

Werk

Titel: Der Ostseehandel in früheren Zeiten

Autor: Reuter, Christian

Ort: Berlin

Jahr: 1912

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1912|LOG_0175

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Eine Reihe rein geographischer Vergleiche können nur mittelst guter Karten in gleichem Maßstabe ausgeführt werden. Nur eine Frage muß doch berührt werden: das Verhältnis der Ostseestädte zur Küste der Ostsee. Nur Stockholm und Helsingfors liegen an Schärenküsten von dem Typus des fenno-skandischen Urgebirgs-Gebietes. Reval, Malmö, Kiel und Kopenhagen liegen an inselfreien und gerundeten Küsten jüngerer und lockerer Formationen, die beiden ersten an offenen Buchten, die letzten an schmaleren Wässern. Sieben der großen russischen und deutschen Ostseestädte liegen an Flüssen oder Flußmündungen, die an den Dünenküsten des baltischen glazialen Ablagerungsgebietes die besten Häfen bieten.

Für uns Schweden sind die Länder im Osten und Süden der Ostsee von historischem Interesse, weil sie einst von schwedischer Kultur und schwedischem Organisationsgeist beeinflußt wurden. Sie sind für uns auch von rein praktischem Interesse, denn seit einigen Jahren steht Schweden wieder im Begriff, jetzt nur auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs, in engere Beziehungen zu den Nachbarländern jenseits der Ostsee zu treten.

Der Ostseehandel in früheren Zeiten.

Von Christian Reuter, Lübeck.

Die Ostseeländer sind die Heimat der Germanen; ringsum wohnten deutsche Stämme, zahlreich und mannigfaltig besonders um das westliche Becken. Schon früh müssen sie zu andern Völkern in Handelsbeziehungen getreten sein; das lehren Funde von eingeführten Bronzegegenständen und Glasperlen in Gräbern der Bronzezeit; als Tauschgegenstand dürften Flintsteinwaffen und Bernstein für die älteste Zeit in Betracht kommen; Bernstein ist freilich auch an der Elbmündung gefunden; es ist aber doch nicht ausgeschlossen, daß Pytheas von Massilia schon im vierten vorchristlichen Jahrhundert bis in die Ostsee vorgedrungen ist, um so weniger, wenn schon im fünften Jahrhundert von einem Handelsunternehmen vom Schwarzen Meere nach der Weichselmündung die Rede ist. Lebhafter sind diese Beziehungen indessen wohl erst in der Zeit des römischen Kaiserreichs geworden. Bronzeimer griechischen Ursprungs und zahlreiche römische Kochgefäße deuten auf einen lebhaften Verkehr; sind doch von einer besonderen Art von Kasserollen, die nachweislich aus Pompeji stammt, in Dänemark allein über dreißig Stück gefunden; andere Gegenstände, wie Kessel und Eimer, Schüsseln und Schöpfgefäße derselben Herkunft, römische Kannen, Spiegel und Schmuckgegenstände vervollständigen das Bild; dazu kommen zahlreiche Gegenstände der römischen Glasfabrikation, auch Waffen und sicherlich die Weine des

Südens, sowie Gewandstoffe. Diese Gegenstände finden sich, natürlich im Westen häufiger als im Osten, in allen Ostseeländern, überall begleitet von mehr oder minder häufigen Münzfunden aus römischer Zeit. Nach der Zahl der gefundenen Münzen muß die Insel Gotland schon damals für den Handel eine große Rolle gespielt haben und der Verkehr von dort nach den gegenüberliegenden baltischen Provinzen Rußlands nicht unbedeutend gewesen sein. Die Namen Gotland und Bornholm, d. i. Burgundarholm, scheinen die Richtung für diesen Zug der Ostgermanen anzugeben, der dann, in verschiedener Richtung fortgesetzt, gegen Ende des vierten Jahrhunderts das römische Reich nötigte, seine Legionen von den Grenzen zurückzuziehen. Damit enden die Handelsbeziehungen der Ostseeländer zum römischen Reich; die Wirren der Völkerwanderung waren nicht geeignet, einen lebhaften Handelsverkehr zu begünstigen.

