

40 Dg 59999-30

a019382

7.

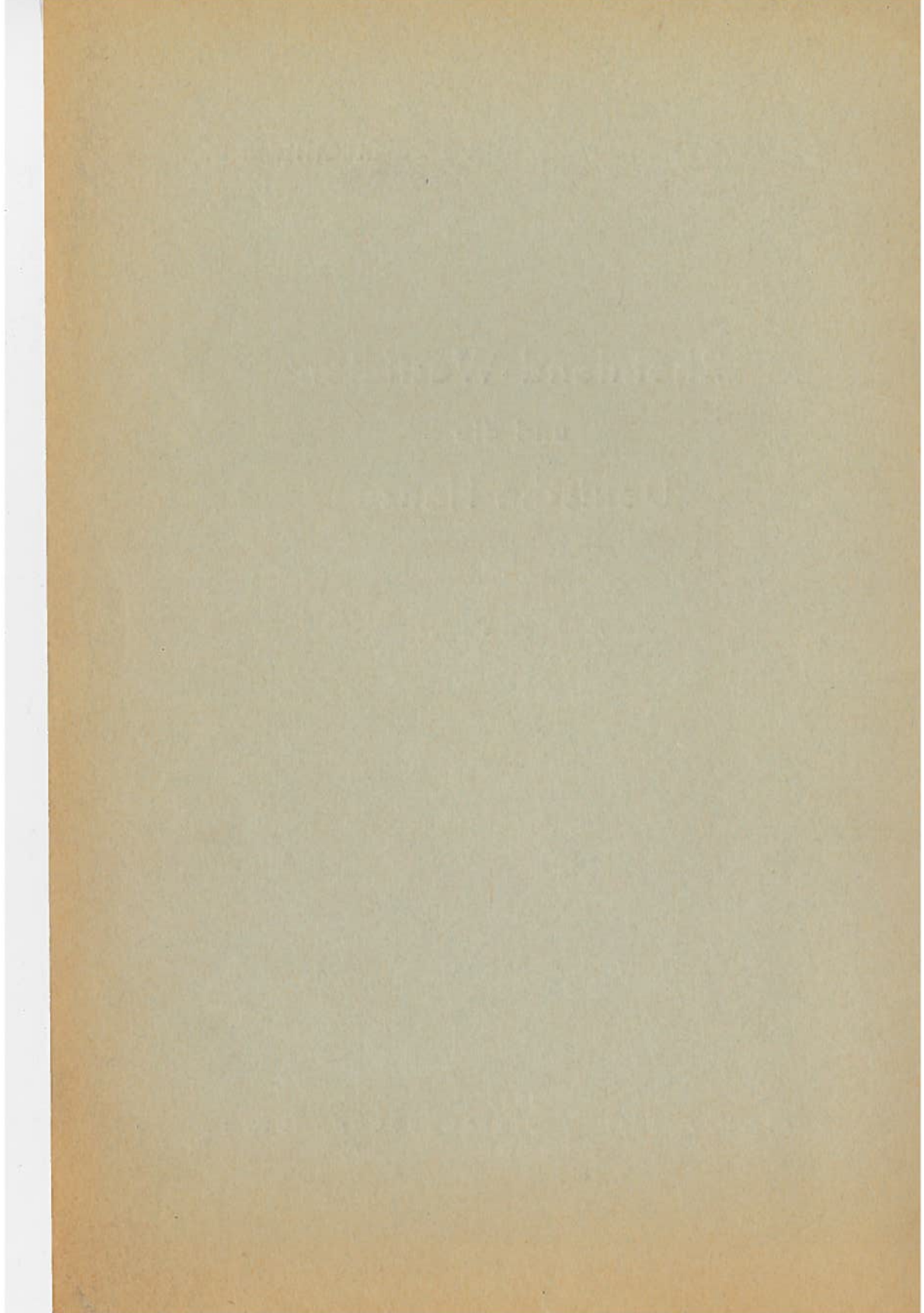
GESELLSCHAFT FÜR RHEINISCHE GESCHICHTSKUNDE

# Rheinland-Westfalen und die Deutsche Hanse

von **Dr. Fritz Rörig**  
Professor an der Universität Kiel



1933  
PETER HANSTEIN / VERLAGSBUCHHANDLUNG  
BONN



1933 - 198

GESELLSCHAFT FÜR RHEINISCHE GESCHICHTSKUNDE

Rheinland-Westfalen  
und die  
Deutsche Hanse

von **Dr. Fritz Rörig**

Professor an der Universität Kiel

1933  
PETER HANSTEIN / VERLAGSBUCHHANDLUNG  
BONN



Vortrag, gehalten auf der 50. Jahresversammlung  
der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde  
am 8. März 1933 in Köln.

MONUMENTA GERMANIAE  
HISTORICA  
Bibliothek

Mit einer klaren Abgrenzung dessen, was dieser Vortrag bringen soll, und was nicht, lassen Sie mich beginnen. Er beabsichtigt nicht, eine Darstellung der Stellung Rheinlands und Westfalens innerhalb des Gesamtverlaufs hansischer Geschichte zu geben, wenn auch gerade die Stellung Kölns innerhalb der Hanse eine solche Behandlung besonders nahelegen könnte. Nur in einer kurzen Schlußbetrachtung werden diese an sich wichtigen Dinge gestreift. Was ich hier behandeln möchte, sind in erster Linie Fragen des inneren Werdens: welchen Anteil hat Rheinland-Westfalen daran, daß es überhaupt zu jenem Bunde kam, der als die „dudesche hanse“ Westeuropa und Osteuropa unter überlegener deutscher Führung verband? Wieweit haben Menschen rheinischen und westfälischen Bluts an dem Ausbau der Ostseeposition der Hanse mitgewirkt? Und endlich: wie gestaltete sich die Stellung Rheinlands und Westfalens zu den durch die Hanse geschaffenen neuen Wirtschaftsmöglichkeiten?

An den Anfang hansischer Geschichte gehört der zunächst seltsam klingende Satz: Das Ganze war früher da, als die Teile. Nicht als bereits Gestalt gewordene Wirklichkeit, sondern als schöpferische Idee. Denn wenn es auch zu den selbstverständlichen Vorstellungen von hansischer Geschichte gehört, daß die Hanse ein Bund deutscher Städte wirtschaftspolitischer Zielsetzung war, der sich von den Landen um den Niederrhein erstreckte bis hinauf nach Riga, Reval und Dorpat, so ist doch mit aller Deutlichkeit darauf hinzuweisen, daß alle Hansestädte von Lübeck an ostwärts

<sup>1)</sup> Der Vortrag wird hier genau so wiedergegeben, wie er in Köln am 8. März 1933 gehalten wurde. Er wird in erweiterter, mit Anmerkungen versehener Fassung in den Hansischen Geschichtsblättern 1933 erscheinen. Dort wird auch die inzwischen erschienene Literatur, namentlich der Aufsatz von Heinrich von Loesch im Band 52 der Zeitschrift der Savignystiftung Germ. Abt. berücksichtigt werden.

um die Mitte des 12. Jahrhunderts überhaupt noch nicht vorhanden waren, daß die größere Zahl von ihnen erst dem 13. Jahrhundert ihre Entstehung verdankt. Was dagegen vorhanden war, das waren die größeren Städte Westdeutschlands, allen voran Köln, aber auch Soest, Dortmund und Münster. Es waren dies Städte, die bereits vor 1150 eine ortsangesessene, Fernhandel treibende bürgerliche Oberschicht besaßen, deren Aktionsradius an der Küste der damals noch rein skandinavisch-slawischen Ostsee nicht Halt machte. Schleswig war jener Platz, wo der westdeutsche Kaufmann ein dänisches oder schwedisches Fahrzeug bestieg, um über Gotland nach Nowgorod am Ilmensee zu gelangen, wo der Reichtum des westlichen Rußlands an Pelzwerk für den Bedarf der damaligen Welt aufgestapelt war. Jene oft zitierten Schleswigfahrer der Stadt Soest und die dänische Gilde in Köln mögen als typische, aber durchaus nicht alleinige, Vertreter des westdeutschen Kaufmanns im Ostseebecken genannt sein. So beachtlich aber auch der Vertrieb von östlichen Waren gewesen sein mag, so handelte es sich doch bei dem Vordringen des westdeutschen Händlers in die Ostsee bis dahin nur um deutsche Pioniere in volksfremdes Gebiet. Immerhin: in den Köpfen dieser Männer mag zuerst die Erkenntnis aufgetaucht sein, was für wirtschaftliche Möglichkeiten das Ostseebecken umschloß, und wie ganz anders sich die Stellung des deutschen Kaufmanns gestalten würde, wenn er nicht als geduldeter Fremdling, sondern politisch vollberechtigt und wirtschaftlich führend im Ostseeraum erscheinen würde.

