

39.781

**Conventus
primus historicorum
Balticorum**

Rigae, 16.—20. VIII. 1937.

Acta et relata

Rigae, 1958.

Hansische Aufbauarbeit im Ostseeraum.

Als um 1150 die bis dahin skandinavisch-slawische Ostsee wieder auch ein deutsches Ufer erhielt, begann hansische Geschichte, mochte auch die Organisation der Städte von der deutschen Hanse erst im 14. Jahrhundert ihre endgiltige Gestalt gewinnen. Denn damals begann jene Aufbauarbeit, die ich deshalb als hansische bezeichnen möchte, weil sie den Körper der späteren Hanse schuf, indem sie die Städte von Lübeck bis Dorpat erbaute.

Diese hansische Aufbauarbeit im Ostseeraum in knappen Zügen schildern bedeutet nicht, ältere Leistung im Ostseeraum verleugnen oder unterwerten. Was im frühen Mittelalter Wiking und gotländischer Bauernkaufmann geleistet haben, ist Ostseegeschichte von höchster Leuchtkraft. Auch was vor und um 1100 in den Randländern der südlichen und östlichen Ostsee an Burgenbau geschaffen wurde, und was hier im Meeresbereich der Flußläufe an Städtewesen von noch lockerer Struktur entstand, will aus seinen besonderen Voraussetzungen gewertet werden. Es bedeutet aber keine Geringschätzung dieser älteren Organisationsformen, wenn man jenes Städtewesen, wie es rund um 1150 im Ostseeraum Wurzel zu schlagen beginnt, nicht einfach als Fortsetzung dieses bereits vorhandenen Städtewesens ansieht. Mit andern Worten: auch für die Städte im Raum von der Elbe bis nach Riga, Reval und Dorpat ist die Frage nach der Kontinuität zu stellen, und keineswegs ohne weiteres zu bejahen.

Für die Römerstädte am Rhein und an der Donau hat bekanntlich Alfons Dopsch eine Kontinuität in weitestem Umfang, also auch für Bevölkerung, Verfassung und Wirtschaft, angenommen. Aber diese These kann heute so gut wie überwunden gelten. Was von ihr blieb, ist die Feststellung der Kontinuität des Siedlungsplatzes als solchem. Im übrigen trennt eine Welt die späteren Bischofstädte von ihren örtlichen Vorläuferinnen der römischen Zeit. Die Träger des städtischen Lebens sind gänzlich andere geworden, und mit diesem Wandel beginnt ein neues Städtewesen nach ganz anderem Gesetz. Dasselbe gilt für die Römerstädte Ungarns.

Als um 1150 für das Ostseegebiet der Pendel wieder zurückschlug, und an Stelle des slawischen Vordringens in die von germanischen Stämmen verlassenen weiten Gebiete deutsche Wiederbesiedelung von Elbe und Saale her in breiter Linie begann, da hat die Stadt als organisatorischer Faktor der Neubesiedelung zweifellos eine ganz hervorragende Bedeutung gewonnen. Aber: welche Stadt?

Auch für die Ostseestadt gilt das beherzigenswerte Wort von Henri Pirenne, daß sich das Geheimnis des Ursprungs der Stadt nicht an zweitrangigen Städten ergründen läßt, sondern nur an den führenden Städten. Die führende Stadt, gerade auch für die Stadtgründungen selbst, war aber Lübeck. Hier, bei der ersten und von Anfang an wichtigsten deutschen Ostseestadt, ist jegliche Kontinuität

mit einer slawischen Stadt ausgeschlossen. Gewiß gab es ein slawisches Lübeck, eine Fürstenburg mit einer angegliederten Kaufmannssiedelung. Aber diese wurde von Slawen selbst zerstört, und ein neues Lübeck als rein deutsche Siedelung an anderer Stelle um 1145 errichtet. Selbst dieses hat nicht einmal im vollsten Sinne mit dem heutigen Kontinuität. Denn es wurde unter dem Einfluß politischer Verhältnisse um 1157 aufgegeben. 1159 erstand dann, weit großräumiger in der Anlage, jenes dritte Lübeck, das Bestand hat bis zu diesem Tage.

