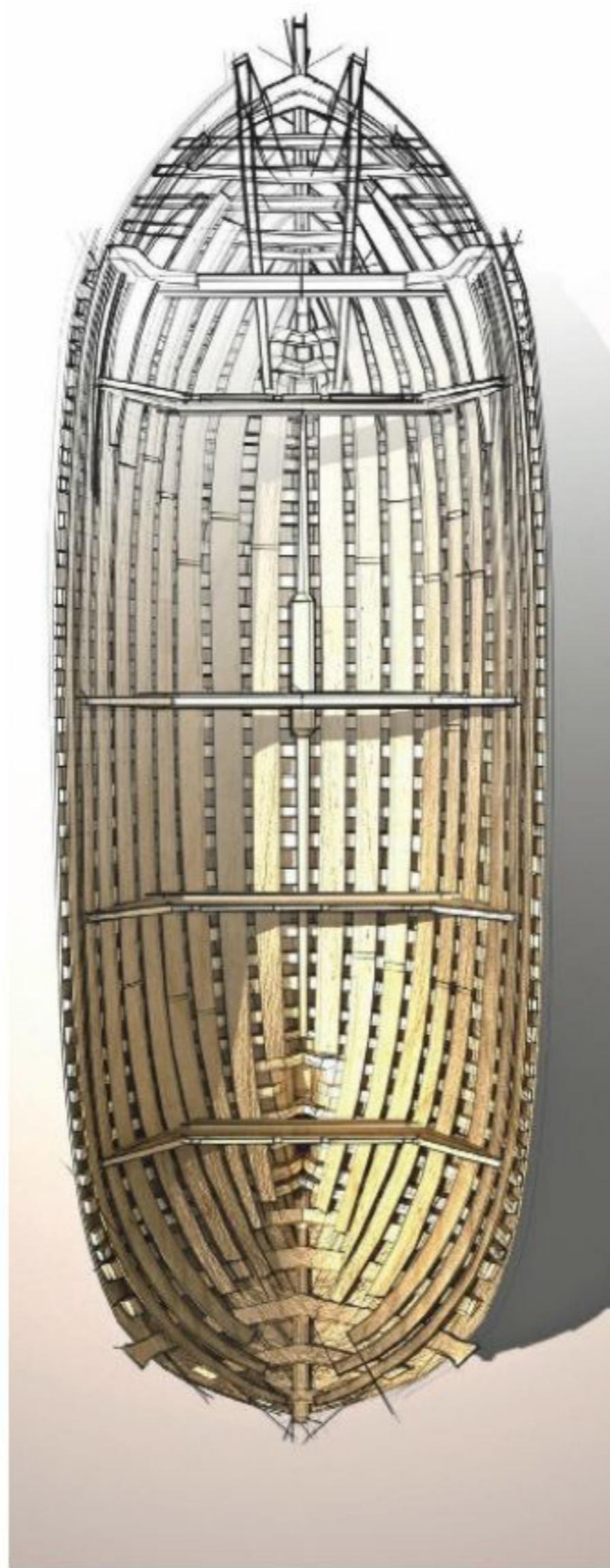
Um auch schwere Güter wie Salz und Getreide in großen Mengen zu transportieren, verlangen die Händler den Bau von immer größeren Koggen. Doch je größer die Schiffe werden, desto teurer werden sie auch in Bau und Unterhalt. Im 14. Jahrhundert gehört eine Kogge daher selten nur einer Person.

Oft teilen sich mehrere Kaufleute, Schiffsbauer oder Handwerker, manchmal aber auch spezialisierte Reeder, den Besitz an einem Segler, bilden gemeinsame Unternehmungen und tragen so nicht nur die Baukosten, sondern mindern zugleich den Verlust des Einzelnen, sollte das Schiff auf einer Handelsfahrt durch Unwetter oder Piraten verloren gehen.

Daher befinden sich auf Koggen oft viele verschiedene Waren. Da stehen Fässer mit 1000 Salzheringen neben anderen mit Pech oder Bier, liegen Bündel mit Pelzen neben Kupferbarren und Rentiergeweihen neben Walrosszähnen.

Damit der Schiffer noch weiß, welche Waren wem gehören, sind sie jeweils mit einer Handelsmarke der Kaufleute versehen. Bei Gütern in Fässern wird das Zeichen mit einem Messer in den Deckel oder den Boden geritzt.

Erst wenn das Fass verkauft ist, lässt man es auskratzen. Damit wird die Übergabe der Ware besiegelt.



Der mächtige Rumpf der Kogge ist ihr größter Vorteil – er ist geräumiger als bei anderen Schiffstypen. Rund 23 Meter ist der Segler lang und etwa sieben Meter breit. Die Planken müssen tonnenschweren Lasten standhalten, daher stabilisieren Querstreben die Außenwände

Doch bis der zukünftige Schiffer der Bremer Kogge einmal Fässer in den Bootsbauch einladen lassen kann, haben die Zimmerer noch viel Arbeit vor sich. Sie nageln zum Beispiel im Inneren des Schiffes eine zweite Schicht Planken an die Außenhaut, bringen am Heck eine eiserne Vorrichtung für das Ruder an und befestigen mit großen Eisenbolzen ganz vorn am Bug den gut 700 Kilogramm schweren Außensteven.

Anschließend schieben sie das bereits tonnenschwere Schiff über eine 80 Zentimeter breite Rinne, die sanft zum Ufer hinabläuft, langsam ins Wasser. Erst wenn die Kogge nach dem Stapellauf ohne zu sinken in der Weser liegt, wissen die Schiffsbauer, dass ihr Werk der vergangenen Monate gelungen ist.

Nun ziehen sie am hinteren Ende des Decks einen vier Meter hohen, turmartigen Aufbau hoch: das Kastell.

K

Kastelle werden seit dem späten 13. Jahrhundert auf fast jeder größeren Kogge gebaut. Denn als zu jener Zeit skandinavische Piraten damit begannen, ihre flacheren Langboote mit erhöhten Kampfpodesten auszurüsten, mussten die Kogenbauer nachziehen – und schufen mit dem Aufbau eine Erhöhung, von der aus Bogen- und Armbrustschützen Angreifer abwehren können.

Besonders jene Koggen, die Silber von Lübeck nach Russland bringen und mit Luxusgütern wie Pelzen zurückkehren, müssen Attacken von Seeräubern fürchten. Daher segeln sie oft im Konvoi, heuern die Reeder Söldner an, die von den Kastellen aus versuchen, Piraten mit ihren Armbrüsten auf Distanz zu halten.

Im Alltag an Bord haben die Kastelle freilich noch eine andere wichtige

Funktion: Unter ihnen entsteht erstmals eine Kajüte, ein überdachter Schutz vor Regen und Wind, an dessen Ende die Schiffszimmerer sogar einen über dem Meer schwebenden Kasten mit Loch einbauen – die Bordtoilette.

Bei der Errichtung des Kastells hieven die Schiffbauer das Bratspill an Bord: eine große Seilwinde, mit der später das Segel gehisst wird. Der Meister hat es wahrscheinlich von einem Bremer Drechsler anfertigen lassen. Mithilfe des Bratspills, mit dem acht Männer mehr als zwei Tonnen Gewicht heben können, stellen die Schiffsbauer auch den über 20 Meter hohen Mast auf, geschlagen aus einem geraden Stamm.

An ihm wird das Segel der Kogge befestigt, ein 200 Quadratmeter großes Tuch aus Leinen, an einem Querholz, der Rah, auf den Mast gezogen.

Wenn der Mast steht und das Segel gesetzt ist, liegt die fertige Kogge am Kai des Bremer Hafens. Rund 23 Meter ist der Segler lang, in der Mitte mehr als sieben Meter breit, und wiegt nun 60 Tonnen.

Mit seinem breiten, ausladenden Bauch, den hohen Bordwänden und dem mächtigen, geraden Steven erscheint das Schiff ohnehin schon wuchtig. Auf der Weser, wo sonst meist Boote fahren, die nur halb so groß sind, und wo Binnenschiffer ihre schmalen Einbäume mit Stäben durch das Wasser gleiten lassen, wirkt die Kogge geradezu riesig.

Und doch wird sie schon bald abgelöst werden von noch gewaltigeren Seglern. Denn im 15. Jahrhundert setzt die Hanse zunehmend auf einen größeren Typ namens Holk. Dessen Bug ist zwar ähnlich wie der der Kogge konstruiert, doch hat er drei Masten statt nur einem und kann bis zu 350 Tonnen laden. (Schiffsarchäologen forschen noch, ob es sich um einen wirklich neuen Schiffstyp oder nur um eine Vergrößerung mit neuer Bezeichnung handelte.)

Mit dem Holk endet die rund 200 Jahre währende Vorherrschaft der Kogge. Jenes Seglers, der mehr als alles andere für den wirtschaftlichen Erfolg der Hanse steht – und der mit seiner hohen Ladekapazität den Aufschwung

des nordeuropäischen Warenaustausches erst möglich macht, weil er Güter zuverlässig über große Distanzen transportiert.

Ob auch die Bremer Kogge von 1380 Teil dieses Handelsnetzes wurde, ob sie jemals mit Getreide beladen die Nordsee bis nach Norwegen gesegelt oder um Jütland herum in die Ostsee gefahren ist, um Pelze aus Nowgorod abzuholen, kann niemand sagen.

Klar ist nur: Das Schiff geht eines Tages in der Weser unter und wird vom Schlick des Flusses begraben.

Als fast 600 Jahre später, im Herbst 1962, die Weser verbreitert wird, stößt ein Baggerführer am Ufer auf das Holzschatzschiffswrack. Konserviert unter einer Sandschicht, ist es erstaunlich gut erhalten, Rumpf und Kastell sind noch nahezu vollständig, von den größeren Bau teilen fehlen nur Mast und Deck.

Für die hinzugerufenen Archäologen besteht kein Zweifel: Hier liegen die Überreste einer Kogge. Nie zuvor hat ein Mensch der Neuzeit ein solches Schiff so komplett gesehen.

Die Wissenschaftler bergen 45 Tonnen Schiffsholz in 2000 Einzelteilen aus dem Schlick, analysieren und nummerieren jedes Stück. Sieben Jahre dauert es, bis die Archäologen die Kogge wie ein riesiges Puzzle wieder zusammenbauen können.

Und dadurch lernen, wie Bootsbauer des Mittelalters einst gearbeitet haben. ■

Tim Wehrmann, Jg. 1974, ist Illustrator in Hamburg. Für seine Rekonstruktionen stützte er sich auf die Ausgrabungsergebnisse der Bremer Archäologen. Dr. Hanno Scheerer, Jg. 1981, Historiker in München, will irgendwann auf einem Kogge-Nachbau mitsegeln – und hofft, dabei nicht seekrank zu werden.

LITERATUREMPFEHLUNGEN

Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall, „Die Kogge – Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie“, Convent: fundierte Artikel zu Koggen allgemein und zum Bremer Fund. Werner Lahn, „Die Kogge von Bremen. Bd. 1“, Kabel: für alle, die es ganz genau wissen wollen – Baupläne und detaillierte Beschreibungen jedes geborgenen Einzelteils der Bremer Kogge von 1380.

FOTOVERMERK NACH SEITEN

Anordnung im Layout: l. = links, r. = rechts, o. = oben, m. = Mitte, u. = unten

TITEL

Carmen Jaspersen/dpa Picture-Alliance

INHALT

Nachweise bei den jeweiligen Artikeln

PRACHT UND MACHT

Berthold Steinhilber für GEOEPOCHE: 8–25

GEGRÜNDET AUF SALZ UND FISCH

Bridgeman Images: 26 o. l., 26 o. r., 26 u. l., 26 u. r., 28, 32 o.; 35; ÖNB/picturedesk.com/INTERFOTO: 29 o., 31 u.; BnF/Dist/RMN-GP/bpk: 29 u., 32 u.; Bayerische Staatsbibliothek: 30; United Archives/mauritius images: 31 o.; PHOTOAISA/INTERFOTO: 33; BRITISH LIBRARY/Science Photo Library: 34

DAS HAUPT DER HANSE

Faber Courtial – Atelier für digitale Produktionen: 36–51

DER FINANZIER DES KÖNIGS

Photobusiness/ARTOTHEK: 57; Wikimedia Commons: 58; Hebrew University of Jerusalem/The Jewish National University Library: 58/59, 62/63, 66/67; The Metropolitan Museum of Art/bpk: 60; akg-images: 62 o.; Jörg P. Anders/Gemäldegalerie-SMB/bpk: 65, 68

BANN ÜBER BRÜGGE

Universiteitsbibliotheek Gent: 70–79

DER KRIEG DER KRÄMER

A Dagli Orti/DEA/Prisma: 80/81; Bridgeman Images: 83, 89; Fine Art Images/Heritage Images/ullstein bild: 84; George Augustus Baldwin: 86/87; Victor Radnicky/INTERFOTO: 90

DIE WERFT VON BREMEN

Tim Wehrmann für GEOEPOCHE: 92–104

DAS ZIEL HEISST BERGEN

Ragnar L. Børshøj/Arkikon AS: 108–119

DER RAUBZUG DES HANSEPIRATEN

Prisma: 120/121; Photo Scala: 124/125; Historischer Bilderdienst: 126; Universität Uppsala: 128/129; f1online: 134

DER DIPLOMAT

akg-images: 138, 140/141, 145, 147 u., 148/149, 150; Quint & Lox/akg-images: 143 u.; bpk: 143 o.; Sammlung Rauch/INTERFOTO: 147 o.

KARTEN

Stefanie Peters für GEOEPOCHE: 7, 55, 85, 107, 137, 155

VORSCHAU

Grigori Petrowitsch Goldstein: 163

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernehmen Verlag und Redaktion keine Haftung. © GEO 2016 Verlag Gruner + Jahr, Hamburg, für sämtliche Beiträge.

HERREN DES BALTIKUMS

Im Namen des Papstes missioniert eine Bruderschaft von Kreuzrittern gewaltsam an den Gestaden der Ostsee. Der Deutsche Orden gründet einen Staat, der beträchtlich wächst – und mithilfe von Hansekaufleuten zur bedeutenden Wirtschaftsmacht aufsteigt

Text: SIMONE BERNARD; Karte: STEFANIE PETERS

Der Staat des Deutschen Ordens steht zu Beginn des 15. Jahrhunderts im Zenit seiner Macht. Die Gemeinschaft der Ordensritter ist vermögend – und Reichtum bedeutet Einfluss: Für ein Darlehen an den späteren römisch-deutschen König Sigismund erhalten die Brüder 1402 die Neumark als Pfand, ein knapp 8000 Quadratkilometer großes Gebiet nördlich des Flusses Warthe im heutigen Polen.

Nun herrschen die Mönchskrieger über ein Territorium, das sich in einem breiten Streifen die Ostsee entlang vom Finnischen Meerbusen bis fast zur Odermündung erstreckt. Zu ihrem Besitz gehören zudem die Insel Gotland sowie zahlreiche bedeutende Hansestädte wie Reval und Danzig.

Entstanden ist der Deutsche Orden 1190 im Heiligen Land. Während des Dritten Kreuzzuges stiften Kaufleute aus Bremen und Lübeck ein Feldhospital; angeblich dient das Segel einer Kogge als Dach der Krankenstation. Schon bald erhebt der Papst die Bruderschaft, die sich vor allem aus Kreuzfahrern um das Spital gebildet hat, zum Ritterorden. Dessen Mitglieder verpflichten sich zu Armut, Keuschheit, Gehorsam – und zum Kampf gegen die Ungläubigen.

1231 tragen die frommen Ritter ihren Heiligen Krieg in den Ostseeraum: Kaiser Friedrich II. hat dem Deutschen Orden die Missionierung der heidnischen Preussen erlaubt, die zwischen Memel und Weichsel siedeln. In jahrzehntelangen Kämpfen unterwerfen die Krieger mit dem schwarzen Kreuz auf

weißen Mänteln das baltische Volk. Die Unterlegenen werden zur Taufe gezwungen; wer sich weigert, wird gefangen genommen, zuweilen getötet.

1237 überträgt der Papst den Deutschrütern die Herrschaft über Livland (etwa das Gebiet des heutigen Estland und Lettland). Bis 1308/09 besetzt der Orden auch die Region westlich der Weichsel; später dehnt er sein Territorium im Süden und Osten weiter aus.

An Küsten und Flussufern gründen die Eroberer Burgen und Städte, darunter um 1237 Elbing, ihren ersten Hauptort. 1309 zieht der Hochmeister in die mächtige Marienburg um. Von dort aus regiert der oberste Amtsträger des Ordens – meist ein Abkömmling einer deutschen Adelsfamilie, den die Ritter zu ihrem Anführer gewählt haben – einen wachsenden Staat.

Schon früh beginnt die Bruderschaft, Bauern aus Pommern, Westfalen, Brandenburg und Schlesien bei sich anzusiedeln. Die Pioniere erhalten Land, dafür führen sie Pacht an den Orden ab, müssen Kriegsdienst leisten. Und so leben um 1400 im Ordensstaat neben 650 Rittern gut 160 000 einheimische Preussen und Polen sowie 100 000 Deutsche.

Ihre Getreidelandwirtschaft, die Roggen und Weizen nach ganz Westeuropa liefert, sowie der Handel mit Holz und Bernstein machen den Ordensstaat zu einer der wichtigsten Wirtschaftsmächte im Ostseeraum. Den größten Teil des Wirtschaftsverkehrs wickeln dabei die Kaufleute der Hansestädte ab: Neben Danzig gehören auch Elbing,

Königsberg, Kulm und Thorn dem Bund an. Sie stehen unter der Oberherrschaft des Ordens, dem sie abgabepflichtig sind.

Doch die Blütezeit des Deutschen Ordens, der seinen Machthöhepunkt 1402 erreicht, währt nur wenige Jahre. Denn mit der Heirat zwischen dem litauischen Großfürsten Władysław II. Jagiełło und der polnischen Königin Jadwiga verbinden sich die beiden stärksten Konkurrenten der Ritterbrüder.

Als Polen-Litauen 1409 den Aufstand eines baltischen Stammes gegen den Orden unterstützt, erklärt der Hochmeister der Union den Krieg – und unterliegt. 200 Ritterbrüder fallen am 15. Juli 1410 in der Schlacht von Tannenberg, dazu Tausende weitere Kämpfer sowie der Hochmeister; ein Friedensschluss erlegt dem Orden eine Reparationszahlung von mehr als 35 Tonnen Silber auf.

In den folgenden Jahrzehnten verliert die Bruderschaft nach weiteren Niederlagen große Teile ihres Gebiets an Polen-Litauen. 1454 unterstellen sich mehrere Städte Polens König, darunter Danzig und Elbing. Einige Jahre später muss auch der Orden die Oberhoheit des polnischen Königs anerkennen.

Im Jahr 1525 konvertiert Hochmeister Albrecht von Brandenburg zum Protestantismus, leistet dem polnischen Monarchen den Lehnseid und wird dafür zum erblichen Herzog Preußens ernannt.

Das ist das Ende des preußischen Ordensstaats; das neue Herzogtum wird knapp 100 Jahre später in Brandenburg-Preußen aufgehen, dem Reich der Hohenzollern. ■

DAS REICH DER MÖNCHSKRIEGER, 1402



Das Kernland des Deutschen Ordens liegt zwischen Weichsel und Memel. Hier unterjochen die Ritter das heidnische Volk der Prussen, erweitern von dort aus ihre Herrschaft bis nach Estland und gebieten auch über zahlreiche Hansestützpunkte. Etliche Bistümer innerhalb ihres Reiches unterstehen allerdings dem Erzbischof von Riga als Landesherrn. Auf dem Höhepunkt der Macht im Jahr 1402 erstreckt sich das Territorium des Deutschen Ordens von der Oder bis an den Finnischen Meerbusen.

Das Ziel heißt



Das Kontor der Hanse besteht aus etwa 30 Kaufmannshöfen, mit Wohn- und Lagerräumen für die deutschen Händler. Da es direkt am Hafen von Bergen liegt, müssen Lastenträger nur kurze Wege zurücklegen, wenn dort Koggen unter anderem mit Stockfisch beladen werden

BERGEN



Die norwegische Stadt Bergen ist der nördlichste Stützpunkt der Hanse – und einer der bedeutendsten. Denn über das dortige Kontor kontrollieren deutsche Kaufleute den Handel mit Stockfisch, der in ganz Mitteleuropa gegessen wird. Doch auf der langen Reise dorthin bedrohen Seeräuber und andere Gefahren die Koggen der Händler

Text: ALEXANDRA RIGOS;
Illustrationen: RAGNAR L. BØRSHEIM

E

Endlich steht der Wind günstig. Es ist noch früh am Tag, der Himmel nahezu wolkenlos. Gerade hieven die Seeleute die letzten Mehlsäcke an Bord. Eilig verstauen sie die Ware im Laderaum der Kogge. Mit Lastkähnen haben Männer das Mehl zuvor vom Lübecker Hafen hierher nach Travemünde geschafft, wo die Kogge einen Zwischenhalt einlegt, um den Rest ihrer Fracht aufzunehmen.

Denn voll beladen hätte der Segler die seichte Trave auf den gut 20 Kilometern vom Stadthafen zur Mündung nicht passieren können. Die Bierfässer, die ebenfalls im Rumpf des 23 Meter langen, acht Meter breiten Schiffs liegen, hat der Kapitän hingegen schon in Lübeck verladen lassen, um Zeit und zusätzliche Transportkosten zu sparen.

Auch die Passagiere sind bereits an Bord, darunter Vertreter mehrerer Handelshäuser, die Waren ihrer Arbeitgeber an den Bestimmungsort begleiten. An Deck warten die Gäste auf die Abfahrt, während die Mannschaft letzte Handgriffe erledigt. Vier Männer drehen die Ankerwinde und heben so das schwere Tau Stück für Stück an Bord.

Als der Anker gelichtet ist, ziehen die Seeleute am Mast die Rah nach oben, den hölzernen Balken, an dem das große Segel hängt. Ein Matrose klettert an Tauen empor, um das geraffte Tuch zu lösen. Schließlich bringt er hoch oben an der Mastspitze ein Kreuz an, das Erkennungszeichen friedlicher Kauffahrer.

Das Segel bläht sich, schwerfällig setzt sich die Kogge in Bewegung und nimmt Fahrt in Richtung Ostsee auf.

Wohl in diesem Moment stimmt der Schiffer einen getragenen Gesang an: „In Gottes Namen fahren wir ...“, beginnt er sein Lied. Am Ende der Strophe

erschallt der raue Chor der Besatzungsmitglieder um ihn herum: „Kyrie eleison“, singen sie, „Herr, erbarme dich!“

Und wieder eine Strophe des Schifffers, und wieder die Antwort aus vielen Kehlen. „Herr, erbarme dich!“

Seit Jahrhunderten singen die Männer auf den Seglern der Hansestädte diesen Choral beim Antritt einer Reise; es ist fromme Pflicht und zugleich Versicherung gegen das Unglück.

Kein Schiffer würde in dieser Zeit, um das Jahr 1400, auslaufen, ohne zu Beginn den Herrn anzurufen und dessen Segen für das gefährvolle Unternehmen zu erbitten. Zu viele Koggen sind schon im Sturm untergegangen, zu oft haben Piraten reich beladene Handelsschiffe aufgebracht. Und immer wieder kommt es auch zu Unfällen, bei denen Seeleute über Bord gehen, verstümmelt oder erschlagen werden.

An diesem Sommermorgen liegt eine sehr weite und riskante Reise vor den Männern auf der Kogge. Ihr Ziel ist die rund 1100 Kilometer entfernte norwegische Hafenstadt Bergen. Sie werden zunächst die Nordspitze Jütlands ansteuern, anschließend den Skagerrak durchqueren, die gefährliche Wasserstraße zwischen Dänemark und Norwegen, und schließlich an der norwegischen Felsküste entlangsegeln, vorbei an unzähligen Schären, durch schroffe, enge Fjorde.

schottet und doch verbunden mit der Welt. Und vor allem: hochprofitabel.

Jedes Jahr fahren Dutzende Hanse schiffe das Kontor in Norwegen an. So wie um 1400 die Kogge aus Lübeck.

Bergens Aufstieg zum Handelszentrum beginnt rund 300 Jahre zuvor. Zu jener Zeit wird getrockneter Kabeljau zum begehrten Gut. Gewaltige Schwärme sammeln sich im Frühjahr vor den Küsten im hohen Norden Norwegens, nahe dem Polarkreis, um zu laichen. Die Bewohner der Region fangen den Kabeljau, nehmen die Tiere aus und hängen sie an Gestellen auf, um sie so haltbar zu machen. In der kalten, trockenen Luft faul der Fisch nicht, sondern dörrt so lange, bis er nach etwa vier Monaten trocken ist wie Papier; er kann nun roh verzehrt werden oder eingeweicht und gekocht.

Ab etwa 1200 wird dieser Stockfisch überall in Mitteleuropa geschätzt. Der getrocknete Kabeljau kommt vor allem an den vielen fleischfreien Fastentagen des Kirchenjahrs auf den Tisch. Zudem bewahrt er die Menschen im Frühjahr, wenn die Feldfrüchte erst wachsen und das Vieh nach den Wintermonaten abgemagert ist, vor Hunger.

Bergen wird zum zentralen Umschlagplatz des Stockfischhandels; Ausländern ist es vom König streng unter-

Die Seeleute segeln nach den STERNEN

Wenn das Wetter gut ist, werden sie ihr Ziel in drei Wochen erreichen. Unter ungünstigen Bedingungen kann die Fahrt aber auch zwei Monate dauern.

Bergen ist ein entlegener Außenposten im weitgespannten Handelsnetz der Hanse – und eines ihrer wichtigsten Zentren. Denn dort liegt eines von vier Kontoren des Kaufmannsbundes. Das sind große Stützpunkte in der Fremde, die eigenen Städten gleichen, mit besonderen Regeln und Sitten, seltsam abge-

sagt, weiter nördlich gelegene Häfen anzusteuern. Und so segeln jedes Jahr gegen Anfang August die Fischer aus dem hohen Norden mit ihrer Ausbeute an Kabeljau in die Stadt am Inneren Byfjord.

Anfangs sind es vor allem englische und rheinländische Kaufleute, die den getrockneten Fisch von Bergen aus nach Mitteleuropa und Britannien transportieren. Doch im 13. Jahrhundert gewinnen Kaufleute aus dem Ostseeraum, vor



Bergen liegt an der Fjordküste im Westen Norwegens. Im Sommer wohnen in der Stadt um 1400 rund 8000 Menschen – etwa ein Viertel davon sind Deutsche. Viele von ihnen reisen vor dem Winter weiter, aber etwa 1000 leben dauerhaft hier

Handelsfahrt

allem aus Lübeck, immer größere Anteile am Handel. Denn sie verfügen über die ideale Tauschware: Im Hinterland der Ostseestädte wächst Roggen im Überfluss, in Norwegen hingegen gedeiht Getreide meist nur schlecht, früher Frost vernichtet dort zuweilen die gesamte Ernte.

So wird der Tausch von Mehl (sowie von Malz und Bier, die ebenfalls aus Getreide hergestellt werden) gegen Fisch zum Geschäft: Die Hansekaufleute entwickeln sich ab 1250 zu den dominierenden Handelspartnern in Bergen, und der Küstenort wird in den Spätsommermonaten zur geschäftigen Messestadt.

Etwa 40 Tonnen Roggenmehl lagern im Laderaum jener Kogge, die im Sommer um 1400 Travemünde mit Kurs zunächst auf die Ostseeinsel Fehmarn verlässt – dazu 150 Fässer Bier, insgesamt gut 22 000 Liter. Auch sind einige Ballen Leinentuch und Wollstoff an Bord sowie ein paar Kisten mit Eisenwaren, darunter Schwerter und Kessel. Andere Koggen

haben auf ihrer Fahrt nach Bergen Salz und Teer dabei.

Auf jedem Sack, jeder Kiste, jedem Fass prangt die aus Strichzeichen bestehende Marke eines Handelshauses. So können auch die des Lesens unkundigen Hafenarbeiter erkennen, wem das jeweilige Gebinde gehört. Denn die Kogge transportiert Waren mehrerer Lübecker Händler, die in den Monaten und Wochen zuvor Frachtverträge mit dem Schiffer abgeschlossen haben.

Die Kogge ist Eigentum des Schiffers, der somit Kapitän und Reeder zugleich ist. Stille Teilhaber haben ihm Kapital für den Bau des Seglers zur Verfügung gestellt und erhalten dafür nun bei jeder Fahrt eine Gewinnbeteiligung.

An Bord ist der Schiffer unumschränkter Herrscher. Er allein befehligt die Besatzung, die er persönlich angeheuert hat. Allerdings tut er gut daran, sich in gefährlichen Situationen mit sachkundigen Männern aus der Mannschaft zu beraten – etwa bevor er in Seenot die

Ladung über Bord werfen lässt. Denn hinterher können ihn seine Auftraggeber vor Gericht für seine Entscheidungen haftbar machen.

Nach ihm genießt der Steuermann bei der Crew den höchsten Respekt: Er hat meist die größte seemännische Erfahrung und gute Navigationskenntnisse. Auf dem Weg durch die Ostsee segelt die Kogge häufig Tag und Nacht, sodass sich Schiffer und Steuermann an der Ruderpinne und in der Verantwortung für das Schiff abwechseln müssen.