Vom Ostseehandel der nächsten Jahrhunderte wissen wir nichts. Die ersten Ansätze einer neuen Zeit dürfen wir in den Besuchen der Nordgermanen an den Küsten des fränkischen Reiches erblicken. Diese Besuche waren anfangs meist kriegerischer Art, doch wird auch bald von Handelsbeziehungen berichtet. Mittelpunkt für diesen Verkehr war Wilito Durstede (Dorstadt) am Rhein nahe Utrecht. Dorthin kamen die Nordgermanen im achten und neunten Jahrhundert; ihnen folgten zur Zeit Ludwigs des Frommen Missionare aus dem Frankenreich in die nordische Heimat. Zur Zeit Ansgars galt es in Birka, dem Hauptort Schwedens im Mälarsee, als üblich, nach Dorstadt zu reisen, und so zeigen denn auch die ältesten Münzen, die im Norden geprägt sind, auf der einen Seite den Namen Karls des Großen, auf der andern den des friesischen Handelsplatzes: Dorstadt. Geprägt sind diese Münzen vielleicht in Schleswig, das für den Westen der Ostsee von 808 bis 1155 den Mittelpunkt des Handels bildete. Wenn der dänische König im erstgenannten Jahre die Kaufleute von Reric, das wir mit Wismar gleichsetzen dürfen, nach der Schlei verpflanzte, so liegt der Grund hierfür gewiß zunächst in dem Verhältnis zu Karl dem Großen, dann aber auch in dem Bestreben, den Handel an die meistbefahrene Straße heranzubringen; und die ging über Schleswig. Das war um so mehr der Fall, als während des neunten und der größeren Hälfte des zehnten Jahrhunderts der Landweg über das Ostfrankenreich, das heutige Deutschland, kaum in Betracht kam. Einmal war dort in jener Zeit gewiß „nicht viel zu holen“; sodann waren aber die Verhältnisse derart unsicher, daß Handel ausgeschlossen war. Man braucht sich nur vorzustellen, daß bremische Erzbischöfe gelegentlich vor den Zügen der Ungarn nach Norden und vor den Einfällen der Wikinger nach Süden fliehen mußten, um sich ein Bild von der Not der Zeit zu machen. Dazu kommt, daß die Männer des Nordens ihren „Handel“ mit dem Schwert in der Hand betrieben.

Die Schifffahrt jener Zeit ist Küstenfahrt und führt über das Wattenmeer hinter den friesischen Inseln entlang zur Eider, die damals wohl in mehreren Mündungen den Zugang zum Meere fand, zur Egidora, zum Ägistor, d. i. zum Meerestor, wie die isländischen Sagas den Namen deuten. Der kürzeste Überlandweg führte von da nach Schleswig, dem südlichsten Orte des Dänenreiches. Zeitweise ist Schleswigs Aufgabe von einer Wikingerstadt auf der andern Seite der Schlei übernommen, die für anderthalb Jahrhunderte den Hauptort eines nordgermanischen, vielleicht schwedischen Zwischenreiches, das bis zur Eider reichte, gebildet haben muß. Die Ausgrabungen in Oldenburg, an der Stelle des alten Haithabu, lassen darauf schließen, daß hier ein wohlhabender Stamm mit hoher Kultur den westlichen Zugang zur Ostsee in seiner Gewalt gehabt hat.

Neben Schleswig kommt für den Verkehr mit England wohl auch Ripen, dem das gegenüberliegende Ripon seinen Namen verdanken dürfte, in Betracht.

In derselben Zeit gründeten dieselben Völker, die sich in Haithabu festgesetzt hatten und mit ihren Wikingerzügen den Westen heimsuchten, einen neuen Mittelpunkt für den Ostseehandel im Osten. Kühne schwedische Seefahrer — Waräger — folgten dem Rufe slavischer Völkerschaften in der Nähe des finnischen Meerbusens und gründeten in Nowgorod am Wolchow staatliche Gemeinwesen; von den nahen Finnen und Esten Ruodsi genannt — so heißen die Schweden noch heute in Finnischer Sprache —, haben sie dem Russischen Reiche ihren Namen gegeben; sie trieben auch Handel — im Innern Rußlands bezeichnet „Waräger“ noch heute einen umherziehenden Händler — und drangen auf den großen Strömen Rußlands nach Süden und Südosten vor; sie gründeten ein Fürstentum in Kiew und standen bald vor Konstantinopel; auch den Weg nach den Euphratländern haben sie gefunden. Hatte schon zur Zeit des römischen Kaiserreiches das Bedürfnis für einen Warenaustausch zwischen den Ostseeländern und dem weiten Becken der Mittelmeerländer bestanden, so war dies Bedürfnis in der Richtung, welche diese „Russen“ aus Nowgorod und Kiew eingeschlagen hatten, am besten zu befriedigen; denn die mohamedanische Kultur der Araber war zu jener Zeit die höchste, die vorhanden war, und der Kultur der christlichen Völker ohne Frage weit überlegen. Die umfangreiche arabische Reiseliteratur jener Zeit, die uns besonders durch Georg Jacob zugänglich gemacht ist, und der russische Mönch Nestor, der um 1100 in Kiew lebte, das er noch eine warägische Stadt nennt, haben uns ein reiches Material für diese Handelsbeziehungen überliefert. „Solcher gestalt kann man aus „Rußland“ auf der Wolga zu den Bulgaren (heute Dorf Bulgary an der Wolga im Gouvernement Kasan) und Chwalisen reisen und gegen Osten in das Loos des Semiten gelangen; auf der Düna aber

zu den Warägern nach Rom (dem römischen Reich, damals Ostrom) und von Rom zu dem Geschlechte Chams.“ Mit welchen Vorsichtsmaßregeln man diese „Kaufleute“ in Konstantinopel aufnahm, geht daraus hervor, daß sie nur in beschränkter Zahl für einen Monat eingelassen wurden, ohne Waffen, nur durch ein bestimmtes Tor.