Es hatte Bestand nicht nur der Anlage im Ganzen nach, Bestand auch nicht nur für die einzelnen ursprünglichen Straßenzüge und die Marktanlage; Bestand sogar für die einzelnen ausgeteilten Grundstücke, die *areae*. Im ältesten Teile der Stadt lassen sich heute noch aus dem modernen Katasterplane die einzelnen Wohngrundstücke in ihrer ursprünglichen Aufteilung nachweisen. Das auf dem Grundstück errichtete Haus hat nach der Straße und den beiden Nachbarn hin seinen Grundriß nicht im mindesten geändert oder ändern können. Hier, in der städtebaulichen Gestaltung, liegt eine vollkommene Kluft gegenüber dem, was uns, etwa aus Oppeln, an slawischer städtischer Bauweise bekannt ist: von Kontinuität des einzelnen Grundstücks ist dort keine Rede; noch überschneiden sich die einzelnen nacheinander aufgeführten Häuser in willkürlicher Weise ebenso, wie sie es im germanischen *Haithabu* taten.

Schon im baulichen Gefüge der Stadt kommt also mit Lübeck etwas ganz Neues in die Ostsee. Ein Neues, das maßgeblich und vorbildlich gewesen ist für alles, was seitdem an Städten im Ostseegebiet erstand, mag es sich um Wisby oder Stockholm, um Riga oder Reval, um Stettin oder Danzig handeln.

Dieses Neue ist nun wiederum keineswegs aus rein örtlichen Ursachen zu verstehen, sondern nur im Zusammenhang mit dem großen Gebiet des wahren Ursprungs der Ostseestadt: das sind die Städte des flämisch-niederdeutschen Raums von Brügge im Westen bis zu den niedersächsischen Städten zwischen Weser und Elbe. Was dort, namentlich aber in Köln und den westfälischen Städten, sich in jahrhundertelanger Entwicklung ausgebildet hatte, das wurde jetzt in bewußt rationaler Vereinfachung, ganz ausgerichtet auf den Fernhandelszweck der neuen Stadt, hinübergetragen in den neuen Ostseeraum. Grundriß und Planung Lübecks und der späteren Ostseestädte sind allerdings einfacher und klarer als die der älteren Städte westlich der Elbe. Das spricht aber nicht gegen den ursprünglichen Zusammenhang der Ostseestadt mit den altdeutschen Städten. Denn die Einfachheit und Klarheit eines solchen Grundrisses sind nicht ein Zeichen des Primitiven, des am Anfang Stehenden, sondern bilden das Ende einer langen Entwicklung; in ihnen setzt sich die gewonnene praktische Erfahrung siegreich in einer dem bisher Gewohnten überlegenen Organisationsform durch. Unfertig, noch höchst primitiv, war, was sich bis dahin „Stadt“ im Ostseebecken nannte; Lübeck aber war reif, und im Prinzip, in der Idee, „fertig“ von der Gründung unter Heinrich dem Löwen an. Der Zusammenhang mit den Städten des weiten niederdeutschen Raums erschöpft

sich aber keineswegs in den Gemeinsamkeiten der baulichen Gestaltung; er erstreckt sich auf alle Gebiete, z. B. des Rechts, der Verfassung, der Wirtschaft; nur, daß hier überall beachtet werden will, daß es sich immer zugleich um eine Umgestaltung des Alten aus den Forderungen der kolonialisatorischen Aufgabe handelt. Der Zusammenhang erstreckt sich aber vor allem, und das ist das wichtigste, auf den eigentlich schöpferischen Träger der werdenden Ostseestadt, das ist der Mensch mit seinem Wollen und Planen in seiner völkischen Gebundenheit.