Weiterhin gehören acht Matrosen zur Besatzung, dazu ein Koch und ein Schiffsjunge, der als Lehrling das Seemannshandwerk erlernen soll. Während jeder Schicht tun wohl vier Matrosen Dienst. Drei bedienen das Segel, ein Mann wird als Ausguck eingeteilt.

Noch ist es nicht üblich, einen Kompass zu benutzen; die Besatzung orientiert sich vor allem an markanten Punkten an Land. Dafür muss der Schiffer das Gefährt möglichst in Sichtweite



Jeder Schiffer, der den Hafen ansteuert, muss die Festung Bergenhus am Eingang der Bucht passieren. Nur wer dort Zollabgaben entrichtet, darf zu den Kais weiterfahren. Für die mächtigen Hansekaufleute gilt aber eine besonders günstige Pauschale

der Küste halten. Doch das birgt die Gefahr, auf einer Untiefe aufzulaufen. Der Steuermann achtet daher sorgfältig darauf, nicht von der gewohnten Route abzuweichen.

Das Meer mag weit und frei erscheinen, doch die Schifffahrtswege, auf denen die Hansekapitäne steuern, sind ebenso eingefahren wie die Straßen an Land. Die wichtigsten Merkmale einer Strecke – und wie sie am besten zu na-

vigieren ist – werden unter den Schiffern von Generation zu Generation mündlich weitergetragen.

Am Abend des ersten Tages kommen die Dünestrände Fehmarns in Sicht. Das Schiff nähert sich der Insel. Ein Seemann lässt nun das Lot zu Wasser: Er steht weit vorn am Bug der Kogge und schleudert das rund drei Kilogramm

schwere Senkblei über Bord. Dann liest er die Wassertiefe anhand von ins Seil eingeflochtenen Markierungen ab und zieht das Gewicht wieder hoch. Er reicht es dem Schiffer, der die Unterseite des Bleikegels prüft. Dort ist eine kleine Aussparung im Lot, in der Sedimente vom Meeresgrund haften bleiben.

Denn das Senkblei misst nicht nur die Wassertiefe, sondern liefert auch eine Bodenprobe, deren Farbe und Beschaf-



fenheit ortskundigen Seeleuten verrät, wo sich das Schiff befindet. Es ist ein ebenso einfaches wie unverzichtbares Navigationsinstrument, das selbst bei miserabler Sicht Orientierungshilfe bietet. Ohne das kleine Bleigewicht würde die Kogge kaum ihren Weg durch die seichten Küstengewässer der Ostsee finden.

Allmählich vergeht der lange, helle Sommerabend, es dämmert. Die Besatzungsmitglieder, die nicht Wache schie-

ben müssen, legen sich an Deck auf die Planken und schlüpfen in ihre Fellschlafsäcke. Die nach außen gewandte, sorgsam gefettete Hautseite der Pelze schützt sie vor Nässe.

Jeder an Bord, ob einfacher Seemann oder angesehener Handelsherr, besitzt einen solchen Schlafsack. Er ist ein wertvolles Stück Eigentum, das sorgfältig gepflegt und oft über Generationen vererbt wird.

Der Schiffer zieht sich zur Ruhe unter ein schützendes Dach zurück; im Achterkastell am Schiffsheck befindet sich ein Raum, der auch den Passagieren als Quartier dient. Oft sind vier oder mehr Gäste an Bord – in der Regel Kaufleute, zuweilen aber auch Handwerker, die nach Bergen auswandern, um sich dort eine Existenz aufzubauen.

Während die Mitglieder der Mannschaft ihre Notdurft über der Bordwand verrichten müssen, verfügen die Passagiere im Achterkastell immerhin über einen Abort mit Holzsitz, dessen Öffnung nach unten aufs Meer führt.

Sonst aber bietet der Verschlag nur begrenzten Komfort, bei rauer See dringt Spritzwasser durch alle Ritzen. Geschlafen wird auch hier in Fellsäcken auf einer Bank oder auf dem Boden.

Das Achterkastell ist aber nicht nur ein Aufenthaltsraum für die Passagiere: Die Konstruktion soll im Kampf gegen Piraten helfen, die in den Jahren zuvor immer häufiger zugeschlagen haben.

Freibeuter kennen die Schiffswege der Hanse genau und wissen, wo sie den Händlern am besten auflauern können, etwa in einer kleinen Bucht. Die Kauffahrer haben nur dann eine wirkliche Chance, Schiff und Ladung zu retten, wenn es ihnen gelingt, die Angreifer durch Beschuss am Entern zu hindern – entkommen können sie den schnelleren Seglern der Seeräuber mit ihren schwer beladenen Koggen nicht.

Neuartige Feuerwaffen haben sie zwar nur selten an Bord, weil die teuer und schwer zu handhaben sind, aber auch eine Armbrust ist in den Händen eines versierten Schützen eine effektive Waffe. Und von ihrem erhöhten Standpunkt auf dem Achterkastell aus können die Verteidiger weit zielen. Entern die Piraten dennoch, muss sich jeder Mann an Bord

am Nahkampf beteiligen. Daher führen alle Reisenden eigene Waffen mit, und so mancher Achtergast hat sich mit Helm, Harnisch und Eisenspießen wie für einen Feldzug ausgestattet.

Trotzdem gelingt es Handelssegeln nur selten, einen Piratenangriff abzuwehren, denn die Seeräuber sind meist ähnlich gut bewaffnet und viel routiniertere Kämpfer. In der Regel lassen die Freibeuter die Mannschaft nach dem Entern ziehen – nur wohlhabende Achtergäste werden oft verschleppt, um Lösegeld für sie zu fordern.

Die Kogge aus Lübeck allerdings bleibt bislang unbehelligt. Noch sind es 1000 Kilometer bis Bergen.

S

Handelsfahrt

Seit dem Jahr 1250 ist die Position der Hansestädte im Bergener Stockfischhandel, weil sie stetig größere Mengen umschlagen, nach und nach immer stärker geworden – und damit auch ihr politischer Einfluss in Norwegen.

Auf Betreiben der deutschen Kaufleute hat der norwegische König ihnen 1278 die ersten schriftlich überlieferten Handelsprivilegien gewährt. Um den für sein Land lebenswichtigen Getreideimport zu sichern, nahm der König sogar Nachteile in Kauf: Das Abkommen schränkte das traditionelle Vorkaufsrecht der Krone ein, sodass die Hanseleute ihre Waren nach einer Frist von drei Tagen frei veräußern durften. Zudem sicherte der Herrscher ihnen Rechtsschutz zu.

Doch das Verhältnis zwischen den Handelspartnern blieb schwierig. Als der König versuchte, die Privilegien der Hansestädte zu beschneiden, reagierten die 1284 mit einer Seeblockade – und erreichten die Erneuerung und später sogar Ausweitung ihrer Vorrechte.

Immer mehr Hansekaufleute, vorwiegend aus Lübeck, entschieden sich in jener Zeit, nicht nur vorübergehend in der Sommersaison nach Bergen zu reisen, sondern sich ganzjährig dort niederzulassen. Vor Ort konnten sie den Handel besser organisieren, vermochten ihre Interessen wirkungsvoller zu vertreten, engere Kontakte zu knüpfen. Anfangs mieteten diese „Wintergäste“ ihre Quartiere nur, bald aber kauften sie auch Häuser.

Die Gruppe der Auswärtigen in Bergen wurde immer größer – und zunehmend selbstbewusst. Die Mitglieder trafen sich wie eine Art Gilde regelmäßig, begannen Vorstände zu wählen, die Atermänner, und stellten Statuten auf, die ihre Gemeinschaft ordnen und festigen sollten. Dass die meisten beteiligten Kaufleute aus Lübeck stammten, stärkte ihren Zusammenhalt zusätzlich.

Um 1350 lebten vermutlich bereits mehrere Hundert Deutsche das Jahr über in Bergen, und sie begannen nun Selbstbestimmung und Autonomie zu fordern: von den Norwegern – aber auch von ihren hansischen Heimatstädten.

So weigerten sich die am Inneren Byfjord ansässigen Deutschen zum einen, bei Konflikten vor norwegischen Gerichten zu erscheinen; zum anderen fingen sie an, eigenmächtig von neu in Bergen ankommenden Hansekaufleuten eine Art Eintrittsgebühr zu erheben.

Diese Abgabe sorgte daheim für Verärgerung, doch die Forderung der Hansestädte, die Gebühr abzuschaffen, ignorierten die Wintergäste vermutlich schlicht. Stattdessen wandten sie sich an den Hansetag mit der Bitte, einige Paragraphen ihrer Statuten offiziell zu billigen.

Diese Passagen aber hatten es in sich: Unter anderem sollten sie es den Wintergästen erlauben, Zollgebühren von anderen Hansehändlern zu erheben und über alle Deutschen in Bergen Recht zu sprechen.

Und tatsächlich: Im Jahr 1366 segnete der Hansetag diese Paragraphen ab und erkannte damit die eigenständige Organisation der Hansekaufleute in Bergen formal an. Es lag letztlich im Interesse aller Beteiligten, sich zu einigen und klare Zuständigkeiten zu schaffen – mit einer Art Tauschgeschäft: Die in Bergen Lebenden erhielten größere Autonomie,

akzeptierten aber zugleich die Oberhoheit des Hansetages. Freilich profitierten vor allem die Wintergäste von dieser Entwicklung; sie konnten ihre Interessen nun wirksamer gegen die im Sommer anreisenden Händler durchsetzen. Denn bei aller Solidarität waren die Hansebrüder doch auch Konkurrenten.

Spätestens jetzt wurde die Organisation der Deutschen in Bergen zu einem Kontor, einer Niederlassung von Hansekaufleuten in der Fremde, die zwar dem Hansetag unterstand, sich aber weitgehend selbst verwaltete. Von kleineren Stützpunkten unterschied sie sich vor allem durch ihre Größe und den dauerhaften Aufenthalt der Hansekaufleute.

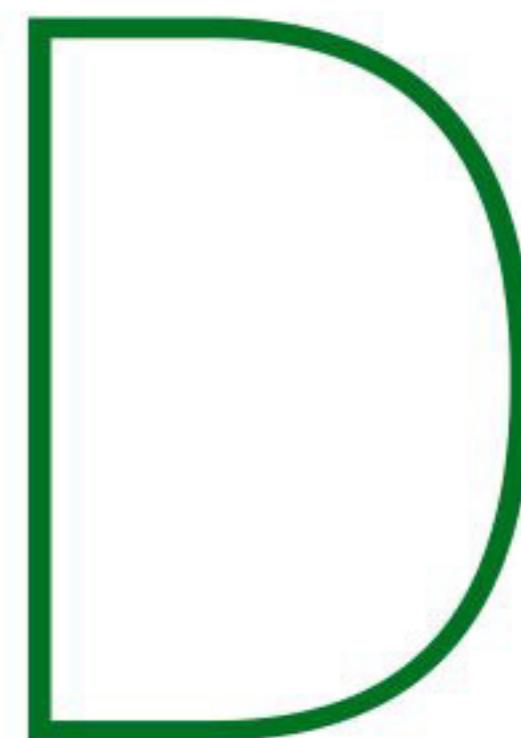
Nach Nowgorod, London und Brügge wurde Bergen das vierte Hansekontor. In Nowgorod, südlich des Finnischen Meerbusens, unterhielt der Kaufmannsbund bereits seit dem frühen 13. Jahrhundert ein eigenes, mit Palisaden befestigtes Stadtviertel, den Petershof.

Das Kontor von London war der Stalhof, ein weitläufiges Gelände mit Speichern, Wohnhäusern und Versammlungsräumen am Ufer der Themse. Dort lebten die Hansekaufleute in einer Art Wohngemeinschaft unter klosterähnlich strengen Regeln zusammen.

Zum Brügger Kontor gehörten etwa 100 Hansekaufleute, die in der Stadt in Mietunterkünften wohnten.

rasch eine schlagkräftige Miliz auszuhaben, der die kleine norwegische Garnison vor Ort wenig entgegenzusetzen hatte. Der König residierte weit entfernt in Oslo und ließ sich kaum je in Bergen blicken. Damit lag die wahre Macht in der Stadt bald beim Hansekontor.

Und das gilt auch im Jahr 1400 noch so.



Die sommerlichen Südwestwinde treiben die Kogge aus Lübeck mit vollen Segeln nach Norden. Die Bergenfahrer haben den Großen Belt passiert, die Meerenge zwischen den dänischen Inseln Fünen und Seeland. Nun nähern sie sich der weit von Süden ins Meer ragenden Landzunge von Kap Skagen an der Nordspitze Jütlands. Hier treffen Nord- und Ostsee schäumend aufeinander. Vor den Männern liegt der raue Skagerrak.

Beamte des Königs versuchen, die Händler **AUSZUTRICKSEN**

Die Kaufleute in Bergen lebten nach Vorschriften, die sie sich weitgehend selbst gegeben hatten und die sowohl ihr Zusammenleben als auch ihre Händlertätigkeit regelten. Sie erließen ihre eigenen Gesetze, verfügten über ein eigenes Finanzbudget, übten eine eigene Gerichtsbarkeit aus.

Und sie konnten eigene Truppen aufstellen: Da jeder Kaufmann Waffen besaß und sie einzusetzen wusste, vermochte das Hansekontor bei Bedarf

Nicht auszuschließen, dass der Wind weiter auffrischt – und auf West dreht. Dann ist es kaum möglich, die an ihrer schmalsten Stelle etwa 60 Kilometer breite Wasserstraße zu durchqueren. Gottergeben wird der Schiffer in einem solchen Fall zur Sicherheit die Order geben, den östlich liegenden Hafen im norwegischen Marstrand anzusteuern, um dort auf günstigen Wind zu warten.

Der Kapitän ist daran gewöhnt, den längeren Teil einer Bergenfahrt nicht auf



Vor dem Rathaus liegt der »Torg«, der bedeutendste Marktplatz der Stadt. Nicht nur Stockfisch, sondern auch Haselnüsse, Pelze und Tran kaufen die deutschen Händler in Bergen ein. Sie selber beliefern das karge Norwegen vor allem mit lebensnotwendigem Getreide

See zu kreuzen, sondern in schützenden Häfen oder Buchten vor Anker zu liegen und auf besseres Wetter zu hoffen. Der Zwischenhalt in Marstrand bietet dem Koch zudem Gelegenheit, seine Vorräte aufzufüllen und Frisches einzukaufen.

Anständige Mahlzeiten sind wichtig, um die auf engem Raum zusammengepferchte Mannschaft bei Laune zu halten. Der Koch arbeitet unter freiem Himmel an Deck. Als Herd dient ihm eine offene Kiste, die gefüllt ist mit Sand, auf dem Steinplatten ruhen; auf der steinernen Fläche entfacht er das Feuer.

Wie auf Hansekoggen üblich, achtet der Koch auf Abwechslung: Auf Fleischtage, an denen es Speck mit Erbsen oder gepökeltes Rindfleisch gibt, folgen Fischtagen, an denen er zweierlei Sorten eingesalzenen Fisch mit Grütze oder Hülsenfrüchten zubereitet. Diese dauerhaft haltbaren Nahrungsmittel ergänzt der Koch durch frischen Fisch und Kohl oder Zwiebeln, wenn die Kogge im Hafen liegt. Getrunken wird Bier.

Die Passagiere haben ihren eigenen Proviant dabei, den sie in gekennzeichneten Fässern unter Deck aufbewahren. Ihre Mahlzeiten ähneln denen der Seeleute. Als Männer von Stand leisten sie sich aber den einen oder anderen Luxus, manche naschen Pfefferkuchen oder verfeinern ihre Speisen mit eigens mitgebrachten Gewürzen.

Trotz der Enge an Bord und der Angst vor Sturm und Piraten herrscht auch fröhliche Stimmung unter den Reisenden. Immer wieder erklingen die rhythmischen Gesänge der Seeleute, mit denen sie sich die harte Arbeit erleichtern.

Mancher Matrose holt in seinen Mußestunden eine Blockflöte oder eine Maultrommel aus der Seekiste hervor, in der er sein privates Gepäck verwahrt, oder ein Säckchen Spielsteine und zeichnet ein Spielbrett auf die Planken.

Die Gäste im Achterkastell sitzen über Schachbretter gebeugt, deren Figu-

ren aus Walrosselfenbein gefertigt sind und die sie auf einer ihrer letzten Bergenfahrten erworben haben. Oft erzählen sich die Männer wohl auch alte Sagen – oder schildern Schiffsunglücke, von denen sie gerüchteweise gehört haben, in all ihren grausigen Details.

Es sind Geschichten wie die jener holländischen Heringskogge, die einige Jahre zuvor mit 21 Mann an Bord in einen Wintersturm geriet und auseinanderbrach. Zehn Mann konnten sich auf einem Beiboot retten, doch den anderen blieb als einzige Zuflucht die Plattform des Achterkastells, das auf einer Untiefe festsaß, weit vom Ufer entfernt. Drei Tage lang harrten die Schiffbrüchigen hungernd und frierend aus, mit schwindernder Hoffnung.

In ihrer Verzweiflung gelobten sie schließlich, im Falle ihrer Rettung zur Statue der Muttergottes von Den Bosch in Brabant zu pilgern. Und tatsächlich, so die Geschichte, kam am nächsten Tag ein Schiff in Sicht, das die Gestrandeten



Sobald der Wind günstig steht, beginnt für die Seeleute die Weiterreise, zurück in eine Hansestadt oder zu einem anderen Handelszentrum, etwa nach England. Der Laderaum der Koggen ist dann meist mit Stockfisch gefüllt – und mit Steinen als zusätzlichem Ballast

an Bord nahm. Sie lösten ihr Wort ein und gingen auf Pilgerschaft. Und sie brachten der Maria ein Geschenk dar: ein Schiffskastell aus Wachs, ähnlich jenem, an das sich die Männer tagelang geklammert hatten.

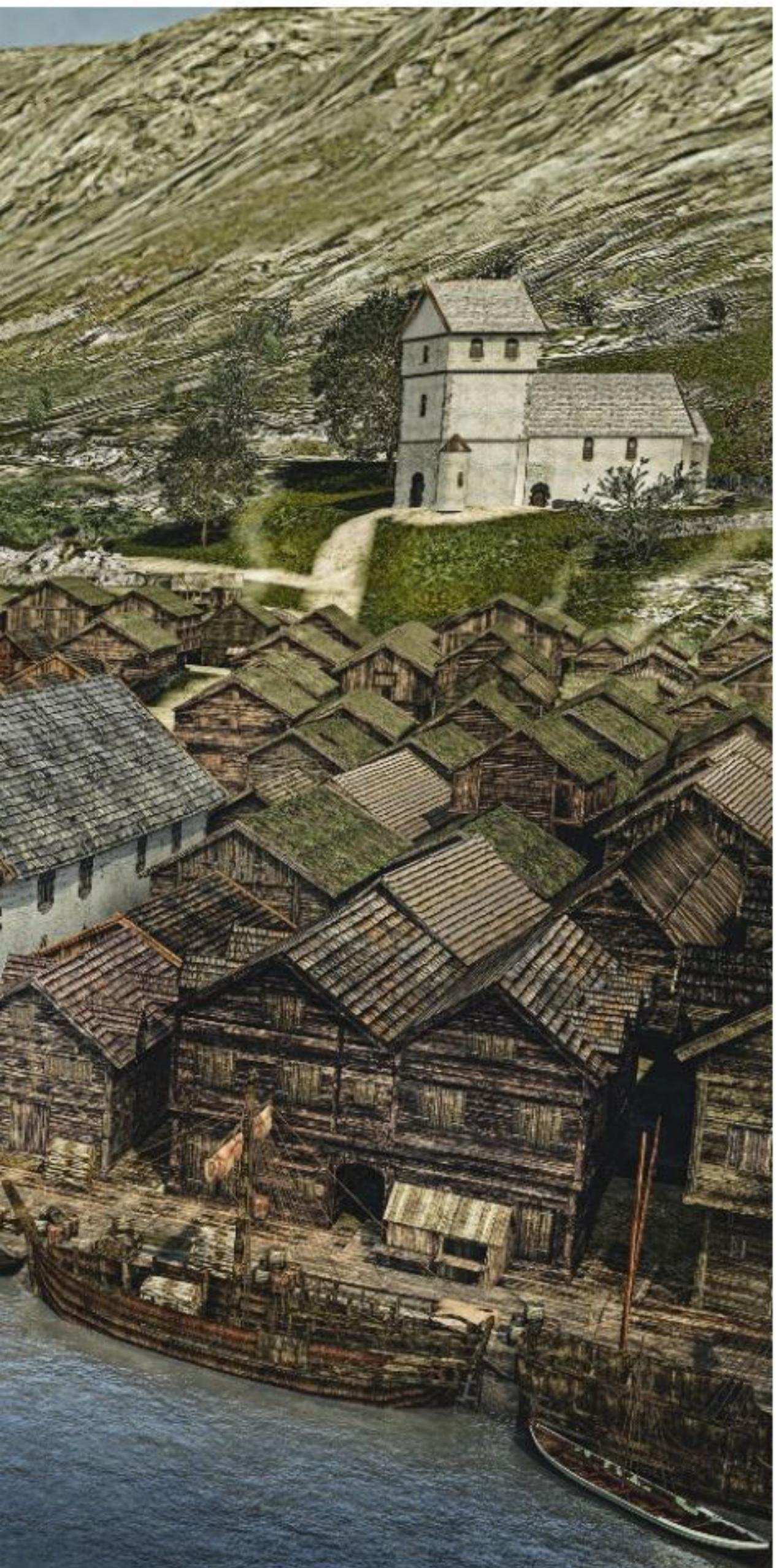
Das Wohlwollen der Madonna und des heiligen Olaf, des Schutzpatrons aller Bergenfahrer, ist der Besatzung über-

aus wichtig. Den schützenden Händen dieser beiden werden sie es danken, wenn sie bei dieser Fahrt gerade noch rechtzeitig Marstrand erreichen, ehe ein Gewitter mit Sturmböen das Meer aufwühlt.

Die Seeleute schützen sich gegen die Unbill des Wetters mit Kapuzen aus Wollstoff, doch anhaltender Niederschlag lässt sie trotzdem bis auf die Haut durchnässen. Die Feuchtigkeit kriecht bis

ins Innere der Fellschlafsäcke. Wenn der Himmel aber wieder aufreißt, trocknet die Sonne die nassen Kleider.

Gut möglich, dass ein steifer Westwind die Kogge in Marstrand festhält, ein, zwei Wochen lang. Erst wenn der Luftstrom dreht, können die Männer die nächste Etappe in Angriff nehmen. Sie segeln ein Stück entlang der Küste gen Norden, dann drehen sie nach Westen, um den Skagerrak zu durchfahren.



Den Tag vor dem Aufbruch kann die Besatzung für letzte Wartungsarbeiten nutzen, jetzt feilschen der Koch und einige Passagiere ein letztes Mal mit Krämern um Kohl und Kapaune.

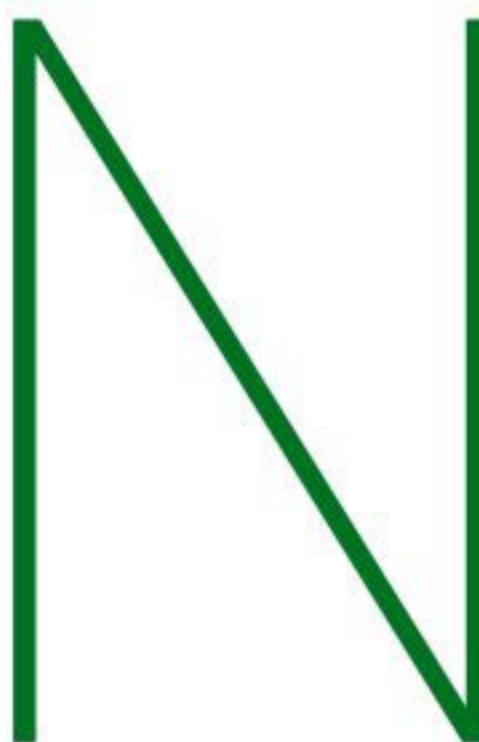
Bei der Fahrt über das offene Meer des Skagerrak ist es für den Schiffer von Vorteil, einen möglichst großen Teil der Strecke nachts zurückzulegen: Solange der Himmel klar bleibt, macht es der Polarstern leicht, den Kurs zu halten.

Bei günstigem Wind erreicht das Schiff eine Geschwindigkeit von etwa fünf Knoten (knapp zehn km/h), sodass die norwegische Küste bereits am nächsten Nachmittag meist wieder in Sicht kommt. Vorsichtig muss der Schiffer nun an grauen Felsbuckeln und Riffen vorbei gen Westen segeln, muss Kap Lindesnes, die Südspitze Norwegens, umrunden und schließlich an der Fjordküste entlang in Richtung Norden fahren.

Einige Tage dauert es wohl, bis die Kogge in den Karmsund gleitet. Hier löst sich die zerklüftete Küste in ein Labyrinth aus Inseln, Felsen und Meeresarmen auf.

Zwar schützen die größeren Eilande das Schiff vor den Brechern der offenen See, doch muss es der Kapitän nun zwischen unzähligen kleinen und kleinsten Schären durchlavieren. Da es unvorsichtig wäre, dieses Revier ohne ortskundigen Führer zu befahren, kommt ein Lotse an Bord. Gesegelt wird zur Sicherheit nur noch bei Tageslicht.

Noch 150 Kilometer bis Bergen.



Nun, ein paar Jahrzehnte nach der offiziellen Anerkennung des Kontors im Jahr 1366, leben vermutlich rund 1000 Deutsche das ganze Jahr über in Bergen. In den Sommermonaten kommen wohl noch einmal so viele hinzu, sodass in Spitzenzeiten etwa jeder Vierte in der 6000 norwegische Einwohner zählenden Stadt aus deutschen Landen stammt.

Fast alle Hansekaufleute wohnen in einem Viertel unmittelbar am Hafen. Spitzgiebelige Holzfassaden prägen die Ansicht dieser Gegend, die Einheimische später *Tyskebryggen* – Deutscher Kai – oder kurz *Bryggen* nennen werden. Am breiten Kai vor den Häusern können

Koggen direkt anlegen, Kräne stehen zum Ausladen der Waren bereit.

Die schlichten Fassaden der Häuser täuschen, denn dahinter liegen keine einfachen Wohngebäude, sondern etwa 20 Meter breite und 100 Meter tiefe Häuserblöcke mit Lagerräumen, Schlafquartieren und Schreibstuben. Jeder dieser Höfe besteht aus bis zu 20 Gebäuden, die sich in zwei Reihen gegenüberliegen. Dazwischen verläuft eine schmale Gasse.

Insgesamt gibt es in dem Viertel rund 30 solcher Höfe, von denen viele deutsche Namen tragen, „Goldschuh“ etwa oder „Engelgarten“. Der Grund, auf dem die Anwesen stehen, gehört Norwegern, viele Häuser aber haben deutsche Kaufleute erworben.

Dennoch ist dies kein rein deutsches Viertel. Einzelne Anwesen befinden sich noch immer in norwegischer Hand, und mitten zwischen den Höfen steht sogar das Rathaus der Stadt, das mit seinem Steinmauerwerk aus der Holzbebauung ringsum heraussticht.

Die Gebäude innerhalb eines Kaufmannshofs gehören mehreren Händlern, doch sie alle nutzen den „Schütting“, den gemeinsamen Aufenthaltsraum auf der Rückseite des Häuserblocks.

Da Holzbauten leicht Feuer fangen, ist dies einer der wenigen geheizten Räume in jedem Hof. Zudem hat das Kontor genaue Brandschutzregeln erlassen: In jedem Schütting müssen eine Handspritze, eine Leiter und eine halbe Tonne Wasser bereitstehen.

So abgesichert, verbringen hier die Bewohner ihre freie Zeit und nehmen täglich gemeinsam ihre Mahlzeiten ein.

Es ist eine fast mönchisch anmutende Gemeinschaft. Ehefrauen und Familien werden im Hansekontor nicht geduldet, die in Bergen ansässigen Hansevertreter sind vermutlich alle Junggesellen – unter ihnen zum einen selbstständige Kaufleute, zum anderen Entsandte von Handelshäusern aus Lübeck oder anderen Hansestädten.

Viele junge Deutsche erlernen in Bergen das Kaufmannsgewerbe. Das dortige Hansekontor genießt einen guten Ruf als Ausbildungsort, denn in den ereignislosen, dunklen Wintermonaten haben die Handelsherren viel Zeit, ihre Lehrlinge zu unterweisen.

Spätestens seit dem 15. Jahrhundert, wohl aber auch schon um 1400, sind alle Mitglieder des Kontors zu einem zölibatären Leben verpflichtet; wer heiraten will, muss um seine Versetzung nachsuchen. Liebschaften mit norwegischen Frauen stehen unter Strafe; selbst der Umgang mit nicht hansischen Männern wird von den Oberen nicht gern gesehen. Besuche in einheimischen Gasthäusern sind verboten. Nach zehn Uhr abends sollen sich die Hanseleute tunlichst in ihrem Viertel aufhalten.

Die Altermänner, die von den Kontormitgliedern gewählten Anführer, wissen, dass Zusammenhalt nötig ist, um die Vormachtstellung der Hanse in Bergen zu behaupten. Nur wenn sie zusammenstehen und sich nicht gegeneinander ausspielen lassen, können die Hansekaufleute ihre Interessen gegen den norwegischen König und ausländische Konkurrenten erfolgreich verteidigen.