Die wichtigsten Handelsgegenstände, die der Norden lieferte, waren Pelzwerk und Sklaven. Von der Bedeutung dieses Pelzhandels machen wir uns heute schwer eine Vorstellung; von einem arabischen Fürsten wird erzählt, daß er, um den Wert der verschiedenen Fuchspelze zu prüfen, Flaschen mit schwarzem, weißem und buntem Fuchsfell überzogen nachts in die Wüste stellen ließ und so feststellte, daß der schwarze Pelz am besten die Wärme hielt; die beiden andern Flaschen waren gefroren, diese nicht; ein solches Fell wurde mit hundert Goldstücken und mehr bezahlt. Außerordentlich groß war auch der Bedarf an Sklaven, männlichen und weiblichen Geschlechts, für die Harems des Ostens. Dafür wanderten zahlreiche Erzeugnisse des Kunstgewerbes nach dem Norden, namentlich Seidenstoffe und golddurchwirkte Gewänder, von denen sich noch manche Überbleibsel in den Kirchenschätzen des östlichen und nördlichen Europas finden, Silberfiligran, Waffen u. a., daneben Wein und Gewürze und andere Dinge, die im Norden fehlten. Es kann nicht zweifelhaft sein, daß die arabischen Händler den kühnen Söhnen des Nordens folgten; hunderttausende von arabischen Silbermünzen, die sich rund um die Ostsee gefunden haben, sprechen für einen sehr lebhaften Handelsverkehr. Hat man doch sogar zur Zeit Ottos des Großen auf dem Landwege den Zugang zur Ostsee und zu den Sklavenmärkten der Slavenländer gesucht, als in Europa seit der Mitte des zehnten Jahrhunderts Ruhe und Ordnung wiederhergestellt waren. Ybrahim-ibn-Yakub, wahrscheinlich ein jüdischer Arzt aus dem arabischen Süditalien oder Spanien, hat uns einen interessanten Bericht jener Reise hinterlassen, die ihn auch an den Hof des Kaisers nach Merseburg geführt hat; ausführlich erzählt er von Soest und Schleswig, von Magdeburg und dem großen Markte zu Prag.

Verschiedene Gründe machten um die Wende des ersten Jahrtausends unserer Zeitrechnung diesem Handelsverkehr ein Ende. Die östlichen Nachbarn Deutschlands werden dem Christentum gewonnen; damit beginnt bei diesen Völkern die Möglichkeit sicheren Verkehrs und die Entwicklung der Mittelmeer-Häfen Genua und Venedig; dazu kommt der Sturz der Samaniden und das Vordringen der Normannen ins Mittelmeer, kurz, die Verhältnisse ändern sich überall und damit auch der arabisch-baltische Handelszug. Dafür gewinnt der normannisch-englische Handel an Bedeutung, wenn wir normannisch im alten Sinne des Wortes verstehen. Zu Beginn des elften Jahrhunderts vereinigt nämlich der König Knud

die Reiche Dänemark (mit Schonen), Norwegen und England für ein Menschenalter und bringt damit die Angelsachsen in die Ostsee. Münzfunde mit zahlreichen englischen Silberpennies lassen auf lebhaftere Teilnahme der Engländer am Handel jener Zeit schließen.