Schon aus dem bisher Mitgeteilten ergibt sich, daß die Ostseestadt, wie sie in dem überaus schöpferischen Jahrhundert von 1150—1250 entstand, nicht einfach als Weiterentwicklung eines bereits vorhandenen Städtewesens verstanden werden kann, sondern daß hier eine Cäsar vorliegt, die vollkommen andere Menschen, anderen Volkstums und anderer kultureller Struktur, zu Trägern des Städtewesens machte. Und zwar zu höchst aktiven. Denn die planmäßige Gründung von Städten im Ostseeraum aus einer ganz neuen Sicht heraus ist wohl die wichtigste Aufbauarbeit, die von der werdenden Hanse geleistet worden ist. Sie ging aus von jenem Energienzentrum, als das sich das Gebiet Niederrhein-Westfalen namentlich für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands mehr als einmal bewährt hat. Sie wurde getragen von einer selbstbewußten und vorwärtsdringenden Oberschicht. Von Männern, die, etwa in Köln, mit dem Stadtherrn darum rangen, die volle bürgerliche Autonomie zu Gunsten ihrer eigenen Führung in der Stadt durchzusetzen und denen ihr Beruf als wagende Fernhändler die Mittel zum Kampf um die Herrschaft zur Verfügung stellte. Politische und wirtschaftliche Ziele waren von vornherein untrennbar in diesen Männern verbunden. Als um 1150 durch die neue politische Lage die Anlage eines deutschen Ostseehafens in deutschem Herrschaftsgebiet zum ersten Mal gegeben war, griffen sie diese Möglichkeit mit bewundernswerter Energie auf. Eine gildenmäßige Vereinigung von Männern solchen Schlages hat im Einvernehmen und unter der politischen Hoheit Heinrichs des Löwen das große Werk, zum ersten Mal die ausgereifte Stadt des altdeutschen Kulturbodens in die Ostsee zu verpflanzen, durchgeführt, und damit eine für die gesamte spätere Entwicklung der Ostsee grundlegende und bahnbrechende Tat vollzogen. Von Lübeck aus schaltete sich der Deutsche unter Umgehung Schlesiens zum ersten Mal in die Ostseeschifffahrt ein. Der zweiten Gründung Lübecks um 1160 folgte fast unmittelbar die Gründung Wisbys, ein Ereignis, das der Gründung Lübecks an Bedeutung kaum nachstand. Denn erst jetzt war die deutsche Ostseeschifffahrt gesichert. Der Bauernkaufmann auf Gotland trat jetzt mehr und mehr zurück. Weder seine eigene Schifffahrt, noch seine geschäftlichen Gewohnheiten, noch seine Siedlungsform erwiesen sich den Möglichkeiten seines deutschen Wettbewerbers auf die Dauer als gewachsen; auch hier trat eine Cäsar ein, deren Folgen für den gottländischen Kaufmann erst überwunden wurden, als eine gottländische Gemeinde in Wisby selbst vollen Anteil an der Leitung der Gemeinde gewann und sich in das neue deutsche Wirtschaftsgefüge einordnete. Das war aber erst rund 150 Jahre nach der Gründung Wisbys erreicht.

Wisby auf Gotland war nicht Endziel der von Lübeck ausgehenden Schiffahrt, sondern wichtigste Etappe und Stützpunkt. Von hier aus ging die Reise noch auf den alten vorhansischen Wegen weiter nach Nowgorod, über Newa, Ladogasee und Wolchow. Sobald die politischen Verhältnisse es zuließen, hat der deutsche Kaufmann von Gotland aus die Möglichkeit, am baltischen Ufer der Ostsee selbst einen Stützpunkt zu gewinnen, ergriffen. Das geschah 1201 mit der Gründung Rigas, durchgeführt von Bischof Albert mit dem deutschen Kaufmann von Gotland, hier allerdings mit einem zunächst stärkeren Einschlag stadtherrlicher Rechte, als ursprünglich bei Lübeck. Damit war das Stromgebiet der Düna mit seinen Handelsplätzen Polozk und Witebsk und die Landverbindung nach Smolensk am Dnjepr erschlossen. Wichtiger aber war, daß von Riga aus Nowgorod über Land mit der Schlittenreise erreichbar war, und damit ein unabhängigerer Zugangsweg nach Nowgorod gewonnen wurde. Die Entstehung Dorpats reichlich zwei Jahrzehnte später gab diesem Landweg eine höchst willkommene und wertvolle Stütze.

