

# HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

78. JAHRGANG



1960

BÖHLAU VERLAG KÖLN GRAZ  
60/399

# SCHWEDEN UND LÜBECK ZU BEGINN DER HANSEZEIT\*

VON

KJELL KUMLIEN

## I.

Im schwedisch-hansischen Handel spielte Lübeck von Anfang an die maßgebende Rolle. Lübecks Verhältnis zu Schweden wird daher für die schwedisch-deutsche Begegnung zur Hansezeit überhaupt als typisch angesehen werden können<sup>1</sup>. An diese Beziehung knüpft sich eine Reihe von Fragen, jedem Historiker wohlbekannt, der sich mit den Berührungen zwischen Völkern und Kulturen beschäftigt. Im 19. Jahrhundert und noch später wurde sie allzu häufig, neueren Begriffsbildungen entsprechend, als ein Zusammentreffen unterschiedlicher Nationalitäten aufgefaßt, das mehr durch Gegensätze als durch Zusammenwirken bestimmt war. Von nordischer Seite wurde gern hervorgehoben, wie schädlich der hansische Einfluß auf Skandinavien gewesen sei. Deutsche Forscher neigten zur gegenteiligen Auffassung und betonten zudem gern das Bestehen einer tiefen kulturellen Kluft zwischen den Partnern. Angesichts der von Süden nach Norden reichlich strömenden Einflüsse übersahen sie, daß solche auch in entgegengesetzter Richtung wirksam gewesen sind<sup>2</sup>, und erkannten nicht immer, daß die nordischen Völker bereits vor der hansischen Expansion ihre politische, wirtschaftliche und kulturelle Eigenart, ihre überkommene und gesetzmäßige alte Ordnung besessen haben.

Die immer weiter greifende neuere Forschung hat an verschiedenen Beispielen nachgewiesen, wie anachronistisch solche Auffassungen sein können, ja wie unhaltbar die Fragestellungen sind, die ihnen zugrunde liegen. Sowohl die wirtschaftlichen wie die kulturellen Gegebenheiten erwiesen sich als weit komplizierter, als man angenommen hatte, und

---

\* Der vorliegende Aufsatz entspricht inhaltlich einem auf Einladung des Hansischen Geschichtsvereins auf der Pfingsttagung zu Lübeck 1959 gehaltenen Vortrag. Übersetzung aus dem Schwedischen: A. v. Brandt.

<sup>1</sup> Es dürfte der Hinweis genügen, daß Lübeck diejenige Hansestadt ist, welche die meisten Privilegien in Schweden erhalten hat, daß ferner die Bedeutung der baltischen Hansestädte für Schweden im 13. und 14. Jahrhundert zunächst gering war, schließlich daß der höchste Umsatzwert des schwedischen Außenhandels noch im 16. Jahrhundert in der Regel im Verkehr mit Lübeck erzielt wurde. Dazu kommt, daß Lübeck auch organisatorisch die führende Hansestadt war.

<sup>2</sup> Zu erinnern ist beispielsweise an die Anlage von Birgittinerklöstern in oder bei den Hansestädten rund um die Ostsee.

sind Gegenstand einer neuen und vorsichtigeren Beurteilung geworden. So vertrat der kürzlich verstorbene schwedische Sprachforscher Fritz Askeberg 1944 die Ansicht, daß der Abstand zwischen den Daseinsformen des wikingerzeitlichen Nordens und denen des übrigen Europa keineswegs so groß gewesen sei, wie man sich früher vorgestellt hatte<sup>3</sup>. Bei der Neubewertung wirkte der Umstand mit, daß der Glaube an die Zulänglichkeit der schriftlichen Quellen in dem gleichen Maße abnahm, in dem andere Wissenschaften, namentlich die Archäologie, mit herangezogen werden konnten; der Spaten, so kann man sagen, hat die Feder berichtigt. Wenn Fritz Rörig feststellte, daß der Erfolg des lübischen Kaufmanns in hohem Maße auf der Anwendung neuer Methoden beruhte — der Schrift in Buchführung und Korrespondenz, der Kontororganisation —, so wurde doch gerade hierdurch wahrscheinlich gemacht, daß der schon vor dem Auftreten der Hansen von den Nordleuten und anderen im Ostseeraum betriebene schriftlose Handel bereits beträchtlichen Umfang hatte. Die Zeugnisse dafür sprechen ja auch deutlich genug.

Schon im 9. Jahrhundert tritt Birka in Rimberts so lebendiger Beschreibung und im archäologischen Befund als die Hafenstadt der Svear deutlich ins Licht, ein Sammelpunkt wohlhabender Kaufleute, überströmend von Reichtümern, mit einer Burg, einem Hauptmann und mit Auslandsverbindungen nach verschiedenen Richtungen, nicht zuletzt nach dem fränkischen Reich<sup>4</sup>. Lebhaftige Beziehungen zum westlichen Europa vertragen auch die Gegenstände und Reste von Baulichkeiten, die jetzt durch Ausgrabungen auf Helgö, am Fahrwasser zwischen Birka und Stockholm, zutage gefördert werden<sup>5</sup>. Diese Funde sind in der Tat bemerkenswerte Belege für die Bedeutung des Mälarsees innerhalb eines internationalen Verkehrssystems vor und während der Wikingerzeit. Enthüllt sich damit nicht, so hat man in der Entdeckerfreude geradezu gefragt, „eine schwedische Hanse vor der Hansezeit“?

Aber auch die Periode vom Ende der Wikingerzeit bis gegen 1200 bietet mancherlei Zeugnisse für Kulturformen, die mit Handelsplätzen und anderen stadtartigen Siedlungstypen verknüpft sind. Das nordische, wenn auch im Sinne der Zeit nicht schwedische Visby blühte, ebenso Sigtuna mit seiner westlich-normannisch, möglicherweise auch osteuropäisch, nicht aber deutsch beeinflussten Architektur. Östra oder Västra Aros — vielleicht beide — und Lödöse waren Münzstätten, Kalmar, von dem arabischen Geographen Idrisi um die Mitte des 12. Jahrhunderts

<sup>3</sup> Om Norden och kontinenten i gammal tid (1944), bes. S. 28 ff.; vgl. auch Aksel E. Christensen, Scandinavia and the advance of the Hanseatics, in: Scand. Ec. Hist. Rev. V:2 (1957), S. 89.

<sup>4</sup> Vita Anskarii auctore Rimberto, MG. SS. in us. schol. 34 (1884), passim; H. Arbman, Schweden und das Karolingische Reich, Studien zu den Handelsverbindungen des 9. Jahrhunderts, Vitterhets... Ak. Handl. 43 (1937), S. 17, 87.

<sup>5</sup> Vgl. W. Holmqvist, Grävningarna på Helgö i Mälaren, Viking 1958, S. 141 ff.; Hednisk kult på Helgö, Vitt... Ak. H. 91, S. 203 ff.

erwähnt, wuchs im Schutz eines Wehrturmes (*Kastal*) auf der Burginsel (*Slottsholmen*) empor<sup>6</sup>.

Die moderne schwedische Forschung hat zumeist auch den Kerngehalt einer alten einheimischen Tradition bejaht, wonach ein nordisches Rechtssystem für die Städte des Nordens seinen Namen und ursprünglichen Inhalt von dem alten Birka erhalten habe, fortlebend nach dessen Untergang am Ende des 10. Jahrhunderts und schließlich nordisches Stadtrecht überhaupt bezeichnend. Das würde also für das schwedische sogenannte *bjärköarätt* zutreffen, das in „vollständiger“ Form freilich nur aus einer einzigen Handschrift der 1340er Jahre bekannt ist, aber materiell offenbar um 1300 für Stockholm zusammengestellt wurde<sup>7</sup>. Und weiterhin hat ein schwedischer Forscher, Gösta Hasselberg, kürzlich hervorgehoben, daß das Seerecht und das Strafrecht von Visby außer Bestandteilen deutscher oder gotländischer Herkunft auch solche enthalten habe, welche eine Verwandtschaft mit dem schwedischen *bjärköarätt* und mit festlandsschwedischem Recht vor Aufkommen der Königseidgesetzgebung (um die Mitte des 13. Jahrhunderts) erweisen. Hasselberg setzt dabei voraus, daß die Vorschriften des schwedischen *bjärköarätt* älter sind als ihre Entsprechungen im Visbyer Stadtrecht, und vertritt ferner die Ansicht, daß der festlandsschwedische Anteil am Visbyer Stadtrecht und an der Entstehung Visbys überhaupt stärker zu beachten sei, als bisher geschehen ist<sup>8</sup>.

Einen bedeutenden Faktor in Produktion und Export der älteren Zeit Schwedens stellte der Bergbau dar. Alte schwedische Bergmannstradition

<sup>6</sup> Vgl. A. Schück, *Studier rörande det svenska stadsväsendets uppkomst och äldsta utveckling* (1926), S. 226, 233 ff.

<sup>7</sup> Die ältere Diskussion bei A. Schück, a. a. O., S. 348 ff.; Holmbäck-Wessén, *Svenska landskapslagar V* (1946), S. XCV ff.; K. Kumlien, *Sverige och hanseaterna, Vitterhets...* Ak. Handl. 86 (1953), S. 454 ff.; E. Wessén, Art. „Bjärköarätt“ in *Kulturhistorisk Leksikon for nordisk Middelalder I* (1956), Sp. 655—658.

<sup>8</sup> *Studier rörande Visbys stadslag och dess källor* (1953). Von den 20 seerechtlichen Kapiteln sollen hiernach Kap. 1—3 Visbyer Neuschöpfung sein, Kap. 4 einem ursprünglich deutschen Rechtsprinzip entsprechen, 13 (über den Seefund) sowie 5—11 nordischer Herkunft sein, 14—20 selbständig für sich stehen. Die Bestimmungen über Doppelbuße bei Verletzung des Stadtfriedens sollen auf Vorschriften des *bjärköarätts* vor dem Aufkommen des „Königseidrechts“ Mitte d. 13. Jahrhunderts zurückzuführen sein. Teilnahme an Verbrechen beurteilt das Visbyrecht nach einem älteren Maßstab als die Landschaftsrechte; *bjärköarätt* und Gotlandsrecht enthalten keine Bestimmungen darüber. Schon Hegel fand Einflüsse von gotländischem Recht und *bjärköarätt* im Visbyrecht, besonders in dessen Strafrecht, während Privat-, Schuld-, Familien- und Erbrecht deutsch seien (lübeckisch und hamburgisch); in den Seerechtskapiteln glaubte er schwedische, gotländische und deutsche Elemente zu finden. Spätere Forscher haben, wie Hasselberg erwähnt (S. 29), die Herkunftsfrage auf deutsche und gotländische Bestandteile eingengt. Hasselberg betont Einflüsse des Svearechts, woraus die Folgerung abzuleiten wäre, daß die Svear an der Gründung Visbys beteiligt waren. Über das Verhältnis zwischen *bjärköarätt* und Visbyrecht s. auch die früheren Angaben bei Holmbäck-Wessén, a. a. O., S. CVI ff., CXV.

führte seine Entstehung in sehr frühe Zeiten zurück; dagegen ist er, mindestens seit Jacob Langebek 1758 seine bedeutende bergbaugeschichtliche Darstellung veröffentlichte, oft erst als eine Folge der hansischen Expansion angesehen worden. Neuere Untersuchungen, die sich auf andere Hilfsmittel stützen als die zünftige Geschichtsforschung, haben jedoch ältere Daten wahrscheinlich gemacht. Die einfacheren Formen der Bergbautechnik brauchen die Schweden nicht von den Deutschen gelernt zu haben. Ein volkstümliches Eisenhandwerk mit primitiven Windöfen gab es seit altersher, und daraus mag sich auch eine eigentümlich schwedische Technik des Kupferschmelzens entwickelt haben, die vom Vorbild des berühmten deutschen Rammelsberges unabhängig war. Der Abbau am Großen Kupferberg (*Stora Kopparberget*) kann schon im 11. Jahrhundert begonnen haben<sup>9</sup>.

Vor einigen Jahren diskutierten nordische Historiker auf einem Kongreß in Århus die „Nordische Auffassung des Verhältnisses zwischen den Hansestädten und dem Norden“<sup>10</sup>. Der schwedische Berichterstatter knüpfte ganz mit Recht — ohne allerdings eigentlich auf die Birkafrage einzugehen — an die eben angedeuteten Ergebnisse der neueren Forschung an, die er insoweit bemerkenswert fand, als sie unvereinbar seien mit „der zur Zeit herrschenden Vorstellung von der entscheidenden Rolle der Hansen für das Aufblühen mittelalterlichen Handels und Städtewesens in Schweden“<sup>11</sup>. „Ein kommerzielles Vakuum vor dem Auftreten der Deutschen hat es nicht gegeben“ (S. 105). Die Schlußfolgerung war, daß die Hansen weniger Neuschöpfer als Fortsetzer, ja Ausbeuter einer schon früher einsetzenden Entwicklung innerhalb der schwedischen Produktion, des schwedischen Handels und Städtewesens gewesen seien. Daß sie die Oberhand gewannen, beruhte auf ihrer Kapitalkraft; und daß dies so schnell geschah, ist damit erklärt worden, daß sie (jedenfalls während der entscheidenden Umbruchzeit) im Gegensatz zu den Schweden in der Lage waren, ein rationelles Transportmittel, die Kogge, zu bauen und zu befrachten — die allgemeine Bedeutung dieses Schiffstyps für den Aus-

<sup>9</sup> Vgl. K. Kumlien, *Järnberget och kronan*, in: *Norberg genom 600 år* (1958), S. 157 ff., und die dort angeführte Literatur.

<sup>10</sup> Im Anschluß an den Århuser Kongreß erschienen: *Det nordiske syn på forbindelsen mellem hansestæderne og Norden* (1957; im folgenden als Århusbericht zitiert), ferner die oben, Anm. 3, genannte Arbeit von Aksel E. Christensen, sowie P. Johansen, *Der nordische Historikerkongreß 1957*, HGBll. 76 (1958), und A. v. Brandt, *Hansan och de nordiska länderna*, SHIT 1958.