Deutsche, die in norwegische Familien einheiraten, Interna ausplaudern, mit der Konkurrenz aus Holland oder England Geschäfte machen, würden den Geschäften schaden und den Gemeinschaftssinn unterhöhlen. Daher müssen Regelbrecher damit rechnen, aus dem Kontor ausgeschlossen zu werden – und so alle Handelsprivilegien zu verlieren.

In der Realität allerdings lassen sich die strengen Regeln nicht immer durchsetzen. Und so ziehen manche der jungen, gelangweilten Männer trotzdem immer mal wieder betrunken durch die Gassen, prügeln sich mit Einheimischen und besuchen Prostituierte.

Ihre gesetzteren Kollegen unterhalten in der Stadt Mätressen und illegitime Kinder – für deren Zeugung sie zur Strafe ein Fass Bier abliefern müssen, das aber zumeist in fröhlicher Runde gemeinsam geleert wird.

Einige außereheliche Kaufmannssöhne übernehmen als Erwachsene sogar das Geschäft ihrer Väter, und auch manche Geliebte macht sich als Geschäftspartnerin nützlich, da sie als Norwegerin, anders als die Deutschen, Waren im Einzelhandel verkaufen darf.

Solange die Altermänner die Interessen und die Integrität des Kontors nicht bedroht sehen, schauen sie über das in ihren Augen unsittliche Treiben hinweg.

Der Zusammenhalt der Hansekaufleute wird auch durch ein ungewöhnliches Geschäftsmodell gestärkt, das sich in Bergen etabliert hat: Die norwegischen Fischer erhalten Getreide und andere Waren jeweils als Vorschuss und zahlen ihre Schulden erst später mit Stockfisch ab. Dieses Kreditsystem sichert die Fischer gegen eine schlechte Fangsaison ab, wofür sie allerdings niedrigere Preise als auf dem freien Markt hinnehmen müssen.

Die Kaufleute wiederum können langfristige, exklusive Beziehungen zu ihren Lieferanten aufbauen, sodass sie sich beim Einkauf in der Stockfischzeit nicht gegenseitig Konkurrenz machen.

Wer dem Geschäftspartner eines Hansebruders dennoch Ware abkauft, muss Strafe zahlen – denn niemand soll um eines kurzfristigen Vorteils willen Zwietracht hervorrufen.

Die intakte Gemeinschaft ist den Kontormitgliedern ein fast heiliges Gut.

Nach etwa sechs Wochen Reise erreicht die Kogge aus Lübeck endlich ihr Ziel. Kurz zuvor ist in Bergen die mit Stockfisch beladene Flotte aus Nordnorwegen angekommen. In einer Bucht vor der Stadt ankern zahlreiche kleinere und größere Segelschiffe, im Hafen sind nur noch wenige Liegeplätze frei.

hängig von Art und Wert der Ladung, als Zoll nur ein sogenanntes Schiffspfund (das sind 136 Kilogramm) Mehl oder Malz zu entrichten hat. Mit dieser Pauschale kommen die Hansekaufleute weitaus günstiger davon als etwa ihre Konkurrenten aus England, die hohe Gebühren zahlen müssen – ein Indiz für die herausragende Machtposition der Hanse in der Stadt.

Hektische Tage liegen nun vor den Männern aus Norddeutschland. Mehlsäcke und Bierfässer müssen mit den schiffseigenen Hebevorrichtungen sowie den Kränen am Kai ausgeladen werden. An Tauen schweben die Güter ans Ufer, und ein Heer von Trägern schafft sie in die Lagerräume, welche die Lübecker Handelshäuser oder ihre Geschäftspartner hier in Bergen unterhalten.

Die mitgereisten Kaufleute gehen derweil ebenfalls an Land, um ihre Kollegen zu treffen, Geschäftliches zu besprechen, Nachrichten und Tratsch auszutauschen. Manche besitzen ein eigenes Zimmer in einem der Höfe, andere mieten sich kurzfristig ein.

Noch sind die Herren aber vermutlich ein wenig nervös, da sie fürchten müssen, dass der Vertreter des Königs dessen Vorkaufsrecht geltend macht.

Zwar soll der Herrscher den Abmarchungen zufolge den normalen Marktpreis für alle Güter zahlen, aber seine

Wer im Kontor lebt, verpflichtet sich zum **ZÖLIBAT**

Bevor der Lübecker Schiffer am Kai des deutschen Viertels anlegen kann, muss er einen Stopp an der Festung Bergenhus einlegen, die linker Hand an der Einfahrt zum Hafen thront.

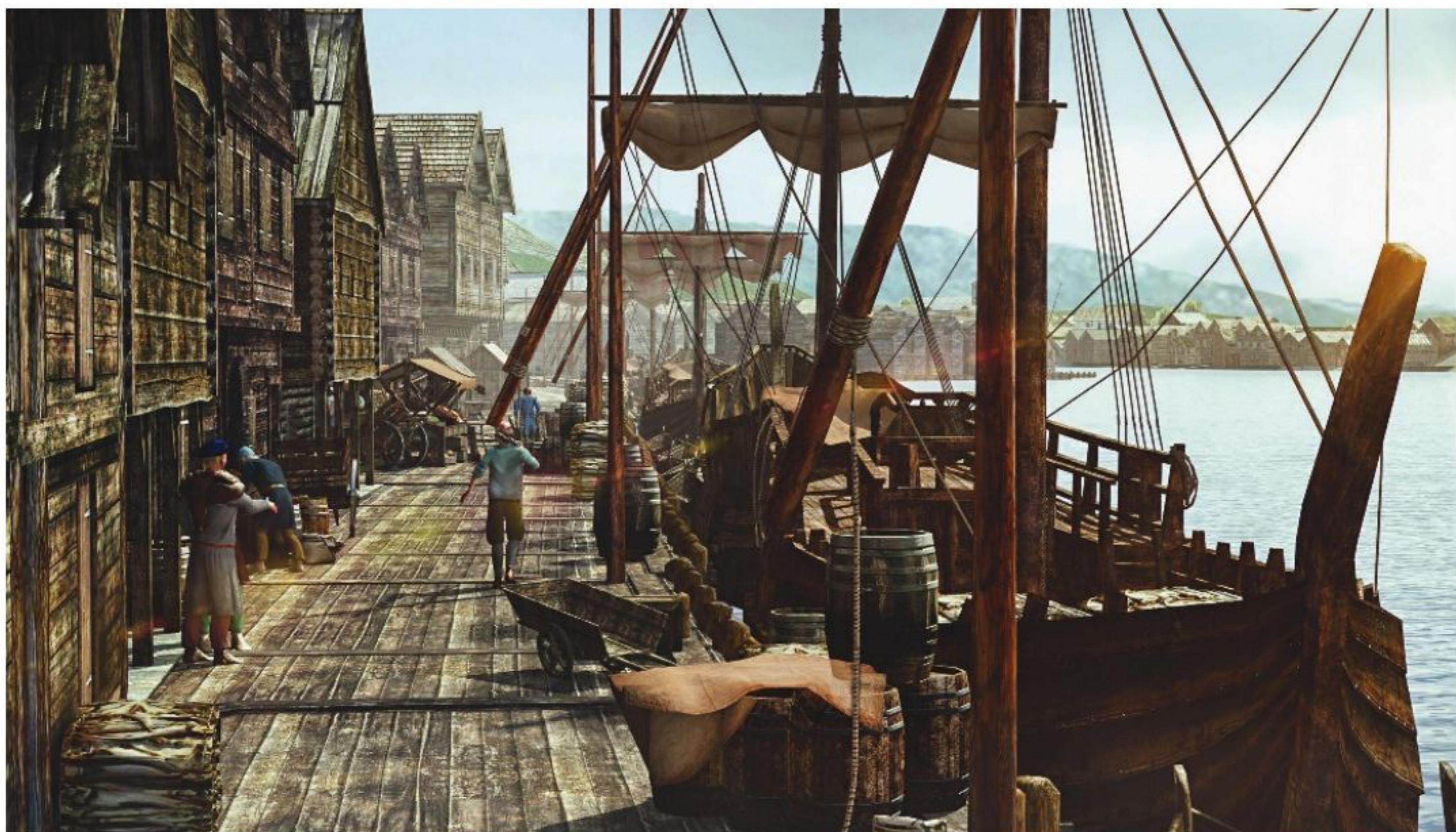
Bis zum Jahr 1299 waren die grauen Gemäuer Sitz des norwegischen Königs, inzwischen kassiert hier der Festungskommandant die Zollgebühren für seinen Monarchen.

Zu den Privilegien der Hanse in Bergen gehört, dass jedes Schiff, unab-

Männer nutzen allerlei Tricks, um die Regeln zu unterlaufen, und so kommt es vor, dass die Händler zuweilen ein Drittel weniger als die Summe erhalten, die ihnen eigentlich vorschwebt.

Immer wieder haben die Hansekaufleute daher Beschwerden beim Monarchen vorgebracht. Der versprach zwar Abhilfe, billigt aber offenbar insgeheim die Praktiken seiner Leute.

Zu Ballen gebündelt oder in Fässern verpackt, kommt schließlich die



Die deutschen Händler, die dauerhaft in Bergen wohnen, nehmen nur wenig am Stadtleben teil. Der private Kontakt zu Einheimischen ist verpönt, das Heiraten verboten: Die Männer sollen im Kontor am Hafen wie in einem Kloster leben, ohne Frauen, ohne Familien

neue Ware an Bord: vor allem Stockfisch, nach Größe der Exemplare sortiert.

Die Vertreter der Handelshäuser kontrollieren die Gebinde misstrauisch, denn oft verbergen sich zwischen den hochwertigen Lobben der teuersten Handelsklasse kleinere Rackfische oder gar mickrige Kropelinge.

Auch Pelze, Tran und Haselnüsse werden nun geladen – wenn auch in geringeren Mengen. Da der getrocknete Fisch leicht ist, muss der Schiffer zudem Steinbrocken als Ballast an Bord hieven lassen.

Der Kapitän treibt Handelsherren und Hafenarbeiter zur Eile an – er will so schnell wie möglich wieder aufbrechen, denn der kurze nordische Sommer mit seinen langen hellen Abenden geht bereits dem Ende entgegen.

Sobald es der Wind erlaubt, wird er das Segel setzen. Und wieder wird die Kogge mit Hilfe eines Lotsen durch den Irrgarten der Fjorde und Schären steuern, wird zurück bis zur Südspitze Norwe-

gens gleiten. Dann aber wendet sie sich nicht nach Osten, zurück nach Lübeck, sondern wird in entgegengesetzter Richtung die Nordsee überqueren.

Es geht nach Boston im Osten Englands, wo viele Schiffer einen Teil des Fischs im Laderaum gegen Tuch und Wolle tauschen.

Wahrscheinlich überwintert die Kogge auf der Insel und erreicht erst im Frühjahr wieder Lübeck. Sofern die Waren heil angekommen sind, erhält der Schiffer nun das vereinbarte Frachtentgelt. Vielleicht unternimmt er anschließend eine kürzere Fahrt, etwa um Salz nach Danzig zu bringen, ehe er sich wieder auf die jährliche Bergenfahrt begibt.

Den Stockfisch, der nicht bereits in Boston verkauft worden ist, schicken die Lübecker Kaufleute auf dem Landweg weiter bis in weit entfernte Städte wie Nürnberg, Straßburg und Basel.

Und so stärken der Schiffer aus Lübeck und seine Kunden mit ihren Fahrten nach Bergen und darüber hinaus –

wie Hunderte weiterer Schiffer und Händler auch – jenes Kaufmannsimperium, dessen Handelsnetz sich längst über große Teile Nordeuropas spannt.

Unsichtbar, aber doch machtvoll und gewinnträchtig. ●

Alexandra Rigos, Jg. 1968, ist Autorin in Berlin. Der Norweger Ragnar L. Børshem, Jg. 1966, Archäologe in Bergen, hat in rund zweijähriger Arbeit mithilfe zahlreicher Historiker und anderer Experten aus der Region das gesamte mittelalterliche Bergen digital rekonstruiert.

LITERATUREMPFEHLUNGEN

Arnved Nedkvitne, „The German Hansa and Bergen 1100–1600“, Böhlau: detaillierte wirtschaftshistorische Studie, die den Stockfischhandel der Hanse im zeitgenössischen Kontext beleuchtet. Albrecht Sauer, „Das Seebuch“, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Kiel: interessante Einführung in die mittelalterliche Navigation.





DER RAUBZUG DES HANSEPIRATEN

Um die englische Krone in einem Handelsstreit unter Druck zu setzen, beauftragt die Hanse Kaperfahrer damit, in der Nordsee auf Beutezug zu gehen. Im April 1473 entert der Danziger Kapitän Paul Beneke vor der Küste des Inselreichs ein Handelsschiff. Zu seiner Prise gehören Juwelen, Gewürze – und ein meisterhaftes Gemälde

— Text: JOHANNES STREMPER

»Das Jüngste Gericht« malt der flämische Künstler Hans Memling 1467 für eine Kirche in Florenz. Doch auf dem Transport dorthin wird das Altarbild geraubt

N

Namenlos sind die Verdammten auf diesem Gemälde, die von Dämonen mit Keulen und Spießen in den lodernden Felsenschlund der Hölle getrieben werden. Manche der Seligen aber tragen die Züge prominenter Bürger; so dürfen sich Tommaso Portinari, Pierantonio Baroncelli und weitere Kaufleute aus Florenz einreihen in den Zug der Erlösten, die vom Apostel Petrus am Fuße einer Kristalltreppe willkommen geheißen werden, deren Stufen hinauf in das Himmliche Jerusalem führen.

Mehr als zwei Meter hoch ist das gewaltige Triptychon vom „Jüngsten Gericht“ und – ausgeklappt – rund drei Meter breit. Auf dem linken Flügel ist das Paradies zu sehen, die Hölle auf dem rechten. Im Mittelteil des Gemäldes steht der Erzengel Michael in einer goldenen Rüstung und wiegt die aus den Gräbern ringsum Auferstandenen. Wer als zu leicht befunden wird, den stößt der Engel mit einem Kreuzstab von der Waagschale, hinüber zu den Sündern.

Auf dem Altar einer Kirche in Florenz soll das Kunstwerk des flämischen Meisters Hans Memling dereinst thronen, so der Wille seines Stifters. An diesem 27. April 1473 jedoch liegt das Triptychon – zusammengeklappt, verpackt und verschnürt – noch an Bord eines Schiffes, das die Nordsee durchquert. Der Handelssegler „St. Thomas“, reich beladen unter anderem mit Woll- und Seidenstoffen, Truhen mit Juwelen, Fässern mit Spezereien und einem besonderen Salz, das beim Färben von Tuch verwandt wird, ist auf dem Weg nach London, ehe es weiter ins Mittelmeer geht.

Oben an Deck hasten an diesem Tag plötzlich Seeleute über die Planken, spannen Kämpfer ihre Armbrüste, laden ihre Büchsen.

Vor dem Bug zeichnen sich am Horizont bereits die englische Küste und die Themsemündung ab – von achtern aber sieht die Besatzung einen mächtigen Dreimaster nahen, der immer weiter aufholt. So mancher Fahrgärtner auf Nord- und Ostsee hat schon von diesem Segler gehört: Es ist die „Peter von Danzig“, wohl mehr als 40 Meter lang, eines der größten Schiffe seiner Zeit. Die Flagge der Hansestadt Danzig, zwei weiße Kreuze und eine Krone auf rotem Grund, flattert am Großmast.

Berüchtigt ist der Kommandant des Seglers. Paul Beneke, einer der erfolgreichsten Kaperfahrer der Hanse, hat als Pirat in offiziellem Auftrag schon mehrere Handelsschiffe aufgebracht. Jetzt setzt er zu seinem nächsten Beutezug an.

Kein Chronist der Zeit berichtet verlässliche Einzelheiten zu der nun folgenden Kaperung der „St. Thomas“. Aber gemäß der üblichen Taktik wird Beneke sein Schiff wohl zunächst längsseits steuern, auf die Luvseite der „St. Thomas“, um ihr den Wind zu nehmen.

Die Piraten versuchen dann, mit kleinen eisernen Ankern das andere Schiff an sich heranzuziehen. Pulverdampf versperrt die Sicht, wann immer die Kämpfer den gefürchteten *hagelschot* aus den Kanonen feuern – Eisenteile oder Nägel, die Segel und Takelage zerfetzen, den Seeleuten blutige Wunden reißen.

Während die Verletzten sich noch unter Schmerzen krümmen, springen die ersten Angreifer unter den Salven der Bogenschützen auf dem Vorder- und dem Achterkastell von ihrem Schiff auf das gegnerische Deck und stürzen sich auf der „St. Thomas“ mit Hellebarden, Streitäxten und Säbeln in den Kampf Mann gegen Mann.

Es ist nicht überliefert, wie lange das Blutvergießen an diesem 27. April währt, aber eine spätere Klageschrift an die Hanse, verfasst auf Betreiben der reichen italienischen Familie Medici – der die Fracht gehörte –, zählt die Opfer unter den Angegriffenen auf. „Bei diesem Überfall wurden von der Besatzung 13 Florentiner elendlich getötet und ungefähr 100 grausam verwundet“, heißt es. „Die Verwundeten und die nicht Verwundeten wurden, aller ihrer Habe entblößt, halbtot und unter Zurücklassung ihrer Güter wie Gefangene mit dem Schiffe in die Gewässer der Räuber verschleppt.“

Aus diesen Sätzen klingt die Empörung der Medici. Für sie ist Beneke ein gemeiner Pirat, der brutal ein neutrales Handelsschiff überfallen hat.

Die Stadt Danzig dagegen beharrt darauf, dass die Kaperung der „St. Thomas“ rechtens war, Teil eines Seekriegs der Hanse gegen England, vor dessen Küste das Schiff ja aufgebracht wurde.

Die Klageschrift nennt auch die Höhe der Beute: Waren im Wert von mindestens 30 000 Gulden soll Beneke den Medici entwendet haben (ein Millionenbetrag in heutiger Währung). Es ist die größte Prise ihrer Zeit, sie macht Beneke zur Legende unter den Hansefahrern. Sein Überfall stürzt die Hanse aber in einen schweren Konflikt mit den Italienern, die ihre Fracht zurückhaben wollen – darunter das kostbare Triptychon vom „Jüngsten Gericht“, das Kaufleute auf ihrem Weg ins Paradies zeigt.

Es ist der Beginn einer jahrzehntelangen diplomatischen Krise, in die sich im Lauf der Zeit unter anderem der Herzog von Burgund, der König von England sowie das Höchste Gericht der Niederlande einschalten werden.

Und schließlich sogar der Papst.

Auseinandersetzungen um die Legitimität eines Schifffraubs sind in jener Epoche nicht ungewöhnlich. Denn die Menschen der Zeit machen einen Unterschied zwischen einem gemeinen Seeräuber und einem Kaperer. Der eine ist ein von allen geächteter Krimineller, der ohne Auftrag und aus reiner Beutegier Segler jedweder Herkunft überfällt und plündert. Der andere sieht sich als Teil einer kriegsführenden Partei und ist durch einen Kaperbrief immerhin in seiner Gewaltausübung eingeschränkt. Denn

in dem Brief erlaubt ihm ein Machthaber nur, Schiffe bestimmter Gegner innerhalb eines begrenzten Konflikts aufzubringen.

Doch in der Praxis sind die Grenzen fließend. Viele Kaperfahrer haben keine Skrupel, jenseits ihrer Mission auch neutrale Segler zu entern, sofern die reiche Beute versprechen. Und umgekehrt bedient sich mancher Herrscher zeitweilig gern der eigentlich verachteten Seeräuber, indem er sie mit einem offiziellen Kaperbrief ausstattet und gegen die Flotte seiner Feinde sendet.

So wie es die Fürsten von Mecklenburg im 14. Jahrhundert gehalten haben: Die Dynastie, die damals auch über Schweden gebot und in einen Thronfolgestreit mit Dänemark verstrickt war, besaß keine Kriegsflotte, versah deshalb um 1377 mehrere Gruppen von Seeräubern mit Kaperbriefen und ließ sie dänische Schiffe aufbringen. Die Prisen durften die Piraten behalten.

Bis dahin war die Seeräuberei auf der Ostsee ein ärgerliches, aber überschaubares Problem gewesen, bei dem sich die Besitzer oder Charterer von Schiffen mit versprengten Banden beschäftigen mussten, die gelegentlich einen Handelssegler enterten.

Doch die lukrative Allianz mit den Fürsten von Mecklenburg schmiedete die Räuber zu schlagkräftigen und gut organisierten Einheiten zusammen, die zur Bedrohung der gesamten Schifffahrt wurden – zumal die Piraten während des Konflikts mehrmals die Seiten wechselten und auch im Auftrag Dänemarks kaperten.

Sehr bald schon verloren die Herrscher die Kontrolle über ihre Kaperer, die nun Segler gleich welcher Herkunft aufbrachten, auch Kauffahrer neutraler Hansestädte. Mehrere Tausend Piraten sollen am Ende des 14. Jahrhunderts ihr Handwerk auf der Ostsee betrieben haben.

Nach 1392 kam der Handel daher dort fast völlig zum Erliegen, kaum ein Kaufmann wagte es noch, auszulaufen. Die Preise für Hering und Getreide vervielfachten sich. Als der Krieg zwischen Dänemark und Mecklenburg endete, ließen sich viele Banditen – jetzt wieder reine Seeräuber ohne offiziellen Auftrag – auf Gotland nieder und setzten von dort aus ihre Beutezüge fort.

Die Piraten wurden in dieser Zeit als „Vitallienbrüder“ bekannt (von *vitailleurs*, Proviant-

DIE SEERÄUBER SIND IM HANDELSKRIEG EINE MÄCHTIGE WAFFE



Die Ladung des Schiffes, das Paul Beneke kapert, gehört größtenteils den ebenso reichen wie mächtigen Medici. Die Kaufmanns- und Bankiersfamilie beherrscht die Stadt Florenz, prägt und fördert, wie hier ihr Oberhaupt Lorenzo im Kreise von Künstlern, zudem deren Kultur – und hat Einfluss deutlich über Italien hinaus. Auch deshalb löst der Raub europaweite Spannungen aus



beschaffer). Auch der legendäre Klaus Störtebeker soll zu ihren Anführern gehört haben (auch wenn manche moderne Historiker inzwischen vermuten, dass er womöglich nie existiert hat – zumindest nicht so, wie wir ihn kennen).

Den Vitalienbrüdern war lange kaum beizukommen. Als der Deutsche Orden – eine Bruderschaft frommer Ritter, die in jener Zeit über Preußen herrschte – schließlich mit 84 Schiffen vor Gotland erschien und die Vitalienbrüder von der Insel vertrieb, verlegten sie ihr Operationsgebiet in die Nordsee. Einzelne Gruppen bildeten Stützpunkte erst in Ostfriesland, dann auf Helgoland, von wo sie Hamburger Handelsschiffe angriffen.

Erst zur Jahrhundertwende wurde die Hanse der Piraten weitgehend Herr: 1400 und 1401 sendete sie Truppen auf Kriegsschiffen aus, die viele Seeräuber töteten oder gefangen nahmen.

Das Piratenproblem hat der Kaufmannsbund damit zwar fürs Erste eingedämmt, wirklich sicher wird die Schifffahrt in den Jahrzehnten danach aber nicht. Denn die wirtschaftliche Vormachtstellung der Hanse beginnt im 15. Jahrhundert zu bröckeln, andere Mächte, etwa Dänemark und Holland, wollen deren Einfluss in Nord- und Ostsee zurückdrängen. Das sucht der Bund zu verhindern.

Wenn Verhandlungen oder Sanktionen nicht verfangen, setzen dabei sowohl der Städtebund als auch seine Gegenspieler Kaperfahrer als militärisches Druckmittel ein. Von den 1420er Jahren an führt die Hanse einen Kaperkrieg gegen Dänemark, im Jahrzehnt darauf gegen Holland.

Auch zwischen der Hanse und England sind die Beziehungen angespannt. Einerseits ist das Königreich ein wichtiger Handelspartner, andererseits ein Konkurrent: Englische Kauffahrer wollen mit ihren eigenen Schiffen die Häfen der Ostsee beliefern. Gegenseitig gewährte Handelsprivilegien wechseln sich ab mit Handelssanktionen, Waffenstillstände mit Kaperungen von beiden Seiten.

Im Mai 1449 bringen die Engländer eine Hanseflotte auf, die mit Salz von der Atlantikküste beladen ist. Danzig verliert 14, Lübeck 16 Schiffe. Der Konflikt eskaliert, als 1467 ein englischer Verband im Öresund gekapert wird. Der König lässt zur Vergeltung die Niederlassung der Hanse in London schließen, alle dortigen Kaufleute verhaften, sämtliche Güter beschlagnahmen.

Die Vertreter der Städte sind empört und einigen sich auf einem Hansetag auf eine Handelssperre gegen das Inselreich. Kein englisches Tuch soll mehr in hansisches Gebiet eingeführt, keine Waren der Hanse sollten fortan ins König-

reich exportiert werden dürfen. Zudem beschließt die Zusammenkunft, Kapersegler einzusetzen. Im Herbst 1469 sendet das Hansekontor in Brügge zwei erste Schiffe gegen England aus. Eines kommandiert der Danziger Paul Beneke.

Obwohl Beneke als größter Kaperfahrer der Hanse in die Geschichte eingehen wird, verraten die Chroniken nichts über sein Geburtsdatum, seine Familie oder Erziehung. Immerhin, das belegt ein erhaltener Brief aus seiner Hand, kann er lesen und schreiben.

Die erste Prise des Kaperkriegs zwischen der Hanse und England bringt Beneke am Neujahrstag 1470 auf. Seine Crew entert den großen englischen Handelssegler „John of Newcastle“, ein Schiff von rund 600 Tonnen Ladekapazität.

Ab April 1470 stellt auch Danzig Kaperbriefe gegen England aus. Die Stadt an der Weichselmündung pflegt eigentlich besonders enge Handelsbeziehungen mit dem Königreich. Regelmäßig brechen Flotten mit Holz, Flachs, Teer und vor allem Getreide nach England auf und kehren beladen mit Tuch, Wolle,

Blei und Zinnwaren zurück. Aber eben deshalb ist die Stadt auch am schwersten von den Repressalien in London betroffen – und sinnt besonders energisch auf Vergeltung.

Den ersten Kaperbrief vergibt die Stadt an Eler Bokelmann, der aus einer Familie von Danziger Englandfahrern stammt und ein eigenes Schiff besitzt. Das Schreiben ermächtigt ihn zum Kaperkrieg gegen England, aber mit der Einschränkung, dass er „niemanden von unseren Freunden beschädigen“ und dadurch „aus Freunden Feinde“ machen soll. Dies ist die wichtigste Funktion des Kaperbriefs: Der Konflikt soll sich nicht ausweiten, die Gewalt begrenzt bleiben. Schließlich sind die Männer der Hanse vor allem Geschäftsleute. Ihren eigenen Schiffsverkehr und den Unbeteiligten wollen sie so wenig wie möglich beeinträchtigt sehen.

Auch Paul Beneke kapert zwei englische Segler, die auf dem Weg nach Frankreich sind. An Bord des einen reist der Bürgermeister von London. Erst gegen ein hohes Lösegeld kommt er wieder frei.

Danzig rüstet indes weiter auf: Seit 1462 liegt im Hafen der Ostseestadt ein mächtiges franzö-

DER PAPST DROHT DER HANSESTADT MIT DEM KIRCHENBANN



Benekes Schiff, die »Peter von Danzig«, ist das gewaltigste Kaperschiff der Hanse: Hier greift der etwa 43 Meter lange Dreimaster (am Heck die Fahne der Heimatstadt: rot mit zwei weißen Kreuzen und einer Krone) einen französischen Segler an

sisches Schiff, an dem die Eigner kein Interesse mehr haben und das deswegen langsam zerfällt. Doch nun, da der Krieg mit England ausgebrochen ist, beschließt der Rat, den Segler für sich zu reklamieren, auf Kosten der Stadt zu reparieren und zum Kaperschiff umzurüsten. 1471 läuft der ehemalige Salzfrachter unter seinem neuen Namen „Peter von Danzig“ vom Stapel.

Ein derart mächtiges Kriegsschiff haben die Menschen im Hansegebiet vermutlich noch nicht gesehen: Der Segler ist rund 43 Meter lang, zwölf Meter breit, mit einem Großmast, der 32 Meter über das Deck ragt. Auch die Rumpfkonstruktion sorgt für Aufsehen: Statt aus sich überlappenden Planken, wie es bei der Klinkertechnik der Hansekoggen üblich ist, ist das französische Schiff aus glatt aneinanderliegenden Brettern gezimmert.

„Kraweel“ nennt sich diese Rumpfbauweise, schon lange verbreitet im Mittelmeer, in Nord- und Ostsee aber noch so gut wie unbekannt. Schiffe werden dadurch manövrierfähiger, kosten-günstiger im Bau und vor allem schneller.

Und während andere Kaperfahrer mit etwa 60 bis 200 Mann Besatzung in See stechen, bietet die außergewöhnlich große „Peter von Danzig“ Platz für bis zu 400 Seeleute und Söldner.