Nicht umsonst konnte diese Stadt um 1250 Lübeck gegenüber die Bitte um die Unterstützung des Ausbaus ihrer Befestigungen damit begründen, daß sie Schild und Bollwerk des Durchgangsverkehrs nach dem Osten sei. Wie wahr dies Wort war, sollte sich im 16. Jahrhundert offenbaren, als die grauenhaften Verwüstungen des Russeneinfalles auch dieses deutsche Bollwerk zerstörten. Die Domruine und die Johanniskirche geben heute ein doch nur unzulängliches Bild von dem, was Dorpat im Mittelalter bedeutet hat. Die deutsche Kaufmannssiedlung am Fuße der dänischen Burg Reval wurde bald darauf der zweite wichtige Stützpunkt am Meer für den deutschen Handel nach Nowgorod; ihrer Verbundenheit mit Lübeck und dem deutschen Kaufmann gab die Stadt bereits 1259 symbolhaften Ausdruck mit den Worten, daß sie zusammengehörten wie die Arme des Gekreuzigten. Als in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts das heutige Marktviertel Revals angelegt wurde, gewann die Stadt eine umso größere Bedeutung für den Nowgorod-Handel. Pernau und andere kleinere Stadtgründungen traten hinzu: in breiter Front hatte der deutsche Kaufmann seine Stellung im Osten bezogen, sich eingeschoben zwischen dem russischen Hinterland und der Ostsee als unentbehrlicher Vermittler.

Überblickt man die bisher erwähnten Stadtgründungen, so steht zweierlei fest: Einmal: die Entstehungsursachen dieser Städte sind nicht von lokaler Art, sind nicht zu verstehen aus den besonderen Verhältnissen ihrer engeren Umgebung, sondern im Zusammenhang mit großem wirtschaftlichen Planen, das auf das Ostseebecken als Ganzes gerichtet ist. Und weiter: die Träger dieses Planens und damit die eigentlichen Verursacher der Städtegründungen sind die führenden Kreise der niederrheinisch-westfälischen Kaufmannschaft, die auf das große Ziel ausgehen, und es verwirklichen: von Brügge im Westen über Köln, Soest, Bremen, Hamburg von Lübeck aus ein organisch festgefügt System deutscher Stadtgründungen zu schaffen, das den festen Rückhalt für den geregelten Warenaustausch zwischen Brügge und Nowgorod schuf. Wenn im Laufe des 13. Jahrhunderts die Stellung des deutschen Kaufmanns in Brügge eine zu-

sehends festere und angesehenere wird, so kann man geradezu sagen: auf dem Umwege über Lübeck-Wisby-Riga-Nowgorod hat sich der deutsche Kaufmann diese seine Stellung in Westeuropa erst geschaffen. Und wenn es noch eines Beweises bedürfte, wie stark bei alledem der westdeutsche Kaufmann unmittelbar eingegriffen hat, so sei hier an jenen berühmten Vertrag erinnert, den 1229 der Fürst von Smolensk mit dem deutschen Kaufmann auf Gotland geschlossen hat. Von Bürgern der Ostseestädte treten beim Vertragsabschluß solche aus Wisby, Lübeck und Riga auf; neben ihnen aber Bürger aus Soest, Münster, Groningen, Dortmund und Bremen.

Mit den Städten auf der Linie Lübeck-Wisby-Dorpat ist aber das Problem der Ostseestadt noch keineswegs erschöpft. Wenn es bei diesen Städten sich darum gehandelt hatte, bereits früher bestehende Handelslinien umzulegen oder ihnen eine weit intensivere Funktion zu verschaffen, so hat der spätere, in der Zeit von 1215—1255 erfolgende Ausbau der Städte am Südufer der Ostsee in der Hauptsache anderen, und zwar grundsätzlich neuen Aufgaben gedient.