<sup>11</sup> E. Lönnroth, Århusbericht, S. 97 ff. Zeigten nicht Hasselbergs Forschungen, so meint Lönnroth, daß Visby von Festlandsschweden geschaffen worden sei, und finde man nicht in Lödöse eine frühe Blüte mit Orientierung nach Westeuropa: dort sind ja zwei im frühen 11. Jahrhundert in Metz und Worms geprägte Münzen gefunden worden und dort ist die Existenz von drei Gemeindekirchen im 12. Jahrhundert nachgewiesen worden.

bau des hansischen Handelssystems am Ende des 12. Jahrhunderts ist ja neuerdings von P. Heinsius nachgewiesen worden<sup>12</sup>.

Die Ärhuser Tagung machte auf neue und wesentliche Beiträge zur Frage der nordisch-hansischen Beziehungen aufmerksam. Aber eigentümlicherweise ging sie bei dieser so nützlichen Musterung der gegenwärtigen Forschungslage von einer thematischen Formulierung aus, die auf einer veralteten und vereinfachten Problemstellung beruhte. „Der Norden“ und „die Deutschen“ erschienen im wesentlichen als die Hauptparteien der Erörterung. Die Deutschen wurden in der Regel mit den Hansern identifiziert. Aber erhalten diese damit eigentlich ihre richtige Stellung und Aufgabe? Schon im 10. und 11. Jahrhundert finden wir Spuren eines deutschen Handels nach Norden, der nicht wohl als hansische Expansion bezeichnet werden kann, und diese selbst kann nur als das verstanden werden, was sie nach den neuesten Feststellungen wirklich war: Ergebnis einer „jahrhundertlangen kontinuierlichen Entwicklung städtischer, bürgerlicher und kaufmännischer Organisationsformen in Nordwesteuropa“<sup>13</sup>. Es ist ferner unbestreitbar, daß die Einheit und Einigkeit der Hansestädte bald genug nur noch eine leere Formel war, daß die Zersplitterungstendenzen immer mehr überhand nahmen. Auch dürfte es tatsächlich unbeweisbar sein, daß die Völker des Nordens unter so gleichartigen Bedingungen lebten und sich den Hansern gegenüber so einig fühlten, wie es das Ärhuser Diskussionsthema offenbar voraussetzt. Man kann geradezu fragen, ob es sich bei dieser Themastellung nicht um rückwärts projiziertes Gedankengut des 19. Jahrhunderts — nämlich des Skandinavismus und des deutschen Nationalismus — und des 20. Jahrhunderts — nämlich des Nazismus und der demokratischen Kampfesgeschlossenheit des Nordens — handelt<sup>14</sup>. Was wir über die Beziehungen und die Konflikte zwischen Lübeck und den nordischen Staaten des 14. bis 16. Jahrhunderts wissen, spricht mit Bestimmtheit dagegen, daß dabei „nationale“ Motive eine entscheidende Rolle gespielt hätten<sup>15</sup>.

<sup>12</sup> Lönnroths Überblick beschäftigt sich nicht mit den schwedisch-hansischen Problemen des 16. Jahrhunderts, auch nicht mit dem Verhältnis zwischen Kalmarer Union und Lübeck oder mit den Gegensätzen zwischen den Hansestädten.

<sup>13</sup> A. v. Brandt, Nyare problem inom hanseatisk historieforskning, SHT 1950, S. 8. Über vorhansischen Schwedenhandel vgl. P. Johansen, Umriss u. Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie, HGbl. 73 (1955), S. 6 f.: „Daß ein intensiver deutscher Fernhandel bereits im 10. und 11. Jahrhundert im Norden und Osten eingesetzt hat, ist . . . nicht zu bezweifeln.“

<sup>14</sup> Ein Hanseforscher wie F. Rörig blieb nicht ganz unberührt von den nationalistischen Strömungen der Hitlerzeit; andererseits ist für den Zeitpunkt um 1934 E. Lönnroths Auffassung des hansisch-deutschen Verhältnisses in seinem Buch „Sverige och Kalmarunionen“ (1934) typisch; sie kehrt in der Grundsatzhaltung im Ärhuserbericht wieder.

<sup>15</sup> Nicht nordisch-nationale Gesichtspunkte bestimmten die lübeckfeindliche Politik, die zeitweise von den deutschbürtigen Unionsherrschern des 15. Jahrhunderts oder von Gustav Vasa und seinen an deutschen Fürstenhöfen aus-

Untersuchungen und Erörterungen wie die hier in Rede stehenden müssen notwendigerweise vergleichenden Charakter haben. Aber jedes einzelne nordische Land hatte sein besonderes Verhältnis zur Hanse<sup>16</sup>. Jede sachliche Erörterung des schwedisch-lübischen Verhältnisses muß daher in erster Linie die Lage des mittelalterlichen Schweden ins Auge fassen — das ja nur vorübergehend und ausnahmsweise auch die schonischen Landschaften und Gotland umfaßte<sup>17</sup>. Sie muß ferner das eigentlich Wesentliche des ganzen Fragenkomplexes erfassen: die Gegebenheiten der schwedischen Produktion, der städtischen Wirtschaftsformen und des Außenhandels. Dabei ist von zwei Tatsachen auszugehen: einmal, daß die Schweden im Zeitalter Birkas, bis etwa 975, eine Rolle im europäischen Fernhandel spielten — zum anderen, daß die Hansen vom 13. Jahrhundert an eine sehr große Bedeutung für Schwedens wirtschaftliche Entwicklung und für seine Auslandsbeziehungen gewannen. Man muß sich fragen, in welchem Verhältnis diese beiden Epochen einer früheren schwedischen und einer späteren hansischen Aktivität zu einander stehen. Dabei stellt sich heraus, daß diese Frage wegen des zeitlichen Zwischenraums zwischen Birkazeit und Hansezeit nur schwer zu beantworten ist. Jedenfalls wird das Urteil über Originalität und Umfang der lübischen Leistung mindestens teilweise davon abhängig sein, welche Auffassung man von der Entwicklung Schwedens während der wirtschaftsgeschichtlich ziemlich unbekanntem Jahrhunderte unmittelbar vor der Hansezeit gewinnt.

## II.

In Dänemark und Norwegen lassen sich Außenhandel und Existenz von Handelsplätzen weit in die vorhansische Zeit zurückverfolgen. In Dänemark bestanden Haithabu-Schleswig und Ripen, in Norwegen

---

gebildeten Mitarbeitern vertreten wurde. Sie war vielmehr in erster Linie von dem ganz realen, namentlich wirtschaftlichen Machtinteresse des Königtums bestimmt. Lübecks Politik dagegen wurde derartig von der Sorge um die Handelssicherheit beherrscht, daß daneben für eine grundsätzliche Einstellung zu der Frage, wie der Norden politisch aufgeteilt sein sollte, kaum Platz war. Als Engelbrekt in der Mitte der 1430er Jahre Anschluß an Lübeck suchte, verhielt sich die Stadt ganz kühl, unterstützte dagegen wenige Jahre später Christophs Wahl zum Unionskönig, obwohl die Unannehmlichkeiten mit dem vorherigen Unionsherrschern noch in frischer Erinnerung waren. Daß das Verhältnis zum dänischen König durch kaufmännische Vorsicht und die Sorge um ein gutnachbarliches Verhältnis bestimmt wurde, zeigt die Neutralität der Stadt zur Zeit des schwedisch-dänischen Entscheidungskampfes am Brunkeberg 1471. Vgl. hierzu K. Kumlien, *Sverige och Hanseaterna*, S. 330 ff.

<sup>16</sup> F. Rörig, *Die Hanse und die nordischen Länder*, in: *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte* (1928), S. 157 ff.; Kumlien, a. a. O., passim; A. v. Brandt, *Lübeck und der Norden*, in: *Geist u. Politik in der Lübeckischen Geschichte* (1954), S. 97—122, sowie SHT 1958.

<sup>17</sup> Vgl. z. B. noch 1276 die Formulierung in Magnus Birgerssons Verordnung für die Kaufleute aus Gotland, Druck: Sv. Trakt. I, S. 273 f., Regest: HUB I. Nr. 773.

Trondheim, Tönsberg und Oslo schon während der Wikingerzeit, Bergen jedenfalls schon im 11. Jahrhundert. Sie alle blieben wichtige Handelsstädte auch in der Hansezeit. Auch im Rechtsleben ist eine ähnliche Kontinuität zu erkennen. Rechtsvorschriften für Schleswig und Ripen sind aus dem 13. Jahrhundert erhalten, und vermutlich im Anfang des gleichen Jahrhunderts entstand ein schonisches *biärkerät*, wahrscheinlich für Lund bestimmt<sup>18</sup>. Eine entsprechende Bezeichnung für gleichartige Erscheinungen tritt noch eher auch in Norwegen auf. *Bjarkeyarréttr* wird nämlich in dem isländischen Rechtsbuch Grágás erwähnt, und zwar mit Bezug auf Nidaros zur Zeit Olavs des Heiligen. Jedoch ist damit zunächst offenbar nur ein Fahr Männer- oder Handelsrecht gemeint<sup>19</sup>. Gegen Ende des 12. Jahrhunderts jedoch unterscheidet man in Norwegen schon bestimmt zwischen Landrecht und förmlichem Stadtrecht<sup>20</sup>, das nun gerade *bjarkeyarréttr* genannt wurde; so wurde auch das neue allgemeine Stadtrecht genannt, das König Magnus Lagabötr gegen Ende des 13. Jahrhunderts für die norwegischen Städte ausarbeiten ließ<sup>21</sup>.

Ebenso wie die nordischen Nachbarländer wurde nach dem Ende der Wikingerzeit auch Schweden in die große Gemeinschaft der römischen Kirche und des westlichen Bildungswesens eingegliedert. Über diesen Vorgang liegen natürlich mancherlei Quellenzeugnisse aus dem 11. und 12. Jahrhundert vor. Aber sie sind doch viel geringer an Zahl und viel dürftiger als die entsprechenden Belege aus Norwegen und Dänemark. Denn unbestreitbar ist es, daß Schweden längere Zeit brauchte als Norwegen und Dänemark, um in engere Berührung mit der europäischen Kulturwelt des Mittelalters zu gelangen<sup>22</sup>. Nicht zuletzt erweist sich das auf den Gebieten des Handels und des städtischen Lebens.

<sup>18</sup> Zu beachten ist, daß die Bezeichnung nur aus Schonen, nicht aus dem übrigen Dänemark bekannt ist. Über mittelalterliche dänische Stadtrechte s. P. J. Jørgensen, *Dansk retshistorie* (1940), S. 99 ff., und *Danmarks gamle købstadslovgivning*, hrsg. v. Erik Kroman I—III (1951—55).

<sup>19</sup> Entsprechend dem, was ein einmalig vorkommender Passus in den erhaltenen Bruchstücken des *bjarkeyarréttr* für Nidaros aussagt: *Bjarkeyarréttr er á fisknesi hverin ok í síldveri ok í kaupförum*. Vgl. Grete Authén Blom, *Trondheim Bys historie I* (1956), S. 90.

<sup>20</sup> J. Schreiner, *Die Frage nach der Stellung des deutschen Kaufmanns zur norwegischen Staatsmacht*, HGBll. 74, 1956, S. 4.

<sup>21</sup> Belege für diese Bezeichnungen mit Lit.-Hinweisen bei Holmbäck-Wessén, a. a. O., S. CIII, und J. Fritzner, *Ordbog over det gamle norske Sprog I* (1954), S. 144.

<sup>22</sup> Der Sachverhalt dürfte so bekannt sein, daß nähere Darlegung sich erübrigt. Es sei nur daran erinnert, daß das Erzstift Uppsala 60 Jahre später begründet wurde als dasjenige in Lund und daß die annalistische Geschichtsschreibung in Schweden reichlich hundert Jahre später als in Dänemark einsetzt. Zu der letztgenannten Tatsache vgl. S. Bolin, *Om Nordens äldsta historieforskning* (1931), S. 139, 224.

Weder Birka noch Sigtuna, nacheinander die bedeutendsten schwedischen Handelsplätze des 9. — 12. Jahrhunderts, gehörten während der Hansezeit zum Kreis der größeren schwedischen Handelsstädte. Als solche traten nun vielmehr Stockholm, Söderköping, Kalmar, Lödöse und Åbo in Erscheinung. Keine dieser Städte kann als Handelsort von einiger Bedeutung weiter als bis in das 12. Jahrhundert zurückverfolgt werden<sup>23</sup>. Die größte von ihnen, Stockholm, reicht nicht einmal so weit zurück. Zwar ist ein Wehrturm (*Kastal*) am dortigen Norrström vermutlich schon gegen Ende des 12. Jahrhunderts errichtet worden. Aber das übereinstimmende Zeugnis der Erikschronik und der Urkunden berechtigt zu der Annahme, daß die Stadt Stockholm selbst erst um die Mitte oder in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts entstanden ist, und zwar in engem Zusammenhang mit der damaligen lübischen Expansion<sup>24</sup>.

In der älteren Zeit war es jedoch nicht ungewöhnlich, daß Städte und Stadtrechte von einem Ort an den anderen übertragen wurden, sei es wegen kriegerischer Überfälle, Verlegung von Verkehrswegen oder aus anderen Gründen<sup>25</sup>. Auf diese Weise könnte sich ja auch in Schweden, wie anderwärts, eine ungebrochene Kontinuität trotz solcher Verlegungen erhalten haben. Tatsächlich zeigen auch mehrere der größeren schwedischen Städte der Hansezeit Zusammenhänge mit älteren Anlagen, entsprechend jener Erfahrung, wonach Wasserstraßen und Verkehrsknotenpunkte ihre Bedeutung oft trotz äußerer zeitlicher Veränderungen beibehalten: das gilt für den Kalmarsund und das Gebiet um Åbo<sup>26</sup> ebenso wie für den Norrström.