Erwägungen solcher Art lagen also in der Luft, als jenes gewaltige Erleben deutschen Volkstums einsetzte, das uns allen als Kolonisation des deutschen Ostens geläufig ist, das deutsches Volkstum in breiter Front hinüberführte über die alte Volksgrenze von Elbe und Saale und jenes neue Deutschland schuf, aus dessen festem Gefüge erst der Versailler Vertrag lebenswichtige Stücke herausgerissen hat. Gewiß ist es richtig, die Großtat des deutschen Bauern zu preisen, der mit seinem schweren Pfluggerät erst den besten Ackerboden in den bis dahin dünn besiedelten slawischen Landen erschlossen hat. Nimmermehr hätte aber die deutsche Ostkolonisation für die gesammte Stellung des Deutschen in

ganz Nordeuropa eine so wesentliche Bedeutung gewinnen können, wenn nicht die Unternehmungslust und das überlegene wirtschaftliche Können westdeutschen Bürgertums eine Haupttriebkraft der ganzen Bewegung gewesen wäre und dem Kolonisationswerk durch die Anlage führender städtischer Plätze erst eine größere Planmäßigkeit gegeben hätte. Für das westdeutsche Bürgertum konnte der große Augenblick der Ostkolonisation in keinem glücklicheren Augenblick kommen, als eben kurz vor der Mitte des 12. Jahrhunderts. Denn alles, was an Erfahrung und Energie, an Wagemut und Fähigkeit zu planvollem Handeln, aber auch an Enttäuschungen, an Widerstreben gegen Vorhandenes, an Sichhinaussehen in neue Verhältnisse, endlich an wirtschaftspolitischem Instinkt sich in den führenden Bürgerschichten westdeutscher Städte angesammelt hatte, das fand jetzt eine ganz große Aufgabe im Rahmen dieser Volksbewegung. So fand die große Stunde ein ihrer würdiges Geschlecht; auch im städtischen Bürgertum. Was als die Aufgabe erkannt und im Verlauf weniger Jahrzehnte geleistet wurde, war dies: dem bisherigen Beherrscher der Ostsee, und das war in der Hauptsache der skandinavische Bauernkaufmann, wie er am stolzesten auf der Insel Gotland saß, den Rang abzulaufen, sich selbst zum Beherrscher des Handels mit Ostwaren zu machen. Dem überlegenen deutschen Pflug auf dem Lande entspricht auf der Ostsee das überlegene deutsche Schiff, wie es auf der Nordsee einst von den Friesen entwickelt sein mag, der segeltüchtige Kogge, dem skandinavischen Ruderschiff vor allem an Laderaum bei weitem überlegen. Aber weit wichtiger für die Schaffung einer den bisherigen Ostseeanwohnern unbedingt überlegenen Position wurde für den deutschen Händler bürgerlich-städtischer Herkunft ein anderes: die Gründung wirklicher Städte ausgereiften Wesens im Ostseeraum.

Hier, bei der Frage der Entstehung deutscher Städte im Ostseeraum berühren wir vielleicht die wichtigste Frage des Zusammenhanges zwischen Rheinland und Westfalen und der deutschen Hanse. Denn jener so oft gepriesene Kranz deutscher Städte im Ostseegebiet ist im Grunde genommen nichts anderes als die Uebertragung eines modernisierten westdeutschen Städtetypus in koloniales Land. Jedenfalls:

will man sich durch den Augenschein überzeugen, wohin die deutsche Stadt östlich der Elbe nicht gehört, so vergleiche man sie mit einer slawischen „Stadt“ um 1100. Ganz neuerdings hat ein glücklicher Zufall es uns ermöglicht, ein Bild zu gewinnen, wie etwa eine solche Stadt ausgesehen hat: Das slawische Oppeln um 1100 ist in seinen sehr gut erhaltenen Resten bei den Ausschachtungsarbeiten des neuen Regierungsgebäudes zu Tage getreten. Es zeigten sich die Reste kleiner Holzhäuser in verwirrend ungeordneter Lage, ohne feste Straßenführung. Nicht viel besser sah es aber auch mit frühmittelalterlichen nordischen Handelsplätzen von großem Namen aus, wie etwa die Feststellung der baulichen Reste von Haithabu erkennen läßt.

Gänzlich anders dagegen die erste große deutsche Stadt-siedelung im Ostseegebiet, jenes Lübeck, wie es 1158 unter der politischen Hoheit Heinrichs des Löwen gegründet wurde. Nicht nur seine Straßenzüge, sogar seine Grundstücksgrenzen sind konstant geblieben von den Anfängen bis zur Gegenwart. In ihrer ursprünglichen Anlage sind sie bestimmt von einem Rationalismus, der zwar nichts von dem berüchtigten Reibrettrationalismus des Städtebaus aus dem Ende des 19. Jahrhunderts an sich trägt, aber rational ist im höheren Sinne: er findet die einfachsten, klarsten Formen in sinnvoller Anpassung an die Höhenunterschiede und Bodenverhältnisse des vom Wasser umflossenen Stadthügels. Die Einfachheit und Klarheit eines solchen Grundrisses ist aber nicht ein Zeichen des Primitiven, des am Anfang Stehenden, sondern steht am Ende einer langen Entwicklung; in ihr setzt sich die gewonnene praktische Erfahrung siegreich in einer dem bisher Gewohnten überlegenen Organisationsform durch. Unfertig, noch höchst primitiv, war, was sich bis dahin „Stadt“ im Ostseebecken nannte; Lübeck aber war reif und im Prinzip, in der Idee, „fertig“ von der ersten Anlage an. Es war es deshalb, weil in seinem Stammbaum nicht Plätze wie Oppeln oder Haithabu standen, sondern die deutschen Städte jenseits der Elbe. Einer noch nicht veröffentlichten architekturgeschichtlichen Dissertation von Lenz sind Planskizzen der frühesten Entwicklung Lübecks beigelegt; auch ist dort der mutmaßliche Umfang der Marktgründung von 1158 kartographisch hergestellt. Wem die topographischen



Verhältnisse Kölns geläufig sind, wie sie durch Keussens grundlegendes Werk erschlossen, durch Koebner und andere weiter ausgedeutet wurden, dem kann eine innere Verwandtschaft zwischen Kölner Rheinvorstadt und jenem ersten Kern der Lübecker Anlage von 1158 nicht verborgen bleiben. Gewiß: im Lübecker Plan ist alles, namentlich der Marktplatz selbst mit den eigentümlichen Marktbaulichkeiten, weit ordentlicher, einfacher; ganz entsprechend dem durch die Neugründung ermöglichten Fortschritt. Aber sonst ist die Ähnlichkeit überraschend. Hier wie dort in der Mitte ein groß angelegter Marktplatz, von dem bei der Lübecker Gründung der nördliche Teil für Kirche und Kirchhof von St. Marien abgegliedert wurden. In beiden Fällen gehen von diesem Platze aus die Straßen mit den Häusern der eigentlichen Fernkaufleute hinunter zum Hafen, während sich der anderen Marktseite die Wohnplätze der auf dem Markt tätigen Handwerker anschließen. Der spätere Ausbau Lübecks erfolgte nach eigenem Gesetz; die übrigen Teile Kölns haben gänzlich andere Entstehungsursachen. Aber in den eben genannten, für beide Städte so unendlich wichtigen Teilen, ist eine Verwandtschaft bis in den Plan hinein festzustellen.