Seit dem Anfang des 13. Jahrhunderts stand es fest, daß es weite Gebiete im Westen und Norden Europas gab, die auf Getreidezufuhr angewiesen waren. Hier sind zu nennen Flandern mit seiner relativen Übervölkerung, Friesland, das zwar für Tierzucht, aber nicht für Getreidebau geeignet war, Norwegen mit seiner unzulänglichen Anbaufläche und später auch England. Schon in der ersten Hälfte des Jahrhunderts liegen wesentliche Zeugnisse dafür vor, daß einerseits Kaufleute der genannten Länder sich um Getreideeinkauf im Gebiet der unteren Elbe und in Holstein bemühen, und daß andererseits Hamburg und Lübeck immer deutlicher auf eine Organisation des Getreidehandels in ihren Mauern ausgehen. Dahin gehören zum Beispiel die großzügigen Aufstauarbeiten, die Lübeck und Hamburg im 13. Jahrhundert durchführen ließen, um Mühlenanlagen gewaltigen Umfanges zu schaffen, die das Getreide zu mahlen hatten, das weniger in den Städten selbst, als in ihren Ausfuhrgebieten konsumiert wurde. Der heutige Jungfernstieg in Hamburg verdankt diesen Maßnahmen des 13. Jahrhunderts ebenso seine Entstehung, wie die Wakenitzaufstauung in Lübeck. Maßnahmen solcher Art griffen aber weit über die Mauern der eigenen Stadt hinaus. Ganz planmäßig arbeitete Hamburg im Gebiete der Elbe auf die Sicherung eines möglichst großen Getreidezufuhrgebietes. So ging bereits um die Mitte des Jahrhunderts Berliner Roggen über Hamburg nach Flandern. Auf der anderen Seite wurde von Lübeck aus erneut die Stadtgründung als Mittel des Ausbaus von Zubringestellen für den eigenen Getreidehandel benutzt; der Aufkauf grundherrlicher und gerichtsherrlicher Rechte in Dörfern bis hinüber an die Grenze Pommerns durch Lübecker Bürger und geistliche Korporationen trat hinzu. Schon bei der Gründung Wismars hat Lübeck beim Gründungsvorgang zweifellos tatkräftig mitgewirkt; und hier hat es sich in seinen Erwartungen nicht getäuscht. Von der Wismarer Brücke sind in der Tat jährlich große regelmäßige Getreidevers Schiffungen nach Lübeck erfolgt. Für eine Reihe der neuentstehenden Städte am Südrand der Ostsee ist der Getreideexport zweifellos von Anfang an der wichtigste Handelszweig ge-

wesen; das gilt insbesondere für Stralsund, Stettin, Elbing und Danzig. Ein Getreidegroßhandel hat nicht erst mit dem Entstehen der Gutsherrschaft begonnen. Grundherrliche Einkünfte und die Überschüsse der bäuerlichen Wirtschaften haben bereits im 13. Jahrhundert einen wirklichen Getreidegroßhandel über erhebliche Räume hinweg ermöglicht. Aber nur deshalb, weil die Kaufmannschaft der Städte am Südufer der Ostsee einerseits, Hamburgs andererseits auf die planmäßige Sammlung dieser Einkünfte und ihre Fertigstellung für den Großhandel eingestellt war. Und nicht nur das. Wenn mit Recht immer wieder betont wurde, daß die Ansetzung von deutschen Kolonisten in den meisten Gebieten ohne Kampf, ohne gewaltsame Verdrängung der vorhandenen slawischen Bevölkerung vor sich ging, so ist eine der Hauptgründe hierfür auch in der Gründung von Städten der geschilderten wirtschaftlichen Funktion zu suchen. Sie eröffneten den bäuerlichen Siedlern nicht nur einen Markt von lokaler, sondern sogar europäischer Bedeutung und ermöglichten damit eine ungleich dichtere und wirtschaftlich aussichtsreichere Besiedelung. Die Entstehung der Städte am Südufer der Ostsee ist deshalb geradezu vorbildlich für das rechte Verhältnis von Stadt und Land: die Stadt regt die ländliche Produktion an, verdichtet die bäuerliche Besiedelung und gewinnt damit zugleich bevölkerungspolitisch das unbedingt notwendige Erneuerungsgebiet ihrer eigenen Bevölkerung.