Es ist durchaus üblich, dass die Hanse im Verlauf eines Konflikts Handelssegler zu Kaperschiffen umrüstet; eine eigene Kriegsflotte besitzt der Bund nicht. Zusätzlich zum meist schon vorhandenen Achterkastell, auf dem die Steuermannen ihren Dienst tun, errichten die Zimmermänner dann ein Vorderkastell, hinter dessen Schanzkleid sich Söldner mit Bogen und Büchsen postieren.

Das Deck der Kauffahrer schließlich wird mit Balken verstärkt, damit es das Gewicht der schweren Geschütze tragen kann. Allerdings sind größere Kanonen auf weite Distanzen im 15. Jahrhundert noch wenig zielsicher und nicht sehr verbreitet. Sie werden wohl vor allem für Warnschüsse eingesetzt.

Zudem wollen die Kaperer die Schiffe und die Ladung des Gegners ja nicht beschädigen oder gar versenken, sondern Beute machen. Daher feuern die Kämpfer mit leichteren Geschützen, die oft mit dem schrotartigen Hagelschot geladen sind. Die Eisenteile setzen der feindlichen Mannschaft übel zu, schonen aber Schiff und Waren.

Am 19. August 1471 läuft die „Peter von Danzig“ aus und steuert zur Kaperfahrt Richtung Nordsee. Die Stadt hat das Kommando ihres Kriegsschiffs Bernt Pawest anvertraut, der – ungewöhnlich – kein erfahrener Seekämpfer ist wie Paul Beneke, sondern Ratsherr und Kaufmann.

Als das Schiff sein Einsatzgebiet erreicht und im Hafen der niederländischen Insel Walcheren festmacht, muss es nach der langen Fahrt bereits wieder ausgebessert werden – offenbar haben die Arbeiter auf der Danziger Werft den Rumpf in zu großer Eile und nur mangelhaft repariert. Zudem verschlechtert sich das Wetter derart, dass das Schiff den Rest des Jahres über nicht mehr in See stechen kann.

Und noch mehr Sorgen plagen Bernt Pawest: Die hansischen Segler haben den Herzog von Burgund (der auch über Holland und Flandern herrscht) gegen sich aufgebracht, weil sie mehrere seiner neutralen Schiffe geentert haben. Pawest wollte eigentlich zusätzliche Söldner in den Niederlanden anwerben, aber jetzt hat der Herzog seinen Untertanen bei Todesstrafe verboten, auf den Schiffen der Hanse anzuheuern.

Jene Männer, die als Kämpfer auf den Schiffen dienen, sind in der Regel wohl frühere Tagelöhner aus den Städten oder verarmte Handwerker, Entwurzelte, Abenteurer. Anders als die Seeleute, die das Schiff führen, erhalten sie gewöhnlich keine feste Heuer, sondern einen Anteil an der Beute. Wenn die Kaperfahrer wegen schlechten Wetters oder anderer Widrigkeiten an Land festliegen, muss der Schiffseigner den Söldnern allerdings Kostgeld zur Verpflegung stellen.

Durch das Verbot des Herzogs sind Söldner nun auf einmal knapp und hoch begehrt. Sie fordern mehr Geld und benehmen sich zunehmend aufsässig, wie Pawest in seinen Briefen an den Danziger Rat immer wieder klagt.

Am 6. Januar 1472 endlich lichtet die „Peter von Danzig“ die Anker und kreuzt neun Wochen lang im Kanal. Aber die englischen Kauffahrer warnen sich offenbar gegenseitig vor dem gefährlichen Schiff. Pawest beobachtet Leuchtsignale an den Küsten. Schließlich sichtet er eine kleinere Flotte, macht drei Tage Jagd auf sie, kann sie aber nicht einholen. Kurz darauf schlägt das Schiff leck und muss schon wieder zur Reparatur, diesmal im Küstengebiet vor Brügge.

CARTA MARINA ET DESCRIPTIO
SEPTENTRIONALIVM ERRARVM AC MIRABILIVM RERVM IN EIS CONTENTA





Kaperkrieg

Die im Jahr 1539 gedruckte »Carta Marina« ist die früheste realistische Darstellung Nordeuropas – jenes Teils des Kontinents, in dem die Hanse die Handelswege beherrscht und ihre Vomachtstellung mit allen Mitteln zu bewahren versucht

Geschichte erleben.

Spannende Reisen durch die Geschichte: Jetzt GEO EPOCHE lesen oder verschenken!

“

GEO EPOCHE lädt Sie alle zwei Monate auf eine Zeitreise in die Geschichte ein: mit gründlich recherchierten Texten und grandiosen Bildern.

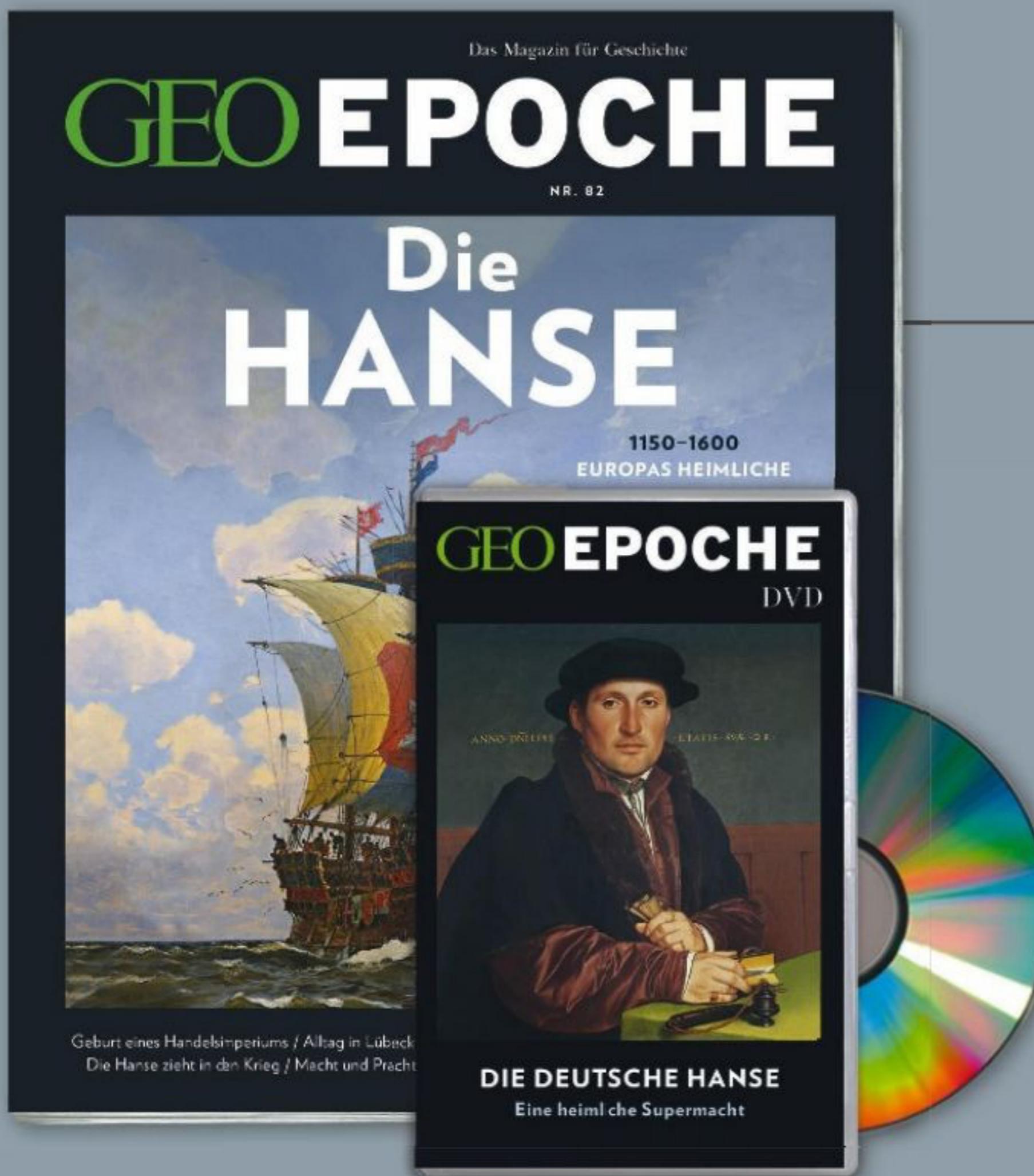
Herzlichst
Ihr

Michael Schaper

“

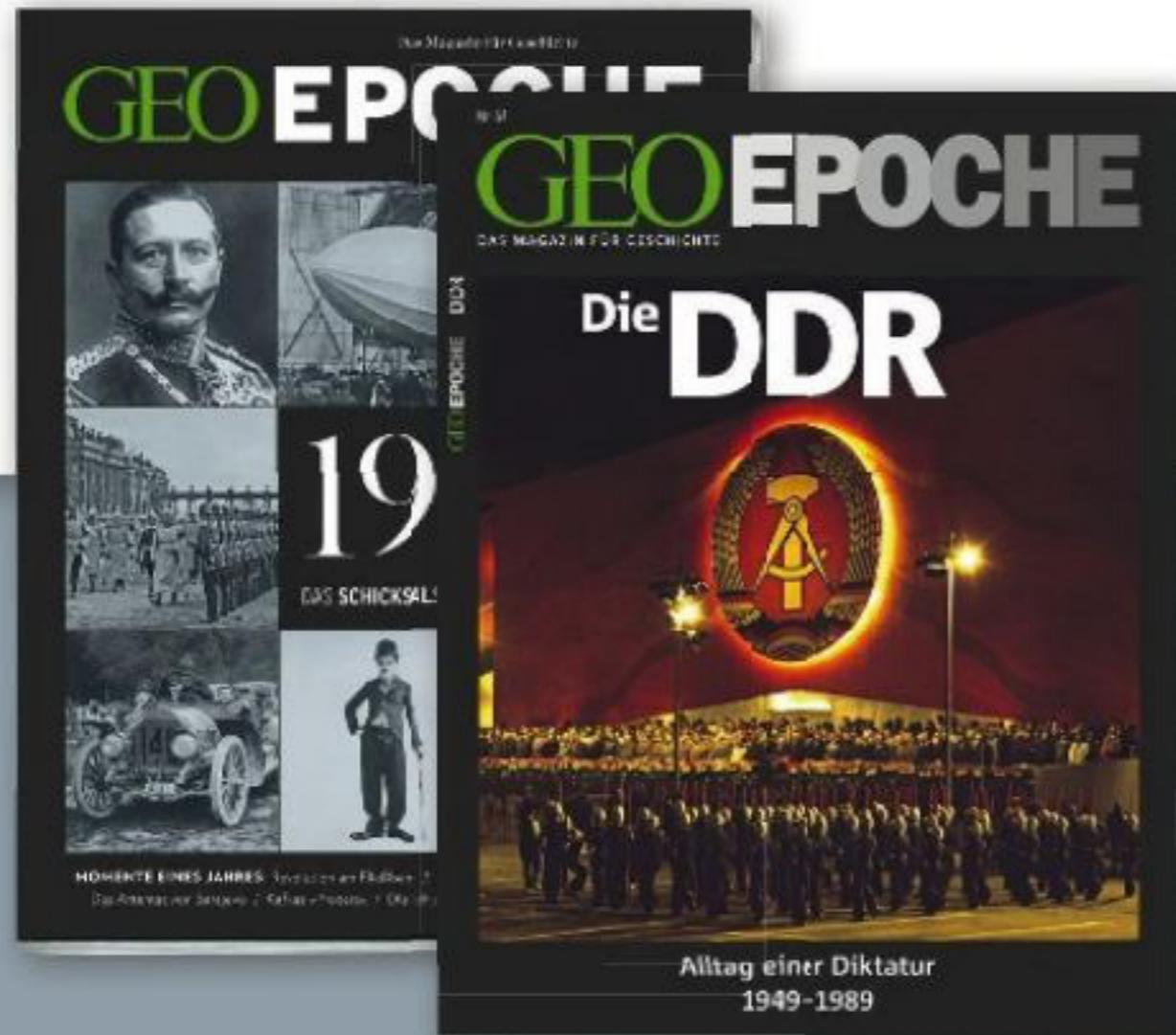


Michael Schaper,
Chefredakteur GEO EPOCHE



IHRE Abovorteile

- 1. Wunsch-Prämie**
Zur Begrüßung als Dankeschön.
- 2. Jederzeit kündbar**
Nach Ablauf des 1. Jahres.
- 3. Bequem**
Portofreie Lieferung nach Hause.
- 4. Wahlweise mit DVD**
Auf Wunsch mit passender DVD zum Heftthema.



2. GEO EPOCHE-Bestseller

Geschichtsträchtiges Wissen erleben.

- „Die DDR“ – Alltag im Arbeiter-und-Bauern-Staat
- „1914“ – Das Schicksalsjahr des 20. Jahrhunderts

Ohne Zuzahlung



3. BRESSER Taschenfernglas

Im handlichen Taschenformat.

- 10-fache Vergrößerung, Dachkant-Optik und Oberfläche mit Gummierung
- Maße: ca. 10,5x11x3 cm; Gewicht: ca. 25 g

Zuzahlung: nur 1,- €



PRÄMIE
zur Wahl



4. Bluetooth-Lautsprecher „Cuboid“

Genießen Sie kabellos Ihre Lieblingsmusik.

- Für Smartphones, Tablets etc. mit Bluetooth
- USB-Anschluss und Slot für microSD-Karten
- Maße: ca. 10,8x5,4x3,6 cm; Farbe: Schwarz

Zuzahlung: nur 1,- €

5. BERGMANN Armbanduhr

Klares Design für einen stilvollen Auftritt.

- Qualitätsquarzwerk und Edelstahlboden
- Schwarzes PU-Leder-Armband
- Gehäusedurchmesser: ca. 36 mm

Zuzahlung: nur 1,- €

1 Jahr GEO EPOCHE für nur 60,- € bestellen – Karte abschicken oder

per Telefon (bitte die gewünschte Bestell-Nr. von der Kartenrückseite angeben):

+49 (0)40/5555 89 90

online mit noch mehr Angeboten:

www.geo-epoch.de/abo

Pawests Briefe klingen zunehmend verzweifelt. „Ich habe 30 Wochen lang 300 und 400 Mann Unterhalt und Lohn gezahlt – bedenkt die großen Kosten! –, und nun haben wir den Feind nicht angetroffen.“ Er hat noch kein Schiff aufgebracht, kein einziges Mal Beute gemacht.

Offenbar ist der Ratsherr mit den Aufgaben eines Kaperers überfordert. Immer drängender bittet er um seine Ablösung und schlägt dem Rat auch gleich den Nachfolger vor, einen erfahrenen Kapitän: Paul Beneke. „Ich hoffe, dass es euch Herren nicht entgegen ist, denn der Mann ist berufen und geeignet wie keiner.“

Die Ratsherren sind einverstanden, und Paul Beneke (der bis dahin im Auftrag des Brügger Kontors gefahren war) bestätigt das in ihn gesetzte Vertrauen, als er eine große Flotte Hanseschiffe im Herbst 1472 sicher von Flandern aus an die Elbe geleitet. Obwohl England zu dieser Zeit vorübergehend die Nordsee kontrolliert, wagt es kein Kapitän, den durch die „Peter von Danzig“ geschützten Konvoi anzugreifen.

Dennoch bleibt das Kaperschiff für die Stadt wenig einträglich. Während der Winterpause verkauft sie es an drei Danziger Geschäftsleute und erlaubt ihnen, es für Kaperfahrten auszurüsten.

Im Frühling 1473 legt sich Beneke, nun im Auftrag seiner neuen Dienstherren, mit dem Segler vor der flämischen Küste auf die Lauer. Kundschafter haben ihm von einem überaus reich beladenen Schiff berichtet, das in Kürze von Brügge aus nach London in See stechen soll.

Vielleicht unterschätzen die florentinischen Eigner der Ladung die Gefahr, die von der „Peter von Danzig“ ausgeht, vielleicht hoffen sie auch, dass die neutrale burgundische Flagge ihr Schiff vor Angriffen bewahrt.

Doch wie auch immer: Als die „St. Thomas“ mit der Fracht der Medici auf ihrem Weg von Brügge über London nach Pisa am Horizont auftaucht, verfolgt Beneke den Segler, bis er englische Gewässer erreicht hat – und dort, in feindlichem Gebiet, fordert er die „St. Thomas“ zum Halten auf, verlangt, so wird es später in Danziger Berichten stehen, ihre Papiere zu sehen.

Erst als deren Crew sich weigert, greift er an.

Die Attacke auf die „St. Thomas“ wird zum einträglichsten Beutezug dieses Seekriegs und größten Triumph Benekes, und sie stellt erneut die Gefährlichkeit der hanischen Kaperfahrer unter Beweis. Doch nicht alle Hansestädte heißen Benekes Husarenstück gut. Manche fürchten Vergeltungsmaßnahmen des Herzogs von Burgund, unter dessen Flagge das Schiff mit der Ladung der Italiener ja fuhr.

Für Danzig beginnt nun eine Zeit langwieriger juristischer Streitereien. Denn jetzt setzen die Medici, vor allem ihr Vertreter Tommaso Portinari, alles daran, die Ladung zurückzuerhalten.

Portinari stammt aus einer alten florentinischen Kaufmannsfamilie und leitet seit 1465 die Brügger Niederlassung der Medici. Er ist ein durchaus windiger Geschäftsmann, der eigenmächtig große Kredite der Medici-Bank an den Herzog von Burgund vergibt und auch auf eigene Rechnung Handel treibt.

Die „St. Thomas“ hat in Brügge wohl vor allem Waren der Medici geladen, die über Pisa nach Florenz gebracht werden sollten. Ihr Prokurst Portinari hat aber auch große Mengen eines zum Färben verwendeten Salzes an Bord schaffen lassen, die er zum persönlichen Gewinn in England verkaufen wollte. Wohl deshalb steuerte das Schiff zunächst London als Zwischenstopp an.



Gleich nach der Kaperung versucht Portinari am Hof des Herzogs von Burgund (dessen Finanzier die Brügger Medici-Niederlassung ist) auf seinen Einfluss zu setzen. Der Fürst, ohnehin verärgert über die erneute Verletzung der flämischen Neutralität, lässt einen Gesandten Beschwerde beim Hansekontor in Brügge einreichen und fordert, die Waren herauszugeben.

Weil die führenden Hansestädte Hamburg und Lübeck diplomatische Schwierigkeiten mit Burgund vermeiden möchten, senden sie Boten zu Beneke, der inzwischen mit der „Peter von Danzig“ und dem erbeuteten Schiff die Elbe hin auf nach Stade gesegelt ist, auf halbem Weg zwischen der Flussmündung und Hamburg. Dort will er die Prise verteilen.

Die Abgesandten der Hansestädte schlagen dem Kapitän vor, er möge sich mit der Ladung für England, also den großen Mengen Salz, begnügen und den Rest zurückerstatteten.

Beneke lehnt ab – vermutlich, weil er seine Prise für rechtmäßig hält und keinen Grund sieht,

auch nur auf einen Teil von ihr zu verzichten. Im Sommer fährt er heim nach Danzig, wo wohl auch die Gefangenen der „St. Thomas“ ausharren müssen, bis der Konflikt beigelegt ist.

Kurz darauf treffen Vertreter der Hanse und des englischen Königreichs zu Verhandlungen in Utrecht ein. Schon seit einiger Zeit führen beide Mächte inoffiziell Friedensgespräche, um ihren Konflikt zu beenden. Die Kaperung der „St. Thomas“ hat nun noch einmal klargemacht, wie sehr der Seekrieg den Handel schädigt, und beide Seiten suchen eine rasche Einigung.

Das Treffen wird gestört durch mehrere Abordnungen. Der Justiziar der Medici-Niederlassung in Brügge, Gesandte Burgunds sowie ein Legat des Papstes – wohl geschickt auf Betreiben der Medici, die auch die Geldgeschäfte des Vatikans verwalten – fordern von der Hanse, die Ladung der „St. Thomas“ zurückzugeben.

Daraufhin erklären die Vertreter der Städte Hamburg und Lübeck, die Kaperung sei nicht im Auftrag der Hanse erfolgt, sondern es handele sich dabei um eine private Angelegenheit der Stadt Danzig.

Doch der Konflikt lässt sich nicht mehr so einfach verschleppen. Inzwischen haben englische Händler auch ihren Monarchen Eduard IV. veranlasst, eine Protestnote zu versenden. Und auf Drängen der Medici hat die Regierung von Florenz Briefe an den König von Polen, der die Oberherrschaft über die weitgehend autonome Stadtrepublik Danzig innehat, sowie an die Hansestädte geschrieben.

Besonders unnachgiebig zeigt sich Tommaso Portinari: Er erwirkt beim Herzog von Burgund einen Arrestbefehl, der den Vertreter der Medici ermächtigt, in ganz Flandern hansischen Besitz im Wert der von Beneke erbeuteten Waren einzuziehen. Im Januar 1474 lässt Portinari sämtliches hansisches Gut in Brügge beschlagnahmen. Vor den vier Herbergen der Hansekaufleute in der Stadt postieren sich Wachen, die jeden Geschäftsverkehr unterbinden.

Warum diese Hartnäckigkeit? Neben der übrigen Ladung geht es Portinari wohl auch darum, das kostbare Triptychon mit dem „Jüngsten Gericht“ wiederzuerlangen.

Gemalt hat es der junge Hans Memling, ein gebürtiger Deutscher, der seit spätestens 1465 in Brügge lebt und dort eine große Kunstwerkstatt betreibt, mit der er es zu Ruhm und Reichtum

gebracht hat. Die flämische Malerei mit ihrem Erfindungsreichtum, Naturalismus und ihren raffinierten optischen Tricks ist in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts hoch gefragt, auch im Süden Europas. Und Memling zählt neben Jan van Eyck und seinem vermutlichen Lehrmeister Rogier van der Weyden zu den größten und populärsten Vertretern dieser Kunst.

Das Triptychon, in Auftrag gegeben noch von Portinari Vorgänger, sollte seinen Platz finden in der Badia Fiesolana, einer Kirche in Florenz, erbaut von den Medici. Vier Seitenkapellen sind von auswärtigen Vertretern des Bank- und Handelshauses gestiftet worden – und das herrliche Altarbild von Memling hätte den Status der Brügger Filiale allen Besuchern der Kirche deutlich vor Augen geführt.

Aber es gibt wohl noch einen weiteren, persönlichen Grund, weshalb Tommaso Portinari das Bild vom „Jüngsten Gericht“ wichtig ist: Der Künstler Memling hat vermutlich mehreren der Erlösten, die von Petrus ins Paradies geleitet werden, die Züge von Florentiner Kaufleuten verliehen. Auch Portinari selbst ist betend in der Waagschale des Erzengels Michael zu sehen.

In Zeiten, da das Gewerbe des Geldverleihens noch das Seelenheil gefährdet, die Kirche das Zinsnehmen als Sünde verurteilt, enthält Memlings Gemälde eine überraschende Botschaft: Ein Bankier kann ein ehrenwerter Mann sein, und das Paradies bleibt ihm nicht verschlossen.

Doch statt der Gläubigen seiner Heimatstadt bewundern nun die Bürger Danzigs das Altarbild. Die drei Eigner der „Peter von Danzig“ stiften das Gemälde vermutlich als Teil ihrer Beute der dortigen Marienkirche.

Portinari muss außer sich sein vor Zorn.

In Brügge können die Hansekaufleute mit Unterstützung der dortigen Obrigkeit, die Einbußen im Handel mit der Hanse fürchtet, den Florentiner zwar davon überzeugen, die Vollstreckung des Arrestbefehls noch einmal zu vertagen. Aber die Hansestädte fühlen sich wahrscheinlich an die Beschlagnahme ihrer Güter in London erinnert und sind jetzt aufs Höchste alarmiert.

Im Februar 1474 kommen Abgeordnete der Städte wieder in Utrecht zusammen, um mit England einen Friedensvertrag zu unterzeichnen. Das Königreich will unter allen Umständen den Konflikt beenden, weil Eduard IV. darauf brennt, Krieg mit Frankreich zu führen. Für die geplante

DIE KAUFLEUTE TRIUMPHIEREN IM HANDELSKRIEG GEGEN ENGLAND



Tommaso Portinari, italienischer Kaufmann und Leiter der Medici-Niederlassung in Brügge, versucht bis an sein Lebensende verzweifelt, unter anderem das geraubte Altarbild wiederzuerlangen. Er wendet sich an einflussreiche Fürsten, erwirkt Arrestbefehle, verklagt die Hanse. Doch das Triptychon bleibt in Danzig – bis heute

Invasion benötigt er Ruhe auf See und freie Fahrt für seine Flotte.

Daher kann die Hanse einen äußerst günstigen Friedensschluss verhandeln: Sie bekommt Schadenersatz für die Beschlagnahme ihrer Güter im Jahr 1468 und erhält zudem ihre alten Privilegien im Englandhandel zurück, etwa niedrigere Zölle.

Eigentlich ist dies ein voller Erfolg für den Bund, wäre da nicht die Auseinandersetzung um die „St. Thomas“. Lübeck drängt Danzig, Schadenersatz zu leisten, um jede weitere Eskalation zu vermeiden.

Ausgerechnet Bernt Pawest, der erste glücklose Kapitän des großen Kaperschiffs und nun in Utrecht Abgesandter Danzigs, muss sich die Vorwürfe gegen die Tat seines Nachfolgers anhören. Die Ratsherren Danzigs aber beharren darauf, dass die Kaperung Teil des offiziellen hansischen Seekriegs war und die gesamte Hanse sich zuständig zeigen müsse.

Drei Jahre später, 1477, erreichen die Medici, dass sich sogar der Papst persönlich für ihre Forderungen einsetzt. In einer Bulle nennt er Beneke einerseits seinen „geliebten Sohn“, andererseits einen „Piraten“ und droht der Stadt, sollte sie nicht binnen 30 Tagen Schadenersatz leisten, mit dem Kirchenbann.

Doch auch davon lassen sich die Danziger Ratsherren nicht beeindrucken. Und ihre Sturheit zeigt Wirkung: Der Papst lässt, soweit man weiß, nicht wieder von sich hören.

Lange Zeit bleibt es nun ruhig. Zum einen, weil der Herzog von Burgund stirbt und nach seinem Tod jahrelang Unruhen und Aufstände um die Nachfolge sein Reich beherrschen. Zum anderen, weil die Familie der Medici in schwere finanzielle Bedrängnis gerät und keine Zeit mehr findet, sich um die Ladung der „St. Thomas“ zu kümmern.

Doch dann, 15 Jahre später, taucht Tommaso Portinari plötzlich wieder auf. 1492 verklagt der Florentiner die Hanse vor dem Großen Rat von

Mecheln, dem höchsten Gericht der Niederlande, auf Schadenersatz.

Portinari ist da schon lange nicht mehr Geschäftsführer der Medici; die Bankiers haben ihn unter anderem wegen seiner zweifelhaften Kreditvergaben entlassen. Aber als Privatmann will er zumindest Entschädigung für die Schiffsladung Salz, die ihm Beneke geraubt hat. 1496 spricht das Gericht ein Urteil zu seinen Gunsten. Die Hanse aber weigert sich weiterhin zu zahlen.

Daraufhin beginnt er, mit Erlaubnis des Gerichts, hansisches Gut in Flandern zu beschlagnahmen, woraufhin die Hansekaufleute androhen, ihr Kontor in Brügge zu schließen. Aus Furcht vor Handelseinbußen erklärt sich die Stadt schließlich bereit, zwei Neffen Portinaris Schadenersatz zu leisten (Portinari selbst hat sich bereits zermürbt nach Florenz zurückgezogen, wo er 1501 stirbt). In immer wieder verschleppten und hinausgezögerten Raten erhalten die Erben 20 Prozent der geforderten Summe.

Die letzte Zahlung geht im Oktober 1513 bei ihnen ein – genau 40 Jahre und sechs Monate nach der Kaperung der „St. Thomas“.

Paul Benecke ist da schon lange tot. Nach dem Seekrieg ist er wieder Handelsschiffer geworden und 1475 mit der „Peter von Danzig“ nach Westfrankreich aufgebrochen, um dort Salz zu laden. Doch bei der Rückfahrt geriet der Segler in Seenot und musste – diesmal endgültig – an Land gebracht und abgewrackt werden.

Beneke kehrte auf einem anderen Schiff nach Danzig zurück. Danach fuhr er wohl nie mehr zur See und starb, so lassen die Chroniken vermuten, 1480 in seiner Heimatstadt.

Memlings Triptychon vom „Jüngsten Gericht“ aber blieb in Danzig und hängt dort bis heute. Ein niederländisches Altarbild, gestiftet für eine Kirche in Florenz, auf dem italienische Bankiers reinen Gewissens ins Paradies aufsteigen. ■

Johannes Stempel, Jg. 1971, schreibt regelmäßig für GEOEPOCHE.

LITERATUREMPFEHLUNGEN

Andreas Kammler, „Up Eventur: Untersuchungen zur Kaperschiffahrt 1471–1512, vornehmlich nach Hamburger und Lübecker Quellen“, Scripta Mercatura: gut lesbare Dissertation, die alle Aspekte der Kaperfahrten der Hanse untersucht. Ortwin Pelc, „Seeräuber auf Nord- und Ostsee: Wirklichkeit und Mythos“, Boyens Buchverlag: Überblick der Piraterie vom Frühmittelalter bis ins 19. Jahrhundert, mit ausführlicher Darstellung der Vitalienbrüder.