Es war aber nicht nur die Stadt als bauliche Gegebenheit, die ohne den westdeutschen Stammbaum im kolonialen Deutschland in der Form jedenfalls undenkbar gewesen wäre; dasselbe gilt auch von jenen rechtlichen Beziehungen, die eben zu jener Stadtform gehörten; vor allem von der Rechtsform des städtischen Grundbesitzes. Auch hier ist es so, daß im Osten nicht einfach das, oder besser: ein westdeutsches Schema übernommen wurde, sondern auch hier gestaltete man schöpferisch weiter, unverkennbar aber an das anknüpfend, was im Westen sich herausgebildet und bereits differenziert hatte. Ich denke dabei zunächst an die für eine junge werdende Stadt so unendlich wichtige Frage der Verteilung des städtischen Grundbesitzes. Könnte man die Dinge so einfach sehen, wie es noch 1901 S. Rietschel in seinem Buche Markt und Stadt tat, so wäre der Vorgang der gewesen: der Stadtherr würde an die zuströmenden Einwohner die areae der Stadt in der Form der Gründerleihe zu einem einheitlichen Zins von den Grundstücken, dem Wortzins, ausgeteilt haben. So einfach liegen die Dinge aber nicht. Nicht

die Spur eines solchen stadtherrlichen Leihezinses aus der Frühzeit ist in der wichtigsten und ältesten dieser Ostseeegründungen, nämlich Lübecks, festzustellen. Es mag sehr wohl für die früheste Zeit Lübecks so sein, wie es die ältesten Dortmunder Statuten als „freiheit“ ihrer Stadt für sich in Anspruch nehmen, daß nämlich jeder in der Stadt von Anfang an seinen städtischen Grundbesitz und seine Wurt frei von Zins innehat; das hindert aber keineswegs, daß hier wie dort eben jene frühesten grundbesitzenden Kreise, die sich der Abgabefreiheit ihres Grundbesitzes rühmten, selbst von Anfang an und dann je länger je mehr Teile ihres in der ganzen Stadt verstreuten Grundbesitzes zunächst in Erbleihe austaten, später unter Vorbehalt einer Rente verkauften. Die hierbei zugunsten der grundbesitzenden Geschlechter begründeten Zinse sind die „Wortzinse“, die census areales, die wir auf westfälischem Boden zum ersten Mal 1074 für Soest belegt haben. Nur beziehen in Lübeck die Wortzinse aus den genannten Gründen niemals der Stadtherr, sondern in weitaus den meisten Fällen angesehene Familien, welche in den verschiedensten Teilen der Stadt, oft von einer ganzen Reihe von Grundstücken nebeneinander, noch gegen Ende des 13. Jahrhunderts Wortzins empfangen, der vor 1276 begründet war.

In nichts spiegelt sich die große Bedeutung der Unterschiede der sozialen und wirtschaftlichen Schichtung im mittelalterlichen Bürgertum so deutlich wieder, wie gerade im Grundeigentumsrecht. Als Lübeck gegründet wurde, war es längst das Streben der führenden Familien altdeutscher Städte, selbst möglichst viel Grundbesitz zu erwerben, die Masse der kleineren Leute aber als Zinsleute oder Mieter auf dem Grundbesitz der Geschlechter hausen zu lassen. Höchst anschaulich hat das für Straßburg Alois Schulte festgestellt; dasselbe gilt aber auch vor allem für Köln, dann für Dortmund, Soest und Münster. Was in den altdeutschen Städten erst geschaffen werden mußte, nämlich das Uebergewicht der Geschlechter in der Grundbesitzverteilung, meistens dadurch, daß Grundeigentum älterer Eigentümer, des Stadtherrn oder geistlicher Korporationen in das der Geschlechter überging, das konnte bei Neugründungen von vorneherein in Erscheinung treten; auch hier bot sich also die Mög-

lichkeit, alles zu vereinfachen. Von dieser Möglichkeit ist nun zweifellos Gebrauch gemacht worden. Für das Gründungsjahr Lübecks, 1158, wissen wir bereits von einer Neugründung auf altdeutschem Boden, der sogenannten Altstadt von Braunschweig, daß damals in ihr angesehene Bürger nicht nur Eigentümer städtischer Wohngrundstücke, von *areae*, waren, von denen sie Zins bezogen, sondern daß sie darüber hinaus in der Lage sind, über hochwertige Marktbaulichkeiten als ihr privates Eigentum verfügen zu können. Im Gegensatz zu den altdeutschen Städten handelt es sich hier um bürgerliches Eigentum, das bereits bei der Gründung der Altstadt entstand. Und dasselbe gilt nun auch offenbar von der bedeutendsten kolonialen Neugründung, das ist Lübeck. Für das Eigentum angesehener bürgerlicher Familien an den Baulichkeiten des Lübecker Marktplatzes und anderen, durch ihre wirtschaftliche Funktion hochwertigen Baulichkeiten gibt es keine andere wirklich durchschlagende Erklärung, als die, daß es auf den Gründungsvorgang selbst zurückgeht. Als ursprünglicher Eigentümer des 1158 noch ungebauten, mit Buchenwald bestandenen Baugrundes hat Herzog Heinrich der Löwe zu gelten; von ihm erhielten in einem nicht näher nachweisbarem Rechtsgeschäft eine Gruppe von führenden Persönlichkeiten den Baugrund, zugleich auch von Anfang an behördliche Funktionen nicht näher zu bestimmenden Umfangs. So konnten sie ungehemmt die Grundstücksverteilung nach ihren Interessen vornehmen und in dieser Grundstücksverteilung zugleich recht deutlich zum Ausdruck bringen, daß zur Zeit der Entstehung Lübecks in den westdeutschen Städten bereits jener starke wirtschaftliche und soziale Unterschied bestand zwischen der fernhändlerischen Oberschicht und den, gerade im Recht des Grundstücksbesitzes, von dieser abhängigen Handwerkern.

Noch in einem anderen Punkte haben die inneren Verhältnisse der westdeutschen Stadt um 1150 offenbar entscheidend auf das Werden Lübecks eingewirkt: in der Art des rechtlichen Zusammenschlusses jenes Personenkreises, dem die Stadt in der Hauptsache ihre Entstehung verdankt: ich meine die Rechtsform der Fernhändlergilde. Man könnte an eine gildemäßige Organisation eines Unternehmerkonsortiums denken; weiter führen wird aber auch hier jener bei der baulichen An-

lage der Stadt bereits berührte Zusammenhang mit der Kölner Rheinvorstadt. Hier hat um 1150 eine Gilde der Fernhändler bestanden, deren Vorstand um 1150 jedenfalls zugleich auch Vorstand der St. Martin-, also der Rheinvorstadtgemeinde gewesen ist. Wie sich in der Rheinvorstadt das Verhältnis von Gilde und Gemeinde ursprünglich gestaltet hat, ist kontrovers, für unser Problem aber gleichgiltig. Um so wichtiger ist das, was um 1150 in Köln wirklich war; und das war die Fernhändlergilde, deren Vorstand zugleich Gemeindevorstand war. Der Vorstand einer Fernhändlergilde, der zugleich als Gründungsunternehmerkonsortium wirkt, das, so möchte ich es heute mit aller Vorsicht formulieren, war jenes Organ, auf den die eigentliche Gründung Lübecks und das spätere führende Organ seiner Autonomie, der Rat, heute der Senat, letzten Endes zurückgeht.

Die später führende Hansestadt Lübeck erwächst also heraus aus ihrer innigsten Verbindung mit den kulturellen Voraussetzungen der bedeutenderen westdeutschen Städte ihrer Entstehungszeit. All das, was den bürgerlichen Oberschichten jener Städte am Herzen lag, auf dem Gebiet der Wirtschaft, des sozialen Ansehens, aber auch der Verfassung: hier im kolonialen Neuland haben sie es schneller, einfacher, weniger gehemmt entwickeln können als auf dem Boden der Heimat, wo eine frühere, rein herrschaftlich bestimmte Zeit überall noch nicht ganz überwundene Organisationen und Machtpositionen zurückgelassen hatte. Weil dem aber so ist, ist es gänzlich ausgeschlossen, das Werden einer Stadt wie Lübeck und ihrer jüngeren Schwesterstädte an der Ostsee einfach aus dem Gründungswillen örtlicher Machthaber, und seien sie selbst Persönlichkeiten vom Range Heinrichs des Löwen, ableiten zu wollen. Denn was sich in Lübeck durchsetzte, war das Programm des westdeutschen Bürgertums, nicht einer herrschaftlichen Tradition. Ein Programm, das sich dem politischen Machthaber, dem Herzog gegenüber, verhältnismäßig reibungslos durchsetzen konnte, weil dieser von vorneherein sich auf die Ausübung der staatlichen Hoheitsrechte beschränkte, alles übrige aber der Bürgerschaft und ihrer Initiative überließ.