So verknüpfen ältere Traditionen Stockholms Entstehung auch gern mit anderen Orten im Mälarsee oder mit Ereignissen, die dort stattgefunden haben<sup>27</sup>. Glaubwürdig erscheint eine dieser Überlieferungen, die in zwei erzählenden Quellen wiedergegeben wird<sup>28</sup>: daß die Zer-

<sup>23</sup> Vgl. Kumlien, a. a. O., S. 78 ff.

<sup>24</sup> N. Ahnlund, *Stockholms historia före Gustav Vasa* (1953), S. 84 ff.; Kumlien a. a. O., S. 84; H. Hansson, *Stockholms stadsmurar* (1956), S. 26. Hanssons Vermutung, daß Burg und Stadt gleichzeitig angelegt wurden, halte ich für weniger wahrscheinlich. Der Entwicklungsgang „erst Burg, dann Stadt“ ist vom Kontinent her wohl bekannt (vgl. z. B. H. Planitz, *Die deutsche Stadt im Mittelalter*, 1954, S. 165 ff.) und ist der einzig einleuchtende auch für einen Ort wie Stockholm mit seiner exponierten Lage. Die schwedischen erzählenden Quellen betonen ja auch die fortifikatorische Absicht der Anlage.

<sup>25</sup> Vgl. P. Johansen a. a. O., S. 34 und die dort angegebene Literatur.

<sup>26</sup> Über Koröis als Vorgänger Åbos vgl. zuletzt R. Dender, *Finnlands Städte und hansisches Bürgertum (bis 1471)*, HGBll. 77 (1959), mit der dort genannten Literatur.

<sup>27</sup> Ein Fischer des Bischofs von Strängnäs soll sich an der Stelle des späteren Stockholm niedergelassen haben. Die Bürger von Sigtuna sollen einen ausgehöhlten Baumstamm (*stock*) mit Kostbarkeiten angefüllt und zu Wasser gebracht haben, worauf er dann bei Stockholm an Land geschwommen sei. Vgl. G. Bolin, *Stockholms uppkomst* (1933), S. 17.

<sup>28</sup> Nämlich in der Erikschronik und der Visbychronik.

störung Sigtunas durch Seeräuber den Anlaß zur Gründung Stockholms gegeben habe. Ein Zusammenhang dieser Stadt mit Vorgängern im Mälargebiet mußte auch von denjenigen vorausgesetzt werden, die vermuten haben, daß die Stadt — wie andere schwedische Städte — ihr ältestes Recht von einem früheren Handelsplatz im Mälär übernommen habe (s. o. S. 39). In der Tat muß diese Annahme davon ausgehen, daß sich ein schwedisches Städtewesen kontinuierlich von der Birkazeit bis zur Hansezeit fortentwickelt habe. Einen Beleg hierfür hat man in den Vorschriften des erhaltenen schwedischen *bjärköarätt* über den Schutz des Eigentums und Erbes von Fremden und über das königliche Bußenrecht sehen wollen; diese sollen aus dem Recht von Birka stammen, das außerdem auch in seinen Bestimmungen über das Thing mit dem uns bekannten Brauch in den nordischen Städten des Mittelalters übereinstimmen soll<sup>29</sup>. Nahm man aber an, daß das *bjärköarätt* auf ein in den Jahrhunderten vor 1300 geltendes schwedisches Stadtrecht zurückging, so war es eine natürliche Schlußfolgerung, daß auch Birger Jarl, als er um die Mitte des 13. Jahrhunderts den eingewanderten Deutschen die Bindung an schwedisches Landesrecht auferlegte, eben dieses alte, unmittelbar von Birka ererbte schwedische oder gemeinnordische *bjärköarätt* im Auge hatte<sup>30</sup>. Daß Birger Jarl in seinem bekannten Privileg für die Lübecker aus der Zeit um 1250 auf ein autonomes schwedisches Stadtrecht Bezug nahm, vermuteten auch sowohl Johan Schreiner wie A. v. Brandt, als sie vor einigen Jahren in dieser Zeitschrift die Frage erörterten, warum ein so unterschiedliches Verhältnis der Deutschen zur Staatsgewalt und zu ihrer städtischen Umgebung in Schweden einerseits, in Norwegen andererseits bestand. Nach v. Brandts Ansicht handelte es sich dabei jedoch um ein erst in der Entstehung befindliches, aus schwedisch-deutscher Zusammenarbeit resultierendes Stadtrecht<sup>31</sup>.

Eine nähere Prüfung ergibt, wie wenig wir in Wirklichkeit über alle diese Dinge wissen.

Das Wort *bjärköarätt* selbst tritt in Schweden bedeutend später auf als seine Entsprechungen in Norwegen und Schonen, und zwar erstmalig im Jahre 1337. In diesem Fall bezieht es sich auf Rechtsvorschriften für Stockholm, ebenso in den anderen wenigen Belegen aus der Zeit vor Erlaß von König Magnus Erikssons Stadtrecht. Darüber hinaus müssen

<sup>29</sup> Holmbäck-Wessén, a. a. O., S. CV. — Nach E. Hjärne (Vederlag och sjöväsen, Namn och bygd 1929, S. 101 f.) enthält das *bjarkeyarrétr* von Nidaros schiffsrechtliche Bestimmungen, die ihrem Ursprung nach nicht „norwegisches Handelsseerecht (*farmannalag*) sind“, sondern über ein älteres, verlorenes Stadium altschwedischen *bjärköarätts* schließlich auf die Ledungsordnung (*rodarätt*) des Svearechts zurückgehen.

<sup>30</sup> Vgl. N. Ahnlund, a. a. O., S. 144, und E. Wessén, Art. Bjärköarätt in Kulturhist. Leksikon . . ., Sp. 657.

<sup>31</sup> v. Brandt, De äldsta urkunderna rörande tysk-svenska förbindelser, SHT 1953, S. 215, sowie Schreiner a. a. O. nebst der Entgegnung v. Brandts.

wir feststellen, daß das Wort in schwedischen Quellen weder zur Zeit Birkas noch in den drei bis vier Jahrhunderten nach dessen Untergang überhaupt vorkommt<sup>32</sup>. Zudem ist das einzige erhaltene „vollständige“ Exemplar jenes schwedischen *bjärköarätts* erst in den 1340er Jahren zusammengestellt worden; und von der Verfassung Birkas — und erst recht Sigtunas — weiß man außerordentlich wenig<sup>33</sup>. Sichere Entsprechungen zwischen den in Stockholm um 1300 geltenden Rechtsregeln und denjenigen, die mehr als vierhundert Jahre früher in Anskars Birka bestanden haben könnten, sind nicht nachzuweisen, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil unsere Kenntnis von Birka überhaupt kaum für solche Vergleiche ausreicht. Was Rimbert von der Verfassung Birkas zu erzählen weiß — von einem König, von dessen Hauptleuten und von einem Thing, auf dem die Religionsfrage vorläufig behandelt werden sollte, um endgültig auf Thingen in anderen Reichsteilen entschieden zu werden —, das bietet streng genommen weniger Anhaltspunkte für ein städtisches Rechtsleben als vielmehr dafür, daß Birka (ebenso wie Stockholm gegen Ende des 13. Jahrhunderts) im wesentlichen in das Rechtssystem der schwedischen Landschaften eingeordnet war; weiter hatte sich die Loslösung der Handelsorte von den umgebenden Bauernlandschaften noch nicht entwickelt, weder im 9., noch im 13. Jahrhundert<sup>34</sup>. Darin liegt freilich eine deutliche Kontinuität; aber sie gehört noch nicht in den Rahmen der Stadtgeschichte im eigentlichen Sinne.

Daß die Rechtsnormen der bäuerlichen Gesellschaftsordnung grundsätzlich auch noch für die schwedischen Handelsorte des 13. Jahrhunderts ausreichend erschienen, geht in Wahrheit auch aus Birger Jarls Privilegien für die deutschen Kaufleute hervor. Die Lübecker, die längere Zeit in Schweden verweilen wollten, sollten dies, so heißt es, nur tun dürfen unter der Voraussetzung, daß sie den Gesetzen des Landes, *legibus pa-*

<sup>32</sup> Hierzu s. Kumlien a. a. O., S. 454 ff.

<sup>33</sup> Das geht auch aus den allgemein gehaltenen Formulierungen bei Holmbäck-Wessén a. a. O., S. CIV f., hervor. Es heißt da, daß im Laufe des Mittelalters „jede Erinnerung an den ursprünglichen Inhalt des *bjärköarätts* vollständig verloren gegangen“ sei, aber auch, daß es „sowohl hinsichtlich des Namens wie hinsichtlich des Inhaltes schwedischen Ursprunges“ war. „Ganz bestimmt“ habe „das ursprüngliche *bjärköarätt* dinggerichtliche Vorschriften (*thingskipa*) enthalten, welche das Verhältnis der Handelsstadt zu Gerichtsbezirk und Gau regelten“ — „mit Sicherheit“ habe „das Recht von Birka gewisse Bestimmungen über den Schutz des Eigentums und Erbrechts der Ausländer enthalten“ — „die Bestimmungen des mittelalterlichen *bjärköarätts* über das Vorkaufsrecht des Königs“ seien „vielleicht“ eine Erinnerung daran, daß Birka unter Königsschutz gestanden habe.

<sup>34</sup> Vita Anskarii, S. 57 ff. — Bei Holmbäck-Wessén, S. CV, wird zugegeben, daß wir nicht wissen, ob „das ursprüngliche *bjärköarätt* ein fixiertes Recht oder nur eine faktische Rechtsordnung“ war, aber auch, daß später „das *bjärköarätt* nur Komplementärrecht zum Landrecht des umliegenden Gerichtsbezirks war“. Spuren eines Echtdings begegnen uns in dem *byting* oder *byamot* des Stockholmer *bjärköarätts*, vgl. C. Schlyter, Samling af Sweriges Gamla Lagar 6 (1844), S. 113, 116, 127, 132.

trie, gehorchten. Die gleichen *leges patrie* erscheinen im Privileg für Hamburg von 1261, hier bezogen auf die Erbschaftsregelung nach in Schweden verstorbenen Ausländern<sup>35</sup>. Die hier von uns hervorgehobenen Worte bedeuten nicht „Stadtrecht“ — der terminus dafür war *ius* —, sondern nach dem im Mittelalter üblichen schwedischen Sprachgebrauch *Landschaftsrechte*. Diese Deutung ist auch schon deswegen die natürliche, weil die deutsche Einwanderung nach Schweden im 13. Jahrhundert nicht nur Stadtbürger, sondern auch Bergleute umfaßte. Dem entsprechen auch mancherlei weitere Quellenzeugnisse. Hier sei nur ein besonders deutliches Beispiel aus einer in Uppsala am 23. Oktober 1326 ausgefertigten Urkunde angeführt. Der Kanoniker Nils Kristinsson erwähnt darin, daß er zu einem früheren Zeitpunkt ein Grundstück in der Stadt erworben habe *in pretorio publico secundum leges patrie, per quas tunc civitas regebatur*<sup>36</sup>. Erst ziemlich spät also hat Uppsala Rechtsvorschriften erhalten, die Stadtrecht genannt wurden, im Unterschied zu dem im wesentlichen jedoch auch weiterhin in der Stadt geltenden Recht der umliegenden Landschaft. Ein Gleiches trifft auch für andere schwedische Stadtsiedlungen dieser Zeit, wie Söderköping und Kalmar, zu<sup>37</sup>.

Im Besitz eigener Verwaltung und eigener Jurisdiktion, konnten Orte wie diese gewiß ziemlich früh Anspruch auf die Bezeichnung als Städte erheben<sup>38</sup>. Seit der Mitte des 13. Jahrhunderts liegen Zeugnisse vor, die einerseits noch ihre enge Verbindung mit den umliegenden Landschaften erweisen, andererseits aber auch zeigen, daß sie im Begriff standen, sich aus deren Rechtssystem herauszulösen. Offenbar befinden wir uns damit im Anfangsstadium eines neuen Städtetyps in Schweden. In Norwegen dagegen wurde formell schon im 12. Jahrhundert zwischen Landrecht und Stadtrecht unterschieden; entsprechendes ist in Schweden erst reichlich hundert Jahre später zu beobachten.

Neues und Altes, Einheimisches und Fremdes vermischte sich in den besonderen Rechtsvorschriften, welche — in Ergänzung der jeweiligen

<sup>35</sup> Sv. Trakt. I, Nr. 94, 109; LUB I, Nr. 170, HambUB I, Nr. 658.

<sup>36</sup> Dipl. Svcc. III, Nr. 2587.

<sup>37</sup> Für Söderköping s. S. Ljung, Söderköpings historia I (1949), S. 96. Das Schreiben des Kalmarer Vogtes Magnus, vermutlich aus den Jahren 1255—61 (vgl. z. B. Brandt, SHT 1953, S. 218) zeigt uns Kalmar in der frühen stadtschichtlichen Periode, die der förmlichen Einführung der Ratsverfassung unmittelbar voranging und in der es in Schweden noch nicht üblich war, sich auf ein *ius civile* zu beziehen.

<sup>38</sup> Vgl. z. B. H. Planitz a. a. O., S. 101: „*Civitas* heißt jetzt (im 12. Jahrhundert) jede Stadt im Rechtssinne.“ Sie ist „eine *civitas*, weil ihre Bewohner *cives* sind, d. h. die *civitas* hat eine Stadtgemeinde“, als deren Leiter *meliores* hervortreten. Ein *civis* von Kalmar wird in der eben erwähnten Kalmarer Urkunde genannt; *meliores* und *maiores* werden im Privileg für Hamburg von 1261 als die Führenden in schwedischen Städten oder entsprechenden Orten genannt.