EINE NEUE GROSSMACHT

Jahrhundertelang macht die Hanse gute Geschäfte mit der nordrussischen Stadt Nowgorod. Doch als um 1470 der Herrscher des immer mächtiger werdenden Großfürstentums Moskau nach der Handelsmetropole greift, droht dem Städtebund der Verlust des wichtigen Außenpostens

Text: MARION HOMBACH; Karte: STEFANIE PETERS

Am 29. Januar 1478 erfüllt sich für Iwan III. ein Wunsch, den seine Familie schon seit Generationen hat: Der Großfürst von Moskau erobert Nowgorod.

Begleitet von den Mächtigen seines Heeres zieht er in die Stadt ein. Kampflos hat sie sich angesichts der Übermacht der Angreifer ergeben. Nun überhäufen ihn die dortigen Würdenträger mit kostbaren Geschenken, bewirten ihn, lassen für ihn eine Messe feiern.

Nowgorod kontrolliert ein gewaltiges Territorium östlich des heutigen Finnland. Die Stadt selbst ist eine bedeutende Handelsmetropole, getragen vor allem von der Hanse, die hier ein wichtiges Kontor des Städtebundes unterhält.

Und so ist die Einnahme Nowgorods für Iwan III. der entscheidende Schritt, um sein Fürstentum zur vorherrschenden Macht in Russland zu formen.

Zuvor ist Moskau lange Zeit eine kleine Herrschaft unter den vielen anderen gewesen, die sich ab dem 11. Jahrhundert zwischen den Karpaten und dem Finnischen Meerbusen bildeten. Diese Fürstentümer waren oft untereinander zerstritten, aber dennoch lose in einer Art Föderation miteinander verbunden.

Doch gegen die Mongolen, die 1223 von Osten her angriffen, hatte der lockere Bund keine Chance: Die Reiterkrieger unterwarfen in schneller Folge Fürstentum um Fürstentum.

Die russischen Regenten mussten dem Khan der Mongolen fortan Tribut leisten und Truppen stellen. Der fremde Herrscher ernannte aus dem Kreis der

Unterworfenen einen Großfürsten, der ihm persönlich in seiner Hauptstadt Sarai an der Wolga huldigen musste und in seinem Auftrag die übrigen russischen Fürsten zu kontrollieren hatte.

Die schwächten sich in Machtkämpfen untereinander so sehr, dass sie die mongolische Oberhoheit nicht abzuschütteln vermochten. Und einige zogen aus der Fremdherrschaft sogar Vorteile: Im Jahr 1317 gelang es dem Herrscher Moskaus, zum Großfürsten bestimmt zu werden – er hatte einen längeren Aufenthalt in Sarai genutzt, um die Schwester des Khans zu heiraten.

Schnell reifte unter den zielstrebig Machthabern in Moskau ein Plan zukünftiger Größe: 1328 erhielten sie erneut die (zwischenzeitlich verlorene) Großfürstenwürde und trieben nun auch Steuern für Sarai ein. Für die Moskauer war das ein unschätzbarer Vorteil, da niemand außer ihnen selbst wusste, wie hoch die jeweiligen Einnahmen tatsächlich waren. Die Herrscher an der Moskwa behielten daher heimlich einen Teil des Geldes für sich, um Kirchen- und Klostergüter zu erwerben und reichen Händlern Land abzukaufen. Gezielt weiteten sie ihr Territorium aus.

Im 15. Jahrhundert richtet sich ihr Blick auf Nowgorod. Die Stadt erlebt seit dem 11. Jahrhundert eine wirtschaftliche Blüte. Sie ist einer der bedeutendsten Außenposten der Hanse; über das Kontor Petershof, eine befestigte Stadt in der Stadt, handeln deutsche Kaufleute Pelze sowie Honig und das für Kirchenkerzen benötigte Bienenwachs.

Bis jetzt hat sich die von mächtigen Familien beherrschte Republik Nowgorod Moskaus Versuchen widersetzt, Einfluss zu nehmen. Doch Iwan III., seit 1462 erster Mann an der Moskwa, will das ändern. 1471 besiegen seine Truppen die Streitkräfte Nowgorods, sieben Jahre später kapitulieren die belagerten Stadtsherren. Die Republik ist gefallen.

Nach seinem Triumph siedelt Iwan III. in Nowgorod Getreue an. Zur gleichen Zeit gelingt es ihm, ein feindliches Mongolenheer zum Abzug zu zwingen: Er schafft es, sich mit seinen Brüdern zu verbünden, die ihm gegen die Invasoren helfen (zudem bleibt eine dem Khan zugesagte militärische Unterstützung aus).

Seine Burg in Moskau, den Kreml, lässt er nun monumental vergrößern. Er heiratet eine Nichte des letzten byzantinischen Kaisers und führt fortan die Bezeichnung „Zar“ (wohl abgeleitet vom lateinischen Titel „Caesar“).

So erwächst aus einem ehemals kleinen Fürstentum nach und nach ein mächtiges russisches Reich, das die Ostseeregion von nun an prägen wird.

Das Kontor der Hanse in Nowgorod lässt der Zar 1494 schließen, die Ware konfiszieren, die deutschen Händler verhaften: Er fürchtet, die dortigen Hansekaufleute könnten bei einem von ihm geplanten Krieg gegen Schweden Partei für den Gegner ergreifen.

Durch Iwans Politik erlahmt der Handel mit dem Westen. Die Hanse hat zudem mit Nowgorod einen wichtigen Stützpunkt im Osten eingebüßt. Und wird an dem Verlust schwer tragen. ■

DER AUFSTIEG MOSKAUS, 1478



Im 14. und 15. Jahrhundert eignen sich die Herrscher des Großfürstentums Moskau weite Teile Zentralrusslands an. Lange Zeit kann die reiche Handelsstadt Nowgorod, die im Norden des Landes ein riesiges Territorium beherrscht, ihre Unabhängigkeit bewahren, doch 1478 müssen sich ihre Herren der Moskauer Übermacht geschlagen geben. Den Kaufleuten der Hanse bringt der Machtwechsel spürbaren Schaden, denn 1494 erklärt Zar Iwan III. das hansische Kontor in Nowgorod für geschlossen



Gleichermaßen als Allegorie auf den Handel und als realistische Darstellung der Kaufmannstätigkeiten schafft der Nürnberger Zeichner Jost Amman 1585 einen detailreichen Holzschnitt, der diesen Beitrag illustriert. Hier zeigt das Bild die Tugend der Aufrichtigkeit und fordert den Händler zu vernünftigem Verhalten auf

DER DIPLOMAT

Die Geschäfte der Hanse laufen im späten 16. Jahrhundert nicht mehr wie gewohnt: Warenströme verlagern sich, neue Konkurrenten verdrängen die Kaufleute von ihren traditionellen Märkten. Um sich gegen die Krise zu stemmen, ernennt die Städteallianz den Kölner Juristen Heinrich Sudermann zu ihrem Chefunterhändler. Der will den Bund wieder auf die Höhe seiner einstigen wirtschaftlichen Macht bringen

— Text: RALF BERHORST; Illustrationen JOST AMMAN



Darstellung einer Handelsfirma: Links werden alle Geschäfte ins Journal eingetragen, rechts

Sieht so das Ende der Hanse aus? Im Jahr 1578 sind große Kontore der Allianz verlassen oder verfallen, der Handel an diesen Niederlassungen liegt darnieder.

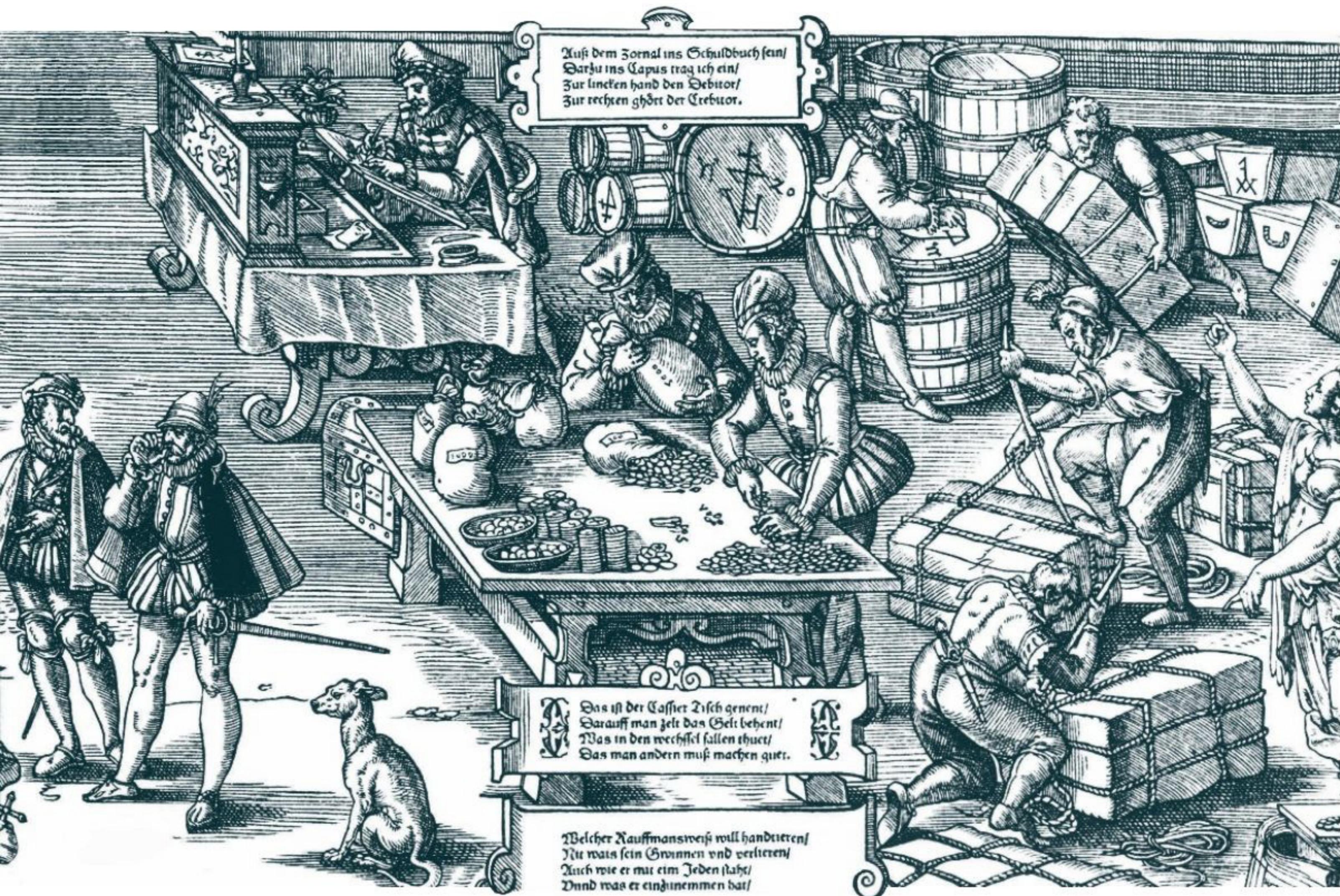
Die Holzhäuser im russischen Nowgorod, wo die Händler des Bundes einst Salz, Gewürze und Wolltuch gegen Pelze, Honig und Wachs eintauschten, sind morsch. Das dortige Kontor, das bereits im Laufe des 15. Jahrhunderts seine wirtschaftliche Geltung eingebüßt hatte, wurde einige Jahre nach der Eroberung Nowgorods 1478 durch den Moskauer Großfürsten Iwan geschlossen.

Die Niederlassung in Bergen, die von der Küste Norwegens aus den europaweiten Handel mit Stockfisch be-

herrschte, hat ebenfalls an Bedeutung verloren, denn inzwischen segeln Schiffe weiter nach Norden – der Trockenfisch ist auf Island, den Faröer- und den Shetland-Inseln günstiger zu bekommen.

Und das prachtvolle Haus der Hanse in Antwerpen, Umschlagplatz für Tuchballen aus Brabant und aus dem englischen Königreich, ist von spanischen Soldaten geplündert und teilweise in Brand gesetzt worden.

Auch auf der Ostsee hat sich das Bild gewandelt: Inzwischen ist dort jedes zweite Schiff niederländischer Herkunft. Viele dieser Segler steuern den Danziger Hafen an, um Getreide zu laden und nach Westen zu bringen. Kaum eines der



oben vermerken Buchhalter Schuldner. Davor steht der Kassiertisch mit den Geldern für all die Waren, die geliefert und expediert werden

Niedergang

Schiffe dort gehört mehr einem hansischen Reeder, etwa aus Lübeck.

Selbst der norddeutsche Tuchhandel wird nun von Engländern dominiert, die sich in Hamburg oder Emden niedergelassen haben.

Viele Hansestädte entsenden keine Ratsvertreter mehr zu den Versammlungen des Verbundes oder haben ihn gar verlassen. Die Mitgliedschaft scheint ihnen kaum noch Vorteile zu bringen.

Es ist, als wäre der Niedergang der einst so mächtigen Allianz nicht mehr aufzuhalten.

Doch ein Mann stemmt sich mit aller Kraft dagegen: Heinrich Sudermann, der Chefdiplomat der Hanse.

Schon seit mehr als zwei Dekaden führt der 58-jährige Jurist die Geschicke des Bündnisses. Unermüdlich bereist er in dessen Auftrag den Kontinent, ist mal in Brüssel oder Paris, dann wieder in London. Er verhandelt mit Königen und Schatzkanzlern, mit Ministern und Ratsherren. Niemand kennt die Urkunden und die mit Wachs gesiegelten Verträge so gut wie er.

Dabei besitzt Sudermann formal gar keine wirklich große Macht, er ist nur der Syndikus der Hanse, also ihr Bevollmächtigter und Rechtsbeistand, und dem Direktorium in Lübeck unterstellt.

Tatsächlich aber ist der Kölner – der Lateinisch, Englisch und Französisch

spricht und eher wie ein Gelehrter denn wie ein Kaufmann denkt – mit den Jahren zum eigentlichen Kopf und Strategen des Verbundes geworden.

Erstmals hat die Hanse mit Sudermann solch ein Haupt: Mit ihm will der Bund den Trend umkehren, sich festigen in diesen krisenhaften Zeiten. Alles versucht der Chefdiplomat, um die Lage der Allianz zum Besseren zu wandeln. Von seinem Geschick vor allem, von seiner Überzeugungskraft und Klugheit hängt ihre weitere Existenz ab.

Doch im April 1579 trifft den Syndikus ein schwerer Schlag: Aus England kommt die Nachricht, dass Königin Elisabeth alle Privilegien für

den Londoner Stalhof, das einzige florierende der großen Kontore, aufheben wird. Es könnte der letzte – und schließlich tödliche – Stoß sein, der die Hanse ereilt.

Bereits in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts beginnen die Hansekaufleute nach und nach hinter ihre Konkurrenten zurückzufallen.

Zwar läuft es in der Kaufmannsallianz insgesamt nicht schlecht, die Zahl der eingesetzten Schiffe nimmt sogar beständig zu, Jahr um Jahr durchqueren mehr Frachtsegler die Ostsee. Europas Bevölkerungszahl wächst weiter, in großen Städten drängen sich mehr und mehr Menschen. Der Handel prosperiert.

Doch die Rivalen wirtschaften inzwischen eben noch besser, und sie nehmen der Hanse Marktanteile ab. Kaufleute anderer Länder sind offenbar beweglicher, geschickter, skrupellos.

Holländische Händler etwa lassen gefangene Nordseeheringe gleich an Bord verarbeiten und können ihre Ware so billiger als ihre Konkurrenten anbieten, auch im Ostseegebiet. Sie verkaufen französisches Meersalz von der Atlantikküste, das sie selbst raffinieren und günstiger vertreiben als das aus Lüneburg.

Auch brauen sie jetzt ein billiges Getränk aus Torf, Gerste und Wasser und verkaufen es in gefälschten Fässern als hansisches Hopfenbier. Sie imitieren Tuche aus Flandern und versehen sie mit nachgemachten Qualitätssiegeln.

Entscheidend für den Vorsprung der Niederländer ist aber, dass sie längst systematisch Waren für den Export herstellen. Neben Bier und Salzheringen produzieren sie Tuche, Milch und Käse, um diese Waren im Ausland gegen Getreide einzutauschen, das auf den feuchten Böden ihrer Heimat schlecht gedeiht.

Und sie bauen nun Schiff um Schiff, senken mit ihrer großen Flotte die Transportkosten. Daher können sie ihre Güter günstiger anbieten als die Kaufleute der Hanse – und zugleich für andere Kunden zu niedrigen Preisen immer mehr Frachtaufträge ausführen.

Neben den Niederländern sind der Hanse nun auch im Heiligen Römischen

Die REFORMATION spaltet die Hanse

Reich deutscher Nation starke Konkurrenten erwachsen: Die süddeutschen Handelshäuser der Fugger und Welser kaufen ebenfalls Wachs und Pelze im Ostseeraum, und sie drängen die Hansestädte aus dem lukrativen Geschäft mit slowakischem Kupfer.



Aber es gibt noch weitere Gründe, die dazu führen, dass die Hanse ins Hintertreffen gerät. Denn die Welt hat sich fundamental verändert gegenüber den Zeiten, als die ersten Händler des Bundes in Fahrtgemeinschaften nach England oder Gotland segelten: Sie ist deutlich größer geworden.

Entdecker und Eroberer haben bereits Ende des 15. Jahrhunderts die Südspitze Afrikas umrundet, sind über den Atlantik bis nach Nord- und Südamerika vorgedrungen, bald darauf bis nach Indien und in die Inselwelt des Pazifiks gelangt, umsegelten schließlich den Erdball.

Neue, weite Räume tun sich für den Handel auf. Spanische und portugiesische Kaufleute gründen Niederlassungen an der Küste Afrikas, in der Neuen Welt, auf den Philippinen, in Indien, Indonesien, China und Japan.

Die Spanier beuten ihre überseeischen Kolonien in Mittelamerika und den Anden aus, portugiesische Schiffe fahren von Lissabon bis an die Küste Brasiliens und bringen von dort Tropen- und Farbhölzer mit.

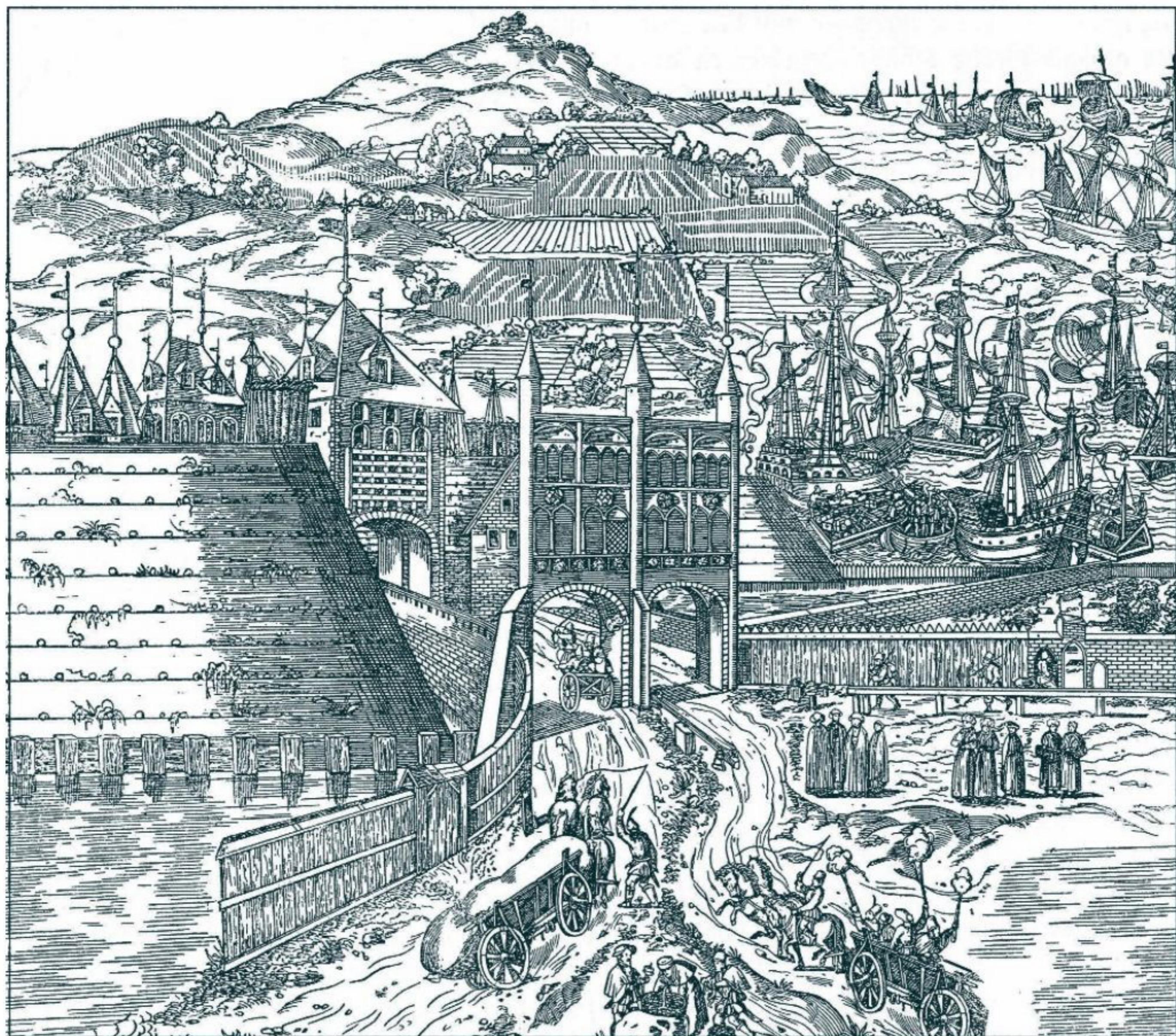
Die weltweiten Handelsströme verschieben sich, der Warenaustausch im Ostseeraum verliert angesichts des Überseehandels an Bedeutung.

Für die Hanse ist es schwer, sich an dem neuen Geschäft zu beteiligen: weil ihre Städte meist abseits der atlantischen Routen liegen; weil es ihren Kaufleuten oft an Kapital für die aufwendigeren Überseegeschäfte mangelt (anders als in Italien gibt es erst in wenigen deutschen Städten Bankhäuser und Kreditinstitute, die Darlehen für größere Unternehmungen vorstrecken könnten); und weil die Seemächte Spanien und Portugal, die den Überseehandel kontrollieren, die Hanse von diesen lukrativen Einnahmen fernzuhalten versuchen.

Viele Kaufleute des Städtebundes bleiben daher bei den Geschäften überschaubarer Umfangs in ihren angestammten Regionen, auch wenn die weniger gewinnträchtig sind.

Zwar gelingt es einigen besonders einfallsreichen und wohlhabenden Händlern aus Hamburg, Lübeck und Danzig, trotz der Widrigkeiten Anschluss an die neuen überseeischen Warenströme zu finden. Doch dies eröffnet eine gefährliche Kluft innerhalb der Hanse – zwischen der kleineren Gruppe der innovativen, wagemutigeren Händler, die Ungewohntes ausprobieren und mit ihren Geschäften in die Ferne streben, und ihren zurückhaltenderen Kollegen, die am Bisherigen festhalten.

Und es wirken noch weitere Fliehkräfte innerhalb des Bundes: Durch die Reformation wird die Hanse in protestantische und katholische Mitglieder geteilt. Während etwa Köln beim alten Glauben verharrt, schließen sich Osnabrück, Bremen, Magdeburg, Hamburg und Lübeck dem neuen Bekenntnis an.



Niedergang

Weil immer mehr niederländische Kapitäne in der Ostsee mit Lübeck konkurrieren, verliert das einst mächtige Zentrum des Hanseimperiums an Bedeutung (Lübecker Stadt Tor, 1560)

Um 1580 widerruft die englische Krone alle Privilegien für den Londoner Stalhof, das letzte verbliebene große Hansekontor (Bildmitte). Es ist ein fataler Schlag für den Städtebund



Immer mehr Städte verlassen zudem die Hanse, weil sie von ihren Landesherren dazu gezwungen werden – darunter Berlin, Stettin, Halle, Breslau, Krakau und Frankfurt an der Oder.

Denn die Macht der Landesfürsten nimmt stetig zu. Immer effizienter wird deren Verwaltung, immer einträglicher das Steuerwesen.

Mit ihren verbesserten finanziellen Ressourcen sind die Machthaber auf das Geld der Hansestädte weniger angewiesen, müssen kaum noch Zugeständnisse machen – und so festigen sie ihren Griff, wollen ihre Handelsorte möglichst direkt kontrollieren. Wegen der neuartigen Kanonen können sich die Städte ihrerseits schwerer gegen Heere der Landesherren verteidigen.

Der Zuwachs der Fürstenmacht wird auch für die verbliebenen Hansemitglieder zum Problem. Denn im übrigen Europa haben sich die Verhältnisse ebenfalls gewandelt: Der Einfluss der Herrscher in den Ländern an der Ostsee, besonders in Dänemark und Schweden sowie dem Zarenreich, hat deutlich zugenommen.

Die Monarchen gebieten nun über fester gefügte Staaten, treten mit gestiegener finanzieller und militärischer Stärke der Hanse noch selbstbewusster gegenüber. Vor allem sind die Machthaber immer weniger dazu bereit, fremden Kaufleuten Sonderrechte zuzubilligen und dafür ihre eigenen Untertanen im Wettbewerb zu benachteiligen. Das Geschäftsmodell der Hanse gerät damit von allen Seiten unter Druck.

So bedrohlich die Anzeichen der Krise sind, sie erzeugen auch Trotz, setzen Kräfte einer erstaunlichen Erneuerung frei: Die Städte des Bundes treffen sich ab 1553 häufiger als je zuvor zu Beratungen und zahlen erstmals in Friedenszeiten verbindliche Beiträge. Im Jahr 1557 schließen sich die nun noch 67 Orte sogar zu einer dauerhaften Konföderation zusammen.

Es ist eine historische Zäsur: Die lose Gemeinschaft handeltreibender Städte wandelt sich zu einem festen Bündnis. Und es ist ein Neubeginn: Schriftlich verpflichten sich die Mit-

glieder, Ratsgesandte zu den Hansetagen zu schicken und die gemeinsamen Beschlüsse zu akzeptieren – wer sich an die nicht hält, wird ausgeschlossen. Über Streitfälle zwischen Städten soll künftig ein Schiedsgericht oder in letzter Instanz der Hansetag entscheiden.

Sämtliche Kosten für den Schutz von Land- und Seewegen sowie für Gesandtschaften wollen die Bündnispartner künftig gemeinsam tragen.

Allerdings zeigt sich schon bald, dass mit den gestiegenen Verpflichtungen die Ratsherren in den Städten nun auch sorgfältiger Kosten und Nutzen einer Mitgliedschaft abwägen – und zwar häufig mit dem Ergebnis, dass die Kommunen trotz ihrer Unterschrift unter den Konföderationsvertrag den Hansetagen fernbleiben oder ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen. Nur Hamburg, Lübeck und einige andere Städte leisten regelmäßig ihre Beiträge in voller Höhe.

Und dennoch: Nie zuvor in den fast 400 Jahren hansischer Geschichte besaßen die Händler außerhalb von Krisenzeiten eine so straffe Organisation. Der Bund rüstet sich für eine stürmische Ära.

Bereits 1556 haben die leitenden Städte der nun in vier regionale Quartiere aufgeteilten Hanse – Lübeck, Köln, Braunschweig und Danzig – beschlossen, zu diesem Zweck auch einen Syndikus einzustellen; bis dahin besaß die Hanse keinen gemeinsamen Repräsentanten, keinen juristisch geschulten Fachmann,

der sie gegenüber auswärtigen Mächten, dem Kaiser und fürstlichen Verwaltungen angemessen vertreten konnte.

Das ändert sich nun.

D

Die Wahl für den Posten fällt auf den Kölner Heinrich Sudermann. Der 36-Jährige, der 1556 auf dem Hansetag in Lübeck ernannt wird, hat sich bereits als Rechtsbeistand auf diplomatischen Missionen in England bewährt.

Sudermann stammt aus einer wohlhabenden Patrizierfamilie, ist weltgewandt und gebildet. Er hat unter anderem im französischen Orléans Jura studiert, wurde in Italien zum Doktor der Rechte promoviert. Wahrscheinlich ist Sudermann die Wahl zum Syndikus dennoch nicht gänzlich recht. Er träumt wohl eher davon, in die gut bezahlten Dienste eines Landesfürsten einzutreten.

Drängend müssen die Hansevertreter ihn überreden, das neue Amt anzunehmen. Dann aber schwört er feierlich, alles mit „äußerstem Eifer“ abzuwehren, was der Hanse zum Nachteil gereichen könnte.

Es ist eine undankbare, fast übermenschliche Aufgabe: Sudermann soll die Hanse in die Zukunft führen, doch ihm ist genau bewusst, dass er auf dem Papier wenig Macht besitzt. Er ist an die Beschlüsse des Hansetages gebunden, ihm stehen nur ein Bursche und zwei Diener für kleinere Erledigungen zur Verfügung; Mitarbeiter hat der Bevollmächtigte nicht, nur einen kleinen Etat an „Dienstgeld“. Über seine Ausgaben für Reisen, für Briefpapier, Wachs und Boten muss er dem Direktorium genau Rechenschaft ablegen.