Und weiter: wenn 1158 so starke bürgerliche Kräfte zur Gründung Lübecks zur Verfügung standen, so doch nur des-

halb, weil es sich bei der Gründung Lübecks um mehr handelte, als eine Stadtgründung zufälligen oder nur lokalen Charakters, sondern um die erste sichtbare Ausführung jenes bereits angedeuteten wirtschaftlichen Planens ganz großen Stiles: die Eroberung der Ostsee durch den deutschen Kaufmann.

Seit wir wissen, daß die erste Gründung Lübecks unter dem Schaumburger Adolf von 1143 noch recht bescheidener Art war, daß erst 1158 das heutige Lübeck, dann aber von vorneherein als großangelegte Planung entstand, ist es möglich geworden, sich mehr von den im einzelnen doch irreführenden Berichten Helmholt's zu lösen und den konkreten Anlaß zur Gründung Lübecks besser zu erfassen. Er liegt offenbar in der schweren Schädigung, die Schleswig durch König Sven dadurch zugefügt wurde, daß er 1156 Schiffe mit russischen Waren im Schleswiger Hafen plündern ließ, um die zu seiner Hilfe von Heinrich dem Löwen herbeigeführten Truppen zu entlohnen. Jedenfalls erschien damals Heinrich der Löwe vor Schleswig; er wird die Schäden gesehen haben, die Schleswig zugefügt wurden, und die so schlimm waren, daß Saxo-Grammaticus, wenn auch übertreibend, behauptet, seit jenen Tagen sei aus dem berühmten Handelsplatz ein armseliges Dorf geworden. Er wird aber auch gerade in Schleswig selbst westdeutsche Kaufleute angetroffen haben, sicher aus Soest, aber auch aus Köln und Dortmund, und in ihnen die Anreger zu neuem Planen. So wurde höchstwahrscheinlich in Schleswig der Bund geschlossen zwischen politischer Macht und kaufmännischer Initiative, und ihm verdankt das heutige Lübeck 1158 seine Entstehung.

Aber nicht nur Lübeck selbst. Bedeutete seine Nauanlage eine bewußte und aufs beste geglückte Umlegung der alten West-Oststraßen von Schleswig auf Lübeck, so war das nächste Ziel für den Ausbau der deutschen Position doch der bisherige Mittelpunkt des Ostseeverkehrs, und das war Gotland. Auch hier gab der weit gefürchtete Sachsenherzog zunächst den politischen Rückhalt für die Stellung der Deutschen auf diesem Zentrum der alten Nutzer der Ostsee, des skandinavischen Bauernkaufmanns. Womit die Deutschen aber auch auf Gotland ihre Ueberlegenheit begründeten und sicherten, war auch hier wieder die Anlage einer deutschen

Stadt, Wisbys. Und von dort aus sprang die Linie der Stadtgründungen weit hinüber zum baltischen Ufer: Riga wurde als deutsche Stadt gegründet. Erst später erfolgte die Gründung jener zahlreichen deutschen Ostseestädte von Wismar bis Königsberg, von Dorpat und Reval. Das wesentliche für die Würdigung des Vorganges als Ganzem ist aber die Linie: Lübeck-Wisby-Riga. Hier wird es deutlich, was man eigentlich mit dem Städtegründen im Auge hatte: den nächsten gesicherten Weg zu schaffen hinüber bis in die größte für eine deutsche Siedelung erreichbare Nähe des russischen Nowgorods; der Wunsch, einzurücken an die Stelle der Skandinavier und Russen.

Das ist sehr bald in so erstaunlichem Maße gelungen, daß schon im 13. Jahrhundert die Ostsee ein ganz anderes Gesicht zeigte. Anders, wegen der deutschen Städte an ihren Ufern, in denen eben damals sich eine ganz großartige Bautätigkeit regte, die in Lübeck einen geradezu fieberhaften Charakter annahm, anders wegen der Koggen des deutschen Kaufmanns, die nun das Meer beherrschten, anders vor allem nach der wirtschaftspolitischen Seite: der deutsche Händler hat bereits den Handel mit den russischen Ostwaren nach dem Westen so gut wie monopolisiert. Jetzt, nachdem dies erreicht ist, gewann derselbe deutsche Kaufmann eine ganz andere Stellung im Westen Europas, in Brügge, dem werdenden Welthandelsplatz und dem wichtigsten Ausfuhrhafen für das flandrische Tuch. Denn dieser Westen war angewiesen auf die Ostwaren, die er, wie gewisse Rohstoffe, nicht entbehren konnte zu seiner Tuchfabrikation, oder die er nicht entbehren mochte wegen seines Hungers nach Luxuswaren, z. B. nach hochwertigem Pelzwerk. Obendrein traten immer wieder Zeiten ein, wo das relativ übervölkerte Flandern Getreide aus der Ostsee brauchte, nur um leben zu können. Man kann sagen: auf dem Umweg über Nowgorod hat sich der deutsche Kaufmann, gerade auch der westdeutsche, seine bevorzugte Stellung in Flandern erst geschaffen; von ihm hing es jetzt auch ab, ob Flanderns wichtigstes Ausfuhrgut, das Tuch, in großen Mengen ins Ostseegebiet kam oder nicht.

War das alles nur ein Spiel des Zufalls? Ich greife damit auf den Ausgangspunkt zurück: das große Werk der

Städtegründung im Ostseegebiet gewinnt erst seinen Sinn im Dienste dieses Planens: dem deutschen Kaufmann das Monopol im Handel zwischen den östlichen Rohstoffländern und dem wichtigsten Erzeugungsgebiet hochwertiger Fertigwaren zu verschaffen. Aus dem Westen nimmt dies Werk in Idee und Ausführung seinen Anfang. Deutlich zeigen das noch die Persönlichkeiten, die um 1200 an ihm wirken.

Für den modernen Menschen ist wohl das Unverständlichste in der Geschichte der deutschen Hanse die Tatsache, daß erst gegen Ende des 13. Jahrhunderts städtische Führerschaft sich durchsetzt, und daß erst gegen Mitte des 14. Jahrhunderts der Bund der Städte von der deutschen Hanse als solcher fertig ist. Was ihm vorausgeht, ist die Genossenschaft deutscher Kaufleute, die das gotländische Ufer besuchen, also die Insel Gotland. Sie ist die gegebene Organisationsform für eine Zeit, in der der Kaufmann noch als Wanderkaufmann immer wieder auf der Handelsreise ist, immer wieder sich mit angesehenen Genossen im Brennpunkt des damaligen Ostseeverkehrs trifft. Von dieser siegelführenden Genossenschaft aus wurde die Politik des deutschen Kaufmanns in Ost- und Nordsee um die Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert noch allein bestimmt. Gewiß haben auch damals schon Bürger der Städte Wisby und Lübeck in dieser Genossenschaft eine bedeutsame Rolle gespielt; aber noch wird deutlich, wie stark auch der unmittelbare Einfluß westdeutscher Kaufleute innerhalb der Gotländer Genossenschaft war.

Das bezeugen allein schon die Namen der von Seiten des deutschen Kaufmanns in den grundlegenden Verträgen zwischen ihm und den Machthabern von Nowgorod und Smolensk auftretenden Bevollmächtigten der Gotländer Genossenschaft. Neben Bürgern von Wisby und Lübeck begegnen hier als weitere Verhandlungsführer Bürger aus Soest und Münster, Groningen und Dortmund. Bürger von Soest, Dortmund und Münster begegnen im östlichen Hansegebiet im 13. Jahrhundert immer wieder an verantwortlicher Stelle, bis gegen Ende des 13. Jahrhunderts die Gotländische Genossenschaft zurückgedrängt ist und Lübeck als gemeinsames Haupt aller am Ostseehandel beteiligten Städte hervortritt; als Führer eines Bundes von Städten, in dem die Bevoll-

mächtigten aller zum Bunde gehörenden Städte unter seinem Vorsitz beraten.