Landschaftsrechte — zu Beginn der Hansezeit in den kleinen schwedischen Städten angewandt wurden<sup>39</sup>. Sorgfältig und ganz mit Recht hat man die altertümlichen Züge vermerkt, die im Stockholmer *bjärköarätt* zu verspüren sind. Sie weisen zurück auf die einheimischen Handels- und Schifffahrtsformen, die vor, während und nach der Hansezeit in Schweden bestanden haben<sup>40</sup> und die in den Rahmen der alten nordischen Bauerngesellschaft gehören. Indessen darf man darüber doch nicht vergessen, was das erhaltene stockholmsche *bjärköarätt* tatsächlich gewesen ist: die erste eigene Rechtssatzung des jungen Stockholm. Ihr Inhalt muß in erster Linie die Lage um 1300 widerspiegeln. Diese Folgerung dürfte von selbst einleuchten, liegt auch nahe im Hinblick auf das Vorkommen des Wortes *bjärköarätt*. In Schweden erscheint diese Bezeichnung ja zuerst während derjenigen Jahrzehnte des 14. Jahrhunderts, in denen das Land der gleichen staatlichen Obrigkeit unterstand wie Norwegen und Schonen. Dort hatte das Wort, den erhaltenen Quellen nach zu urteilen, ein älteres Heimatrecht. Die Möglichkeit ist daher nicht einfach von der Hand zu weisen, daß die Bezeichnung für Stockholms erstes Recht ein spätes fachliches Lehnwort ist<sup>41</sup>. Der alte Rechtsausdruck, der im Schweden des 14. Jahrhunderts zu Ehren kam, hatte eine Sammlung von für Stockholm bestimmten Vorschriften zu bezeichnen, die in gewissem Umfang alten, einheimischen Ursprunges waren, aber in erster Linie doch der neuen Zeit, der Zeit der Hansen, angepaßt sein mußten<sup>42</sup>.

Wir haben festgestellt, daß eine geographische Identität zwischen den wichtigsten schwedischen Stadtsiedlungen der Wikingerzeit und der Hansezeit nicht nachweisbar ist und daß ein Zusammenhang des Stockholmer *bjärköarätt* mit älteren Rechtsnormen für schwedische Handelsorte in verschiedenen Punkten zwar wahrscheinlich, aber aus Mangel an Quellen für die Forschung nicht sicher faßbar ist. Da die Erkenntnismöglichkeiten in dieser Hinsicht so begrenzt sind, verdienen diejenigen Zeugnisse aus dem 11. und 12. Jahrhundert um so größere Beachtung,

<sup>39</sup> Offen bleibt noch die Aufgabe, die Quellen des schwedischen *bjärköarätts* möglichst nach allen Richtungen hin aufzudecken. Letztthin sind Untersuchungen in dieser Richtung besonders von Holmbäck-Wessén und Hasselberg in den genannten Arbeiten angestellt worden. G. Bolin, a. a. O., S. 307, betont besonders, daß das schwedische *bjärköarätt* aus verschiedenen Altersschichten bestehen müsse.

<sup>40</sup> Für Finnland ist die Bedeutung der Bauernschifffahrt besonders von Gunvor Kerkkonen hervorgehoben worden (zuletzt: Bondesegel på finska viken. Kustbors handel och sjöfart under medeltid och äldre Vasatid = Skrifter utg. av Svenska litteratursällskapet i Finland 369, 1959).

<sup>41</sup> Daß staatsrechtliche Begriffe in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts aus Dänemark nach Schweden entlehnt worden sind, haben G. Carlsson, *Medeltidens nordiska unionstanke* (1945), S. 20 ff., und K. Kumlien, *Problemet om den svenska riksdagens uppkomst*, SHT 1947, S. 44 ff., festgestellt.

<sup>42</sup> Nach Hasselberg, a. a. O., S. 102 ff., beruhte die schwedische Handelsschifffahrt, wie sie im 20. Kapitel des *bjärköarätts* in Erscheinung tritt, auf altnordischen Organisationsformen. Diese Annahme bedarf teilweise der Überprüfung.

die man für den Nachweis eines schwedischen Außenhandels vor dem Auftreten der Hansen herangezogen hat (vgl. oben S. 38 f.): Nachrichten über Kirchen und Bistümer, über Münzen und Münzstätten, über einfachere Bergbautechnik und über Architekturformen. Unzweifelhaft lassen sie uns das Vorhandensein von schwedischen Handelsorten und Zentren kirchlicher Organisation in vorhansischer Zeit erkennen; und gewiß widerlegen sie alle Übertreibungen solcher Art, daß es erst die Hansen gewesen seien, die ein barbarisches Schweden „entdeckt“ und kultiviert hätten. Doch kann keine Quellenaussage mehr gelten, als sie inhaltlich wirklich vermag. Die vereinzelt Münzfunde, die äußerst spärlichen historischen Nachrichten, die gewiß schönen und ehrwürdigen Reste von Baulichkeiten aus den Jahrhunderten unmittelbar vor dem Zeitpunkt, zu dem das Lübeck Heinrichs des Löwen mit Schweden Verbindung aufnahm, sie alle zeigen freilich, wie das Land sich damals in die abendländische Christenheit einzuordnen begann. Aber sie sind nicht geeignet, das eigentlich Wesentliche in der beginnenden Beziehung Schwedens zu Lübeck und zu den Hansen zu verdeutlichen und zu erklären<sup>43</sup>. Ebenso wenig wie das Stockholmer *bjärkōarätt* beantworten sie die in unserem Zusammenhang entscheidende Frage: inwiefern Schweden schon in vorhansischer Zeit die gleiche Rolle im nordeuropäischen Wirtschaftsleben spielte wie zur Hansezeit und inwiefern diese Aufgabe in jener frühen Zeit von einheimischen Kräften wahrgenommen wurde. Tatsächlich lassen sie die Annahme offen, daß die Hansezeit für Schwedens Produktion und Außenhandel eine Epoche der Neuschöpfung bedeutete<sup>44</sup>. Die Quellen, die uns über eben diese späteren Zustände unterrichten, dürften daher geeignet sein, auch über die Frage nach Ursprung und Kern der schwedisch-hansischen Beziehungen zuverlässigere Auskunft zu geben.

<sup>43</sup> Einen Fingerzeig darauf, wie unzureichend das aus dem 11. und 12. Jahrhundert zur Verfügung stehende schwedische Material ist, gibt Lödöse. Im Århusbericht (S. 104) lesen wir über diese Stadt, daß ihre „erste Blüte als Handelsplatz vor dem frühestmöglichen Zeitpunkt liegt, zu dem sich die Deutschen wirksam in den schwedischen Seehandel eingeschaltet haben können“, und daß ihr Außenhandel westlich orientiert gewesen sei. Indessen trieben lange vor den Lübeckern, wie wir u. a. aus der Geschichte Sigtunas wissen, Westdeutsche Handel mit Schweden; und die Annahme einer überwiegend westlichen (nichtdeutschen) Orientierung findet keine Stütze in dem ersten zuverlässigen Zahlenmaterial, das wir für Lödöse besitzen, nämlich den Zoll- und Akziselisten der 1570er und 1580er Jahre. Diese zeigen vielmehr eine Ausrichtung auf Dänemark und Norddeutschland.

<sup>44</sup> Ich erlaube mir, in diesem Zusammenhang einen englischen Historiker zu zitieren: „One of the besetting sins of the historians — they are (I fear) many — is to see continuity everywhere, forgetting (as the late Professor Hearnshaw once remarked) that ‘continuity is by no means the most conspicuous feature of history’“. G. Barraclough, *History in a changing world* (1955), S. 107.

## III.

Mit der Formel „Getreide für Fisch“ hat Johan Schreiner den Charakter des norwegisch-hansischen Warenaustausches umschrieben. Die Deutschen versorgten die norwegische Bevölkerung mit Brotgetreide und empfingen dafür getrockneten Fisch. Das brachte Norwegen gewisse Vorteile. Schon H. Koht hat gemeint, daß die Kolonisation Nordnorwegens erst durch den Fischabsatz ermöglicht worden ist, den das hansische Handelssystem hervorgerufen hatte. Aber das mittelalterliche Norwegen wurde dadurch für seine Lebensmittelversorgung von den Deutschen abhängig; das war einer der Gründe, weswegen das Verhältnis zwischen beiden so empfindlich wurde. Vor dem Auftreten der Hansen, aber auch noch danach, betrieben indessen die Norweger selbst in gewissem Umfang Außenhandel mit Luxuswaren, wie Walroßzähnen und Pelzwerk, Wein, Tuchen, Schmuck und Schwertern. Derartige Waren bedurften keines großen Transportraumes und ließen sich daher auf verhältnismäßig kleinen Schiffen des altnordischen Typs verfrachten<sup>45</sup>. Dagegen bestand der norwegisch-hansische Warenaustausch zumeist aus Massengütern: sowohl Getreide wie Fisch erforderten relativ großen Laderaum, und solcher stand in dem neuen großen Schiffstyp, der hansischen Kogge, zur Verfügung. Während der Hansezeit wurde die norwegische Volkswirtschaft vom Außenhandel abhängiger als früher; dieser nahm nicht nur an Umfang zu, sondern gewann auch neuen Inhalt infolge der gesteigerten Produktion, der zunehmenden Binnenkolonisation und der neuen Transportmittel.

Nach Schreiners Auffassung bedeutete also das Auftreten der Hansen für Norwegen etwas wirklich Neues; und dieses Neue lag vor allem darin, daß Charakter und Umfang des Warenaustausches verändert wurden.

Über Schwedens Rolle im internationalen Handel vor der Hansezeit enthalten die erzählenden Quellen nur Andeutungen. Jordanes schrieb im 6. Jahrhundert, daß die Svear wertvolle Felle für den Bedarf der Römer lieferten, Adam von Bremen berichtete im 11. Jahrhundert, daß Schweden voller ausländischer Waren sei<sup>46</sup>. Import fränkischer Waren

<sup>45</sup> J. Schreiner, Bemerkungen zum Hanse-Norwegen-Problem, HGBll. 72 (1954), S. 64—77. Eine andere Auffassung von Norwegens Handel und Schifffahrt in vorhansischer Zeit hatte vorher Maria Wetki, Studien zum Hanse-Norwegen-Problem, vorgelegt, ebd. 70 (1951), S. 34 ff.

<sup>46</sup> Jordanes in MG, Auct. antiquiss. V, 1 (1882), S. 59. *Magistri Adami Bremensis Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum* in MG, SS. in us. schol. 63, 1917, S. 251: *Fertilissima regio est Sueonia ager frugibus et melle opimus, extra quod pecorum fetu omnibus antefertur, oportunitas fluminum silvarumque maxima, ubique peregrinis mercibus omnis regio plena. ... Omnia enim instrumenta vanae gloriae, hoc est aurum, argentum, sonipedes regios, pelles castorum vel marturum, quae nos ammiratione sui dementes faciunt, illi pro*

in die schwedischen Landschaften wird für das 7. und 8. Jahrhundert bezeugt<sup>47</sup>. Nicht ebenso deutlich ist belegt, was die Schweden als Gegenlieferungen boten; im Hinblick auf die Bemerkung des Jordanes hat man vermutet, daß diese in erster Linie in Pelzwerk bestanden, doch hat man daneben auch einen Export von Sklaven angenommen. Die archäologischen Funde bestätigen die große Bedeutung Birkas für den nordeuropäischen Handel im 9. und 10. Jahrhundert. Durch die dort gefundene Keramik werden die Verbindungen mit dem fränkischen Reich, durch die Münzen Fernhandelsbeziehungen namentlich nach Osten bezeugt (s. o. S. 38). Die Lage des Ortes war ausgezeichnet. Die Wasserstraße beim späteren Södertälje bot einen günstigen Anschluß an den Seeweg längs der schwedischen Ostküste, der seinerseits ein Glied in der Seeverbindung zwischen Rußland und Westeuropa war. Die bekannte, im 13. Jahrhundert niedergeschriebene Segelanweisung gibt Auskunft über diese Seestraßen und Verkehrspunkte, die nordischen Seeleuten sicher schon viel früher bekannt waren<sup>48</sup>.

Birka ist vermutlich Mittelpunkt eines lokalen Markthandels von gewisser Bedeutung gewesen; Kaufleute und Handwerker waren hier ansässig. Schwedische Waren konnten dort Absatz finden. Aber die Quellen über diesen weitaus wichtigsten schwedischen Handelsplatz der Wikingerzeit berichten mehr über seine internationalen als über seine binnländischen Beziehungen. Damit ist der Charakter des Ortes angedeutet. Er war ein *Wik*, ein *portus*, ein passiver Handelsplatz, der seine Bedeutung vor allem der Gunst der Lage und der internationalen Verkehrssituation jener Zeit zu verdanken hatte<sup>49</sup>. Aber über sein wirtschaftliches Verhältnis zum übrigen Schweden erfahren wir so gut wie gar nichts. Birka erscheint nicht in erster Linie als Verteiler ausländischer Waren an das schwedische Binnenland<sup>50</sup> oder als Sammel- und Ausfuhrplatz für schwedische Waren. Über eine schwedische Produktion für den

---

*nihilo ducunt*. Vgl. E. Hjärne, Bernstensriddaren och Tacitus (Inbjudningar till doktorspromot. i Uppsala univ. den 31 maj 1938), S. 17.

<sup>47</sup> Ich verweise auf H. Jankuhn, Der fränkisch-friesische Handel zur Ostsee im frühen Mittelalter, VSWG 40 (1953), S. 219, 233 f.

<sup>48</sup> P. Johansen a. a. O., S. 92, und ders., Die Estlandliste des Liber census Daniae (1933), S. 152, 162. Über den finnischen Teil der Seeroute vgl. Gunvor Kerkkonen, De danska korstågens hamnar i Finland, Sv. Litt. sällsk. i Finl. CCCXXXV, Hist. och litteraturhist. studier 27—28 (1952), S. 219 ff.

<sup>49</sup> Über die Handelsorte der karolingischen Zeit vgl. H. Planitz, a. a. O., S. 54 ff. u. die dort genannte Literatur. Grete Authén Blom hat (a. a. O., S. 36) auf den Unterschied hingewiesen zwischen Städten, die nicht an Handelsstraßen lagen, wie Trondheim, und solchen, bei denen dies der Fall war, wie Hattaba und Birka.