Und dennoch nimmt er die Herausforderung entschlossen an. Der

Das Kontor in Antwerpen geht BANKROTT



Der Handel ist im 16. Jahrhundert ein riskantes Geschäft; einige Gefahren zeigt diese Bildtafel: Krieg und Seuchen, die das Gewerbe verderben, sowie Raubüberfälle oder den Untergang eines Schiffes in stürmischer See (ganz oben)

nüchterne Mann ist kein Visionär, aber er will die Hanse als mächtiges Handelsbündnis erneuern. Allerdings gemäß ihrer alten Ideale: Er möchte überkommene Privilegien zurückgewinnen, bewahren und verteidigen sowie die bedeutenden Kontore stärken – vor allem das in den Niederlanden und das in England.

24. April 1560. Es ist, als hätten sich die Elemente gegen ihn verschworen. Als Heinrich Sudermann in dieser Nacht mit einer Delegation von Dünkirchen nach England übersetzen will, zieht ein schwerer Sturm auf. Nur mit Mühe kann der Kapitän das Schiff zurück in den Hafen manövrieren.

Erst Tage später beruhigt sich die See wieder; die Gesandten treffen am 1. Mai in London ein – zu einer äußerst delikaten Mission.

Gut 80 Jahre zuvor ist es den an der Themse lebenden Hansekaufleuten in Verhandlungen nach einem Seekrieg des Städtebundes gegen England gelungen, sich ihre althergebrachten, weitreichenden Vergünstigungen bestätigen zu lassen (siehe Seite 120).

Vom Stalhof aus, ihrem Kontor in der Innenstadt Londons, durften die Deutschen nach wie vor sämtliche von ihnen eingeführten Waren frei verkaufen und englische Produkte ohne Mengenbegrenzung exportieren. Bei der Ein- und Ausfuhr zahlten sie sogar einen deutlich geringeren Zoll als die einheimischen Händler. Jahr für Jahr verschifften die Deutschen bald mehr als 20 000 Bahnen Tuch aus England, das war rund ein Viertel der gesamten Tuchexporte.

Selbst gegen den Protest einheimischer Händler, des Rats und des Bürgermeisters von London wurden diese Privilegien immer wieder bekräftigt: zum einen, weil das Königshaus die Hanse als politischen Partner schätzte, zum anderen, weil die englischen Kaufleute mit ihrer kleinen Handelsflotte noch nicht in der Lage waren, Produkte in so großen Mengen und zu den günstigen Preisen zu beschaffen, die die Hanse bot.

Vor Kurzem aber hat sich Königin Maria wenige Monate vor ihrem Tod im Jahr 1558 über die Vereinbarungen hinweggesetzt und den Zoll für die Ausfuhr

von Tuch für die Deutschen drastisch erhöht – sie müssen nun ebenso viel zahlen wie alle anderen Ausländer.

Inzwischen ist allerdings mit Elisabeth I. eine neue Monarchin im Amt, und Sudermann sieht die Gelegenheit gekommen, sich die alten verbrieften Rechte erneut bestätigen zu lassen.

Wenige Tage nachdem die Delegation in der englischen Hauptstadt eingetroffen ist, wird sie von der Königin zu einer Audienz empfangen.

Mit kleinem Gefolge betritt Elisabeth I. im Palast von Westminster den Saal, in dem die Deutschen warten, an ihrer Seite ihr wichtigster Berater, Staatssekretär William Cecil.

Heinrich Sudermann beugt sich zum Handkuss hinunter und beginnt nach Aufforderung des Beamten auf Latein mit seinem Vortrag. Er bittet Elisabeth, die alten Privilegien in vollem Umfang wieder in Kraft zu setzen.

Die Monarchin antwortet ihm nicht selbst, sondern lässt ihren Staatssekretär entgegnen: Man werde der Königin sicherlich keine Vereinbarung zumuten, die gegen die Interessen ihres Landes gerichtet sei. Beim Hinausgehen vertröstet Elisabeth die Gesandten noch mit einem lateinischen Sprichwort: „Quod differtur, non aufertur“ – aufgeschoben ist nicht aufgehoben.

Das ist immerhin kein Nein. Es lässt die Deutschen hoffen.

Nun beginnen monatelange, zähe Verhandlungen in Hinterzimmern des Palastes. Immer wieder muss sich Sudermann mit seinen Begleitern in Westminster einfinden, um mit von Cecil eingesetzten Mitarbeitern zu disputieren, müssen die Deutschen ihre Argumente und Forderungen schriftlich vorlegen.

Unauffällig lässt fortan die Interessenvertretung der englischen Fernhändler ihren wachsenden Einfluss spielen.

Im August schließlich teilt der Hof der Delegation mit, dass die Mitglieder des Stalhofs künftig zwar die geringeren Zollsätze der englischen Händler zahlen dürfen, aber nur für den Export in die Hansestädte selbst: Für Waren, die an Fremde weiterverkauft werden, müssen sie derweil nahezu die gleichen Zölle entrichten, die auch die anderen Ausländer zu zahlen haben. Kein gutes Ergebnis

für die Hansekaufleute, die ihre größten Profite im Zwischenhandel erzielen.

Doch Sudermann und seinen Begleitern bleibt nichts übrig, als die neuen Bedingungen erst einmal zu akzeptieren. Ein Rückschlag für den Syndikus auf seiner so wichtigen Mission: Es ist ihm nicht gelungen, die alten Privilegien vollständig wiederzuerlangen.



Sudermanns Zukunftsplan für die Hanse aber hat noch einen zweiten Schwerpunkt: den Aufbau eines neuen Kontors in Antwerpen. Denn seit der Meeresarm vor Brügge versandet ist, hat sich die etwas östlich davon gelegene Hafenstadt zum größten Handelsplatz im Nordwesten Europas entwickelt. Das alte Hansekontor in Brügge ist dagegen schon vor Jahrzehnten geschlossen worden.

Nach langen Verhandlungen mit dem (über Antwerpen gebietenden) Herrscher von Brabant hat die Hanse bereits umfangreiche Privilegien für den Handel in der Hafenmetropole erreicht. Nun führt Sudermann mit dem dortigen Stadtrat Gespräche über ein geeignetes Grundstück, nimmt Kredite auf und überwacht die Bauarbeiten für einen repräsentativen Stützpunkt.

1568 stellen die Handwerker das neue Kontorgebäude fertig. Es ist gewaltig: Seine Mauern erheben sich auf einer Fläche von 5000 Quadratmetern, über 80 Meter erstreckt sich die prachtvolle Fassade. 365 Fenster erhellen mehr als 100 Schlafräume sowie Speisesäle, Lager und Küchen. Das Haus ist ein Symbol wirtschaftlicher Macht – und der Hoffnung auf eine glanzvolle Zukunft.

Sudermann persönlich arbeitet ein Statut für das Kontor aus: Es verpflichtet alle Händler der Hanse, die in Ant-



Viele Händler nutzen das Wiegen von Waren, um ihre Geschäftspartner mit gefälschten Gewichten zu betrügen. Deshalb haben die Hansekaufleute zumeist ihre eigenen Kontrollgewichte dabei



Konferenz der Inhaber einer Handelsfirma. Im Auftrag der Hanse bereist deren Syndikus Heinrich Sudermann unermüdlich den Kontinent, verhandelt mit fremden Potentaten und Vertretern der immer eigennütziger agierenden Städte

werpen Geschäfte machen, in der neuen Residenz eine Kammer zu mieten – so wie es die alten Traditionen des Bundes vorsehen. Es ist ein Versuch, die Zeit zurückzudrehen.

Denn in Antwerpen haben sich längst zahlreiche deutsche Kaufleute niedergelassen, haben geheiratet und leben mit ihren Familien mitten unter der einheimischen Bevölkerung.

Sudermanns strenges Regelwerk sieht nun vor, dass sie Antwerpen umge-

hend verlassen und ihren festen Wohnsitz wieder in einer Hansestadt nehmen. Ihre Geschäfte in der niederländischen Stadt sollen sie von einem unverheirateten Stellvertreter erledigen lassen.

Mit seinen Vorschriften will Sudermann verhindern, dass Hansekaufleute Geschäfte mit nichthansischen Händlern abschließen – die von der Obrigkeit in Antwerpen untersagt sind – und dadurch die verliehenen Vorrechte gefährden. Ein gutes Dutzend Kaufleute aber weigert

sich, der Anordnung des Syndikus zu folgen, und nimmt es lieber hin, von den Privilegien der Hanse ausgeschlossen zu werden. Offenbar vertrauen die zumeist reichen Händler darauf, ihre Geschäfte in Antwerpen auch ohne den Schutz eines Kontors abwickeln zu können.

Bald zeigt sich, dass Sudermanns Pläne in der Stadt womöglich längst überholt sind: Denn Antwerpen könnte seine wirtschaftliche Stellung schon bald wieder einbüßen.

Seit Jahren schwelt zwischen England und den Niederlanden – die zum Herrschaftsgebiet des spanischen Königs Philipp II. gehören – ein Handelskonflikt. Die Statthalterin des spanischen Monarchen hat bereits 1563 erstmals kurzfristig den Import englischen Tuchs verboten. Noch während das neue Hansekontor emporwuchs, begann das Treiben auf den Stoffmärkten abzunehmen.

Die englischen Händler sind unterdessen gen Osten ausgewichen, bis nach Emden: Die Grafen von Ostfriesland haben ihnen Schutz angeboten, weil sie sich erhofften, durch die Ankömmlinge die eigene Wirtschaft zu beleben.

Emden ist nicht Mitglied der Hanse, aber wenige Jahre später gewährt auch Hamburg den Engländern ein zehnjähriges Niederlassungsrecht sowie die weitgehende Gleichstellung mit den eigenen Kaufleuten. Solche Vorrechte haben fremde Händler noch nie in einer Hansestadt genossen.

Hamburgs Vorpreschen verstößt gegen die Prinzipien der Hanse. Sudermann ist empört, als er davon hört, und fordert die Stadtoberen sofort in einem Brief auf, die Offerte zurückzunehmen. Eine solche Handelserlaubnis sei „hergebrachter Gebühr und verwandtlicher Pflicht zuwider, nichtig und kraftlos“.

Doch sein Protest ist vergebens. Die englischen Tuchhändler dürfen in Hamburg Quartier nehmen – und der Syndikus muss es geschehen lassen. Nun zeigt sich die überaus schwache Stellung seines Amtes: Der Hausjurist kann nicht mehr tun, als Hamburg energisch sein Missfallen zu bekunden.

Schlimmer noch: Seine Pläne in Antwerpen schlagen fehl. Nach einer Ausweisung der Engländer im Jahr 1569 verödet der Handel dort immer mehr.

Um die Finanzen der Hanse steht es schlecht, nicht einmal ihren obersten Repräsentanten kann sie noch bezahlen: Jahrzehntelang wartet Sudermann auf sein Gehalt (Buchhaltung eines Handelsunternehmens)



Das riesige Hansekontor, das Symbol dieses Neuanfangs, steht bald zumeist leer, hohe Schulden lasten auf dem viel zu groß geplanten Gebäude.

Als sich Aufständische in den Niederlanden gegen die spanische Oberherrschaft erheben und Kämpfe in der Stadt aufflammen, rauben mehrmals Truppen das Haus aus, 1576 werden gar Teile des Baus bei der Plünderung der Stadt von spanischen Soldaten in Brand gesetzt.

Zur gleichen Zeit verschärft sich der Streit zwischen der Hanse und England wieder. Als 1577 das zehnjährige Niederlassungsrecht der englischen Kaufleute in Hamburg erlischt, holt Sudermann zum Gegenschlag aus.

Der Hansetag fordert im Sommer 1578 erneut die Bestätigung der alten Privilegien von Englands Königin. Sudermann erhöht den Druck, indem er zugleich Hamburg (das nun wieder seinem Ratschlag folgt) ankündigen lässt, die Männer von der Insel Ende des Jahres auszuweisen.

Den Engländern soll der letzte Handelsplatz auf dem Kontinent genommen werden, auf dem sie ihre wichtigste Ware, das Tuch, verkaufen.

Daraufhin verkündet Königin Elisabeth I. am 7. April 1579 per Dekret: Werden die Engländer in Hamburg nicht binnen Kurzem wieder zugelassen, habe sie Befehl gegeben, auch die verbliebenen Vorrechte des Londoner Stalhofs aufzuheben – gut 400 Jahre nachdem ihre Vorgänger Kölner Kaufleute erstmals Privilegien zugestanden haben.

Es ist der härteste Schlag in dieser schwersten Krise der Hanse.

Doch Sudermann reagiert kämpferisch: Er will Elisabeth zwingen, die verbrieften Privilegien in vollem Umfang wiederherzustellen. Es ist ein geradezu starrsinniges Vorgehen: als könne es die Hanse mit der aufstrebenden Seemacht England aufnehmen, deren Königreich inzwischen gefestigter ist und deren Kriegsflotte an Bedeutung gewinnt.

Viele englische Tuchhändler aus Hamburg sind mittlerweile nach Emden gezogen. Nun entwickelt Sudermann eine weitere Idee: Das gesamte Heilige Römische Reich deutscher Nation soll den Handel mit den Engländern einstellen. Wenn die ihr Tuch nicht mehr loswerden, muss die englische Königin die Privilegien für die Deutschen in London bestätigen.

Aus eigener Kraft kann die Hanse einen solchen reichsweiten Boykott natürlich nicht durchsetzen. Sudermann braucht die Unterstützung des Kaisers, und so sendet er Rudolf II. im Jahr 1581 ein ausführliches Memorandum und bedrängt ihn, ein entsprechendes Dekret zu erlassen, da die Engländer ein gesetzwidriges Monopol geschaffen hätten.

Auf Ersuchen des Kaisers hin beschließen die Fürsten auf einem

Die Zeit der Hanse scheint endgültig VORBEI



große sorg vnd mie/
Huet/dierweil er nie/
ut brachte zur richtigkeit/
phaltens geschicklichkeit.

Reichstag in Augsburg kurz darauf tatsächlich einen Handelsboykott.

Doch Rudolf II. zögert anschließend, das Dekret auch in Kraft zu setzen. Denn er hat durchaus Verständnis für Elisabeths Reaktion auf die Ausweisung der Engländer aus Hamburg. Und er will keinen Bruch mit England provozieren.

Die verfahrene Situation dauert jahrelang an. Und dann, 1587, bietet das Hansemitglied Stade den Engländern an, sich für zehn Jahre in der Stadt niederzulassen und von dort aus Handel zu treiben. Auch Hamburg wirbt nun wieder um die Kaufleute.

Es ist eine weitere Niederlage für Sudermann: Das Bündnis, das er vertritt, zerfällt in seinem Rücken. Der Syndikus ist desavouiert und verbittert. In Briefen beklagt er die Uneinigkeit der Hanse, warnt vor ihrem Untergang.

Er ist jetzt 68 und erschöpft von unzähligen Missionen. Mehr als drei Jahrzehnte steht er bereits in den Diensten der Hanse, ist auf fast 50 langen Reisen ständig unterwegs gewesen, auf schwankenden Schiffen, in rumpelnden Gefährten auf staubigen Landstraßen, musste in der Fremde übernachten, in Vorzimmern und Audienzsälen auf seine Gesprächspartner warten.

In seiner Heimat Köln hält er sich selten lange auf, sieht seine sechs Kinder kaum, die zuvor mit ihm in Antwerpen gelebt haben, nach Ausbruch der Unruhen dort aber zurück an den Rhein gezogen sind. Seine Frau ist bereits vor zwölf Jahren gestorben. Wenn er nicht reist, betreibt er seine Geschäfte von Antwerpen oder Köln aus, bereitet Akten für Hansetage vor, schreibt Berichte.

Zudem hat ihm der Hansetag aufgetragen, ein Verzeichnis sämtlicher für das Bündnis wichtiger Verträge, Briefe und Urkunden anzulegen, um die verstreuten Papiere an zentraler Stelle zu ordnen und jederzeit griffbereit zu haben. Auch soll er eine Systematik des Seerechts entwerfen sowie eine Geschichte der Hanse verfassen – so als sei der Bund schon historisch geworden. Aber Sudermann hatte so viel zu erledigen, das er nichts davon fertigstellen konnte.

Längst ist ihm sein Amt auf Lebenszeit zugesprochen worden, doch seit Jahrzehnten stehen Gehälter aus. Die Hanse kann ihren wichtigsten Repräsentanten nicht bezahlen. Sudermann muss auch offizielle Reisen selbst finanzieren und hat sich daher hoch verschuldet.

Mehrmals hat er bereits versucht, seinen Posten aufzugeben. Warum nicht in die ruhigeren Dienste eines Fürsten wechseln, den alten Lebenstraum doch noch verwirklichen? Aber die Hanse ist offenbar sein Schicksal – er kommt von ihr nicht los, zu sehr fühlt er sich ihr wohl trotz aller Zweifel verpflichtet.

Im Jahr 1589 belaufen sich Sudermanns Außenstände auf mehr als 23 000 Taler. Bald darauf erklären sich die Verantwortlichen endlich dazu bereit, auf einem Hansetag in Lübeck mit dem Syndikus darüber zu verhandeln.

Sudermann reist erkrankt an. So schwach ist der Chefdiplomat, dass er kaum noch sprechen kann.

Und dann muss er auch noch eine peinliche Überprüfung seiner Ausgaben über sich ergehen lassen; Posten für Kleidung, Papier und Botenlohn werden für „ganz übermäßig“ befunden und aus der Aufstellung gestrichen. Es ist eine letzte Demütigung für den todkranken Mann.

Kurz darauf, am 31. August 1591, seinem 71. Geburtstag, stirbt Heinrich Sudermann in Lübeck.

Um den Toten aus der protestantischen Stadt in seine Heimat zu überführen, müssen Abgesandte aus Köln den Leichnam des Katholiken heimlich in eine Ochsenhaut einnähen lassen – der Rat Lübecks hatte gegen den Transport Einspruch erhoben, wohl aus religiöser Engstirnigkeit. Als Kaufmannsware getarnt, wird der Leib an den Rhein gebracht. Mehr als fünf Wochen dauert die letzte Reise des Syndikus.

Bis zum Schluss ist der Mann, der die Hanse in die Zukunft führen sollte, ein Vertreter der Vergangenheit geblieben. In einer neuen Zeit, in der flexibles Agieren zunehmend wichtig wurde, hat Sudermann durch sein Pochen auf die althergebrachten Privilegien und starren Regeln vielleicht sogar das Ende des Bundes beschleunigt.

N

Niedergang

Nach Sudermanns Tod bleibt sein Amt fast anderthalb Jahrzehnte lang unbesetzt. Niemanden drängt es, den Posten zu übernehmen. Die Gelder der verbliebenen Hansestädte gehen weiterhin unregelmäßig, wenn überhaupt, in die gemeinsame Kasse ein, und es gibt weitere Austritte.

1604 zählt das Bündnis nur noch 14 stimmberechtigte Mitglieder.

Die Zeit der Hanse scheint vorbei – und tatsächlich wird sich in den kommenden gut 50 Jahren ihr endgültiger Niedergang vollziehen. Denn zu viel hat sich mittlerweile geändert. So sind mit England, Frankreich und Dänemark, mit Schweden und Russland die modernen Staaten der frühen Neuzeit entstanden, die jene Sonderregelungen und Privilegien, auf die die Hanse über Jahrhunderte ihre Existenz gegründet hatte, nicht mehr zulassen.



In der Ferne, auf der anderen Seite des Meeres, ist Antwerpen zu sehen, das Ziel des Transports, der hier beladen wird.
In der brabantischen Stadt richtet der Syndikus ein Hansekontor ein – das jedoch rasch an Bedeutung verliert

Regierungen streben nun nach einem Gewaltmonopol. Gesetze und Gerichte bewahren auch auswärtige Händler vor Willkür und Übergriffen. Die Handelswege sind sicherer geworden. Nach außen abgeschirmte Kontore sind daher verzichtbar – und ein Bund zum Selbstschutz der Händler ist es ebenfalls.

Zwar bleiben die Waren der Hansekaufleute in Europa begehrte: Rohstoffe wie Holz und Getreide, Wachs und Pelze, Salz und Fisch, aber auch Metalle wie Kupfer und Zinn sowie Textilien.

Doch ein Großteil dieser Güter wird nun in niederländischen Seglern über die Ostsee transportiert und über andere Häfen abgewickelt: Im Vergleich zu den Niederländern mit ihren niedrigen Frachtraten sind die meisten Kaufleute der Hanse zu teuer. Und der lukrative Handel des Bündnisses mit Russland geht zurück, weil neue Routen nicht mehr über einen ihrer zentralen Stützpunkte laufen. Die Rolle als mächtigster Mittler zwischen Ost und West hat die Hanse damit verloren.



Zugleich lässt sich ihr innerer Zerfall kaum noch aufhalten: Immer stärker verkommt die Allianz zum Interessenverband kleinerer Händler, die an ihren Traditionen festhalten.

Diese Kaufleute handeln weiterhin mit vergleichsweise geringen Mengen und über eher kürzere Distanzen. Ihre Handelsnetze bleiben auf Vertrauen gegründet, sind meist zwischen persönlichen Freunden oder Verwandten geknüpft. Die Männer scheuen unternehmerische Risiken, denken nicht groß genug.

Es ist eine Art des Kommerzes, die die Expansion verhindert. Und es sind diese kleineren Händler, die unter allen

Umständen an den alten Privilegien, dem bequemen monopolisierten Handel festhalten wollen und deren Interessen Heinrich Sudermann in seinem sturen, letztlich vergeblichen Kampf gegen Englands Königin vertreten hat.

Dagegen lösen sich die jungen, beweglichen und wagemutigen Kaufleute zunehmend von den Netzwerken der Hanse. In den sich ändernden Zeiten begreifen sie deren Vorschriften und Kontorregeln nicht mehr als Schutz und Möglichkeit, sondern als Fesseln. Jene Verfugungen etwa, die die Handelsmenge eines Kaufmanns begrenzen; oder die Verbote von Geschäftsbeziehungen zu nichthansischen Händlern; oder die Gebote, stets auf andere Hansekaufleute Rücksicht zu nehmen.

Die Händler der neuen Generation agieren lieber auf eigene Faust, gehen höhere Risiken ein und profitieren, bei Erfolg, von größeren Gewinnen. Ihre Unternehmen formen sie nun immer häufiger zu großen arbeitsteiligen Organisationen mit Angestellten und sogenannten Faktoren, Mitarbeitern, die die Eigner in anderen Ländern vertreten.

Die Fernhändler alten Schlages, die vor allem auf die Hanse setzen, machen zumeist noch vieles selbst: Sie sind Firmenchef, Buchhalter, Kassierer und Schreiber in Person. Ihre moderneren Konkurrenten dagegen delegieren Aufgaben, setzen auf wachsende Geschäfte, nehmen Kredite bei den neuen Banken auf, geben Aktien an den Börsen aus, erproben zusätzliche Geschäftsfelder.

In der Hanse dominieren daher zumeist die mittlerweile zweitrangigen regionalen Geschäfte, und die Geschicke des Bundes werden von jenen Händlern bestimmt, die ihre Firmen noch auf die althergebrachte Art führen. Für das Wirtschaften der Zukunft ist die Hanse nicht mehr das passende Gebilde.

Zudem verliert die Ostsee, der angestammte Handelsraum der Allianz, im Verhältnis zum weltweiten Warenaustausch weiter an Bedeutung – selbst wenn in absoluten Zahlen mehr Schiffe als früher das Binnenmeer passieren.

Die größten Gewinne sind nun im Handel über den Ozean zu machen, und so prosperieren viele Häfen an Atlantik und Nordsee. Sie sind Tore in die Neue

Welt, nach Indien und Asien. Amsterdam und London werden zu neuen Zentren des globalen Kommerzes.

Auch Städte wie Danzig, Hamburg und Bremen, die ihr an Rohstoffen und Bevölkerung reiches Hinterland über die Weichsel, über Elbe und Weser und deren jeweilige Nebenflüsse für den Handel erschließen und zugleich durch ihre Häfen und viel befahrene Schiffsroute an die Weltmeere angebunden sind, profitieren in dieser neuen Zeit. Aber sie brauchen die Hanse nicht mehr.

Spätestens 1648, nach dem Verebbben des Dreißigjährigen Krieges, ist das Ende des Bundes abzusehen. Fast alle norddeutschen Städte sind inzwischen der Macht jener Landesfürsten unterworfen, zu deren Territorien sie gehören, und können keine eigenständige Politik mehr machen.

Und so findet 1669 in Lübeck der letzte Hansetag statt.

Aufgelöst jedoch wird das Bündnis nie. Vielmehr verlöscht der Zusammenschluss, der einst so mächtig war, dass er den Handel in weiten Teilen Europas beherrschte und sogar Kriege führen konnte, nach einem halben Jahrtausend Existenz auf sonderbar lautlose Weise.

Am Ende ist aber eigentlich nicht dieses leise Verschwinden erstaunlich – sondern vielmehr, dass diese zumeist lose Allianz von Städten, für die es in der Geschichte kein Vorbild gab und die einzige aus der Summe vielköpfigen kaufmännischen Profitstrebens erwachsen war, im Sturm der Zeiten überhaupt so lange hat bestehen können. ■

Dr. Ralf Berhorst, Jg. 1967, ist Autor in Berlin. Jost Amman, 1539–1591, war Kupferstecher, Zeichner und Maler in Nürnberg.

LITERATUREMPFEHLUNGEN

Antjekathrin Grassmann (Hg.), „Niedergang oder Übergang? Zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert“, Böhlau: informative Aufsatzsammlung zur letzten Phase der Hanse. T. H. Lloyd, „England and the German Hanse, 1157–1611“, Cambridge University Press: gut lesbare Überblickswerk, das auch das Ende der Vereinigung anschaulich erklärt.

Die Geschichte der Hanse

Im späten Mittelalter schaffen Fernhändler den ersten europäischen Wirtschaftsraum: Rund 200 Städte gehören der Hanse im 15. Jahrhundert an, selbst Könige fürchten ihre Macht, die erst mit dem Dreißigjährigen Krieg ganz vergeht

Text: OLAF MISCHER; Karte: STEFANIE PETERS

Um 1100 entstehen in den größeren Städten Europas viele Märkte, auf denen Kaufleute aus entfernten Gebieten ihre Waren feilbieten. Denn wegen eines ungewöhnlich starken Bevölkerungswachstums (das vor allem Resultat steigender Ernteerträge ist) nimmt die Nachfrage nach Konsumgütern stetig zu. Fürsten gründen nun Städte (und steigern so ihre Steuereinnahmen): als Arbeits- und Wohnorte für Handwerker, als Marktplätze für Bauern sowie fremde Händler. Um 1150 gibt es in den deutschen Regionen knapp 200 Städte, 50 Jahre später werden es mehr als 500 sein.

Viele Kaufleute schließen sich auf ihren Reisen zu Hansen (althochdeutsch: „Scharen“) zusammen, um vor Überfällen sicher zu sein und am Zielort bessere Konditionen zu erreichen.

1143

Lübeck. Graf Adolf II. von Holstein gründet am Ufer der Trave die Stadt Lübeck und damit den ersten deutschen Ostseehafen. Denn über den Fluss erreichen Frachter das gut 20 Kilometer entfernte Meer. Nun erschließen die Lübecker sowie sächsische Kaufleute Schritt für

Schritt skandinavische und russische Märkte: Bereits vier Jahre später liegen zahlreiche Schiffe vor der Stadt, die Tuch, Butter, Fisch, Bier transportieren.

um 1157

London. Eine Kölner Kaufmannshanse erhält vom englischen König Heinrich II. ein Handelskontor in der Themsestadt zugewiesen. Damit stellt der Monarch die Händler unter seinen Schutz und gewährt ihnen Zollvergünstigungen. So privilegiert er sie gegenüber allen anderen Ausländern, vor allem gegenüber Skandinaviern und Italienern. Der Export englischer Wolle durch die Rheinländer, aber auch die Einfuhr von Waffen, Schmuck sowie kostbaren Tuchen und Pelzen sind mittlerweile wohl unverzichtbar für den Londoner Markt. Das Kontor dient den Kölnern während ihrer Aufenthalte als Lager, Büro und Wohnhaus. Geleitet wird es von einem gewählten Altermann, der Richter bei Streitigkeiten innerhalb der Hanse ist.

1161

Artlenburg. In einer Burg an der Elbe schlichtet Herzog Heinrich der Löwe

einen Handelsstreit zwischen aus Lübeck stammenden Händlern und Kaufleuten von der Ostseeinsel Gotland: Heinrich bestätigt den Gotländern ein altes Handelsprivileg für sein Herzogtum; im Gegenzug müssen die Skandinavier den Deutschen Marktzugang in Visby gestatten. Gotland gehört zu Schweden, genießt aber weitgehende politische Unabhängigkeit.

um 1185

Visby. Für viele deutsche Händler ist Gotland nur eine Zwischenstation ins Fürstentum Nowgorod im heutigen Russland. Vor allem Lübecker, Soester und Dortmunder Kaufleute schließen sich Händlern aus Visby an, die in Nowgorod bereits eine Handelsniederlassung unterhalten. Ihr Handelsgut – Wolltuch oder Salz aus Lüneburger Salinen – bringen die Kaufleute von Lübeck über Visby in die Region des heutigen Sankt Petersburg. Dort laden sie es auf Boote um und transportieren es über Flüsse und einen See nach Nowgorod. Vor allem Salz ist dort begehrt: Es wird unter anderem zur Konserverung von Butter und zur Herstellung von Sauer-

kraut benötigt, der wichtigsten Vitaminquelle im Winter. In Nowgorod erwerben die Norddeutschen Pelze, Wachs und Pottasche, nötig etwa zum Färben und für die Produktion von Seife.