Es war für den westdeutschen Kaufmann ein Ereignis von wesentlicher Bedeutung, daß an Stelle einer genossenschaftlichen Organisation auf Gotland, in der er selbst stark beteiligt war, nun ein Städtebund unter Lübecks Führung entstand; wir werden sehen, daß namentlich Köln in der von ihm errungenen wirtschaftlichen Vorzugsstellung in England davon betroffen wurde. War einst das ganze stolze Gebäude der deutschen Ostseestädte aus westdeutschem Geist und westdeutscher Initiative heraus erwachsen, so erlebte dieser selbe Westen im ausgehenden dreizehnten Jahrhundert die endgiltige Emanzipation dieses städtischen Neudeutschlands unter Lübecks Führung, wie Lübeck wiederum in den späteren Jahrhunderten hansischer Geschichte schmerzlich die Emanzipation der östlichsten Hansestädte, der livländischen, von seiner obersten Führung in Sachen des Nowgoroder Kontors und des Dünahandels empfand.

Aber es war nicht nur das glänzende diplomatische Geschick, das den Lübecker Rat auszeichnete, und das feste Führung mit verbindlichem Verhalten den Geführten gegenüber zu vereinen wußte, was dieser ersten Schwerpunktverlagerung der Führung vom Mutterland in das koloniale Deutschland seine Schärfe nahm; es war vor allem jene engste Verbundenheit der Bevölkerung all dieser Städte vom Niederrhein bis hinüber nach Dorpat, es war die Tatsache, daß es sich um eine Wirtschaftsgemeinschaft handelte, begründet auf das gemeinsame Blut und die gemeinsame Sprache. Denn nicht nur die Städte und ihre Einrichtungen waren deutsch, sondern vor allem ihre Menschen. Das aber war wiederum nur möglich, weil seit den ersten Anfängen dieser Städte deutsches Bürgertum führend am Werke war, und weil den ersten Führern immer wieder vertrauensvoll weitere Bewohner westdeutscher und niedersächsischer Städte folgten.

Für die Frühzeit des Vorgangs, die Zeit von 1150—1250, ist immerhin soviel zu erkennen, daß zunächst einmal in jener Schicht führender Männer, denen Lübeck seinen Ursprung verdankt, das westdeutsche Element stark vertreten war. Den Namen „von Soest“ müssen mehrere Familien ge-



führt haben; Köln wird vielleicht auch durch Glieder alter Kölner Familien, wie von Soest, von Medebach, von Attendorn, von Warendorp, von Wipperforde bereits ganz früh vertreten gewesen sein, wenn nicht daneben doch auch mit unmittelbarer Herkunft der Träger dieser Namen aus den namengebenden Orten zu rechnen ist. Ähnliches gilt für die größeren westfälischen Städte Dortmund, Soest und Münster, deren Bürgerschaft sich auch zum Teil aus den kleineren Orten der Nachbarschaft ergänzte, so daß auch hier manchenmal mit der Herkunft aus einer der größeren Städte zu rechnen ist, wenn Ortsnamen in Lübeck auftreten, die auf kleine Orte Westfalens weisen. Ein so klangvoller Lübecker Name wie der de Warendorp wird von mehreren angesehenen aber auch bescheidenen, untereinander nicht blutsverwandten Familien in Lübeck geführt; die eine dieser Familien stammt aus Münster, eine andere aus Warendorp, wieder eine andere vielleicht aus Köln. Aber in Lübeck hat der Wandertrieb dieser rheinisch-westfälischen Familien nicht sein Ende. Gerade die führenden Lübecker Familien geben jüngere Glieder für die Durchführung des weiteren städtischen Kolonisationswerkes im Ostseegebiet ab. So begegnen die Coesfeld und Warendorp außer in Lübeck in nicht weniger als mindestens je 9 Ostseestädten; in der Mehrzahl der Fälle in sicherem genealogischen Zusammenhang mit den Lübecker Familien gleichen Namens und wiederum an führender Stelle beim Kolonisationsvorgang der Städtegründung selbst, wie etwa in Wismar oder in Rostock. Ähnliches gilt von einer der angesehensten und ältesten Lübecker Familien, den Bochholts. Einen sehr großen Aktionsradius weisen die von Essen auf; außer in den livländischen Städten spielen sie namentlich in Wisby und in andern schwedischen Städten eine führende Rolle. Es sind das nur ganz wenige Beispiele; sie genügen aber, um gerade jene wunderbare Einheitlichkeit des Vorgangs der Städtegründungen im Zusammenhang mit der Durchführung eines großen Wirtschaftsprogramms verständlich zu machen und die blutmäßige Einheitlichkeit dieses weiten Netzes von Städten in den verschiedensten Gebieten vom Niederrhein bis zum Peipussee zu verstehen, die sich durch ständigen Menschaustausch, durch ständige Heiraten im Raume von Brügge bis Reval immer wieder bewußt und lebendig erhielt.

Wenn Reval 1274 an Lübeck schrieb, die beiden Städte gehörten zusammen wie die Arme des Gekreuzigten, so bedeutet das in der Sprache des Mittelalters das nicht mehr zu überbietende Bekenntnis zu innerster Gemeinschaft, und hinter den Worten Dorpats, das Bollwerk gegen Osten zu sein für die westwärts wohnenden Brüder, steht gleichfalls der Gedanke der vollen völkischen Gemeinsamkeit. Eine Gemeinsamkeit namentlich auch in den Schichten des Führertums. Um 1300 kann man sagen, daß es Glieder derselben Familien sind, die in Dortmund oder Köln im Westen, in Lübeck oder Wismar in der Südwestecke der Ostsee, endlich in Riga oder Reval am baltischen Ufer der Ostsee die Maschen des politischen Netzes knüpfen. Da aber gerade Lübeck der Platz war, wohin die meisten dieser östlichen Verwandtschaftsbeziehungen zielten, gewann es eine ungeheure Bedeutung für die Bevölkerungsverteilung im Ostseegebiet.

Sie beschränkte sich nicht nur auf die oberen Schichten der Bevölkerung. Zudem gab es noch keine kastenmäßige Abschließung, etwa in Patriziatgesellschaften. Noch winkte jedem Tüchtigen die Möglichkeit ungehinderten wirtschaftlichen Aufstiegs. Es verdient zum Lobe der in der Frühzeit führenden Schichten hervorgehoben zu werden, daß sie dem Tüchtigen die Wege zum Aufstieg nicht verschlossen, sondern öffneten, ihm gerade im Rahmen ihres eigenen geschäftlichen Betriebes die Möglichkeit zum Aufsteigen in die wirtschaftlich und damit damals auch immer sozial und politisch führenden Kreise gaben. An einer Fülle von Beispielen ließe sich das gerade wieder für Lübeck erweisen. Nur zwei Beispiele seien hervorgehoben.