<sup>50</sup> Die Funde fränkischer Keramik spiegeln nach Arbman a. a. O., S. 87, „klarer als irgend eine andere Gruppe von Gegenständen die Handelsverbindungen zwischen Westeuropa und Schweden oder richtiger zwischen Westeuropa und Birka wieder, denn außerhalb von Birka sind aus Schweden nur ein paar Funde westeuropäischer Keramik bekannt“.

Auslandmarkt berichten die Quellen der Birkazeit auffallend wenig, und dasselbe gilt auch für die folgende Periode, in der Sigtuna als Schwedens führende Handelsstadt erscheint<sup>51</sup>.

Das Vorhandensein einer solchen Produktion in recht erheblichem Umfang bezeugen dagegen die Quellen zur schwedischen Geschichte in der Hansezeit. Hier ermöglichen es uns insbesondere die Lübecker Pfundzollbücher von 1368—69 und 1492—96, sowie in noch höherem Maße die einzigartigen schwedischen Rechnungsserien der Vasazeit, ein Bild vom schwedischen Außenhandel in dem langen Zeitraum vom 13. bis zum 17. Jahrhundert zu gewinnen; namentlich W. Koppes grundlegende Untersuchungen haben gezeigt, wieviel in dieser Hinsicht schon für das 14. Jahrhundert erreicht werden kann<sup>52</sup>.

Selbstverständlich wechselt das Bild im Laufe der Zeit. Der Warenaustausch erfuhr gewisse Veränderungen: das Lüneburger Salz wurde teilweise vom Baiensalz verdrängt<sup>53</sup>, flandrische Tuche durch holländische, seit Beginn des 16. Jahrhunderts wurde das Stangeneisen ein bedeutender schwedischer Exportartikel, die schwedische Kupferausfuhr nahm im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts rasch zu. Aber im großen Ganzen vertrat Schweden während der ganzen Hansezeit den gleichen Typ, erfüllte es die gleiche Aufgabe als Produktionsgebiet innerhalb des internationalen Warenaustausches: die Erzeugnisse der schwedischen Bergbaugebiete, Gewässer und Weideflächen wurden gegen Salz und Produkte des industrialisierten Westens getauscht. Das geschah in erster Linie durch Vermittlung der an der Ostsee gelegenen Hansestädte, anfangs hauptsächlich Lübecks, später auch Danzigs und, in beschränkterem Rahmen, anderer, östlicher Hansestädte; gegen Ende des 16. Jahrhunderts setzt dann ein direkter Westhandel Schwedens in etwas größerem Umfange ein. Lübeck besorgte einen Verkehr, der auf Qualitätswaren eingestellt war: Metalle, Fettwaren und Pelzwerk aus Schweden, Tuche, Kramgut und bis zu einem gewissen Grade auch Salz nach Schweden. Nach Danzig wurde schwedisches Osmundeisen exportiert, von dort Baiensalz geholt; dadurch wurde, vermutlich schon seit dem 15. Jahrhundert, noch eine andere Beziehung Schwedens zu Westeuropa vermit-

<sup>51</sup> Bemerkenswert scheint mir H. Jankuhns Beobachtung, a. a. O. S. 238, daß nicht Sigtuna, sondern Handelsplätze mit schon älterer Bedeutung, wie Wollin, Novgorod und Gotland, es gewesen sind, die Birkas Erbe als Fernhandelszentren übernommen haben.

<sup>52</sup> Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert (Abh. z. Handels- u. Seegesch. 2, 1933).

<sup>53</sup> Über die relativ große Rolle des Lüneburger Salzes auch noch in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts vgl. B. Hagedorn, Die Entwicklung und Organisation des Salzverkehrs von Lüneburg nach Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert, ZVLGA 17, 1915, S. 22.

telt als diejenige über Lübeck<sup>54</sup>. Überhaupt dürfte der schwedische Außenhandel als Glied sowohl der hansischen wie der allgemeinen, internationalen Wirtschaftsentwicklung seinen geographischen Bereich in der Hansezeit allmählich erweitert haben<sup>55</sup>. Aber Lübeck hatte zuerst unter allen deutschen Ostseestädten die Verbindung zum schwedischen Markt hergestellt. Und die Stadt hat, obwohl die allgemeine Lage für sie nach und nach ungünstiger wurde, noch bemerkenswert lange eine äußerst wichtige Rolle im schwedischen Außenhandel gespielt, so noch zu Ende des 16. Jahrhunderts<sup>56</sup>.

Gewisse Besonderheiten des schwedisch-hansischen Warenaustausches sind Gegenstand wissenschaftlicher Diskussion geworden<sup>57</sup>, namentlich die schwedische Butterausfuhr, die durchweg und überwiegend auf Lübeck ausgerichtet war. Im Jahre 1368 war sie verhältnismäßig groß. Das war wohl mit eine Ursache dafür, daß Erik Lönnroth schon um 1940 den Gedanken äußerte, es sei die hansische Nachfrage nach Butter gewesen, die eine spätmittelalterliche Binnenkolonisation in den durch ihre

<sup>54</sup> Kumlien, a. a. O., S. 268.

<sup>55</sup> Der Mangel an nichtlübischen Rechnungsquellen des Mittelalters erschwert freilich alle sicheren Schlußfolgerungen vor der Mitte des 16. Jahrhunderts. Ingrid Hammarström meint, durch die Stockholmer Ausfuhrlisten von 1537 u. 1538 (Stockh., Kammararkiv, Tull och accis 291:2) werde bezeugt, daß der schwed. Außenhandel nicht nur damals, sondern bereits früher eine weitere Verbreitung gehabt und auch Reval und Riga einbegriffen habe, dies im Gegensatz zum späteren 16. Jahrhundert, in dem dann Lübeck und Danzig dominierten (Finansförvaltning och varuhandel 1504—1540, 1956, S. 132 f.; vgl. Århusbericht, S. 118). Aber gerade die Jahre 1537—38 stellen im schwedischen Außenhandel einen Ausnahmezustand dar, verursacht durch die soeben beendete Grafenfehde, welche die führenden Kaufleute sowohl in Stockholm wie in Lübeck nötigte, den gewohnten Handel zwischen beiden Städten einzustellen. Vor allem also die Proportionen entsprechen damals nicht dem, was typisch war, so daß wir nicht berechtigt sind, sie rückwärts zu projizieren. Auch ist es nicht so, daß Lübeck und Danzig am Ende des 16. Jahrhunderts „praktisch den ganzen schwedischen Export unter sich teilten“ (Hammarström a. a. O., S. 454). Einige Beispiele aus den Stockholmer Zollrechnungen: 1583—84 übernahm Holland etwa ein Viertel des schwedischen Kupferexports, 1599 Dänemark und Holland zusammen fast die Hälfte — allerdings war damals das Verhältnis Schwedens zu Lübeck schlecht. 1591 gingen reichlich 16% des Stangeneisens nach Dänemark, Holland und dem übrigen Westeuropa. Vom Stockholmer Salzimport kamen in den letzten beiden Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts zwischen ca. 16 und ca. 30% direkt aus Westeuropa.

<sup>56</sup> Vgl. A. v. Brandt, Lübeck och Sverige under förra hälften av 1600-talet, SHT 1959, S. 147 f. — Bemerkenswert ist jedoch, daß gegen Ende des 16. Jahrhunderts im Stockholmer Außenhandel Kaufleute nichtlübischer Herkunft stark in den Vordergrund treten, am meisten vielleicht Dänen, Schotten und Revaler (vgl. Kumlien a. a. O., S. 327).

<sup>57</sup> K.-G. Hildebrand hat darauf aufmerksam gemacht, daß die Planwirtschaft der kräftigen schwedischen Staatsführung in der Vasazeit den Import und den Verbrauch von Salz und Tuchen gesteigert haben dürfte: Salt and Cloth in Swedish Economic History (Scand. Ec. Hist. Rev. II:2, 1954, S. 74—102).

Viehzücht bekannten südschwedischen Landschaften veranlaßt habe (vgl. H. Kohts oben erwähnte Erklärung für die Besiedlung Nordnorwegens); das habe eine dauernde, umfangreiche Buttersausfuhr zur Folge gehabt, deren Nutznießer in erster Linie der grundbesitzende schwedische Adel gewesen sei. Indessen ist gezeigt worden, daß die Zahlen von 1368 insofern Ausnahmen darstellten, als so hohe Exportziffern für schwedische Waren nach unserer Quellenkenntnis überhaupt bis in den Anfang des 17. Jahrhunderts nicht wieder erreicht worden sind (Kumlien), daß ferner eine zunehmende Binnenkolonisation im südlichen Schweden während des Spätmittelalters nicht nachweisbar ist (Norborg) und daß schließlich der Quellenbefund eine Warnung davor bedeutet, „einzelne Große als Vertreter eines einigermaßen spezialisierten und dauerhaften Exportinteresses anzusehen“ (Hammarström)<sup>58</sup>.

Die mittelalterlichen Quellen, die über den schwedischen Butterexport nach Lübeck berichten, müssen mit Vorsicht verwendet werden. Sie betreffen nur begrenzte und politisch unruhige Zeitabschnitte<sup>59</sup>. Abgesehen

<sup>58</sup> E. Lönnroth, *Slaget på Brunkeberg och dess förhistoria* (Scandia 1938) und *Statsmakt och statsfinans i det medeltida Sverige* (Göteborgs högsk. årsskr. 1940); Kumlien a. a. O., S. 302; L.-A. Norborg, *Storföretaget Vadstena kloster* (1958), S. 188, 195 ff.; Ingrid Hammarström a. a. O., S. 141 ff. Hammarströms Schlußfolgerungen, die vor allem auf Gutsrechenschaften des schwedischen Spätmittelalters beruhen, entsprechen meinen Beobachtungen, die ich 1953 folgendermaßen zusammenfaßte: „Der schwedische Adel zu Beginn der Neuzeit kann nicht mit den reichen Grundherren Preußens, Polens oder auch nur Dänemarks in Parallele gesetzt werden“ (a. a. O., S. 326). Ich ging dabei vor allem von den Rechenschaften der Vasazeit aus. Selbstverständlich wäre es irrig zu glauben, daß diese einen genauen Begriff vom Gesamtumfang der damaligen schwed. Ausfuhr geben. Es wurde geschmuggelt. Der Adel konnte „privaten“ Export unter Umgehung der Handelsstädte betreiben. Aber wir gewinnen aus den Rechenschaften der Vasazeit doch ein im großen und ganzen richtiges Bild. Die Vorstellung, daß „man nur über die zollpflichtige Ein- und Ausfuhr eine genaue jährliche Buchführung erwarten kann“ (Hammarström a. a. O., S. 148, Anm. 10), muß auf unzureichender Einsicht in das Quellenmaterial beruhen. Denn das ganze Kontrollsystem setzte im Prinzip voraus, daß sämtlicher Warenverkehr registriert wurde (Kumlien a. a. O., S. 286, 326). Das war schon deswegen notwendig, weil gerade die wichtigsten Kaufmannsgruppen während vieler Jahre ganz vom Einfuhrzoll befreit waren. Ein Ausfuhrzoll wurde im späten 16. Jahrhundert nur gelegentlich und nur für gewisse Waren erhoben, dauernd erst seit den 1590er Jahren; damals erscheint der Adel mit kleinen Beträgen beteiligt. Vgl. im übrigen W. Smith, *Studier i svensk tulladministration I* (1950), S. 86.

<sup>59</sup> Bei den hohen Zahlen für 1368 ist in Betracht zu ziehen, daß Albrecht von Mecklenburg ein Darlehen von den wendischen Städten aufgenommen hatte, das mit Butterlieferungen erstattet werden sollte (G. Lechner, *Die hansischen Pfundzolllisten des Jahres 1368, Quellen u. Darst. z. hans. Gesch.*, N. F. X, 1935, S. 34) —, ferner daß in diesem Jahr wegen der Kriegsverhältnisse die Butterimporte Lübecks aus Norwegen ausgefallen waren, worauf M. Wetki und J. Schreiner hingewiesen haben (HGbl. 72, 1954, S. 71 f.). Die Zahlen für 1492—96 können, wie I. Hammarström (a. a. O. S. 141) richtig bemerkt hat, in umgekehrter Richtung beeinflußt worden sein durch das 1492 in Schweden erlassene Lebensmittelausfuhr-Verbot (doch war eigentümlicherweise der Stockholmer Lachsexport in den Jahren 1492—94 hoch). Nur der

aber von den insoweit aus dem Rahmen fallenden Zahlen für 1368 stimmen sie gut überein mit den bestimmten Angaben, die wir dem so viel sichereren und umfassenderen Quellenmaterial für Stockholm und andere schwedische Städte aus der Vasazeit entnehmen können. Diese Quellen des 16. Jahrhunderts und diejenigen des Mittelalters führen zu dem gleichen Schluß: daß die schwedische Butterausfuhr der Hansezeit im ganzen nur von mäßigem Umfang war, folglich auch diejenige, die vom grundbesitzenden Adel betrieben worden sein kann<sup>60</sup>.

Da es wahrscheinlich ist, daß die schwedische Überschußproduktion an Butter im Spätmittelalter und im 16. Jahrhundert nicht sehr bedeutend war, so ist anzunehmen, daß es sich auch zu Beginn der Hansezeit nicht anders verhielt, weil ja damals die schwedische Besiedlung und Landwirtschaft aller Wahrscheinlichkeit nach noch nicht so fortgeschritten, so straff organisiert und so ertragreich war wie in der Zeit, die durch Gustav Vasas ordnendes Wirken bestimmt war.

Für den Beginn der engeren Beziehung Schwedens zu Lübeck kann also die Butter nicht die gleiche Bedeutung gehabt haben wie der Fisch für Norwegen.