1188

Hamburg. Graf Adolf III. von Holstein erweitert die seit gut 350 Jahren bestehende ehemalige Missionsstadt um eine Kaufmannssiedlung sowie einen Hafen an der Alster mit einem Zugang zur Elbe – und damit zur Nordsee. Um den Ort für Händler attraktiv zu machen, gibt Adolf ihm das Lübische Stadtrecht, das für Kaufleute wichtige Regeln enthält: etwa ein Konkursrecht sowie die Verpflichtung von Frauen, mit ihrem Privatvermögen für die Schulden ihrer Ehemänner zu haften (um Kredite abzusichern), und später das Recht von Witwen, das Unternehmen ihres verstorbenen Mannes fortzuführen. Zudem sind Stadtrat und Bürgermeister weitgehend unabhängig von Weisungen des Landesherrn.

1194

London. Ein weiteres königliches Privileg gestattet

Kölnern, ihre Waren nicht mehr nur in London, sondern auf allen Märkten Englands anzubieten.

um 1200

Brügge. Rheinische Kaufleute beginnen, unter anderem Solinger Klingen nach Flandern zu liefern. Später verkaufen Lübecker dort Pottasche aus Nowgorod sowie Getreide, Holz und Salz. So wird Brügge, der bedeutendste Nordseehafen, zum festen Handelsplatz deutscher Händler in den Niederlanden. Sie erwerben in der Stadt leichtes Wolltuch.

Skanör. Lübecker Kaufleute erstehen jährlich große Mengen Hering in dem Marktort in der südskandinavischen Region Schonen, wo sie später über Handelshöfe verfügen. Auf der Hinfahrt laden ihre Schiffe Salz aus Lüneburg, mit dem der Fisch haltbar gemacht wird.

1201

Riga. Bischof Albert von Buxhoeveden (der im Auftrag des Bremer Erzbischofs Teile des Baltikums christianisiert) gründet nahe der Ostsee die Stadt Riga. Die ersten Siedler haben den Missionar auf 23 Schiffen begleitet. Viele von ihnen sind Kaufleute,

die nun in den Dörfern der Umgebung unter anderem Pelze erwerben und weiterverkaufen. So entsteht bald ein weiteres Handelsnetz, das sich bis zur Nordsee erstreckt. Hansen aus Riga – ebenso wie aus der später gegründeten estnischen Metropole Reval – werden auch zu Handelspartnern der Deutschen in Nowgorod. In fast allen Neugründungen im Baltikum ist Lübecker Recht gültig – insgesamt in mehr als 100 Orten. Für viele von ihnen wird der Rat der Travestadt letztinstanzliches Obergericht.

Lübeck. Der dänische König Waldemar II. erobert die Grafschaft Holstein mit Lübeck. Die Kaufleute der Stadt können nun auch an dänischen Handelsprivilegien teilhaben, etwa Waren zu günstigen Konditionen nach London exportieren.

um 1205

Nowgorod. Fürst Jaroslaw gestattet den Deutschen den Bau eines Kontors. Die umzäunte Niederlassung ist ein exterritorialer Bereich, auf den der Herrscher keinen Einfluss hat. Finanziert werden Bau und Unterhalt des Kontors durch den „Schoß“, eine Art Umsatzsteuer, die alle Kaufleute der Hanse bezahlen müssen. Zentrum des Areals ist bald eine dreischiffige Kirche, in der die Händler auch ihr Siegel und ihr Archiv verwahren. Ein Priester (der zugleich Hanseschreiber ist) sowie ein Knecht sind die einzigen Personen, die dauernd im Hof anwesend sind. Die Kaufleute und ihre Helfer bleiben jeweils

nur im Sommer- oder im Winterhalbjahr in Nowgorod, um ihren Geschäften nachzugehen. Pro Saison leben 150 bis 200 Kaufleute und etwa 700 Dienstmänner, Gesellen und Lehrjungen im Kontor.

1218

Rostock. Fürst Borwin I. von Mecklenburg gründet auf Gebiet, das Heinrich der Löwe Borwings Vater zum Lehen gegeben hat, die Stadt Rostock. Deren Bürgern gewährt er Zollfreiheit. Um diese Zeit entstehen an der Ostsee weitere Städte – Wismar etwa und Stralsund –, deren Bürger bald mit Lübecker Kaufleuten Hansen bilden und so am lukrativen Handel mit Hering aus Schonen partizipieren.

1227

Bornhöved. Ein von norddeutschen Fürsten, Hamburg und Lübeck aufgestelltes Heer beendet in einer Schlacht die dänische Vorherrschaft in Holstein. Lübeck hat sich den Fürsten wohl angegeschlossen, weil der römisch-deutsche Kaiser der Stadt Reichsfreiheit gewährt und sie damit praktisch einem Fürstentum gleichgestellt hat (Köln wird erst 1475 zu einer Reichsstadt, Hamburg 1510). Da Lübeck alle dänischen Handelsprivilegien verliert, kooperieren die Kaufleute verstärkt mit anderen deutschen Händlern, etwa mit der Kölner Hanse in London.

1229

Smolensk. Hansekaufleute unter anderem aus Lübeck, Soest, Münster,

Groningen, Dortmund, Bremen und Riga schließen einen Handelsvertrag mit dem Fürsten von Smolensk, 420 Kilometer südlich von Nowgorod.

1231

Preußen. Der Deutsche Orden, ein geistlicher Ritterorden, beginnt mit der Eroberung Preußens. Der polnische Herzog Konrad von Masowien hat die Ritter um Unterstützung im Kampf gegen die heidnischen Bewohner der Region gebeten. Als Lohn verspricht er ihnen die Herrschaft über ein Territorium östlich der unteren Weichsel. Die Eroberung ist um 1280 weitgehend abgeschlossen. Schon

zuvor sind unter anderem Bürger Lübecks in meist neu gegründete preußische Ortschaften gezogen – nach Elbing etwa – und erweitern so das Handelsgeflecht der Travestadt.

1248

Bergen. Lübecker Kaufleute liefern Getreide in die norwegische Hafenstadt. König Haakon IV. hat sie während einer Hungersnot darum gebeten, da England, sein wichtigster Handelspartner, die benötigte Menge nicht liefern kann. Bis dahin haben die Deutschen in Bergen nur geringe Mengen Bier verkauft.

um 1250

Lübeck. Hansekaufleute lassen immer größere Schiffe bauen: Aus den anfangs wohl 8,50 Meter mal 3,50 Meter großen offenen Frachtkähnen werden Segler, die schließlich mehr als 20 Meter

lang und etwa acht Meter breit sind. Solche „Koggen“ (althochdeutsch *kogho*, ein wohl in Friesland entwickelter Schiffstyp) können rund 80 Tonnen Fracht transportieren.

1250

Bergen. Der neue norwegische König Magnus schließt mit einer von Lübeckern geführten Hanse einen Handelsvertrag, der ihr erlaubt, Waren in Bergen unter dem Schutz des Herrschers zu verkaufen und Stockfisch zu erwerben.

1251

Uppsala. Der schwedische Herrscher Birger Jarl gewährt Lübecker Händlern Zollfreiheit und Rechtsschutz, wenig später auch den Hamburgern. Birger will den europäischen Handel in dem noch dünn besiedelten Land beleben (der seit einem Piratenangriff auf die Marktstadt Sigtuna 1187 geschwächt ist). Die Norddeutschen kaufen vor allem Erz ein.

Löwen. Herzog Heinrich von Brabant gewährt Kölner Kaufleuten Handelsprivilegien in seinem Herrschaftsbereich.

1252

Brügge. Margarete Gräfin von Flandern, die Stadtherrin, stellt nach Verhandlungen mit Kaufleuten aus Lübeck, Hamburg, Köln, Dortmund, Soest, Münster und Aachen Privilegien aus, in denen sie allen Händlern aus dem römisch-deutschen Reich unter anderem einen verringerten Zollsatz zusagt sowie das Recht, in ganz Flandern zu handeln. Es

ist das erste Mal, dass eine Kaufmannsgruppe aus so vielen Regionen Vorechte erhält.

1257

London. König Heinrich III. gewährt Kaufleuten aus Lübeck Schutz und Zollfreiheit, da sie dringend benötigte Waren aus Nowgorod bringen: Wachs etwa, das für die Herstellung von Kerzen und Salben, zum Polieren von Möbeln und Imprägnieren von Leder benötigt wird, sowie vom König hoch geschätzte Edelpelze.

1266

London. Mit königlicher Genehmigung lässt sich eine Hanse von Hamburgern in London nieder.

nach 1268

Nowgorod. Die Hansekaufleute geben ihrem Kontor eine Ordnung. An der Spitze steht ein für eine Saison gewählter Altermann, der oberster Richter der Gemeinschaft sowie ihr Schatzmeister ist. Zudem enthält das Statut ein Verbot des Handels mit anderen Ausländern in Nowgorod, um die mittlerweile bestehende Vormachtstellung der deutschen Händler zu sichern.

Praktisch an all ihren Haupthandelsorten versuchen die deutschen Kaufmannskooperationen, Konkurrenten zu verdrängen: durch Aushandlung günstiger Zölle, ständige Präsenz, mitunter auch durch Drohungen und Gewalt. Und je größer sie sind, je enger die einzelnen Hansen miteinander vernetzt sind, umso erfolgreicher sind sie.

1276

Bergen. Hansekaufleute aus Lübeck sowie Wismar, Rostock, Stralsund dürfen fortan in der Stadt überwintern. Nun verdrängen sie mehr und mehr norwegische Kaufleute und vor allem englische Getreidehändler, sodass der König bald auf Nahrungsmittel aus dem Reich angewiesen ist, die die Hansehändler mit immer größeren Flotten liefern.

um 1280

London. Das Kölner Kontor und alle übrigen in der Themsestadt ansässigen deutschen Kaufleute schließen sich zur Vereinigung der *mercatores de hansa Alemaniae* zusammen, der Kaufleute der deutschen Hanse (in London). Gemeinsam können sie ihre handelspolitischen Ziele gegen König, Kunden und Lieferanten besser durchsetzen. Später erweitern die Kaufleute ihr Kontor, das dann „Stalhof“ genannt wird (wohl von *stalen*, plombieren; bei Tuchen etwa wird durch Plomben die Herkunft nachgewiesen). Weitgehend unbeobachtet von den englischen Autoritäten handeln die hansischen Kaufleute hier auch mit anderen ausländischen Kollegen – von „Gast zu Gast“ –, was in England wie fast überall ungern gesehen wird, da so die lokalen Händler ausgeschaltet werden.

1282

Brügge. In der Stadt entsteht eine Lübecker Straße, später eine Hamburger und schließlich eine Dortmunder Straße. Dort woh-

nen die meisten Hansekaufleute, die – anders als in London – in der Stadt keine geschlossene Niederlassung besitzen. Ihre Versammlungen halten die mehr als 100 Händler später in einem Kloster ab.

1284

Bergen. Da Norwegens König Erik II. ihre Privilegien beschneidet, um einheimische Kaufleute am internationalen Handel zu beteiligen, verhängen Hansekaufleute unter Lübecks Führung einen Handelsboykott gegen Norwegen und blockieren mit Koggen, deren Besatzungen mit Armbrüsten bewaffnet sind, norwegische Häfen. Als wegen des Ausbleibens der Getreidelieferungen eine Hungersnot droht, lenkt Erik ein.

um 1310

London. Hansekaufleute haben inzwischen einen beherrschenden Anteil am Handel mit englischer Wolle. Daneben kaufen die Deutschen Zinn, Blei, Schwefel, Kohle sowie Stahl, Hülsenfrüchte, Speck und Mühlsteine. Den englischen Händlern bieten sie nun auch Stockfisch aus Bergen, Salzheringe aus Schonen, Getreide aus Norddeutschland und Erz aus Böhmen sowie Messing- und Kupferwaren, Wein und Holz für den Schiffbau an. Manche Deutsche erwerben das Londoner Bürgerrecht; nach den Statuten der Stadt müssen sie nachweisen, dass sie in ihrer Heimat keine Straftaten begangen haben, Bürgen benennen (die sicherstellen, dass sie die Gesetze

Londons achten) und eine nach Vermögen gestaffelte Abgabe leisten.

1337

Guyenne. Der französische König Philipp VI. konfisziert Territorien in Frankreich, die dem englischen Königshaus fast zwei Jahrhunderte zuvor durch Heirat zugefallen sind. Dies ist der Beginn des Hundertjährigen Krieges, der den deutschen Handel mit Flandern und England stören, Hansekaufleuten aber auch Geschäftsmöglichkeiten eröffnen wird, etwa im Kreditwesen.

um 1340

London. Hansehändler gewähren König Eduard III. Kredite zur Finanzierung des Krieges. So verschuldet der Monarch sich mehr und mehr, unter anderem bei einem Konsortium, das wohl der Dortmunder Kaufmann Tidemann Lemberg führt. Der König verpfändet dafür etwa die Zolleinnahmen.

1348

London. In England bricht die Pest aus: Seeleute haben sie über den Ärmelkanal aus Frankreich eingeschleppt, wo sie schon seit Monaten wütet. Im Jahr darauf infizieren sich Norweger durch die Besatzung eines englischen Schiffes, das in Bergen vor Anker geht. 1350 erreicht die Seuche Lübeck, Hamburg, Bremen, Wismar und Nowgorod, ehe sie abklingt. Ein Drittel der Bevölkerung Europas stirbt. Die Pandemie endet einen seit über 200 Jahren andauernden Wirtschaftsboom.

um 1350

Brügge. Nachdem immer mehr Hansekoggen von englischen und französischen Freibeutern auf dem Meeresarm vor der Stadt gekapert werden, fordert das Kontor unter Berufung auf seine flämischen Privilegien Entschädigung für den entstandenen Schaden und besseren Schutz vor Piraten: ohne Erfolg. Zugleich versuchen Hansekaufleute in Brügge nun ihre Marktmacht auszunutzen und verlangen immer neue Vorrechte.

1356

Lübeck. Das Verhalten der Hansekaufleute verursacht zunehmend Spannungen in Brügge. Aus Sorge darum treffen sich Abgesandte aus westfälischen, preußischen und wendischen Handelsstädten in Lübeck. Der wichtigste Beschluss dieser Versammlung ist die Entscheidung einer Delegation von Ratsvertretern nach Brügge, um die Streitigkeiten mit den dortigen Autoritäten zu beenden. Doch das misslingt: Vielmehr erhebt Brügge nun neue Handelsabgaben und verbietet den Hansekaufleuten, Getreide und Salz direkt an andere ausländische Händler zu verkaufen.

Von 1358 an werden sich Vertreter der am Hansehandel beteiligten Städte in unregelmäßigen Abständen zu Treffen wie dem in Lübeck versammeln – zu „Hansetagen“, wie Historiker sie später nennen –, um interne Streitigkeiten zu schlichten und Gefahren für den eigenen Handel abzuwenden.

1358

Rostock. Der Hansetag beschließt die Verlagerung des Kontors von Brügge in eine andere niederländische Grafschaft sowie einen Handelsboykott über ganz Flandern. Die Delegierten nennen ihre Städte fortan die *stede van der dudeschen Hense*. Gleichwohl ist keine Hansestadt gezwungen, an den Versammlungen teilzunehmen. Und nur jene Städte müssen sich an Vereinbarungen der Versammlung halten, die Vertreter zum beschlussfassenden Hansetag entsandt haben (oder von einer anderen Stadt vertreten wurden).

Zwar besteht die Hanse später aus rund 200 Städten – von Anklam bis Buxtehude, von Duisburg bis Tangermünde –, doch selten sind mehr als 20 Orte auf den Hansetagen vertreten. Auch schließt die Hanse der deutschen Städte als Ganzes weder Verträge, noch stellt sie Urkunden aus; sie ist vielmehr eher eine mächtige Lobby-Vereinigung, die für die Handlungen ihrer Mitglieder nicht haftbar gemacht werden kann.

Bremen. Nachdem ein Kaufmann der Stadt das Flandernembargo unterlaufen hat, zwingt die Hanse die Bremer durch Drohungen zur Einhaltung des Boykotts. Zugleich drängen die Bremer Bürger ihren Rat zur Mitgliedschaft in der Handelsorganisation. Bis dahin haben Kaufleute der Stadt autonom mit flämischen, norwegischen und englischen Händlern kooperiert – und haben

DIE WEGE DER WAREN



Zwar liegen die Städte der Hanse vor allem in Norddeutschland, doch sie etablieren Stützpunkte in halb Europa, um ihr Netz von Handelsrouten zu spannen. Sogar in Edinburgh und Venedig gründen die Kaufleute Niederlassungen. Die Transportwege führen über Meere, Flüsse und Festland – um 1450 erstrecken sie sich, wie auf der Karte dargestellt, von Russland im Osten bis Portugal im Westen

dabei oft Hansekaufleute behindert.

1360

Brügge. Die Stadt, durch den Hanseboykott in die Knie gezwungen, bestätigt der Vereinigung sämtliche Privilegien. Daraufhin kehren die Kaufleute wieder nach Brügge zurück.

Schonen. Der dänische König Waldemar IV. er-

obert die südschwedische Region. Den dortigen hansischen Heringshandel will er nur gegen die Zahlung eines sehr hohen Betrages weiterhin gestatten. Hansekaufleute erwerben dort jährlich bis zu 70 000 Tonnen Fisch.

1361

Gotland. Waldemar IV. nimmt die Insel ein und

besetzt die dortige Hansestadt Visby. Zeitweise kommt der gesamte Schonen- und Gotlandshandel zum Erliegen. Zudem kann der König den hansischen Schiffsverkehr sowohl nach Nowgorod als auch – durch die Kontrolle des Öresunds – nach England und Norwegen stören.

Greifswald. Der Hanse-

delboykott gegen Dänemark sowie eine Steuer für die beteiligten Städte, um einen Krieg gegen Waldemar zu finanzieren. Unterstützt wird die Hanse unter anderem durch Schwedens König, der Vertreter nach Greifswald entsendet.

1362

Helsingborg. Der Lübecker Bürgermeister Johann

Wittenborg führt eine hansische Flotte zum Öresund und belagert die dänische Festung (heute Südschweden). Doch da schwedische Hilfstruppen nicht erscheinen, verliert er den Kampf.

1366

Bergen. Kaufleute aus Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund dürfen in

Bergen ein Kontor eröffnen. Die Niederlassung besteht bald aus etwa 30 großen Gebäudekomplexen sowie einer Kirche. Den meist armen Stockfischproduzenten gewähren die Kaufleute Kredite und binden sie damit an sich: Zur Tilgung der Schulden müssen sie Fisch zu Niedrigpreisen an die Hanse verkaufen.

1369

Helsingborg. Hansische Truppen und ihre Verbündeten aus Schweden, Mecklenburg und Holstein kämpfen erneut gegen Dänemark. Diesmal gelingt es ihnen, die Festung am Öresund einzunehmen, nachdem sie bereits Kopenhagen zerstört haben. Dänemark und die an den Kämpfen beteiligten Hansestädte schließen 1370 Frieden: Die Wirtschaftsunion erhält eine Bestätigung ihrer Privilegien in Schonen sowie ein Mitspracherecht bei der Wahl der dänischen Könige.

1385

Danzig. Da Englands Handelsbeziehungen zu Frankreich durch den Hundertjährigen Krieg gestört sind, bieten englische Kaufleute ihre Waren seit Langem in preußischen Hansestädten wie Danzig und Elbing an – mit Billigung des Landesherrn, des Hochmeisters des Deutschen Ordens. Doch nun beschlagnahmen die Städte die vor Ort gelagerten englischen Güter; daraufhin konfisziert König Richard II. den hansischen Besitz in London. Später schlichtet der

Hochmeister des Deutschen Ordens den Streit: Alle Kaufleute erhalten ihren Besitz zurück; englische Händler dürfen in Preußen fortan uneingeschränkt Handel treiben – und dominieren dort bald den Tuchimport.

1388

Lübeck. Der Hansetag verbietet den Handel mit Nowgorod, nachdem die dortigen Behörden mehrfach Güter beschlagnahmt und Kaufleute verhaftet haben. Mit Hilfe der Hansestädte Danzig, Riga und Reval sowie Schwedens, dessen Territorium an den Nowgoroder Machtbereich grenzt, wird das Gebiet weitgehend vom übrigen Europa abgeriegelt.

1392

Nowgorod. Fürst Lengvenis gibt in dem Streit nach und garantiert die Sicherheit der Hansekaufleute. Daraufhin wird das Handelsembargo aufgehoben.

1397

Visby. Piraten erringen die Kontrolle über Gotland und gehen von dort aus auf Raubzüge gegen Schiffe und Städte der Hanse. Im Jahr darauf befreit der Deutsche Orden die Insel. Die Macht der Bande ist jedoch erst gebrochen, als einige der Anführer, die von hansischen Seefahrern um 1400 gefangen worden sind, hingerichtet werden.

1399

Nürnberg. Nachdem Nürnberger Kaufleute wahrscheinlich in Ungarn gekauftes Kupfer über einen Ostseehafen nach Flandern exportiert haben,

warnt die Hanse die süddeutschen Kollegen: Sollten sie den Handel nicht aufgeben, würden sie „Verluste erleiden“. Die Händler verstehen die Drohung, betreiben ihre Geschäfte nun geheim. Kupfer aus Schweden ist eines der bedeutendsten Handelsgüter der Hanse, insbesondere Lübecks.

um 1400

Brügge. Niederländische Kaufleute bieten nun Wolltuch, Nordseehering und französisches Meeressalz in vielen Ostseestädten und im russischen Nowgorod an.

1447

Brügge. Die Hanse verfügt, dass auf den von ihr kontrollierten Märkten nur in Brügge gekauftes Tuch gehandelt werden darf; so soll der Niedergang ihres Kontors in Brügge verhindert werden. Denn mittlerweile ist der von dort zur Nordsee führende Meeressarm derart versandet, dass die Durchfahrt für größere Schiffe gefährlich ist. Viele südeuropäische, englische, aber auch Kölner Kaufleute sind in die benachbarten Handelsstädte Bergen-op-Zoom und Antwerpen gezogen (auch weil sie dort anders als in Brügge englisches Tuch handeln können).

Oslo. Norwegens König Christoph erteilt Hansekaufleuten aus Rostock, Wismar und Stralsund Handels- und Niederlassungsrechte in Oslo und Tønsberg. Von dort aus sind seit Langem deutsche Kleinhändler ins Landesinnere vorgedrungen und haben (ohne königliche

Erlaubnis) Mehl, Bier und Getreide verkauft. Mittlerweile verfügt die Hanse über rund 50 solch kleiner Niederlassungen – von Russland bis Portugal.

1468

Kopenhagen. Dänemark beschlagnahmt sechs englische Handelsschiffe – als Strafe für die Ermordung des dänischen Gouverneurs auf Island und andere von Engländern begangene Verbrechen.

London. Da englische Behörden argwöhnen, die Hanse habe den dänischen Übergriff unterstützt, konfiszieren sie alle hansischen Waren in England als Schadenersatz und verhaf-ten die deutschen Kaufleute. Daraufhin sagen sich die Kölner Händler (die in einem Handelsstreit weit mehr zu verlieren haben als die anderen Kaufleute) von der Hanse los, dürfen deshalb weiterhin in London Handel treiben.

1469

Brügge. Die Hanse beginnt einen Kaperkrieg gegen Schiffe, die englische und Kölner Waren transportieren: So kämpft sie für die Rückgabe der beschlagnahmten Waren und ihre Privilegien. Kaperfahrer wie der Danziger Paul Beneke bringen zahlreiche Handelsschiffe in der Nordsee auf.

1470

Lübeck. Der Hansetag beschließt ein Handelsembargo gegen England sowie die Verbannung Kölner Kaufleute aus den Kontoren und von allen hansischen Märkten, sollen sie den Englandhandel

nicht bis zum folgenden Jahr einstellen.

1471

Köln. Die Kölner Kaufleute werden aus der Hanse und so von den Handelsprivilegien der Vereinigung ausgeschlossen.

1474

Utrecht. England und die Hanse unterzeichnen einen Friedensvertrag: Die Händler werden entschädigt und erhalten ihre Privilegien zurück. Dafür können englische Kaufleute in den preußischen Hansestädten erneut ungehindert Handel treiben.

1476

Köln. Die Stadt wird wieder in die Hanse aufgenommen, nachdem sie die seit 1447 zurückgehaltenen Abgaben an das Kontor in Brügge geleistet hat.

1478

Nowgorod. Der Moskauer Großfürst Iwan III. annektiert die Stadt. Den deutschen Kaufleuten misstraut er, weil sie über die Hanse verbunden sind mit Städten des Deutschen Ordens, mit dem er im Krieg liegt.

1494

Nowgorod. Iwan schließt das Hansekontor, weil er fürchtet, die Wirtschaftsunion könnte in einem Krieg mit Schweden die Skandinavier unterstützen. Aber die Niederlassung hat ohnehin an Bedeutung verloren: Nur noch 49 Kaufleute leben dort.

1496

Lübeck. Jakob Fugger, ein internationaler Großhänd-

ler, gründet in Lübeck eine Bankniederlassung. Die Filiale ist Ausgangspunkt der Expansion seines Handelshauses in den Wirtschaftsraum der Hanse. Da Fugger auch schon in Posen und in Antwerpen aktiv ist, beginnen seine Agenten nun insgeheim mit dem Export ungarischen Kupfers über Danzig nach Portugal.

1511

Danzig. Hansekoggen bringen einen holländischen Schiffskonvoi in der Ostsee auf und beschlagnahmen dessen Ladung, darunter Kupfer, das Jakob Fugger gehört. Darauf fordert der Kaiser auf Fuggers Bitten hin Lübeck auf, das Kupfer zurückzugeben. Doch die Stadt weigert sich, droht das gesamte Augsburger Unternehmen vor den Reichstag zu bringen und die Monopolisierung des Handels durch Fugger anzuprangern. Fugger lenkt ein und kauft den Lübeckern sein eigenes Edelmetall ab. Gleichwohl intensiviert er seine Handelsaktivitäten im Ostseeraum.

1518

Lübeck. Auf dem Hansetag werden 23 Städte ausgeschlossen, darunter Stettin, Berlin, Breslau, und Groningen, weil sie ihre Privilegien nicht mehr in Anspruch nehmen oder nicht mehr zu den Hansetagen erscheinen.

1520

Bergen. Weil besonders die Hamburger Händler mehr und mehr Fisch direkt in Island kaufen, verliert das Hansekontor

zunehmend an Bedeutung: Die Kaufleute haben mittlerweile knapp die Hälfte ihrer ehemals 300 Häuser aufgegeben.

1525

Königsberg. Der Hochmeister des Deutschen Ordens konvertiert zum Protestantismus, wandelt den (inzwischen völlig einflusslosen) Ordensstaat in ein weltliches Herzogtum um und unterstellt sich dem polnischen König als Lehnsmann.

um 1550

Nowgorod. Das Kontor der Hanse liegt in Trümmern, das Bündnis hat den Handel vor Ort offenbar aufgegeben. Um diese Zeit engagieren sich immer weniger Städte und Händler in der Hanse, senden keine Delegationen mehr zu den Versammlungen, keine Kaufleute zu den Kontoren: Längst haben junge, risikobereite Händler etwa die Märkte der Iberischen Halbinsel und Islands für sich erschlossen und handeln mit neuen Gütern, bald auch mit Zucker aus der Neuen Welt.

1555

Antwerpen. Das mittlerweile aufgelöste Brügger Kontor wird in der Scheldestadt rechtlich neu etabliert.

1556

London. Auf Drängen heimischer Kaufleute untersagt Königin Maria der Hanse die Ausfuhr von Tuch in die Niederlande. Das Geschäft sollen nun englische Händler übernehmen.

Köln. Der promovierte Jurist Heinrich Sudermann wird zum Syndikus der Hanse und damit zu ihrem ersten Beamten berufen. Als Diplomat und Berater der Wirtschaftsgemeinschaft will er vor allem den hansischen Handel beleben – und setzt dabei auf die Wiederherstellung traditioneller Privilegien.

1557

Lübeck. Die verbliebenen 67 Hansestädte bilden eine Konföderation: Fortan sind die Mitglieder, anders als bisher, zur gegenseitigen Unterstützung verpflichtet.

1567

Hamburg. Der Rat der Stadt bewilligt einer englischen Handelskompanie für zehn Jahre eine Niederlassung sowie Zollprivilegien in der Hansestadt. Syndikus Sudermann protestiert: Mit den Privilegien schwäche die Elbestadt die Position der Londoner Hansekaufleute. Hamburg aber will von den Abgaben der Gäste profitieren.

1568

Den Haag. Die Niederländer erheben sich gegen die spanischen Habsburger (die mittlerweile durch Erbschaft in den Niederlanden regieren), denn vielen Einheimischen gilt Spaniens König als Fremder, der ihre Provinzen durch hohe Steuern ausplündert. Daher entbrennt nun der Achtzigjährige Krieg, in dem die Kaufmannsstadt Antwerpen mit dem Hansekontor erst von den Rebellen regiert, dann von den Habsburgern eingenommen wird.