Sehr eingehend sind wir über die kaufmännische Persönlichkeit des Lübecker Groß- und Fernhändlers Hermann Warendorp unterrichtet, von dem wir sogar das älteste erhaltene Kaufmannsbüchlein eines hansischen Kaufmanns besitzen. Es stammt aus dem Jahre 1330. Er war ein angesehener Kaufmann, erreichte aber durchaus nicht die Bedeutung anderer kaufmännischer Glieder der Warendorpfamilien. Sein Handelsgebiet erstreckte sich von Flandern und England im Westen, nach Schonen im Norden und Thorn, Dorpat und Riga im Osten. Selbstverständlich bedurfte er zu einem sol-

chen Geschäftsbetrieb Hilfe mancherlei Art, die ihm Kommissionsgeschäft, Vertretung im Handel durch einen Verwandten und einen Dorpater Kaufmann, vor allem aber Angestellte in seinem eigenen Betrieb verschafften. Dies Angestelltenverhältnis gab jungen Kräften Raum. Unter den jungen Leuten, die unser Hermann Warendorp beschäftigt, befinden sich allein drei junge Leute aus Warendorf: der eine von ihnen wird von dem Kaufmann als Schiffer auf einem seiner Schiffe verwendet, der zweite führt für seinen Chef einen Transport von Kaufmannsgut und barem Gelde aus, der dritte endlich, auch vermutlich ein Angestellter, wird zur Anerkennung seiner Tätigkeit von seinem Chef durch die Nebenverabredung eines Gesellschaftsverhältnisses, offenbar für ein bestimmtes Geschäft, ausgezeichnet. Eine ähnliche Auszeichnung wurde aber noch 5 andern jungen Männern seines Betriebes zuteil; bei zwei von ihnen weisen die Namen — Rincrode und Steinfurt — wiederum nach Westfalen. Am anschaulichsten wird es innerhalb des kaufmännischen Betriebes des angesehenen Lübecker Ratsherrn und Großhändlers Conrad von Attendorn, wie ein junger Mann aus Westfalen hier buchstäblich in die führenden Schichten hineinwachsen konnte. Seit 1329 begegnet in seinem Geschäftsbetrieb als sein socius Vrowin von Lüdenscheid, schon damals in einer gehobenen Vertrauensstellung. Späterhin aber, endgiltig seit 1334, begegnet derselbe Vrowin nur noch unter dem Familiennamen seines Prinzipals und Gesellschafters: er heißt jetzt nur noch Vrowin de Attendorn; er ist also selbst ein von Attendorn geworden!

Die Bedeutung Lübecks als Regulator der bürgerlich städtischen Ostwanderung im 13. und 14. Jahrhundert kann kaum überschätzt werden: Der größte Teil von Familien westdeutscher Herkunft blieb, zum mindesten mit einem Familienmitglied oder für eine Generation, zunächst einmal in diesem Zentrum. Wer aber nach Lübeck kam und dort nicht gleich sein Glück fand, oder wer bereits irgendwelche verwandtschaftliche Beziehungen zu den östlicheren Städten, namentlich den livländischen, aber auch etwa nach Danzig oder Stettin, Rostock oder Stralsund hatte, der bestieg in Lübeck das Schiff, um dort sein Glück zu suchen. Die weiterziehenden Glieder dieser Familien hatten in dem Lübecker Zweig einen

Rückhalt und eine Verbindung nach der alten Heimat. Für alle aber, die weiter östlich zogen, war Lübeck zum mindesten der Auswandererhafen, von einer Bedeutung für die damalige Zeit, wie Bremen oder Hamburg für das 19. Jahrhundert; nur daß Lübeck seinen Auswanderern einen ganz andern Rückhalt für die Behauptung deutscher Art mit auf den Weg geben konnte. Wie sehr der ganze weitere Osten von der Verbindung mit Lübeck abhängig war, wurde schon um 1220 klar, als der Dänenkönig Waldemar Livland beinahe dadurch zur Unterwerfung gezwungen hätte, daß er den Lübecker Hafen blockierte. Ein Hermann von Salza, der Begründer des deutschen Ordens, konnte seine Pläne der Christianisierung Preußens nur im Einvernehmen mit Lübeck aufgreifen.

Die starke Einwanderung der Westdeutschen, namentlich der Westfalen, ins Ostseegebiet, vor allem nach Livland, ist seit langer Zeit beobachtet worden; sie ist kürzlich durch eine Kieler Dissertation von Ernst Günther Krüger unter Verarbeitung des in Lübeck ruhenden unveröffentlichten Materials und unter Beachtung der von mir hervorgehobenen zentralen Stellung Lübecks im Zusammenhang dargestellt worden. So sehr auch im Westen die Erinnerung an die alten Beziehungen zu Livland im Bewußtsein geblieben ist, so wird es doch einigermaßen überraschen, wenn sich herausstellt, daß im 14. Jahrhundert Schweden eine bemerkenswerte Anziehungskraft auf bürgerliche Auswanderung aus rheinischen und westfälischen Orten ausgeübt hat. Denn man hat vergessen, daß im 13. und 14. Jahrhundert auch Schweden zum deutschen Auswanderungsgebiet gehörte, daß Städte wie Stockholm und Kalmar, aber auch innerschwedische Städte, deutsche Gründungen sind. Es ist eine Folge der geschickten Politik der schwedischen Könige des 13. Jahrhunderts, die Deutschen willkommen zu heißen, aber von ihnen Aufgehen im schwedischen Staatsverband zu verlangen, daß die Erinnerung an die außerordentlich starke deutsche Einwanderung jener Zeit so sehr im Herkunftslande der Auswanderer, und das ist wiederum Rheinland und Westfalen, vergessen ist. Die höchst eindringlichen Untersuchungen meines Schülers Wilhelm Koppe über den Lübeck-Stockholmer Handel im 14. Jahrhundert haben diese Zusammenhänge erst ganz klar gestellt, nachdem bereits der Schwede A. Schück

der deutschen Einwanderungsfrage für das 13. Jahrhundert im Zusammenhang mit der Entstehung des schwedischen Städtewesens gerecht geworden war. In Schweden wie auch im ganzen übrigen Einwanderungsgebiet der Ostsee waren es die wirtschaftlichen Möglichkeiten des aufgesuchten Landes, welche die Einwanderer anzogen; in Schweden einmal der Bergbau, dann aber, und das gilt vor allem für die westdeutsche Einwanderung, der Handel von und nach Schweden. Die Metalle Schwedens, Kupfer und Eisen, stehen im Vordergrund; daneben spielen aber landwirtschaftliche Erzeugnisse, in überraschend großen Mengen namentlich Butter, dann tierische Häute und edleres Pelzwerk in der schwedischen Ausfuhr eine Rolle. Das Hauptziel dieser Ausfuhr ist aber Brügge; dieser Welthandelsplatz nimmt im 14. Jahrhundert den weitaus größten Teil dieser Waren auf; von ihm gehen auch die wichtigsten Retouren zurück, namentlich das flandrische Tuch, zu dem sich aber in Köln der Rheinwein, in Lübeck das Lüneburger Salz gesellt.

Die Hauptrichtung des schwedischen Handels über Lübeck nach Brügge erklärt am ungezwungensten die Tatsache, daß noch im 14. Jahrhundert eine kräftige Einwanderung gerade auch wirtschaftlich bedeutender Persönlichkeiten aus Westdeutschland nach Schweden stattfindet. Weil aber auch hier wieder Lübeck der unbedingt führende Mittelpunkt war, so erklärt sich weiter, daß auch für die Einwanderungsbewegung von Westdeutschland nach Schweden Lübeck nicht nur Durchgangspunkt wurde, sondern den weitaus größeren Teil der am Stockholmhandel interessierten westdeutschen Einwanderer in seinen Mauern zurückhielt.

Das zeigt deutlich eine nähere Uebersicht über die im Zusammenhang mit dem Stockholm-Lübeck-Flandernhandel erfolgte Uebersiedelung aus Westdeutschland. Drei Hauptgebiete westdeutscher Einwanderung lassen sich für das spätere 14. Jahrhundert feststellen; sie gruppieren sich um die Namen Osnabrück, Dortmund und Köln.

Aus Osnabrück selbst stammen Lübecker Stockholmhändler wie Johann de Ankem, Godeke Gamme, Gobel van dem Sterne, Johann und Hermann Hilger, die in Anlehnung an die Handelstätigkeit des Lübecker Großkaufmanns Wessel de Osenbrügge hochkamen und einen unbedingt führenden

Einfluß gewannen. Sie bildeten eine sozial und wirtschaftlich eng zusammenhängende Gruppe, in welcher der ältere den jüngeren erst förderte und dieser dann dessen kaufmännisches Erbe übernahm. Zu ihr gehörte eine Reihe anderer aus Osnabrück nachgezogener Personen, von denen mehrere, wie ein de Lüne, Gamme, Hilger und Sorbecke, in Stockholm Bürger wurden.