Wenn die Seestädte die wichtigsten Stützen dieser Organisation wurden, so soll damit nicht gesagt sein, daß sie nur und ausschließlich dieser einen Funktion gedient haben, sondern nur, daß es sich hier um das, wirtschaftlich gesehen, wichtigste erregende Moment der Stadtgründung handelt. Ebenso wenig soll die Funktion der kleineren mehr binnenwärts gelegenen Städte und Städtchen übersehen werden. Auch bei ihnen besteht schon von der Anlage her eine sinnvolle Beziehung auch zur ländlichen Siedelung. Es sei an die Rolle erinnert, die den Städten Thorn und Kulm von Anfang an für die Besiedelung des Ordenslandes zufiel, und weiter an die planvolle Verbindung von dörflichen Anlagen mit einer städtischen Neugründung bei der Siedlungstätigkeit des deutschen Ordens. Jedenfalls: die von der See her erfolgenden deutschen Stadtgründungen waren wiederum eingeordnet in wirtschaftspolitisches Planen von europäischem Ausmaß und haben ihre Rolle für den Getreidehandel nur spielen können, weil sie zugleich auch stärkere ländliche Besiedelung und damit vervielfachte ländliche Produktion ermöglicht haben.

Bei dieser Gruppe von Stadtgründungen tritt bereits deutlich hervor, wie sehr durch hansisch-städtische Aufbauarbeit die wirtschaftlichen Kräfte des ganzen von ihr erfaßten Landes belebt und vervielfacht wurden. Das trifft auch für die dritte und letzte Gruppe der Stadtgründungen zu. Es handelt sich um den deutschen Einfluß auf die schwedischen Stadtgründungen. Von den schwedischen Seestädten gehören in diese Gruppe Kalmar, Söderköping und besonders Stockholm.

Als 1251 die Verhandlungen zwischen Herzog Birger und dem Lübecker Rat in dem berühmt gewordenen Privileg über die Rechtstellung der Deutschen in Schweden ihren Abschluß fanden, ging

noch ein besonderer Brief Herzog Birgers nach Lübeck. In ihm dankte der Herzog dem Lübecker Rate, daß er ihm in der Person des Lübecker Ratmanns Alvin vom Huse einen so vortrefflichen Berater und Unterhändler übersandt habe, der in des Herzogs und in des Rats Angelegenheiten gleich klug und ehrenhaft vorgegangen sei. Diese unter so würdigen Umständen geführten Verhandlungen haben eine starke deutsche Einwanderungswelle nach Schweden eingeleitet, die so gut wie ausschließlich bürgerlich-kaufmännischer Art war. Für die innere Geschichte Schwedens hat sie eine Cäsar von solcher Bedeutung herbeigeführt, daß Adolf Schück den Kulturunterschied von Altertum und Mittelalter in Schweden mit ihr in Zusammenhang gebracht hat. Über ihre segensreichen Wirkungen besteht zwischen schwedischer und deutscher Forschung keine Meinungsverschiedenheit. Sie hat, das ist das Ergebnis eindringlicher schwedischer Forschung, den Bergbau Schwedens zum mindesten stark gefördert; sie hat aber vor allem das neue schwedische Städtewesen nach Stadtplanung und Institutionen — ich nenne den Stadtrat — geschaffen. Gewiß hat auch Stockholm in Birka und Sigtuna höchst ehrwürdige Vorgängerinnen; aber das eigentliche Stockholm ist wiederum etwas grundsätzlich Neues, schon in seiner Anlage als deutsche Gründungsstadt zu erkennen.