Der Bergbau ist derjenige Wirtschaftszweig, durch den sich Schweden am auffallendsten von den nordischen Nachbarländern unterscheidet. Er ist die lebenskräftigste und lange Zeit auch die einzige Industrie Schwedens gewesen. Von altersher beherrschte man hier die Kunst, aus Sümpfen und Seen Raseneisenerz zu gewinnen, und vermutlich sind auch schon einfache Bergwerke etliche Zeit vor dem Auftreten der Hansen betrieben worden (s. o. S. 40). Die Frage ist, ob diese Betätigung in der Vorzeit und der Wikingerzeit schon einen solchen Umfang hatte, daß schwedisches Eisen ein in Europa bekannter Exportartikel war. Die ausländischen Schriftquellen, in diesem Fall die einzige denkbare Nachrichtengruppe, machen das unwahrscheinlich. Weder Jordanes noch Adam

---

Ordnung halber, nicht aus anderen Gründen, habe ich in meiner Arbeit „Sverige och hanseaterna“ die Zahlen des schwedischen Butterexports für 1492—96 mit aufgenommen. Aber wenn man hinsichtlich deren auch die nötigen Vorbehalte macht, so ist dadurch ja doch nicht bewiesen, daß der „normale“ schwed. Butterexport im Mittelalter hoch gewesen sei! In diesem Zusammenhang wäre daran zu erinnern, daß Stockholms Butterexport in den Jahren 1369 und 1400 nur mäßigen Umfang hatte. — Möglich, wenn auch nicht wahrscheinlich ist es, daß sich auch in Schweden noch Quellen des Typs auffinden lassen, wie sie W. Koppe kürzlich verwertet hat, nämlich die Rechnungen des holsteinischen Klosters Preetz (Zur Preisrevolution des 16. Jahrhunderts in Holstein, ZGesSHG 79, 1955, S. 185 bis 216). Darin ist an einigen Stellen von schwedischer Butter die Rede.

<sup>60</sup> Es muß betont werden, daß der Außenhandel des schwed. Adels in den politischen Auseinandersetzungen der Zeit nicht annähernd eine solche Rolle spielte wie in den anderen Ostseeländern. Vgl. über diese M. Mafowist, Über die Frage der Handelspolitik des Adels in den Ostseeländern im 15. und 16. Jahrhundert. HGbll. 75 (1957), S. 29 ff.

von Bremen erwähnen eine schwedische Metallausfuhr oder überhaupt schwedische Metallvorkommen. Erst Bartholomeus Anglicus, der u. a. um 1240 in Magdeburg wirkte, spricht vom Reichtum des eigentlichen Schweden an Vieh und an Metallen, besonders Silber<sup>61</sup>. Jüngere Nachrichten schließen sich zunächst vereinzelt, dann in immer dichter Folge an. 1252 wird Osemund in einer niederländischen Zollrolle erwähnt, 1284 Kalmar- oder Blekinger Eisen in einem ähnlichen Aktenstück aus Flensburg, 1288 wird zum ersten Mal der Kupferberg genannt, fünfzehn Jahre später begegnet erstmalig ein schwedischer Eisengrubenbezirk, Norberg, in einer Quellennotiz<sup>62</sup>. Wenn dann die mittelschwedischen Bergbaugebiete im Laufe des 14. Jahrhunderts immer häufiger in den schriftlichen Quellen erscheinen, so zeigen sie viele deutsche Züge in Personennamen, Fachausdrücken und anderem mehr. Der Zusammenhang mit dem deutschen Bergbauwesen, augenscheinlich vor allem durch Lübeck vermittelt, ist deutlich. Das wirtschaftliche Interesse der Lübecker am Kupferberg ist denn auch reichlich und langandauernd durch lübische und schwedische Quellen seit der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts belegt; 1344 wird es als eine alte und bekannte Tatsache erwähnt<sup>63</sup>, am Ende des 14. und noch zu Anfang des 17. Jahrhunderts ging die schwedische Kupferausfuhr hauptsächlich über Lübeck. Bei allen organisatorischen Wandlungen in der schwedischen Kupfererzeugung blieb dieses Interesse die Hansezeit hindurch unverändert<sup>64</sup>. Sowie die Quellen zuverlässigere und zusammenhängende Erkenntnisse ermöglichten, finden wir neben dem Kupfer auch das Eisen als einen Hauptartikel für Schwedens zweifellos wichtigste Außenhandelsbeziehung in der Hansezeit: für den Verkehr

<sup>61</sup> Kumlien a. a. O., S. 66.

<sup>62</sup> Die Belege in: Bijdragen tot de Oudheidkunde en Geschiedenis, in zonderheid van Zeeuwsch-Vlandern, verz. door H. O. Janssen en J. H. van Dale, 5 (Middelburg 1860), S. 32; HUB I, S. 464; Dipl. Svec. II, Nr. 964 und E. Wessén, Monumenta historica cuprimontana medii aevi (1947), S. 27; Dipl. Svec. II, Nr. 1403 und K. Kumlien, Norberg genom 600 år, zu S. 156.

<sup>63</sup> LÜB II, S. 752; Sv. Trakt. II, S. 121. Vgl. W. Koppe, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte, S. 24.

<sup>64</sup> Kumlien a. a. O., S. 304 ff. Wie ich schon früher mehrfach festgestellt habe, wurde der Export in verschiedenen Zeitabschnitten durch staatliche Maßnahmen beeinflusst; zu gewissen Zeiten bestand ein Exportverbot (so vielleicht unter Margareta und Erich von Pommern, sicher unter Gustav Vasa), zu anderen Zeiten wurde die Ausfuhr forciert, so in den 1490er Jahren. Die Berechnung des Exportumfanges wird gelegentlich dadurch erschwert, daß eines der angewandten Maße, die *Mese*, etwas verschiedene Gewichtsmengen bedeuten konnte. Doch sind die Schwankungen nicht so groß, wie I. Hammarström (a. a. O. S. 139, Anm. 22) unter Berufung auf Koppe (a. a. O., S. 62 Anm. 18) und mit einer gewissen Kritik an einer Berechnung von mir (a. a. O., S. 309) annimmt, wonach nämlich die *Mese* des 14. Jahrhunderts zwischen 1 und 10 Schiffspfund Gewicht habe schwanken können. So verhält es sich natürlich nicht; tatsächlich heißt es bei Koppe a. a. O., daß eine Last Kupfer 1492 — 96 einem Gewicht von 12 Schiffspfund entsprach. Die Größe der Stockholmer *Mese* um 1500 wird von mir a. a. O., S. 483 Anm. 45, erörtert.

zwischen Stockholm und Lübeck. Ebenso unbestreitbar ist die dominierende Rolle des Eisens für den Handel zwischen den mittelschwedischen Städten und Danzig.

Der schwedische Bergbau als solcher ist alter einheimischer Herkunft<sup>65</sup>. Aber eine andere Frage ist die nach seiner Rationalisierung und seinem Ausbau zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor. Sichere Quellen zeigen, daß dieser Vorgang sich im Laufe des 13. und der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts vollzogen hat: damals gewann der schwedische Erzbergbau Bedeutung für den internationalen Markt. Während des 12. und 13. Jahrhunderts aber hat sich im europäischen Bergbau eine revolutionierende technische Neuigkeit durchgesetzt: das (schon für Getreidemühlen verwendbare) Wasserrad, durch das die Schmelzwerke allmählich viel wirksamer wurden als früher. Die neuen Hochöfen, Hütten oder Masöfen erbrachten eine vervielfachte Metallausbeute<sup>66</sup>.

An den Wasserläufen in den Waldlandschaften Mittelschwedens entstanden im Spätmittelalter Schmelzwerke dieses größeren Typs unter der Bezeichnung Hütten, Masöfen (*masugn*), „Gebäude“ (*byggning*, *benning*) oder „Eisenhäuser“ (*järnhus*). Sie wurden die Mittelpunkte eines neuen Siedlungstyps, des kombinierten Bauern- und Bergmannsdorfes in ehemals unerschlossenen Waldgebieten. Verschiedene einheimische Bevölkerungs- und Gewerbegruppen waren an der Schaffung dieser Anlagen beteiligt: Adlige, Bauern und Bergleute ebenso wie kunstfertige Angehörige der Mönchsorden und die Wirtschaftsbeamten der Domkapitel<sup>67</sup>. Aber auch bergbaukundige deutsche Einwanderer wirkten mit. Das Wort Hütte erscheint in Schweden zum ersten Mal 1328, als Ulf Gudmarsson, der Ehemann der Heiligen Birgitta, von seinem Schwiegervater u. a. die Höfe Ed und Unö mit Zinsbauern, sowie Hütten im Eisenberg des Svennevad-Waldes (Närke) erbte<sup>68</sup>. Das schwedische Quellenmaterial dieser

<sup>65</sup> Dafür spricht auch der Umstand, auf den mich Torsten Althin, Chef des Schwed. Technischen Museums, hingewiesen hat, daß die Formen des Arbeitslebens im schwed. Bergbau zu allen Zeiten von kontinentalen Sitten und Gebräuchen so unbeeinflusst geblieben sind.

<sup>66</sup> 1180 werden Blasebälge und Hütten bei Goslar genannt, um 1210 werden wassergetriebene Gebläse in Tirol verwendet, 1269 Hütten am Eisenbergwerk von Domasow in Böhmen erwähnt (*duo molendina, que vulgo Hutte dicuntur, ad ferrifodinas pertinentia*), 1278 gab es mit Rädern betriebene Blasebälge in Freiberg, 1311 eine *Mashütte* im Eisengebiet von Siegen. Vgl. hierzu O. Johannsen, Die erste Anwendung der Wasserkraft im Hüttenwesen (Stahl und Eisen, 36, 1916), S. 1226 ff.; S. Lindroth, Gruvbrytning och kopparhantering vid Stora Kopparberget II (1955), S. 78, und K. Kumlien, Järnberget och kronan, in: Norberg genom 600 år, S. 208.

<sup>67</sup> Kumlien a. a. O., S. 217 ff.

<sup>68</sup> Die Urkunde von 1328 in Dipl. Svec. IV, Nr. 2658. Über die Ortsnamen vgl. H. Ståhl, Ortsnamn och bebyggelse i Kopparbergslagen, in: Saga och sed, Kgl. Gustav Adolfs Akademiens årsbok 1957, S. 53 ff., sowie Norbergsbygdens ortnamn, in: Norberg genom 600 år, S. 92 ff. — Örebro, Köping und Arboga, Zentralorte des mittelschwedischen Bergwesens, erscheinen in den Quellen

Zeiten ist nur sehr dürftig. Daher kann man annehmen, daß es Ofen des neuen Typs schon etliche Zeit vor 1328 in Schweden gegeben hat. Sie sind, oft im Anschluß an frühere Anlagen, hier zu der gleichen Zeit eingeführt worden, in welche die Ortsnamen der ältesten schwedischer Grubenbezirke gehören, in welcher auch die deutsche Einwanderung nach Schweden einsetzte und in welcher der ganze Kreis mittelschwedischer Handelsorte, die zum Bergbau in Beziehung stehen, erstmalig als Städte in den Quellen erwähnt werden. Die Gleichzeitigkeit dieser Erscheinungen muß beachtet werden.

Grundlage der schwedisch-lübischen Beziehungen war Schwedens fortschreitende wirtschaftliche Erschließung. Sie gibt sich in mehreren Wirtschaftszweigen und Landschaften zu erkennen. Von verschiedenen Orten Schwedens werden während der Hansezeit Häute und Felle, Fisch und Butter ausgeführt. Aber die ausschlaggebende Bedeutung muß in diesem Zusammenhang dem mittelschwedischen Bergbau zugeschrieben werden, dessen Überschußproduktion zum größten Teil über die Stadt exportiert wurde, die die erste des Reiches werden sollte<sup>69</sup>. In gewisser Hinsicht werden Kupfer und Eisen für Schweden dasselbe, was der Fisch für Norwegen war: die Waren, die Schweden als Produktionsgebiet auf dem internationalen Markt einfuhrten.

Für Schweden wie für Norwegen brachte die Hansezeit nicht nur hinsichtlich der Warensorten, sondern auch hinsichtlich der Warenmengen eine durchgreifende Veränderung im Außenhandel. Die nordischen Schiffstypen der Wikingerzeit reichten dafür nicht mehr aus. Die schwedische Forschung hat sich die erforderliche verkehrstechnische Umstellung meist so vorgestellt, daß einfach zwei bestimmte Schiffstypen einander abgelöst hätten: das Wikingerschiff habe der Kogge weichen müssen, die den Hauptteil des schwedischen Seehandels in der Hansezeit übernommen habe<sup>70</sup>. Man hat geradezu angenommen, daß das Aufkommen der Kogge, nicht aber irgendwie wesentliche Veränderungen in der schwedischen Produktion, die einfachste Erklärung für die Tatsache biete, daß die deutschen Kaufleute so schnell Herren der Situation wurden (s. o. S. 40).

Seit dem Ende des 12. Jahrhunderts und während der folgenden zwei Jahrhunderte war, wie P. Heinsius kürzlich gezeigt hat, „Kogge“ die

---

erstmalig um 1200 bzw. 1257 bzw. 1286; vgl. Dipl. Svec. I, Nr. 444, 823; II, Nr. 910.

<sup>69</sup> Für die hier betonten Zusammenhänge spricht auch der Umstand, daß Lübeck der Ort war, über welchen Auswanderer aus den Bergbaugebieten, Goslar oder Westfalen, in der Regel ausreisten, wenn sie nach Schweden wollten.

<sup>70</sup> Vgl. z. B. Hasselberg a. a. O., S. 113, und H. Hansson a. a. O., S. 24. Bei diesem heißt es: „Die schwere, breitgebaute und tragfähige Kogge, welche die deutsche bürgerliche Oberschicht als üblichen Schiffstyp im Stockholmer Seehandel eingeführt hatte, war für Stockholms Verhältnisse besser geeignet (als die leichten schwedischen Fahrzeuge), besonders nachdem an den Ufern Kajen und Schiffsbrücken angelegt worden waren.“

Bezeichnung für das größte deutsche Segelschiff mit einer Durchschnittsgröße von 90—100 Lasten und mit einer seemännischen Besatzung von 18—20 Mann. Sie wurde vor allem für den Handel mit Massengütern auf der Ost-West-Route verwendet und war besonders geeignet für Waren mit großem Raumbedarf, wie Getreide, das von Osten nach den Industriegebieten Westeuropas, aber auch nach Norwegen verschifft wurde. Der Verkehr von und nach Lübeck auf kürzeren Strecken und mit weniger Raum erfordernden Waren wurde mit kleineren Fahrzeugen bewältigt<sup>71</sup>.