Noch größere Bedeutung, namentlich auch für die Einwanderung nach Stockholm, gewann der Dortmunder Kreis. Gebürtige Kamener waren die Lübecker Stockholmgroßhändler Klaus de Kamen und sein jüngerer Verwandter Arnold Sparenberg, der später das Bürgermeisteramt in Lübeck bekleidete. Sparenbergs Bruder war Bürger in Stockholm, die Kamen's hatten Verwandte daselbst, einer von ihnen wurde sogar Meister am Kupferbergwerk in Falun. Dortmund selbst nahm einen ganz hervorragenden Anteil an der Zusammensetzung der bürgerlichen Oberschicht Stockholms. Die Stockholmer Bürgermeister Berkhof, Nagel, Brakele und Kansten sind Abkömmlinge Dortmunder Geschlechter. Die Kansten waren wiederum versippt mit dem aus Velbert nach Lübeck eingewanderten Stockholmgroßhändler Johann de Brinke; auch diese Familie hat dann einzelne Glieder nach Stockholm abgegeben. Der aus Unna gebürtige Albert de Unna wurde erst Lübecker Bürger, siedelte dann aber mit seinem Bruder nach Stockholm über, um sich von dort aus am Stockholm-Flandernhandel zu beteiligen. Auf weitere Namen einzugehen muß ich mir hier versagen.

Endlich noch einiges über die Zuwanderung aus dem Kölner Gebiet. Aus Köln selbst stammte die Stockholmer Ratsfamilie Wulfart, auch Frauenlob genannt. Stockholmer Großhändler wie: Kolner, Attendorn, Greverode, Wermelskerken, Wippervorde und de Rode weisen durch ihre Namen auf das Kölner Heimatgebiet. Ein typisches Beispiel, wie sich die Einwanderung vollzog, liefert die aus Lennep selbst stammende Familie de Lennep. Ihr bedeutendstes Glied war der in Lübeck sich niederlassende Stockholmgroßhändler Arnold de Lennep. Ein Bruder von ihm wird Stockholmer Bürger; zwei weitere Brüder lassen sich in Finnland nieder und erwerben in Abo die Ratsherrnwürde. Nur eine Schwester blieb in Lennep zurück.

So bedeutsam und aufschlußreich diese Nachweise der deutschen Einwanderung nach Schweden an sich sind, so haben sie darüber hinaus noch eine grundsätzliche Bedeutung für das Verstehen der deutschen bürgerlichen Einwanderung im Ostseebecken überhaupt. Denn die Einwanderung nach Schweden, die volle 100 Jahre später einsetzt als der große Zustrom deutscher Kolonisten in das östliche Ostseebecken, vollzieht sich in einer Zeit, in der die vorhandenen schriftlichen Zeugnisse es weit besser zulassen, die Bevölkerungsbe-  
 wegung im einzelnen auch wirklich zu erfassen. In unwider-  
 leglicher Klarheit tritt auch hier die ausschlaggebende Be-  
 deutung Lübecks für den Zug der Westdeutschen im Zusam-  
 menhang mit dem Stockholmhandel hervor: Immer wieder ist  
 Lübeck der erste Stützpunkt; die bedeutendsten Erwerbs-  
 möglichkeiten in dem neuen Handelszweige findet der Zu-  
 wanderer hier, nicht etwa in Stockholm. Stockholm selbst  
 wird das Ziel für jüngere Brüder, Verwandte und andern  
 Zuzug aus der Heimat. Genau dasselbe gilt auch für die  
 übrigen Handelsplätze Schwedens, vor allem Kalmar, Söder-  
 köping und Lödöse, dem heutigen Gotenburg. Die Lübeck-  
 Lödöser Kaufmannschaft ergänzte sich im 14. Jahrhundert  
 fortgesetzt durch Nachzug aus Recklinghausen und Dort-  
 mund; nach dem vorher festgestellten typischen Verhält-  
 nis ist es geradezu selbstverständlich, daß auch die Lödöser  
 Einwohnerschaft einen so ausgeprägten Einschlag aus Reck-  
 linghausen und Dortmund aufweist. Ganz dasselbe gilt aber  
 nicht nur für Schweden, dessen Verhältnisse allein mit die-  
 ser letzten und erschöpfenden Gründlichkeit untersucht sind,  
 es gilt ebenso für alle Städte östlich Lübecks, gerade auch  
 die entferntesten. Wenn man sich später in Zeiten hansischen  
 Niedergangs mit Wehmut daran erinnert, was einst Nowgorod  
 für den hansischen Handel bedeutete, wenn man diese Erinne-  
 rung in die Worte kleidete: „dort konnten junge Leute zu  
 Männer werden“, so ist eben der weitaus größte Teil dieser  
 jungen Leute im Dienste eines Lübecker Hauses, zum min-  
 desten in geschäftlicher Anlehnung daran, hochgekommen.  
 Lübeck hat nur deshalb Jahrhunderte die unbestrittene Füh-  
 rerin sein können, weil die politische Führerschaft dieser  
 Stadt in so einzigartiger Weise unterbaut war durch ihre  
 wirtschaftliche Ueberlegenheit bis hinunter zu den einzelnen

Zellen des hansischen Wirtschaftsgebietes, in denen immer wieder der entscheidende Impuls aus dem Zentrum, aus Lübeck, kam.

Ebendeshalb war aber das den Ostseehandel so vollkommen beherrschende Lübeck gerade für den westdeutschen Händler der denkbar günstigste Platz, um seine Westwaren in die Ostsee zu verteilen und sich mit den für seinen Geschäftsbetrieb notwendigen Ostwaren zu versehen. Gewiß: nichts hätte ihn daran gehindert, unmittelbar mit den verschiedenen größeren Ostseeplätzen zu verkehren, wie es ja auch immer wieder geschehen ist, in Stockholm und Schonen, Danzig und in den livländischen Städten. Viel einfacher war es aber für ihn, sich auf den Platz Lübeck mit allen seinen Vorzügen zu beschränken. Hatte er, wie es die selbstverständliche Regel war, mit einem führenden Lübecker Hause die Verbindungen aufgenommen, so waren ihm damit zugleich die besten Geschäftsverbindungen im ganzen Ostseebecken gesichert. Ferner hinderte ihn nichts daran, in Lübeck unmittelbar mit den angesehensten Kaufleuten der entfernteren Ostseeplätze, etwa Dorpats, wenn diese in den frühen Sommermonaten regelmäßig nach Lübeck kamen, Geschäfte abzuschließen, und zwar höchst bedeutenden Umfangs. Zahlreiche westdeutsche Kaufleute hatten sich überdies durch Geschäftsverbindungen mit Verwandten, die sich teils in Lübeck, teils an den sie interessierenden entfernteren Plätzen niedergelassen hatten, ein vorzüglich funktionierendes Geschäftssystem vom äußersten Westen bis zum äußersten Osten aufgebaut. Handelsgesellschaften, namentlich mit Lübecker Kaufleuten, wirkten in derselben Richtung. All' diese Vorzüge des Lübecker Platzes wurden endlich noch dadurch unterstrichen, daß der westdeutsche Kaufmann für seine über Land oder über See nach Hamburg, von dort weiter nach Lübeck gebrachten Waren auf die Ostseereederei angewiesen war.