Als Orte von Bedeutung kommen für jene Zeit seit Karl dem Großen außer Schleswig und Nowgorod eine Reihe fast vergessener Namen in Betracht, welche die Verbindung jener beiden Pole bilden. So führte der Weg von Schleswig zunächst nach Oldenburg in Holstein; auf einem schmalen Wasserwege, der längst zugewachsen ist, fuhr man durch das Land und mied so den Fehmarnsund; wie bedeutend der jetzt so stille Ort im zehnten Jahrhundert war, sieht man am besten daraus, daß Otto der Große hier ein Bistum gründete. Dann ging es weiter an Rügen vorbei — der Name Dänholm erinnert vielleicht an jene Zeit — nach Jumne(ta), der sagenberühmten Stadt mit der Jomsburg, die wir Vineta zu nennen pflegen. Sie lag auf der Insel Wollin, nahe der Odermündung, und bot dem Handel so doppelte Gelegenheit durch die Lage an zwei sich schneidenden Wasserstraßen. Noch Adam von Bremen nennt sie „gewiß die größte aller Städte, die Europa einschließt, die von Slaven mit anderen Völkern, Griechen (d. i. Russen) und Barbaren¹⁾ bewohnt wird“. Der nächste Handelsplatz war gewiß Kolberg mit seinen Salzquellen, dann vielleicht das in angelsächsischen Quellen erwähnte Truso (= Drausen) bei Elbing; weiter lockte die Bernsteinküste und die Insel Gotland mit Wisby, die schon zur Römerzeit Bedeutung hatte. Hier begegnete dem Seefahrer der Südküste der Zug, der von Schleswig über Schweden nach dem Nordosten führte. Dieser Weg vereinigte die Kaufleute, die von Ripen über Aarhus — die Bedeutung beider Orte wird wie bei Oldenburg durch Bistumsgründungen zur Zeit Ottos des Großen erwiesen — nach Osten führen, mit denen von Schleswig. Über Skiringshal ging es nach Birka im Mälarsee, wo sich Befestigungen finden, die denen von Haithabu bei Schleswig gleichen; später tritt Sigtuna, nahe bei Upsala, an Birkas Stelle. Das Ziel ist, wie schon gesagt, Gotland, dann weiter gewiß schon früh die Dünamündung und vor allem der finnische Meerbusen; durch Nawa, Ladogasee und Wolchow kam der Kaufmann schließlich nach Nowgorod, wo sich ein lebhafter Handel mit den Völkern des Ostens entwickelte. Pelzwerk bildete noch immer den begehrtesten Handelsgegenstand, und in beweglichen Worten schildert Adam von Bremen, der um das Jahr 1075 schrieb, die gefährliche Leidenschaft seiner Zeitgenossen für diesen Schmuck, der bei der Einrichtung der mittelalterlichen Häuser viel größere Bedeutung hatte als in unseren Tagen. In Pelzwerk, namentlich in Marderfellen,

¹⁾ Sollten das vielleicht die arabischen Händler gewesen sein?

wurden vielfach, z. B. in Schleswig, die Steuern bezahlt, und ein nordischer Kaufmann, namens Vidgaut, war in der Lage, dem Herzog Knud Laward in Schleswig beim Abschied ein Geschenk von nicht weniger als achttausend Fellen zu machen. Solche Reichtümer waren bei diesem Handel damals zu erwerben. An jenem Handel haben sich seit dem elften Jahrhundert auch die Deutschen beteiligt. Die dänischen Gilden in Köln und andern Orten am Niederrhein, die Schleswiger Gilde in Soest beweisen das auf das deutlichste. Ehe aber die Deutschen in größerem Umfange an diesem Handel teilnehmen konnten, mußte erst ein erbitterter Kampf um die Herrschaft über die Ostsee ausgefochten werden. Ausführlich kann auf diese Kämpfe nicht eingegangen werden. Hier mag der Hinweis genügen, daß anderthalb Jahrhunderte lang der Kampf zwischen Dänen und Wenden und Deutschen tobte und daß die Ostsee zeitweise nahe daran war, ein dänisches Binnenmeer zu werden.

Kaiser Lothar und den Schauenburgern Heinrich dem Löwen und Albrecht dem Bären verdankt das deutsche Volk in diesem Kampf seinen Anteil an der Ostsee, der dann auch ohne die Hilfe der Fürsten gewahrt und erweitert zur Herrschaft des deutschen Kaufmanns über die Ostsee geführt hat. In Betracht kommt namentlich das Herzogtum Sachsen in seiner alten Ausdehnung. Angeregt durch die westlichen Nachbarn, wenden seine Bewohner um 1100 städtischem Gewerbefleiß sich zu und treten so in Wettbewerb mit Niederländern und Angelsachsen. Eine der ältesten Urkunden des hansischen Urkundenbuchs bringt ein Privilegium für das westfälische Städtchen Medebach und spricht von seinem Handel nach Dacia und Rucia, nach Dänemark (also wohl nach Schleswig) und nach Rußland (nach Nowgorod). Man hat lange nicht an die Beziehungen des kleinen Medebach mit dem fernen Rußland glauben wollen und schrieb anfangs Rugia (Rügen) statt Rucia, bis man sich an die Größe der eigenen Vergangenheit gewöhnte und zur eigenen Überraschung von diesem Wagemut des sächsischen Kaufmanns in grauer Vorzeit immer mehr hörte. In der Tat haben wir es mit einer Entwicklung zu tun, wie sie in gleicher Weise nur Nordamerika in den letzten sechzig Jahren gesehen hat, allerdings mit dem großen Unterschied, daß die Kolonisten jener Zeit ihr Volkstum nicht verloren, sondern mit ihrer Sprache behaupteten und zugleich weite Strecken slavischer Länder germanisierten. So entstehen die zahllosen deutschen Städte rings um die Ostsee mit einer buntbewegten deutschen Bevölkerung, die fremden Elementen den Eintritt in Handwerk und Bürgerrecht weigert und im engen Zusammenschluß in der Fremde den einzigen Schutz sieht. Vorbildlich ist die Gemeinde der deutschen Kaufleute in Wisby auf Gotland; ihren Mittelpunkt bildet die deutsche Kirche, Sancta Maria Teutonicorum.