War es denn also, wie man angenommen hat (s. o. S. 40 f.), dieser Schiffstyp, der die lübische Handelsoffensive nach Schweden ermöglichte und der im schwedisch-hansischen Seeverkehr am häufigsten angewendet wurde? Die knappen Angaben, die uns zur Verfügung stehen, stammen leider meist erst aus der Zeit, als die Kogge im Sinne von Heinsius durch andere Schiffstypen ersetzt worden war. Daß es jedoch verschiedene solcher Typen schon früh in der Stockholmer Schifffahrt gegeben hat, geht aus dem 20. Kapitel des *bjärköarätt* hervor, wo von größeren und kleineren Schiffen die Rede ist<sup>72</sup>. Fundreste von großen Koggen sind bisher in schwedischem Gebiet nicht zutage gekommen; der bekannteste Fund, der in Kalmar gemacht wurde und offenbar aus dem 13. Jahrhundert stammt, scheint die Reste eines kleineren Fahrzeuges von 11 Meter Länge darzustellen, das nur gewisse bautechnische Einzelheiten von der Kogge entlehnt hat<sup>73</sup>. Vergleichsweise selten findet sich das Wort *Kogge* auch in den Amtsbüchern der schwedischen Städte. Dagegen erscheinen ziemlich häufig damit zusammengesetzte Ortsnamen<sup>74</sup>. Aber dieser Umstand reicht kaum aus, um Schlüsse über die durchschnittliche

<sup>71</sup> Vgl. P. Heinsius, *Das Schiff der hansischen Frühzeit* (Quellen u. Darst. z. hans. Gesch., N. F. XII, 1956), S. 81, 102.

<sup>72</sup> „*Legher man skip af manni. huat thæt ær meræ eller minnæ*“. C. J. Schlyter a. a. O., S. 126.

<sup>73</sup> „Der Schiffsfund vom Riddarholmskanal“ stellt nach T. Nordberg ein Fahrzeug von etwas über 21 m Länge dar, „das ein direkter Abkömmling der nordischen Wikingerschiffe war“ (Stockholmsminnen i Stadsmuseet, 1950, S. 20, 27). Über das Kalmarer Schiff vgl. H. Akerlund, *Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar, Kulturhistoriska undersökningar vid Kalmar slott* (1951), S. 144, und Heinsius a. a. O., S. 208 Anm. 3.

<sup>74</sup> J. Jaakkola, *Finska folkets historia* (1941), S. 26, bringt das Wort *kugg* als „Bezeichnung für ein altfriesisches Fahrzeug“ in Zusammenhang mit 20—30 Hafensortenamen an der finnischen Südküste. Vgl. hierzu P. Johansen a. a. O., S. 92 und HGbl. 70 (1951), S. 132: „Die Frage der skandinavischen Ortsnamen mit dem Kompositum *Kugg-Kogge* ist sehr strittig, in den meisten Fällen werden wir wohl späte Herkunft aus dem Mittelniederdeutschen annehmen müssen.“ Natürlich muß die Frage offen bleiben, aus welcher Zeit die meisten mit *kugg* zusammengesetzten finnischen Ortsnamen stammen. P. Katara hat Belege für finnische Ortsnamen mit dem Bestandteil *kogg* gesammelt in: *Älteres deutsches Sprachgut und Urkundenmaterial in Finnland*, Neuphilologische Mitt., 37. Jg., 1936, S. 168 ff.

Schiffsgröße in der schwedisch-hansischen Schifffahrt zu ziehen. Als Koggen wurden nämlich im früheren Mittelalter und dann wiederum gegen dessen Schluß Fahrzeuge verschiedener Größenordnung bezeichnet; am Ausgang des Mittelalters waren damit häufig kleinere Fahrzeuge gemeint<sup>75</sup>.

Die Annahme liegt nahe, daß die von den schwedischen Kaufleuten und Bürgern selbst betriebene Schifffahrt sich schon wegen deren Kapitalarmut meist kleinerer Fahrzeuge bediente. So verhielt es sich offensichtlich auch im 16. Jahrhundert in dem Verkehr mit den baltischen Ostseehäfen, an dem Schweden und Finnland einen so bedeutenden Anteil hatten. Auf der Route nach Lübeck, die überwiegend von deutschen Schiffern besorgt wurde, aber auch auf der nach Danzig sind die Schiffe offenbar etwas größer gewesen. Soweit man nach den mittelalterlichen Lübecker Pfundzollrechnungen schließen kann, gingen im Verkehr zwischen Stockholm und Lübeck meist mittelgroße Schiffe; Stockholmer Frachtbücher des 16. und lübeckische Quellen des 17. Jahrhunderts geben einen Durchschnitt von etwas über 40 Lasten an. In den Stockholmer Zoll- und Akziselisten der Vasazeit ist die Kopffzahl der Besatzungen verzeichnet und im Durchschnitt mit 5—7 Mann angegeben<sup>76</sup>. Alle diese Angaben stimmen gut überein<sup>77</sup>. Sie lassen erkennen, daß sich der Stockholm-Lübecker Verkehr vom 14. bis zum 16. Jahrhundert mittelgroßer Schiffe bediente.

Daß dem so war, wird auch durch den Charakter des schwedisch-lübischen Warenaustausches wahrscheinlich gemacht. Es handelte sich hier überwiegend nicht um Massengüter, sondern um solche Waren, die wenig Raum erforderten oder ein relativ hohes spezifisches Gewicht hatten: Tuche, Kupfer, Eisen und „Kramgut“ verschiedener Art. Daher bedurfte man nicht der größten und tragfähigsten Fahrzeugtypen.

Es ist nicht anzunehmen, daß der Handel schwedischer Häfen im 13. Jahrhundert größere Schiffe gebraucht hätte als der spätere schwedisch-lübische Seeverkehr. Demzufolge kann die große hansische Kogge kaum die maßgebende Ursache für das Entstehen des hansischen Übergewichts in Schweden während des 13. Jahrhunderts gewesen sein. Durch die Ansicht, in der schwedischen Handelsschifffahrt sei die Kogge der

<sup>75</sup> B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert (Veröff. d. V. f. Hamburgische Gesch., I, 1914), S. 23, 46 ff.

<sup>76</sup> Vgl. W. Koppe a. a. O., S. 9, und F. Bruns, Die lübeckischen Pfundzollbücher von 1492—1496, HGBll. 1904—05, S. 120 f.; Kumlien a. a. O., S. 290, 298 und dort genannte Quellen. Für das 15. und 16. Jahrhundert ist festgestellt worden, daß man mit einem Mann Besatzung auf 5 Last Tragfähigkeit zu rechnen hat (vgl. Heinsius a. a. O., S. 226).

<sup>77</sup> Es bedarf keiner besonderen Hervorhebung, daß es sehr schwer ist, mit den aus dem Mittelalter erhaltenen Angaben zu einer genauen Bestimmung von Größe und Tragfähigkeit der Schiffe zu gelangen; vgl. dazu Lechner a. a. O., S. 70 ff., und Kumlien a. a. O., S. 287 ff.

Nachfolger des Wikingerschiffes gewesen, wird ein vielfältigerer Tatbestand unzulässig vereinfacht. Die Schwedenschiffahrt der Hansezeit bot verschiedenen Fahrzeugarten Raum, größeren wie kleineren, die häufig gar keine rein entwickelten Typen darstellten, sondern oft nur einzelne Besonderheiten, nicht selten auch die Bezeichnung von einander entlehnten. So gut es ging, baute man die Schiffe entsprechend den jeweiligen praktischen Anforderungen, die der Verkehr der neuen Zeit stellte. Es konnten daher auch solche Typen weiterhin nutzbringend verwendet werden, die auf die älteren nordischen Schiffsformen zurückgingen, aber den neuen Erfordernissen angepaßt waren.

Die raschen Fortschritte in Schiffbau und Navigation zu Beginn der Hansezeit bewirkten, daß Schweden und Gotland nicht die Bedeutung für den Fernhandel behalten konnten, die sie dank ihrer geographischen Lage in der Wikingerzeit gehabt hatten. Die großen Schiffe auf der Ost-West-Route über die Ostsee brauchten sich nicht mehr, wie es die oben erwähnte Segelanweisung vorschrieb, an den Kurs entlang der schwedischen Ostküste zu halten; bald konnten sie auch auf das Anlaufen Gotlands verzichten<sup>78</sup>. Deswegen gewannen Stockholm und andere größere Städte des hansezeitlichen Schwedens nie einen so internationalen Charakter wie vor ihnen Birka, Visby und in gewissem Umfang auch Sigtuna. Aber sie wurden stattdessen etwas anderes: Mittelpunkte für Schwedens eigene Produktion und eigenen Außenhandel, Endpunkte für allmählich an Bedeutung gewinnende „Nebenstrecken“ zu den großen Hauptrouten des hansischen Handelssystems.

Die aufblühende schwedische Produktion war die entscheidende Ursache dafür, daß Schweden während der Hansezeit sich einen Platz auf dem internationalen Markt sichern konnte. Sie hatte ihrerseits zur Voraussetzung jene Erweiterung des Absatzmarktes für nordische Produkte, die durch die Tätigkeit der hansischen Kaufleute, aber auch durch die allgemeine Wirtschaftsentwicklung überhaupt ermöglicht worden war: die Erweiterung in das westliche und mittlere Europa. Die Veränderung in Schwedens wirtschaftlicher Lage, die mit Beginn der Hansezeit sichtbar wird, steht im Zusammenhang mit allgemeuropäischen Vorgängen.

#### IV.

Die Gewinne aus der wirtschaftlichen Neuorientierung des mittelalterlichen Schweden konnten nur mit Hilfe der politischen Führung richtig ausgewertet werden. Nur sie war in der Lage, dem ausländischen Kaufmann Frieden und Arbeitsmöglichkeit zu sichern. Sie war es auch, die Schwedens Interessen in den schwedisch-hansischen Beziehungen ver-

---

<sup>78</sup> Daß seit Ende des 13. Jahrhunderts keine navigatorische Notwendigkeit mehr dafür bestand, auf der Ost-Westfahrt Visby zu berühren, betont Heinsius, S. 187 f.

trat. In ihrem Verhältnis zur Führerstadt der Hanse finden die wechselseitigen Verknüpfungen zwischen Schwedisch und Deutsch ihren deutlichsten und selbstverständlichsten Ausdruck. — Es ist oben (S. 37, 41) erwähnt worden, daß diese Kontakte häufig genug vor allem als Begegnungen zweier Nationalitäten aufgefaßt worden sind. Weniger anachronistisch und wissenschaftlich fruchtbarer dürfte es sein, darin das Zusammentreffen zweier artverschiedener, für ihre Zeit typischer Gesellschaftsformen zu sehen: des heranwachsenden fürstlichen Ständestaates nämlich mit der souveränen Reichsstadt, der Kaufmannsgemeinde mittelalterlichen Typs innerhalb des alten, lose gefügten römisch-deutschen Reiches.

Wie die nordischen Königreiche der Wikingerzeit zu Monarchien im Rahmen des mittelalterlichen christlichen Abendlandes umgestaltet worden sind, ist ein lebhaft erörtertes, aber bei weitem noch nicht geklärtes Problem. Für Dänemark hat man die Rolle der Kirche bei der Stabilisierung des mittelalterlichen Königtums betont<sup>79</sup>. Die beginnende Konsolidierung Schwedens unter staatlicher Autorität vollzog sich später als in Dänemark und Norwegen, etwa gleichzeitig mit der Organisation der katholischen Kirche im Lande und mit dem Einsetzen der lübischen Expansion<sup>80</sup>. Als das schwedische Königtum schließlich eine festere Stellung erlangte, geschah das erst nach der Loslösung von Rom und (in politischer Hinsicht) auch von Lübeck. Seine Entstehung fällt eben in die Jahrhunderte, in denen die hansische Führerstadt Einfluß auf die schwedische Politik und den schwedischen Außenhandel besaß.

Der deutsche Handel wurde in Schweden erstmalig am Ende des 12. Jahrhunderts, also in der Zeit der Kaufmannshanse, privilegiert. Aber die grundlegenden Bedingungen für Tätigkeit und Aufenthalt der Lübecker im Lande wurden erst um die Mitte des 13. Jahrhunderts geschaffen, als die Zeit der Städtehanse begann. Wie stellt sich zu diesem Zeitpunkt das Spiel der Kräfte dar? Wie sind die bekannten und viel diskutierten Fragen nach dem Leistungsanteil von Kaufmann oder Kaufmannschaft einerseits, fürstlicher Macht andererseits zu beantworten, wenn man Birger Jarls Abkommen mit Lübeck<sup>81</sup> betrachtet?

Die zeitlichen Zusammenhänge lassen mit gutem Grund annehmen, daß die schwedisch-lübische Annäherung um die Mitte des 13. Jahrhunderts ein Glied in der Handels- und Kolonisationsoffensive war, die damals von Lübeck ausging<sup>82</sup>. Aber ebenso offensichtlich ist es, daß diese

<sup>79</sup> Vgl. Aksel E. Christensen, *Kongemagt og aristokrati* (1945), S. 4.

<sup>80</sup> Johansen weist darauf hin (a. a. O., S. 54), daß die schwedisch-hansischen Verbindungen erst im Zeitalter der Städtehanse zur vollen Ausbildung gelangt sind.

<sup>81</sup> Für diese Fragestellung, deren grundsätzliche Bedeutung ja insbesondere F. Rörig betont hat, hat mir H. Reincke, *Über Städtegründung, Betrachtungen und Phantasien*, HGBll. 75 (1957), manche erneute Anregung gegeben.