Für das 14. Jahrhundert ermöglichen es die unschätzbaren handschriftlichen Quellen des Lübecker Staatsarchivs für all die oben im allgemeinen mitgeteilten Einzelzüge des westdeutschen, namentlich des Kölner Geschäfts im Ostseegebiet ganze Tatschengruppen aneinanderzureihen. Sie hier mitzuteilen, würde ermüden. Nur beispielhaft sind Geschäfts-



abschlüsse des hervorragenden Dorpater Kaufmanns Thide-  
mann Rutenbeck mit dem Kölner Kaufmann Hinrich Biscop  
um 1350, dann auch mit einem weiteren sehr aktiven köln-  
nischen Ostseekaufmann, Gobele de Gruiten, in den 60er  
Jahren des 14. Jahrhunderts erwähnt. Der spätere sehr wohl-  
habende Kölner Bürger Siegfried Ridder hat sich erst in den  
70er Jahren in Lübecker Handelsgesellschaften hochgear-  
beitet; von 1385 bis zu seinem Tode im Jahre 1391 hat er  
dann von Köln aus immer wieder das Ostseegeschäft nach  
und in Lübeck gepflegt. Vollkommen aufgearbeitet ist auch  
hier wieder der Anteil des westdeutschen Kaufmanns am  
Stockholmgeschäft. Die wichtigsten der vorkommenden  
Namen sind bereits im Zusammenhang mit der Bevölkerungsbewegung  
genannt. Die Handelstätigkeit der in Köln, Lübeck  
und Stockholm sitzenden Wulfardes bieten gerade nach der  
Organisation ihres Geschäftes die interessantesten Einzel-  
züge. Diese Wulfarts haben namentlich auch den Weinhandel  
gepflegt. Aehnliches gilt von der Kölner Familie Bruwer  
um 1400, wie denn Rheinwein im Mittelalter in Schweden in  
ungleich größeren Mengen getrunken wurde, als etwa zur  
Jetztzeit. Im 14. Jahrhundert betrieben Kölner Kaufleute auch  
die Einfuhr von Schonenschem Hering nach Köln, wobei  
sie sich Kampens als Rheinmündungshafen bedienen. Am  
Stockholmhandel sind die Kölner Händler jedenfalls in einem  
Umfang beteiligt, der die Handelstätigkeit anderer westdeut-  
scher Städte bei weitem überragt; wenn erst die andern Han-  
delsgebiete der Ostsee in ähnlicher Weise aufgearbeitet sind,  
werden sie wahrscheinlich auch das Kölner Uebergewicht  
erkennen lassen.

Diese ungemein tiefgreifende Verflechtung des westdeut-  
schen städtischen Handels in die Organisation des Ostsee-  
handels, namentlich in den Aufbau des Lübecker Handels,  
läßt es verstehen, warum Städte wie Köln wirklich Glieder  
des hansischen Wirtschaftssystems waren und auch blieben,  
als sich die Lübecker Führerschaft in der Hanse durchsetzte.  
Auf der andern Seite ist hervorzuheben, daß das viel ältere  
Köln schon von den Zeiten her, als der deutsche Vorstoß in  
die Ostsee noch nicht erfolgt war, in ein höchst wichtiges  
System handelsgeographischer Beziehungen als führender  
Platz eingespannt war, dessen Anforderungen teils dem han-

sischen System fernlagen, teils ihm aber widersprachen oder widersprechen konnten. So sind denn auch ernste Konflikte zwischen Köln und der von Lübeck geführten Hanse nicht ausgeblieben. Sie nahmen ihren Ausgang bezeichnender Weise von jenen Teilen des Kölner Verkehrsgebietes, wo alte Kölner Eigeninteressen und neue hansische Interessen sich kreuzten: von England und Flandern. Noch in das 13. Jahrhundert, also in die Zeit vor der eigentlichen Städtehanse, fällt die Auseinandersetzung zwischen den Kölnern, den alten Trägern von wirtschaftlichen Rechten in London, mit den Osterlingen, vertreten durch Lübeck. 1282 hat sich endgiltig die alte Gildehalle der Kölner in London zur Niederlassung der deutschen Kaufleute schlechthin erweitert; im 14. Jahrhundert wird sie das hansische Kontor, das als solches der Leitung Lübecks unterstellt ist und als hansischer Stalhof in London einen klangvollen Namen führte. Handelte es sich bei der Londoner Hansefrage des 13. Jahrhunderts weniger um einen gefährlichen Konflikt, als um die unumgängliche Anpassung an die neuen Verhältnisse, so hat das 15. Jahrhundert einen sehr ernsten Konflikt zwischen Köln und der von Lübeck geführten Hanse gesehen. Der Streit war hier bedingt durch die Interessengegensätze Kölns und des vorwiegend von Lübeck geführten Kontors in Brügge in jenen niederländischen Gebieten, die für Kölns Handel von größter Bedeutung waren, namentlich Brabant. Indem Köln damals den Herzog von Burgund als Schiedsrichter gegen die Hansegenossen heranzog, schied es sich selbst aus ihren Reihen. Der weitere Verlauf der Krisis sah Köln dann im Lager der außenpolitischen Gegner Lübecks, vor allem Englands. Damals schien es, als sollten jene frühen Zeiten zurückkehren, in denen nur Köln in London über ein privilegiertes Niederlassungsrecht verfügte. Der für Lübeck so ungewöhnlich glückliche Abschluß der Kämpfe im Frieden zu Utrecht von 1474 änderte aber die Stellung der Kölner in London von Grund aus: die Hansen zogen wieder im Stalhof ein, und das nun ganz isolierte Köln mußte ihn verlassen. Im Spätsommer 1476 kam endlich der Ausgleich zu Stande: Köln wurde wieder in den Hansebund aufgenommen, und damit erkannte die Stadt an, daß es für sie doch keine selbständige Wirtschaftspolitik in den Niederlanden außerhalb der Hanse geben konnte; gewiß der zwin-

gendste Beweis der Bedeutung des hansischen Bundes selbst für die stolze Stadt am Rhein.

Dies Leben in der wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Einheit der Hanse ist gerade auch für die nordwestdeutschen Städte der natürliche und normale Zustand gewesen. Was den Städten vom Niederrhein bis nach Dorpat gemeinsam war, überwiegt doch das Trennende individueller Verhältnisse durchaus. Es hat symbolische Bedeutung, wenn vor nunmehr reichlich 565 Jahren, am 19. November 1367, jene berühmte „Kölner Konföderation“ geschlossen wurde, die die Grundlage abgab für den bedeutsamsten Kampf, den jemals Hansestädte ausgefochten haben, den Krieg gegen Waldemar von Dänemark, den der Friede von Stralsund 1370 beendete.

Will man diesen Entschluß von 1367 recht würdigen, so muß man sich erinnern, wie sehr für die Politik der mittelalterlichen deutschen Stadt der Grundsatz galt, den Lübecks bedeutendster Bürgermeister, Hinrich Castorp, im 15. Jahrhundert in die Worte faßte: „Leicht ist das Fähnlein an die Stange gebunden, aber schwer in Ehren wieder heruntergeholt“; man muß sich weiter vergegenwärtigen, daß ein unglücklicher Krieg vorausgegangen war und die Pest in den Städten die Unternehmungskraft lähmte. Wenn trotzdem damals eine so klare, so bestimmte, so gut durchdachte und dann auch gut vorbereitete Aktion hier in Köln ihren Ausgang nehmen konnte, dann drückt sich darin aus, wie wesentlich die Dinge für die Städte am Niederrhein wie in Preußen waren, die damals auf dem Spiele standen. Es handelte sich damals darum, ob man das Werk der großen Ost-Westverbindung von Brügge bis Nowgorod behaupten sollte gegenüber der aus geographischen Gründen so gefährlichen dänischen Macht, ob man die bereits erlangte wirtschaftliche Vormachtstellung des deutschen Kaufmanns auch in den nordischen Ländern sichern sollte, oder ob man auf beides verzichten wollte. Man wählte den ersten Weg und blieb sich damit selbst und dem Wirken der früheren Generationen treu. So vollendete man damals im siegreichen Kampfe und in überlegener Diplomatie endgiltig jenes Werk: den Bund der deutschen Hanse.

Köln gab den Rahmen ab für den Beschluß, der das Werk zu seiner reifsten Höhe führte. Und damit ging noch einmal die entscheidende Initiative von Westen nach Osten, nachdem reichlich 200 Jahre vorher jene erste schöpferische Initiative sich vom Westen aus im Ostseebecken auszuwirken begann, die über die Gründung Lübecks hinführte zur Gotländischen Genossenschaft und dann zum Bund der Städte unter Lübecks Führung. So hoch man auch die glänzenden Leistungen Lübecks als Führer dieses Bundes anzusetzen hat; letzten Endes bedeutet die Gestaltung des hansischen Wirtschaftssystems doch die erste ganz große Ausstrahlung von wirtschaftlichen Energien Rheinlands und Westfalens, die, ganz entsprechend der wirtschaftlichen Struktur des Mittelalters, die Tat des unternehmenden Kaufmanns war.