Den Verkehr vermittelte, wie angegeben, in der älteren Zeit Schleswig. Seitdem das Herzogtum Sachsen unter den Billungern zur Ruhe kam und die sächsischen Herzöge vielfach in Artlenburg residierten, lag es nahe, auch von hier aus den Weg an die Ostsee zu suchen, zumal Bardowik seit alters hier den Verkehr zwischen Deutschen und Slaven vermittelt hatte. Unter billungischem Einfluß stand ferner im elften Jahrhundert das wendische Fürstengeschlecht, das über Wagrien und Obotritien, oft auch über Polabien gebot und seinen Sitz dort hatte, wo diese drei Landschaften zusammenstießen, in Alt-Lübeck, am Zusammenfluß von Schwartau und Trave. Der Ort ist gewiß noch in der ersten Hälfte des elften Jahrhunderts entstanden, hat dann, mehrfach zerstört, seine Bedeutung verloren, seit mit Lothar und Konrad III. das Reich in die Verhältnisse an dieser Slavengrenze eingriff und mit den Schauenburgern und Heinrich von Badwide dem sächsischen Stamm dieser Zugang zur Ostsee geöffnet wurde. Mit der Gründung Lübecks tritt Schleswig in den Hintergrund, und es hätte vielleicht nicht einmal der Wegnahme der dreihundert russischen, d. h. warägischen, Schiffe vor Schleswig im Jahre 1155 bedurft, um die Kaufleute aus dem westlichen Teil des Herzogtums Sachsen, wie z. B. die von Soest, von der Schlei an die Trave zu locken. Heinrich der Löwe und nach ihm Friedrich Rotbart bestimmten durch ihre Privilegien Lübeck zum Markt der Ostseeländer, indem sie den Russen (den Warägern aus Nowgorod), Gotländern, Normannen, d. h. den Norwegern, und den andern Völkern des Ostens freie Fahrt von und nach Lübeck zusicherten. Dazu kam für die Lübecker Zollfreiheit im ganzen Herzogtum Sachsen. Bedenkt man weiter, daß die Fremden oder wie man damals sagte, die Gäste wohl mit den Bürgern, aber nicht untereinander Handel treiben durften, daß wir es also immer mit Eigenhandel der Lübecker und nicht mit Speditionshandel zu tun haben, so wird es uns nicht überraschen zu hören, daß sich hier bald ein außerordentlich lebhafter Handel entwickelte. Die Stadt vermittelte den Güterverkehr so gut wie die Auswanderung nach den neu erschlossenen Gebieten und war hundert Jahre nach ihrer Gründung in der Tat der Markt für die Ostsee. Lübeck ward schon unter Friedrich I. eine kaiserliche, unter Friedrich II. eine freie Reichsstadt und ist die einzige Reichsstadt an der Ostsee geblieben.

Gegenstände der Einfuhr waren außer dem schon erwähnten Pelzwerk die Erzeugnisse der nordischen Waldwirtschaft, Pech und Teer, Pottasche, später auch Holz selbst, dann Wachs, das in den zahlreichen Honigbäumen Rußlands gewonnen und im mittelalterlichen Gottesdienst in großen Mengen gebraucht wurde; Flachs und Hanf, Eisen- und Kupfererz; dazu kam der Stockfisch und namentlich der gesalzene Hering, als Fastenspeise und Volksnahrungsmittel von großer Bedeutung, ersterer

von Bergen, letzterer anfangs von der pommerschen, dann in immer größerer Menge von der schonenschen Küste. Hier entstand in Skanör und Falsterbo von Ende Juni ab alljährlich eine ganze Stadt von deutschen Kaufleuten, die den dänischen Fischerbooten ihren Fang abnahmen, um ihn dann gesalzen den Städten der Christenheit zuzuführen. Dafür brachte man dem Norden die Erzeugnisse der städtischen Gewerbe, Kleidungsstoffe und Haus- und Handwerksgerät, vor allem die schönen Tuche der flandrischen Weber, für die oft unglaubliche Preise gezahlt wurden; dann aber auch alles, was zum Gottesdienst gehörte, geschriebene, gegen Ende des Mittelalters auch gedruckte Bücher und Goldschmiedearbeiten.