<sup>82</sup> Bei den Verhandlungen, die anläßlich des erhaltenen schwedisch-lübischen Vertrages zwischen Lübeck und Birger Jarl geführt worden sind, wirkte ver-

Annäherung erst durch ein Entgegenkommen der schwedischen Staatsgewalt ermöglicht wurde. Die Wehrtürme (*Kastale*), die in der frühen Folkerzeit entlang der schwedischen Ostküste errichtet wurden, waren Bestandteile eines Befestigungssystems, das sowohl den Zielen des Staates wie denen der Lübecker nützlich war: denn hierdurch wurde es möglich, den schwedischen Außenhandel auf leicht zugängliche Küstenstädte zu konzentrieren. Die königliche Burg bot hier, wie so oft auch anderwärts, Schutz und Lebensmöglichkeit für die Stadt und ihren Handel. Alles deutet darauf hin, daß die schwedische Staatsführung von Anfang an die Kontrolle über die Verkehrswege und Wirkungsgebiete anstrebte, auf die sich die hansische Expansion ausrichtete. Die ersten erhaltenen Privilegien aus der Mitte des 13. Jahrhunderts erwähnen die Existenz königlicher Vögte an den Plätzen, wohin sich der Handel zog, noch bevor diese als Städte mit Ratsverfassung ausgebildet waren<sup>83</sup>. Diese Ausgangslage mußte es der Staatsgewalt ermöglichen, ihre Interessen bei der Lösung der wichtigsten gesellschaftlichen Probleme zu wahren, die die lübische Expansion mit sich brachte: nämlich bei der Kontrolle der Einwanderung und der Produktion.

Birger Jarls erhaltenes Abkommen mit Lübeck ist das erste öffentliche Dokument in Schweden, das sich mit dem Einwanderungsproblem befaßt. Es legte fest, daß die Lübecker, die sich in Schweden niederlassen wollten, den Gesetzen des Landes, d. h. den Landschaftsrechten gehorchen und Schweden genannt werden sollten. Diese Vorschrift bezweckt natürlich keine „Nationalisierung“ im Sinne des 19. Jahrhunderts<sup>84</sup>, bezieht sich aber auch nicht auf ein schwedisches Stadt- oder „Bürgerrecht“; ein solches konnte sich in dem Bauernland mit seinen wenig entwickelten Handelsplätzen kaum schon ausgebildet haben (s. o. S. 47). Offenbar spiegelt sich in der Urkunde des Jarls eine Zeit, in der das Städtewesen sich erst im Werden befand und die deutsche Einwanderung noch so begrenzt war, daß im wesentlichen ihre Einfügung in die Rechtsformen der bäuerlichen Gesellschaft möglich erscheinen konnte. Hundert Jahre später war die Lage ganz anders: die Einwanderung hatte zugenommen, Städte mit Ratsverfassung waren entstanden und ein besonderes Recht für alle

---

mutlich ein Verwandter eines der Lübecker mit, die nachweislich an anderweitigen lübischen Stadtplanungen beteiligt waren. Vgl. Kumlien a. a. O., S. 104 Anm. 52, und über hansisches Siedlungswesen im allgemeinen P. Johansen a. a. O., S. 78 ff.

<sup>83</sup> Vermutlich wurde bereits in Knut Erikssons verlorenem Vertrag mit den deutschen Kaufleuten Zollfreiheit für diese bewilligt, wie das auch in einigen anderen Abkommen aus der gleichen Zeit der Fall war, vgl. Kumlien a. a. O., S. 94 f. Die Bedeutung des Vogts erhellt deutlich aus Birger Jarls Privileg für Hamburg von 1261; hier ist die Rede vom *advocatus loci*, vor welchem die Schiffer gegebenenfalls Zeugnis über die Nationalität ihrer Besatzungen ablegen sollten (HambUB I, S. 538; Sv. Trakt. I, S. 217).

<sup>84</sup> A. v. Brandt, SHT 1953, S. 211 ff.

Städte des Reiches war ausgebildet worden, in dem „den Deutschen“ die Hälfte der Ratssitze zugesprochen wurde. Im Gegensatz zu Birger Jarls Vorschrift wurde durch das neue Gesetz das Sonderrecht der Städte und der deutsche Einschlag in deren Bevölkerung formell anerkannt<sup>85</sup>.

Die Entwicklung der städtischen Wirtschaftsformen und der wachsende Zustrom deutscher Einwanderer nötigten also zu einer anderen Lösung, als man zu Birger Jarls Zeit für ausreichend gehalten hatte. War man in Schweden weniger durch ältere Überlieferungen gebunden, als das in Norwegen der Fall war, so hatte gerade dies die Anpassung zwischen schwedischem und deutschem Element erleichtert. Jedenfalls hat die Einwanderung von Deutschen in Schweden zu günstigeren Formen des Zusammenlebens geführt als in Norwegen und anderwärts, wo sich gegen die eingessene Bevölkerung abgeschlossene deutsche Kaufmannsniederlassungen herausgebildet hatten. Die deutsche „bürgerliche“ Einwanderung vollzog sich in verschiedenen Zeiten mit verschiedener Stärke; sichere Maßstäbe dafür gibt es begreiflicherweise nicht. Am stärksten muß sie indessen im 13. und 14. Jahrhundert gewesen sein; doch hat eine Verschwendung wahrscheinlich schon früh eingesetzt. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts überwiegen in den größeren schwedischen Städten und in den Bergbaudistrikten die schwedischen Charakterzüge<sup>86</sup>.

Wirtschaftliche Gründe vor allem mußten es der Krone nahelegen, sich die Kontrolle über die Erzeugung und den damit in Zusammenhang stehenden Außenhandel zu sichern. Gleichzeitig mit dem Stadtrecht, das das schwedische Element in den Städten schützen und dort auch die Rechte der Krone betonen sollte, entstanden die Satzungen für den schwedischen Bergbau, die bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts Geltung behalten sollten. Die Bergbaugebiete (*bergslagen*), d. h. die früher unerschlossenen Landschaften des mittleren Schweden, in denen sich ersuchende und waldrodende Siedler schwedischer oder deutscher Herkunft niedergelassen hatten, wurden unter verschärfte königliche Aufsicht gestellt, Bergmannsgemeinden — eine für Schweden seitdem kennzeichnende Erscheinung — wurden im Rahmen der bäuerlichen Gesellschaftsordnung geschaffen. Die neuen Bestimmungen trugen sicher zu einer Verschwendung der Bergbaugebiete bei, auch insofern, als sie vermutlich die besitzrechtlichen Verhältnisse abgeändert haben; jedenfalls kann seit der Mitte des 14. Jahrhunderts nicht mehr festgestellt werden, daß Lübecker, wie vordem, An-

<sup>85</sup> Ähnlich, wenn auch ohne die hier gegebene Begründung, wird die Entwicklung beurteilt durch W. Koppe, HGbl. 1952, S. 187.

<sup>86</sup> Ein konkretes Beispiel hierfür bietet das Grundzinsstatut für Norberg von 1432, das überwiegend schwedische Personennamen aufführt. Die Urkunde ist wiedergegeben in: Norberg genom 600 år, zu S. 249. Über die Bevölkerungsverhältnisse am Kupferberg vgl. T. Söderberg, *Stora Kopparberget under medeltiden och Gustav Vasa* (1932), passim.

teile am Kupferberg besaßen. Und wie es im Interesse des Staates lag, die Grubenbezirke fiskalisch zu beherrschen, so wollte er auch vom Außenhandel Abgaben erheben; die Zollfreiheit der Lübecker, ein Erbe aus der Zeit der Kaufmannshanse, erwies sich bald als unbequem. So sehen wir um die Mitte des 14. Jahrhunderts König Magnus Eriksson darum bemüht, den Lübeckern und anderen ausländischen Kaufleuten Zoll aufzuerlegen; der erste einheimische Herrscher nach ihm, Karl Knutsson, erließ ein Jahrhundert später eine kombinierte Zoll- und Wechselverordnung, während er zugleich lange und hartnäckig den Lübeckern die Bestätigung ihrer überkommenen Privilegien verweigerte<sup>87</sup>.

Das Gewinnstreben des Lübecker Kaufmanns und der Fiskalismus des schwedischen Staates konnten zu beiderseitigem Vorteil ausgeglichen werden, häufiger aber haben die Quellen über langanhaltende Interessenkonflikte zu berichten, die sich auch in der außenpolitischen Sphäre auswirkten. Schon seit langem hat die Forschung beachtet, wie eng die spätmittelalterlichen politischen Verwicklungen im Norden mit den wirtschaftlichen Problemen der Hanse verknüpft waren. Dabei waren die Motive der Hansestädte freilich viel mehr als die der nordischen Regierungen kaufmännischer Art und durch die Interessen des Fernhandels bestimmt; eine durchgängige, grundsätzliche Vorliebe für das eine oder andere Herrschaftssystem im Norden kann der lübeckischen Staatskunst nicht nachgesagt werden. Aus natürlichen Gründen ergab es sich, daß unter den miteinander kämpfenden nordischen Mächten die zumeist unterlegene, also die schwedische, mehr Neigung zur Zusammenarbeit mit Lübeck zeigte als ihr stärkerer Widerpart; dazu kam, daß das dänische Reich mehr und empfindlichere Reibungsflächen gegenüber Lübeck besaß als Schweden. Es wurde die Regel, daß jede nordische Fürstenmacht in Gegensatz zur Führerstadt der Hanse geriet, sowie sie an Stärke zunahm. Ein Zusammengehen mit Lübeck, ebenso wie auch mit der Kirche, war für die frühen Folkunger, solange sie ihre Herrschaft aufbauten, in gewissem Grade eine Notwendigkeit<sup>88</sup>; scharfe Gegensätze kennzeichnen dagegen das Verhältnis zwischen Magnus Erikssons nordischem Großstaat und der neuentstandenen Städtehanse. Es kann nicht bestritten werden, daß die Uneinigkeit im Norden zur Zeit der Kalmarer Union in mancher Hinsicht für Lübeck nützlich war, während gleichzeitig die zunehmende Aufsplitterung der Hanse deren Fähigkeit verringerte, einen wirtschaftlichen Druck auf die nordischen Reiche auszuüben. Jene hansische Zersplitterung bewirkte, daß das schwedische Reich Karl Knutssons und der Reichsverweser, das Stockholm und die wichtigsten Produk-

<sup>87</sup> Kumlien a. a. O., S. 217, 367.

<sup>88</sup> Vollkommen zu Recht stellt Lönnroth (Århusbericht S. 112), ebenso wie ich früher (a. a. O., S. 129, 132), fest, daß die Gotlandpolitik des Königs Magnus Ladulås durch fiskalische Interessen bestimmt gewesen sein muß.

tionsgebiete einschloß, immer einen Weg zu den europäischen Märkten fand. Im Kampf gegen Dänemark, das damals von Lübeck gestützt wurde, wandte sich Karl Knutsson um die Mitte des 15. Jahrhunderts an Danzig und Polen, im gleichen Kampf während der Jahrzehnte um 1500 dagegen näherten sich Sten Sture d. Ä. und Svante Nilsson an Lübeck, das damals seinen Kampf auf Leben und Tod mit den dänischen Königen um die Sundschiifahrt begonnen hatte.

Vor diesem Hintergrund erscheinen dann die Zusammenarbeit und der Bruch zwischen dem jungen Gustav Vasa und Lübeck in neuem Licht, durch ein Quellenmaterial verdeutlicht, wie es uns so reichlich und so farbig für keine frühere Epoche der Beziehungen zwischen dem schwedischen Staat und der alten Hansestadt zur Verfügung steht. Es war der gemeinsame Gegensatz gegen den beiden Partnern gleich gefährlichen Christian II., der den Führer des schwedischen Aufstandes und die Kaufleute an der Trave zusammengeführt hatte; das bezeugt sichtbar das berühmte Abkommen von 1523. Als Christian unschädlich gemacht worden war, hatte sich damit auch der Anlaß für die Zusammenarbeit verflüchtigt, und es kam zum Bruch. Dessen Heftigkeit zeigt, wie unvereinbar die beiden Gemeinwesen waren, die hier aufeinander trafen: hier eine radikale lübische Demokratie, befangen in historischen Träumen von der Wiedererrichtung hansischer Großmacht, dort die Realpolitik einer schwedischen Staatsführung, die die Gegebenheiten des Augenblicks mit demagogischem Geschick zu nutzen verstand, insbesondere die Schuldverpflichtung gegenüber Lübeck, deren Gewicht Gustav Vasa in seiner innerpolitischen Propaganda stark übertrieb<sup>89</sup>. Besonnene Kaufleute sowohl in Schweden wie in Lübeck haben wohl die brüskten Formen mißbilligt, in denen der Bruch vollzogen wurde<sup>90</sup> — gewiß in der Einsicht, daß derart alte wirtschaftliche Bande nicht so leicht zu lösen waren. Tatsächlich überdauerten diese Verbindungen auch noch den Untergang der Hanse als einer politischen Realität. Ihre Lösung erfuhren die langatmigen Streitigkeiten zwischen Gustav Vasa und Lübeck schließlich erst im Stettiner Frieden, der zu einem gewissen Grade die lübischen Interessen berücksichtigte und ein erneutes Aufblühen des schwedisch-lübischen Handels möglich machte. Aber zugleich bestätigte er doch auch Gustav Vasas wichtigste Errungenschaft aus der Grafenfehde: die politische Unabhängigkeit von Lübeck und die unangefochtene Kontrolle über das schwedische Wirtschaftsleben. Der Ausgang des Kampfes zwischen Gustav Vasa und Lübeck in den 1530er Jahren war eine Voraussetzung für die kommende schwedische Ostexpansion und für die Großmachtstellung Schwedens an der Ostsee.

<sup>89</sup> Vgl. Kumlien a. a. O., S. 432, und Hammarström a. a. O., S. 403 ff., die sogar nachweisen möchte, daß Gustav Vasa wirtschaftlich an der Schuld „verdiente“.

<sup>90</sup> Vgl. I. Peterzén, Studier rörande Stockholms historia under Gustav Vasa (1945), S. 29.