Auch hier kam die Stadtgründung lokalen Bedürfnissen entgegen, aber entstanden war sie aus ungleich weiträumigeren Zielen. Durch sie hat der deutsche Kaufmann Mittelschweden eingegliedert in das von ihm ausgebaute Handelssystem Brügge, Lübeck, Ostseeraum und damit Schweden erst voll einbezogen in die damalige Weltwirtschaft. Die eindringenden Untersuchungen Wilhelm Koppes haben ein ungewöhnlich aufschlußreiches Bild über Umfang, Intensität und Organisationsform dieses sich auf Lübeck-Stockholm stützenden Handelsbetriebes gegeben. Ebenso deutlich hat sich aber auch herausgestellt, wie über jede Erwartung stark in den führenden Schichten der Wirtschaft und der Selbstverwaltung Stockholms das deutsche Element vertreten gewesen ist. Die ältesten Ratsherrn Stockholms können unmittelbar oder mittelbar auf angesehene Lübecker Familien zurückgeführt werden; daneben stammen aber eine ganze Zahl Stockholmer Bürgermeister Ratsmänner und führende Kaufleute aus Altdeutschland. Namentlich Dortmund und seine Umgebung, Osnabrück und Köln mit dem Bergischen Land sind als Herkunftsorte zu nennen; allein 4 Bürgermeister der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts sind Abkömmlinge Dortmunder Geschlechter. Wie stark diese Auswanderung nach Schweden einzelne Familien ergreifen konnte, mag ein Beispiel erläutern. Von den 5 Geschwistern einer aus Lennep im Bergischen Land stammenden Familie läßt sich der kaufmännisch bedeutendste Bruder in Lübeck als Großhändler für den schwedischen Markt nieder. Ein Bruder wird Stockholmer Bürger; zwei weitere Brüder lassen sich in Finnland nieder und erwerben in Abo die Ratsherrenwürde. Nur eine Schwester blieb in Lennep zurück.

In der Bevölkerungsbewegung wiederholt sich, was für die Gründung der gesamten Ostseestädte galt: Diese waren nicht in örtlicher Isolierung entstanden, sondern in gegenseitigen sinnvollen

Beziehungen, so daß die Funktionen der einzelnen Städte aufeinander und auf die Städte der Heimat abgestimmt waren. Genau so war die bürgerliche Ostwanderung kein wahlloses Abströmen einzelner, aus ihren organischen Zusammenhängen losgelöster Individuen; die Wanderung zerstörte nicht den Zusammenhang der Familien und Geschlechter, sondern stützte sich auf ihn. Der größte Teil von Familien westdeutscher Herkunft blieb, zum mindesten mit einem Familienmitglied oder für eine Generation, zunächst einmal in dem zentralen Lübeck. Die weiterziehenden Glieder dieser Familien hatten in dem Lübecker Zweig einen Rückhalt und eine Verbindung nach der alten Heimat. Der Lübecker Zweig der Familie war fast immer der führende und angesehenste; Plätze wie Stockholm, Wisby, Riga und Reval werden das Ziel für jüngere Brüder, Verwandte und weiteren Nachzug aus der ursprünglichen Heimat. Lübeck ist der bestimmende Bevölkerungsregulator in der Ostsee, genau so, wie er der überragende Platz der wirtschaftlichen und politischen Führung ist. Die Bevölkerungsbewegung als solche ist sogar das Primäre: Nur deshalb sind die Ostseestädte des 12. bis 14. Jahrhunderts eine in sich so wundervoll aufeinander abgestimmte Einheit, mit der führenden Stadt Lübeck an ihrer Spitze, weil der sie gründende, aber auch ständig weiter aus- und aufbauende Mensch aus einer immer und immer wieder erlebten Gemeinschaft des Blutes heraus handelt, einer Gemeinschaft, in der Lübeck auch für die privaten Beziehungen der Familien, verwandtschaftlicher und wirtschaftlicher Art, eine besondere Rolle zufiel.

Will man die städtische Aufbauarbeit im Ostseeraum recht würdigen, so darf man sein Augenmerk nicht nur isoliert auf die Gründung als solche richten. Der Philologe allein vermag keine ausreichende Wertung zu geben, wenn er feststellt, daß gewisse Worte wie *civitas* oder *urbs* oder *oppidum* vor und nach dem Auftreten der Deutschen im Ostseeraum begegnen. Denn hier handelt es sich nicht darum, daß gewisse gleiche Worte auftreten, sondern um ihren Inhalt. Und da kann nicht der mindeste Zweifel sein, daß eine *civitas* im Ostseegebiet um 1100 etwas gänzlich anderes ist als eine *civitas* um 1250. Ebensowenig ist mit der Feststellung, daß gelegentlich, keineswegs besonders häufig, eine deutsche Stadt dort entstand, wo vorher eine andere Siedelung irgendwelcher Art festzustellen ist, der Nachweis einer echten Kontinuität erbracht. Eine ausreichende Würdigung ist auch hier nur möglich, wenn man den Menschen als solchen, mit seinen schöpferischen Instinkten, in den Vordergrund rückt und das Beobachtungsfeld so weit wählt, als es einst dem in sich planvoll und zusammenhangsvoll handelnden Menschen als Feld seiner Tat gedient hat. Jede andere Betrachtungsweise muß notwendigerweise zu einer Verkennung der wesentlichen Züge des Vorgangs als Ganzem führen.