Als Lübeck empor kam, lag dieser Handel noch in den Händen der oben erwähnten Russen, der skandinavischen Völker, der Engländer und der Niederländer. Die „Russen“ verschwinden schon im zwölften Jahrhundert aus der westlichen Ostsee, bald auch aus dem östlichen Teil; Schweden und Dänen sehen sich im vierzehnten Jahrhundert auf die Küstenfahrt beschränkt; auch die Fahrten der Norweger nach England hören allmählich auf und den Engländern selbst geht es nicht besser; in England kaufte der hansische Kaufmann die Wolle, um das in den niederländischen Städten daraus gewonnene Tuch wieder in England teuer zu verkaufen. Die Halle in London, in der die Muster auslagen, hat nach dem Ausdruck jener Zeit — Staal bedeutet Probestück — ihren Namen Stahlhof erhalten, der jener Stätte bis auf den heutigen Tag geblieben ist. Am schwierigsten war es, die Niederländer und die deutschen Kaufleute der Westsee, d. h. der Nordsee, auszuschließen und fernzuhalten. Zeitweise ist auch das geglückt. Unter diesen Umständen suchte man die Zufuhrstraße nach Lübeck möglichst sicher zu machen. Mit Hamburg, das nach der Zerstörung Barodwicks durch Heinrich den Löwen emporkam, wurde ein Vertrag geschlossen, der die große Straße von Cuxhaven bis zur Travemündung für den Kaufmann möglichst sicher stellte; in einem Abstände von zweitausend Schritt vom Ufer oder von der Landstraße sollten feste Plätze nicht geduldet werden. Aber auch weiter nach Osten suchten die Lübecker die Straße in ihre Hand zu bringen; die Zerstörung des eben gegründeten Stralsund, die Erbauung von Elbing, der Plan, eine Stadt in Samland und in entgegengesetzter Richtung in Flandern zu gründen, deuten auf hohe Ziele; man könnte fast von dem Plan einer Hegemonie sprechen.

Damit haben wir die große Straße angedeutet, auf der sich der Verkehr um 1300 bewegte. Am einen Ende bildete Gotland noch den Mittelpunkt für den deutschen Kaufmann; hier befand sich der Oberhof, an den von allen Seiten appelliert wurde, bis es Lübeck im Jahre 1295 gelang, ihn an die Trave zu verlegen. Damit verliert das einst so wichtige,

noch immer reiche Wisby seine Vorortsstellung; noch heute zeugen die Ruinen von sieben großen Kirchen von jener Zeit. Neben Gotland treten dann die Städte des Ordenslandes, Riga, Reval und andere, und der Peterhof zu Nowgorod. Auf der andern Seite bildete der große Markt von Brügge den Gegenpol. Hier kaufte der hansische Kaufmann die Erzeugnisse der gewerbereichen Niederlande und der Mittelmeerländer, sowie die Gewürze des Orients, um sie den Ostseeländern zuzuführen.

Neben dem erwähnten Handelswege blieb die Fahrt durch den Sund bestehen; die Lübecker selbst benutzten sie, um nach Bergen zu fahren, von wo sie Stockfisch und Tran holten. Man fuhr auch weiter nach der Loire-Mündung, um von dort das Baisalz zu holen. Man war aber nach Kräften bemüht, den Wettbewerb der übrigen Städte auf diesen Wegen auszuschließen und baute noch im vierzehnten Jahrhundert den Stecknitz-Kanal, um auf ihm das Lüneburger Salz unter günstigen Bedingungen den Ostseestädten zuzuführen; zeitweise gelang es sogar, die preußischen und die Ordensstädte zum Bezug dieses Salzes und zum Verzicht auf das Baisalz zu nötigen. Man fing auch an, die Trave von Oldesloe aus mit der Alster durch einen Kanal zu verbinden und durfte während des Dreißigjährigen Krieges um Schleswig zu Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts die Ostsee als ein Mare clausum betrachten.

Es liegt auf der Hand, daß die Ostseestädte sich eine derartige Bevormundung ihres Handels zugunsten einer Stadt auf die Dauer nicht gefallen lassen konnten. Zunächst suchten die Städte des Ordenslandes sich von dem lästigen Zwange frei zu machen; auf der andern Seite bemühten sich die Holländer, Anteil am Ostseehandel zu gewinnen. Verschiedene Umstände begünstigten diese Bestrebungen. Die allmählich zu Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts eintretende Abwanderung der Haringzüge von der Küste Schonens nach der Nordsee gab der Schifffahrt der Holländer einen mächtigen Aufschwung und bedeutete zugleich eine große Schädigung für Handel und Schifffahrt Lübecks und der ihm befreundeten wendischen Städte, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald u. a. m. Auf der andern Seite war der Wunsch der Ordensstädte, anstatt des Lüneburger Salzes das Baisalz auf dem Seewege wieder an Ort und Stelle zu holen, um so begreiflicher, als sie gute direkte Frachten in Holz und Korn für die westlich gelegenen Länder hatten, die als Massengüter für den Überlandweg von Lübeck zur Elbe doch nicht in Betracht kamen. Diese beiden Gruppen hatten deshalb auch nicht das gleiche Interesse wie Lübeck und seine Nachbarn daran, sich des im übrigen gewiß auch für sie lästigen Sundzolls zu erwehren, den Dänemark seit etwa 1430 von allen nicht zur kalmarischen Union gehörigen Schiffen bei Helsingör erhob. Erschwert wurde überdies die Lage der protestierenden Städte dadurch, daß Dänemark

jeden Wettbewerb der Ostseestädte willkommen hieß, der geeignet schien, Befreiung von der handelspolitischen Bevormundung und Ausnutzung durch die Ostseestädte zu bringen. Wenn man es später Gustav Wasa zum Vorwurf gemacht hat, daß er die Versprechungen nicht hielt, die er den Lübeckern gemacht hatte, als sie ihn nach Stockholm führten, so wird der Grund für das Verhalten des Königs in der Hauptsache in der Abneigung des Volkes gegen die Städte zu suchen sein.