1576

Antwerpen. Spanische Soldaten plündern die Stadt. Der Rat sucht den Schaden durch neue Abgaben zu kompensieren. Hanse-Syndikus Sudermann fordert von der Stadtverwaltung eine Entschädigung für gestohlene Waren – vergebens.

1578

Hamburg. Wegen zu geringer Einnahmen verlängert die Stadt nicht den Vertrag mit dem englischen Konsortium. Bald darauf hebt Königin Elisabeth I. alle Handelsprivilegien der Hansekaufleute in England auf. Die Engländer siedeln sich in Emden, später in der Hansestadt Stade an.

1597

Stade. Auf Antrag der Hanse verfügt Kaiser Rudolf II., die englischen Kaufleute der Stadt zu verweisen, weil sie angeblich den Handel monopolisieren. Kurz darauf schließt Elisabeth I. den Stalhof.

1606

London. Die Hansekaufleute erhalten zwar den Stalhof zurück, nicht aber ihre Handelsprivilegien.

1618

Böhmen. Mit Konflikten zwischen einer protestantischen Allianz und katholischen deutschen Staaten beginnt ein Krieg um Glaube und Macht, der binnen 30 Jahren weite Teile Deutschlands und anderer europäischer Staaten verheeren wird. Vielerorts erstirbt der hansische Handel zeitweise.

1629

Lübeck. Weil die regelmäßige Kommunikation zwischen den Hansestädten wegen des Krieges immer wichtiger wird, beauftragt ein Hansetag die Städte Lübeck, Hamburg und Bremen mit der Wahrnehmung der Interessen der Handelsorganisation. Dieser Beschluss kommt in den Augen mancher Historiker der Liquidierung des ohnehin seit Langem geschwächten Hansebundes gleich.

1669

Lübeck. Zur Vollversammlung der Hanse erscheinen lediglich Vertreter aus Braunschweig, Bremen, Danzig, Hamburg, Hildesheim, Köln und Osnabrück; sie fassen keine in der Folge wirksamen Beschlüsse.

1684

Wien. Bedrängt durch Truppen des osmanischen Sultans Mehmet IV., bittet Kaiser Leopold die Hanse um Unterstützung. Eine Antwort erhält er nicht: Die Handelsorganisation hat – ohne Auflösungsbeschluss – aufgehört zu existieren.

Allein Lübeck, Hamburg und Bremen verwalteten nun als Rechtsnachfolger der Hanse die drei noch vorhandenen Kontor-Anwesen, bis sie 1862 das Antwerpener Handelshaus als letzte Immobilie des einst mächtigen Städtebundes verkaufen. ♦

Olaf Mischer, Jg. 1958, ist Verifikationsredakteur, Stefanie Peters, Jg. 1963, Kartographin im Team von GEOEPOCHE.



MUTBÜRGER LUTHER

Martin Luther kennen wir als Kirchenreformator, dabei war der Wittenberger Mönch viel mehr: Er schuf eine für seine Zeit radikal neue gesellschaftliche Sphäre, die Öffentlichkeit, und er wusste sie für seine Zwecke und Ideale zu nutzen.

Luther verstand als Erster die Macht des Buchdrucks, die Gesellschaft zu verändern; er fand eine weltbewegende Zukunftsformel: Bildung für alle! Und entfesselte eine Medienrevolution, die so umwälzend war wie jene, die wir gerade erleben.

So haben wir den deutschen Mutbürger noch nie gesehen: „Luther“, die aktuelle Titelgeschichte im Januarheft von GEO.

Die neue GEO-Ausgabe erscheint am 16. Dezember und kostet 7 Euro.

Weitere Themen: Delir – Die gefährliche Verirrung / Osterinsel – Der neue Stolz der Rapa Nui / Weiße Arktis

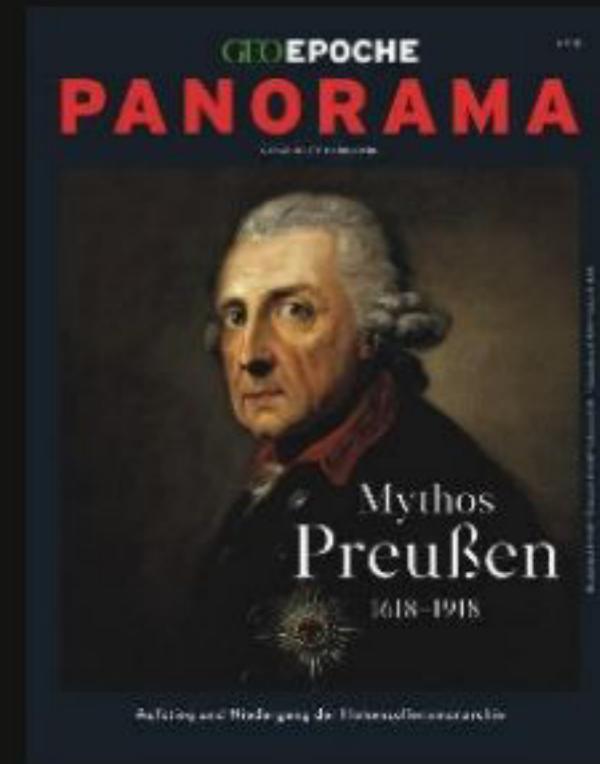
PREUSSEN

Aufstieg und Niedergang einer deutschen Großmacht, 1618–1918

us einem Flickenteppich zahlloser meist bitterarmer Territorien schmiedet die Dynastie der Hohenzollern vom 17. Jahrhundert an einen der einflussreichsten Staaten der deutschen Geschichte – und begründet einen Mythos: Preußen.

Dessen Herrscher Friedrich der Große formt ab 1740 aus dem zweitragigen Königtum jene expansive Militärmacht, die schließlich 1871 zum Zentrum des Deutschen Reiches aufsteigt, des ersten deutschen Nationalstaats. Doch schon 1914 führen die Hohenzollern dieses Reich in den Ersten Weltkrieg. Und damit ins Verhängnis.

In Gemälden, Zeichnungen und Fotos erzählt die neue Ausgabe von GEOEPOCHE PANORAMA vom Werden und Vergehen eines legendären Staates: von der Vereinigung seiner Kernländer, der Mark Brandenburg und des Herzogtums Preußen, im Jahr 1618 bis zum Sturz des Herrschergeschlechts der Hohenzollern und dem Ende der Monarchie in der Novemberrevolution genau 300 Jahre später.



GEOEPOCHE PANORAMA

»Mythos Preußen« hat 132 Seiten im Großformat und kostet 13,50 Euro.

Weitere Themen: Friedrich II.

– Der Krieger, der ein Poet sein wollte / Land im Stillstand – Die Epigonen des großen Königs / Eiserner Kanzler – Otto von Bismarck ist der wahre Herrscher des deutschen Kaiserreichs



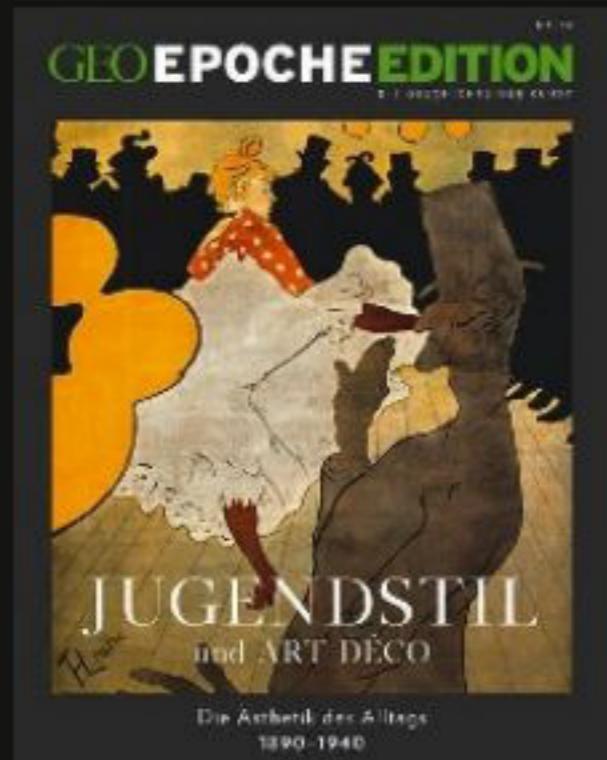
Der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm und seine Erben schaffen die preußische Militärmaschine – wichtigstes Machtinstrument der Dynastie

JUGENDSTIL und ART DÉCO

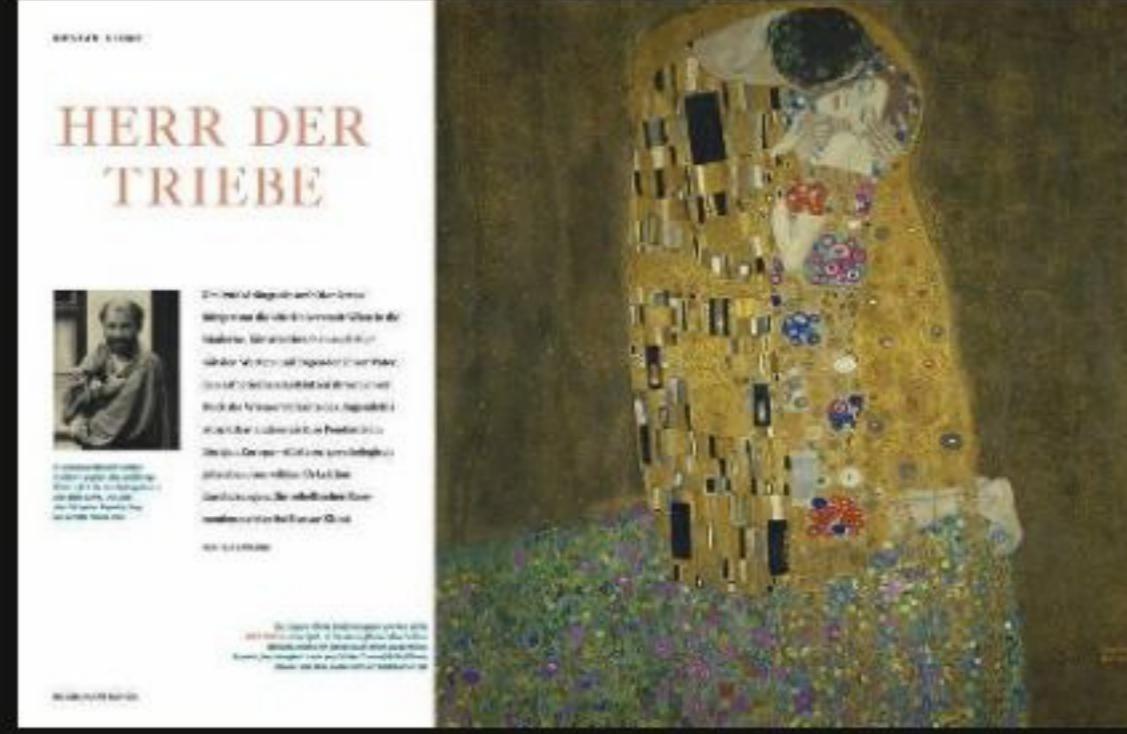
In einer Epoche billiger Massenwaren träumen die Anhänger des Jugendstils um 1900 von einer wahrhaftigen Kunst. Und auch ihre Nachfolger, die Meister des Art déco, wollen den Alltag der Menschen wieder adeln

Den Menschen durch Schönheit vor dem Grau der modernen Welt retten: Das ist der Anspruch des Jugendstils, der sich Ende des 19. Jahrhunderts in Europa verbreitet. Seine Verfechter richten sich gegen den traditionellen, elitären Kunstbetrieb. Sie wollen vielmehr die Großstadtbewohner vom Einerlei industrieller Massenware befreien und gestalteten auch Metro-Eingänge, Tassen und Stühle in einer neuen Ästhetik, mal blumig, mal streng geometrisch. Die Werbeplakate von Henri de Toulouse-Lautrec, dem genialen Chronisten der Belle Époque, erklären die Anhänger ebenso zu Kunst wie die bisweilen mit echtem Gold verzierten Gemälde Gustav Klimts.

Der Ansatz jener Künstler prägt nachfolgende Generationen: Auch Vertreter des Art déco unterwerfen in den 1920er und 1930er Jahren Möbel, Schmuck und Gebäude ihrer ästhetischen Inszenierung. Doch folgt ihre Formensprache stärker einem neuen künstlerischen Ideal – der Anmut der Maschinen. Jugendstil und Art déco: in GEOEPOCHE EDITION.



GEOEPOCHE
EDITION »Jugendstil
und Art déco« kostet
16,50 Euro. Weitere
Themen: Die Stühle
des Charles Rennie
Mackintosh / Miami –
Stadt des Art déco



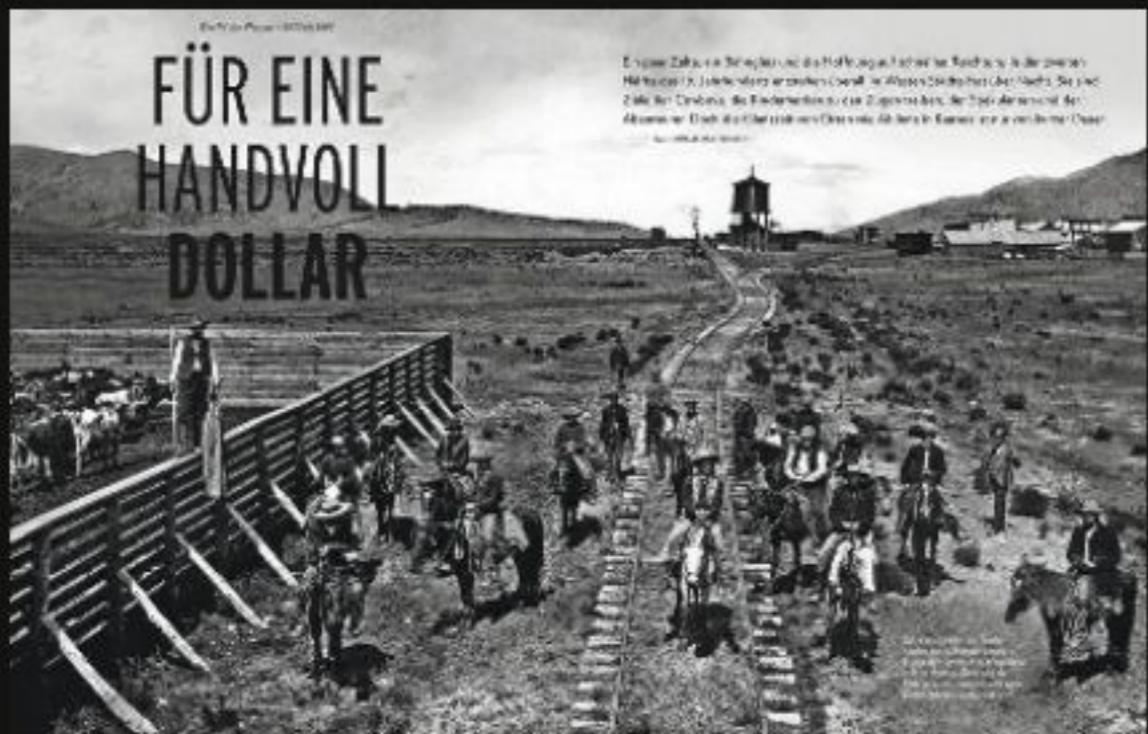
Wien steigt bald zu einer Metropole des neuen Stils auf. Das größte Genie an der Donau: Gustav Klimt



Selbst Alltagsobjekte wie Blumenvasen erhebt der Jugendstil zu Kunstwerken

DIE USA

Aufstieg einer Weltmacht, 1776–1918



Viederorts in den USA entstehen Städte fast über Nacht. Sie sind Ziele von Glücksrittern, Spekulanten und Cowboys, die Rinder zu den Zügen treiben



GEOEPOCHE KOLLEKTION »USA« hat 204 Seiten und kostet 12,50 Euro. Weitere Themen: Die Geburt einer Nation / Das Leben im alten Süden / Die Gangs von New York / Deadwood – Stadt ohne Gesetz / Sitting Bull – Ein Held und seine Tragödie / Die Macht der Räuberbarone

Um das Jahr 1900 sind die USA eine Weltmacht in Wartestellung: Ihre Industrieproduktion übertrifft die von Großbritannien, Frankreich und Deutschland zusammengekommen, das Eisenbahnnetz ist länger als das ganz Europas, Hunderttausende Einwanderer kommen jedes Jahr hierher. Seit ihrer Gründung 1776 hat sich die junge Nation vorwiegend mit sich selbst beschäftigt. Doch nun zeigen die Vereinigten Staaten vermehrt strategische Interessen jenseits ihrer Grenzen: Sie kämpfen 1898 gegen Spanien und treten 1917 in den Ersten Weltkrieg ein – ein neuer Gigant ist auf der Bühne der globalen Politik erschienen.

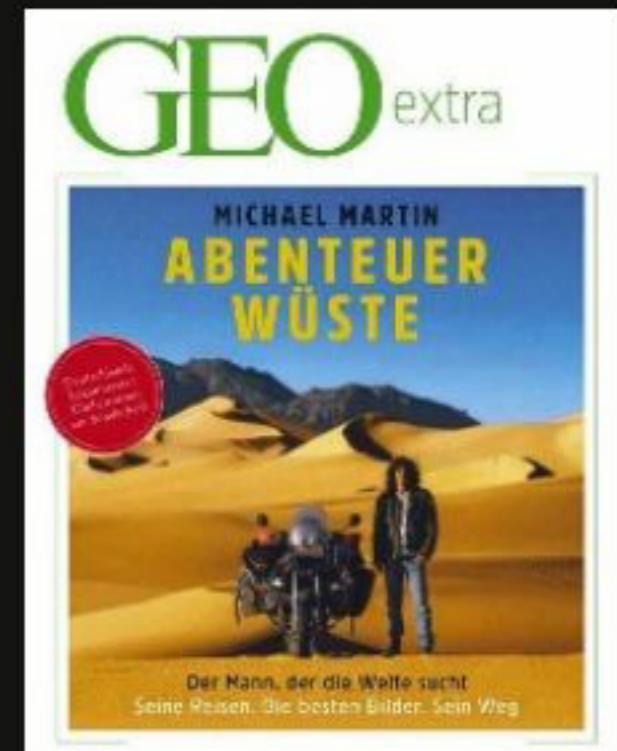
In der aktuellen Ausgabe erzählt GEOEPOCHE KOLLEKTION den Aufstieg der USA zur prägenden Macht des 20. Jahrhunderts. Berichtet vom Freiheitskampf der Kolonien, vom Völkermord an den Indianern und dem Bürgerkrieg um die Sklaverei. Porträtiert die Pioniere des Wilden Westens, Outlaws und Industriebarone.

150 Jahre amerikanischer Geschichte – jetzt in GEOEPOCHE KOLLEKTION.

ABENTEUER WÜSTE

Sie faszinieren uns mit ihren Extremen: die Wüsten der Erde. Der Fotograf Michael Martin, 53, hat in fast vier Jahrzehnten sämtliche Einöden des Planeten porträtiert – das Sonderheft GEOextra präsentiert nun die Essenz seiner Arbeit. Gemeinsam mit Michael Martin hat die Redaktion die besten Fotos herausgesucht und Bildessays zusammengestellt, ergänzt durch erläuternde Texte.

In sehr persönlichen Interviews erzählt der studierte Geograph von Wendepunkten in seinem Leben. In Kolumnen berichtet Martin vom Zauber seiner Nächte unter Sternen, von Ängsten und Leiden unterwegs. Und darüber, was er in seiner Outdoorküche hauptsächlich zustande bringt: „Spaghetti solo“, also Pasta pur.



GEO extra »Michael Martin – Abenteuer Wüste« hat einen Umfang von 132 Seiten und kostet 10 Euro

DAS BÖSE

Von den dunklen Seiten
des Menschen

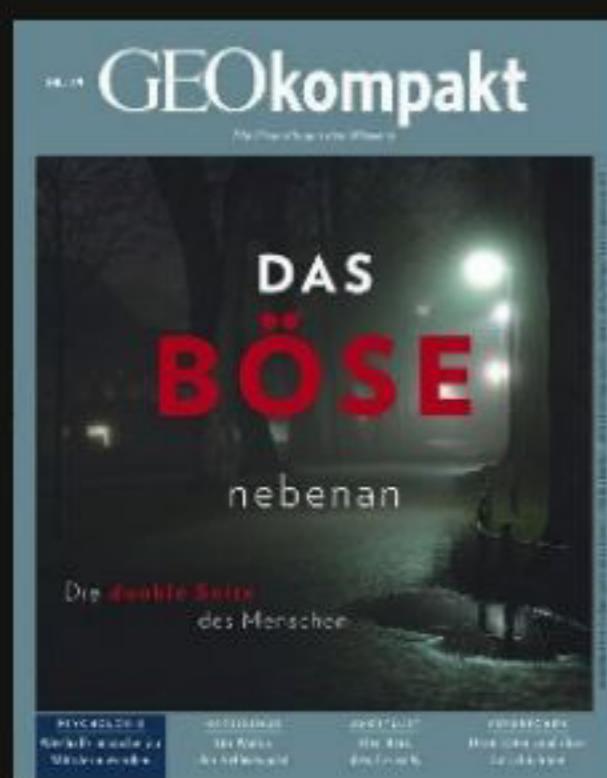
Wohl kaum eine menschliche Eigenschaft hat so viele Schattierungen wie das Böse. Wir erkennen es in Hass und Verachtung, in Machtstreben und Unterdrückung, in Rache und Gier, Gefühlskälte, Zorn und Mord. Und: in unseren geheimsten Fantasien.

Denn obwohl wir das Böse fürchten, es meiden und tabuisieren, betrachten wir es auch voller Faszination. Was aber ist das Böse genau? Wo liegen seine Wurzeln? Was muss geschehen, damit aus Menschen Verbrecher werden? Wer kann sich gegen die destruktiven Kräfte in seinem Inneren entscheiden, wem fehlt dieses Vermögen?

All diesen Fragen – und noch vielem mehr zum Thema – widmen sich Autoren und Experten in der aktuellen Ausgabe von GEO kompakt.



Was geht im Gehirn von Verbrechern vor?



GEO kompakt
»Das Böse nebenan«
hat 156 Seiten und
kostet 9,50 Euro; mit
der DVD-Dokumenta-
tion »Tod in Texas«
16,50 Euro. Einige
Themen: Drei Täter
und ihre Geschichten /
Im Wahn der Selbst-
sucht / Die Macht der
Kränkung / Tatort
Internet

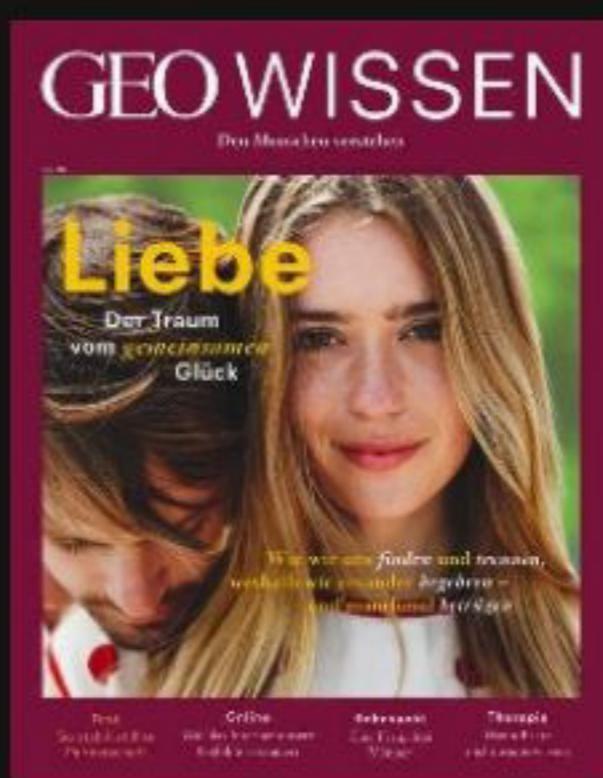
VOM GEMEINSAMEN GLÜCK

Wie Paare sich finden und trennen,
einander begehren und betrügen



Wie prägen Onlinedienste die Liebe?

Nichts bewegt uns so wie die Liebe; nichts gleicht der Euphorie der ersten Monate, kaum etwas dem Schmerz nach ihrem Ende. Als soziale Wesen sehnen wir uns nach der Zuwendung eines Partners, möchten angenommen werden, Geborgenheit und Sicherheit spüren. Und nie erleben wir diese Empfindungen so erfüllend wie in einer Liebesbeziehung. Für viele Menschen zählt die Partnerschaft daher zu den wichtigsten Quellen des Lebensglücks – auch in Zeiten, die neue Formen des Kennenlernens und Miteinanders ermöglichen. Doch wie finden wir einen passenden Partner? Und was ist das Geheimnis einer guten Beziehung? In der aktuellen Ausgabe bietet GEO WISSEN Antworten – und neue Erkenntnisse über die mächtigste aller Emotionen.



GEO WISSEN »Liebe«
kostet 9,50 Euro, mit
DVD (»Paare erzählen
von der Liebe«) 16,50
Euro. Weitere Themen:
Sexualität – Was tun,
wenn sie nachlässt? /
Partnersuche – Warum
manche immer den
Falschen wählen / Poly-
amorie – Kann die Liebe
mit mehreren Partnern
funktionieren?

DIE RUSSISCHE REVOLUTION

Binnen Monaten wandelt sich Russland von einer Monarchie zur bolschewistischen Diktatur. Die Ereignisse von 1917 werden das 20. Jahrhundert prägen

Es sind Tage, die die Welt verändern: Im Oktober 1917 stürzt eine kleine Clique kommunistischer Revolutionäre um ihren Anführer Wladimir Iljitsch Lenin die Regierung Russlands und reißt die Befehlsgewalt im größten Land der Erde an sich.

Mit dem Putsch entsteht ein Staat ganz neuen Typs: radikal, sozialistisch – darauf ausgerichtet, die Revolution über den gesamten Globus zu verbreiten. Die aus dem Staatsstreich hervorgehende UdSSR wird die Geschichte des folgenden Jahrhunderts bestimmen wie kaum eine andere Macht.

Die Oktoberrevolution ist der Kulminationspunkt einer bewegten Epoche, in der immer wieder Unruhen das Riesenreich im Osten erschüttern: 1905 erheben sich zum ersten Mal Arbeiter, Bürger und Bauern gegen die autokratische Herrschaft der Zaren – und werden brutal zurückgeschlagen.

Zwar gewährt das Regime in der Folgezeit vorsichtige Reformen. Doch die können Zorn und Unmut der Bevölkerung nur für wenige Jahre beschwichtigen. Und als im Februar 1917 abermals ein Aufstand aufflackert, bricht die Zarenherrschaft binnen Tagen zusammen.

Der anschließende Versuch liberaler Politiker, Russland in eine parlamentarische Demokratie zu verwandeln, scheitert – zu groß sind die Probleme des Landes, zu dramatisch ist die katastrophale Versorgungslage in den Städten,

ist der Landhunger der Dorfbewohner, die Kriegsmüdigkeit der Soldaten. Es sind Krisen, die sich niemand so gut zunutze zu machen weiß wie Lenin, der Kopf der linksextremen Bolschewiki: In der Nacht zum 26. Oktober 1917 stürmen seine Truppen den Regierungssitz; die Minister des bisherigen Kabinetts werden verhaftet. Offiziell übernehmen kommunistisch dominierte Räte, die *sowjets*, die Macht. Tatsächlich aber kontrollieren Lenin und seine Genossen den Staat.

Doch die Herrschaft der Putschisten ist noch längst nicht gesichert: Die Wirtschaft des Landes bricht zusammen, Wahlen zu einer Verfassunggebenden Versammlung enden mit einer verheerenden Niederlage für die Kommunisten, und an den Rändern ihres Machtbereichs formieren sich innenpolitische Gegner.

Ein Bürgerkrieg entbrennt, in dem die neuen Machthaber die Opposition mit nie da gewesener Härte bekämpfen – und dabei Verbrechen verüben, die jene der Zarenherrschaft bei Weitem übertreffen.

Die nächste Ausgabe von GEOEPOCHE schildert die Vorgeschichte des Epochjahrs 1917, rekonstruiert dessen Verlauf und beschreibt, wie nach dem Tod des Diktators Lenin 1924 mit Josef Stalin ein weiterer, noch brutalerer Tyrann aufsteigt.

Die Russische Revolution, eines der zentralen Ereignisse des 20. Jahrhunderts: in GEOEPOCHE.

Diese Ausgabe von **GEO EPOCHÉ** erscheint
am 15. Februar 2017



Wladimir Iljitsch Lenin (auf der Tribüne) und Leo Trotzki (rechts daneben) sind die Architekten des kommunistischen Putsches vom Oktober 1917. Nach Lenins frühem Tod im Jahr 1924 verliert Trotzki den Machtkampf um dessen Nachfolge gegen Josef Stalin

WEITERE AUSGABEN ZUM THEMA



Zu bestellen im GEO-Shop: telefonisch unter 040 / 55 55 89 90
oder auf www.geoshop.de. Nur solange der Vorrat reicht.

GEO EPOCHE