Nur einen, allerdings den grundsätzlich wichtigsten, Fragenkomplex habe ich hier behandeln können. Schon der Städtebau als solcher hätte eingehende Betrachtung erfordert. Es hätten jene Energien aufgewiesen werden müssen, mit denen eine Stadt wie Lübeck um die Mitte des 13. Jahrhunderts ihre soeben erst zum Abschluß gebrachten stolzen romanischen Bauten, voran die Marienkirche,

niederreißt, um in großartigen Bauten des neuen gotischen Stils der Stadt eine nach dem Empfinden der führenden Schicht würdigere und repräsentativere Gestalt zu geben. Ich hätte ausführen müssen, wie vorbildlich diese gotischen Backsteinbauten Lübecks für den ganzen Ostseeraum geworden sind. Riga bietet in seinen mittelalterlichen Bauten, vom Dome angefangen, bestes Anschauungsmaterial. Um die Eigenart hansischer Wirtschaftsführung zu erkennen, muß ich mich auf das beschränken, was ich über das Südufer der Ostsee und Schweden mitteilte: In beiden Fällen ist der Kaufmann ausgesprochen auch Organisator der Produktion, die als solche durchaus den Landesbewohnern überlassen bleibt; seine Tätigkeit saugt nicht die Wirtschaftskräfte des in seinen Wirkungskreis einbezogenen Landes aus, sondern vervielfältigt sie.

Ich bin mir wohl bewußt, daß man den Hansen oft eine ganz andere Haltung nachgesagt hat, in ihnen Bedrücker und Aussauger sah. Soweit Tatbestände genannt werden, die etwa eine solche Auffassung stützen können, stammen sie aus hansischer Spätzeit, haben sie mit der Zeit hansischen Aufbaus nichts zu tun. Frühzeit und Spätzeit hansischer Geschichte sind aber in ihren gesamten Voraussetzungen so grundverschieden, daß man die positive Leistung der Frühzeit nicht deshalb verkennen darf, weil die Hanse im 16. Jahrhundert überlebt war. Wenn damals späte Nachfahren jener Generationen, die schöpferische Aufbauarbeit geleistet und geleitet hatten, Vorrechte beanspruchten, ohne jene vollwertige Gegenleistung ihrer Alvordern einzusetzen oder einsetzen zu können, dann mußte ein Wandel eintreten. Aber auch dieser Wandel hat das bleibende Ergebnis hansischer Aufbauarbeit nicht beseitigt. Sie hat die gesamten Randländer von Nord- und Ostsee zu einem Grad von wirtschaftlicher Gemeinschaftsarbeit zusammengeführt, wie er vorher nicht vorstellbar war. Die Hanse erst hat die nördlichen und östlichen Randländer der Ostsee in enge Beziehungen zum Westen, vor allem zu Flandern und England gebracht und damit auch an ihrem Teil die russische Gefahr gebannt. Das ist ihr Verdienst von europäischer Bedeutung. Diese Leistung übersehen, würde bedeuten, einen der wichtigsten Tatbestände gerade auch der Ostseegeschichte verkennen. Ostseeländer, die einst wesentliche tragende Teile des hansischen Bereiches waren, sind längst ihren eigenen Weg gegangen, und sind ihn mit Recht gegangen. Trotzdem aber, so möchte ich glauben, besteht kein Widerspruch zwischen der Überzeugung des Rechtes auf dieses Leben aus dem eigenen Sein und der Anerkennung dessen, was einmal unter ganz anderen Voraussetzungen in längst vergangenen Jahrhunderten die Hansen an schöpferischer Aufbauarbeit in diesen Ländern und auch für diese Länder geleistet haben.