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß in der zweiten Hälfte des fünfzehnten Jahrhunderts die Landmächte, mit deren Einwohnern die Städte Handel trieben, politisch erstarkten. In Dänemark kam im Jahre 1448 das noch heute regierende Haus Oldenburg auf den Thron; bald darauf erhielt Schleswig-Holstein denselben Herrscher; Mecklenburg und Pommern wurden zum ersten Mal in ihrer Geschichte politisch geeinigt und der deutsche Orden erlag den Polen. Gegen Ende des Jahrhunderts ward dann auch der Peterhof in Nowgorod von den Großfürsten von Moskau, also von den Moskowitern, die jetzt Russen genannt werden, geschlossen. In ähnlicher Weise verschlechterte sich die Stellung der Städte im Westen, indem die niederländischen Konkurrenten an ihren Landesfürsten, den burgundischen Herzogen, tatkräftige Schirmherren gewannen. Solchen Mächten hatten die vereinzelt Städte nichts Gleichwertiges entgegenzustellen.

Man darf auch nicht vergessen, daß manche Gegenstände des Handels in den bisher ausgebeuteten Ländern selbst hergestellt wurden, indem sich deutsche Handwerker dort niederließen und zugleich Lehrmeister ihrer Kunden wurden.

Eine weitere Veränderung des Handelsbetriebes in der Ostsee hing mit den Gegenständen des Handels zusammen. Die Ordensstädte hatten schon früh Handel mit Getreide getrieben, das in den Lieferungen für den Orden in großen Mengen auf den Markt kam. Abnehmer waren gelegentlich Schweden, dann regelmäßig England und vor allem die gewerblichen Niederlande, später auch Spanien und Portugal, die mit den Edelmetallen der neuen Welt bezahlten und so ähnliche Preissteigerungen hervorriefen, wie wir sie in unseren Tagen erlebt haben. Dieser Handel war gewinnbringend und hatte eine völlige Umwälzung im landwirtschaftlichen Betriebe und in den Agrarverhältnissen der Ostseeländer zur Folge. Große Reichtümer strömten ins Land; Fehmarnscher Weizen ging bis ins Mittelmeer; aber auch schwere Schädigungen des Volkstums blieben nicht aus; mit dem kapitalistischen Betrieb kam die Leibeigenschaft; Fürsten und Adel sahen jetzt glänzende Tage.

Unter diesen Umständen konnten die Ostseestädte ihre Stellung im Ostseehandel nicht behaupten. Verbündet mit den Dänen drangen

die Niederländer in immer größeren Mengen in die Ostsee ein; die neuerdings veröffentlichten Sundzollregister geben ein klares Bild von dieser Entwicklung; es gab Jahre, in denen an viertausend holländische Schiffe den Sund passierten; dazu kamen Engländer und Schotten; die „Schottländer“ finden sich auch als Gewerbetreibende in den Steuerregistern der Ostseestädte; ein Bild der Stadt Pasewalk aus dem Anfang des siebzehnten Jahrhunderts zeigt die Ücker durch ein Schiffchen belebt; es trägt die dänische Flagge.

Neben dem Korn spielte bald auch das Holz eine große Rolle. Man weiß, welche verhängnisvolle Bedeutung die Privilegien der Klöster und der Merinozüchter für die spanische Waldwirtschaft gespielt hat; auch in den Niederlanden herrschte Waldmangel; um so größer war gerade damals der Bedarf an Schiffbauholz bei diesen ersten europäischen Seemächten; gedeckt wurde er zum größten Teil durch Zufuhr aus den Ostseeländern, besonders den östlich gelegenen, und es entspricht gewiß den Tatsachen, wenn Dietrich Schäfer die riesige Holzausfuhr Danzigs, die im Jahr 1587 eine besondere Höhe erreicht, mit dem Bau der großen Armada in Zusammenhang bringt.

Für solche Waren kam der Überlandweg von Lübeck zur Elbe nicht in Betracht; die Bedeutung der Straße durch den Sund wurde immer größer. Zugleich wurden die Schiffe größer; längst war man von der Küstenfahrt zur Fahrt über See übergegangen; die „Ummelandsfahrer“, die um Skagen segelten, noch im dreizehnten Jahrhundert ganz in der Minderzahl, bildeten längs die Mehrheit; das hatte eine mächtige Entwicklung der Seefahrt zur Folge, die aber natürlich besonders den Nationen der Westsee zugute kam; wenn später einzelne Lübecker Kaufleute daran teilnahmen, wie z. B. im siebzehnten Jahrhundert der bekannte Thomas Fredenhagen, so geschah es mehr in der Trampfahrt, weniger im Platzgeschäft.

Lübeck hat im eigenen Interesse und in dem seiner Nachbarn mit allen Mitteln gegen diese Entwicklung des Ostseehandels gekämpft. Noch im Jahre 1511 wurde eine holländische Flotte bei Hela weggenommen und zwölf Jahre später durch ein Bündnis zwischen Lübeck und Danzig König Christian II. von Dänemark entthront und die Auflösung der Skandinavischen Union erreicht. Aber in der Grafenfehde erlagen Lübeck und seine Bundesgenossen, Wismar, Rostock und Stralsund den wieder vereinigten Gegnern Dänemark, Schleswig-Holstein und Schweden. Die ungewöhnliche Volkstümlichkeit des Führers der Städte, Wullenwebers, eines geborenen Hamburgers, die sich bis auf den heutigen Tag erhalten hat, zeigt deutlich, wie allgemein die damalige Entwicklung des Handelsbetriebes als ein Unglück empfunden wurde, zu deren Änderung man kein Opfer scheuen dürfe. Das Kriegsglück war den Städten nicht günstig;

mit der Hansa war es eigentlich schon damals vorbei; der später folgende Siebenjährige Krieg, den Lübeck im Bunde mit Dänemark gegen Schweden wegen der Narwafahrt führte, war kein hansisches Unternehmen mehr. Trotz des großen Seesieges bei Bornholm — es war der letzte deutsche Seesieg für Jahrhunderte — war das Ergebnis unbefriedigend. Nur Bruchstücke der alten Privilegien, auf kurze Fristen bewilligt, widerwillig erneuert oder ganz versagt, bildeten den Rest der alten Hansaherrlichkeit. Hatten die Städte einst ohne des Reiches Hilfe dem deutschen Volke hier eine Welt erobert — auch Karls IV. vielgenannter Besuch in Lübeck galt nur den Handelsinteressen seiner brandenburgischen, schlesischen, böhmischen Besitzungen —, so mußten sie jetzt erfahren, wie ohnmächtig handeltreibende Stadtstaaten gegenüber großen Territorialmächten sind, wenn nicht gleiche Mächte ihnen zur Seite stehen. Diese fehlten; die deutschen Fürsten haben nicht nur ihre Hilfe verweigert, sie haben die Stellung der Städte vielmehr nach Kräften geschwächt; das geschah natürlich im Interesse ihrer eigenen Gebiete und verdient deshalb keinen Tadel; wenn z. B. Preußen um 1700 das Stapelrecht Lübecks nicht mehr anerkennen will und für den Handel Magdeburgs freie Durchfuhr begehrt, so ist ein solches Verlangen durchaus begreiflich. Man war eben längst von der Stadtwirtschaft zur Territorialwirtschaft übergegangen, die außerdeutschen Mächte, wie z. B. England durch Cromwell, bereits zur Nationalwirtschaft.

Auch auf einem andern Gebiet zeigt sich die gleiche Wandlung der Verhältnisse. Zu Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts haben wir in Lübeck eine Blüte der Kunst, die ihresgleichen an der Ostsee gewiß nicht, vielleicht auch kaum an der Nordsee hat. Damit erklärt sich die starke Ausfuhr lübischer Kunsterzeugnisse, deren Spuren uns noch heute in allen Ostseestädten grüßen. Das ändert sich gegen Ende des Jahrhunderts. Mehr und mehr dringen die Werke der flandrischen Künstler in die Ostsee; zahlreiche Altäre mit dem Zeichen Antwerpens, den Aarons Händen, beweisen das; Brügge stand damals auf der Höhe; Memlings jüngstes Gericht, heute in Danzig, in Brügge gemalt, für Florenz bestimmt, führt uns in jene Zeit. Wallfahrte man früher von der Ostsee nach Wilsnack oder nach Thann im Elsaß, so fuhren z. B. zu Beginn des sechzehnten Jahrhunderts Schiffe mit Wallfahrern von Stralsund nach St. Jago in Spanien.

Es leuchtet ohne weiteres ein, daß diese Wandlung im Ostseehandel mit der Entdeckung Amerikas nichts zu tun hat; trotzdem kann man es immer noch hören, daß der Niedergang der Hanse so zu erklären sei. Der Handel an sich war nicht geringer geworden, im Gegenteil, er hatte sich gesteigert; er blieb auch lohnend; Dietrich Schäfer meint, daß im siebzehnten Jahrhundert neun Zehntel des holländischen Kapitals nicht im überseeischen Handel, wie man annehmen sollte, sondern im Ostseehandel