



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Vom Werden und Wesen der Hanse

Rörig, Fritz

Leipzig, 1940

I. Die Gestaltung des Ostseeraums

[urn:nbn:de:hbz:466:1-71071](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-71071)

Die Gestaltung des Ostseeraumes

Jene große Bewegung des 12. und 13. Jahrhunderts, die den Deutschen wieder zurückführte in die weiten Lande östlich von Elbe und Saale, ist nur zu verstehen in ihrer Bezogenheit auf das ganze deutsche Volk. Denn sie ist ja selbst nur ein Teil einer zeitlich und räumlich umfassenderen Bewegung, die bereits unter den Karolingern einsetzte und zunächst vor allem den deutschen Südosten ergriff. Selbstverständlich überwog im Südosten die Leistung der süddeutschen Stämme, insbesondere der Bayern, im nördlichen Sektor die der norddeutschen Stämme, der Franken und vor allem der Sachsen. Beteiligt aber waren sie alle. Und weiter: es handelt sich nicht nur um die räumliche Einheit des deutschen Volkes, sondern auch um seine innere: nicht ein Stand, nicht eine Gruppe war der Träger der Ostsiedelung, sondern das ganze deutsche Volk, auch in seiner damaligen inneren Struktur. Fürsten, Adel, Klerus, Bürger und Bauern, sie alle sind an dem großen Werk beteiligt¹. Es liegt aber in der Natur der Sache, daß für gewisse Aufgaben bestimmte

Gruppen besonders geeignet waren, und daß diese deshalb für solche Aufgaben als die eigentlichen Träger des Werkes hervortreten. Eine solche Aufgabe größten Ausmaßes war der deutschen Ostbewegung von dem Augenblick an gestellt, als um 1140 die bis dahin skandinavisch-slawische Ostsee zum erstenmal wieder auch ein deutsches Ufer erhielt, und zwar zunächst an der heutigen Lübecker Bucht. Wie sollte sich jetzt die Ostsee gestalten? Würde sie auch weiterhin ein Meer sein, in dem Skandinaviern und daneben Slawen, Esten und Liven allein Seefahrt zufiel, der Deutsche aber höchstens als geduldeter Fremdling auf fremdem Schiff zu fremden Handelsplätzen gelangen konnte? — Endlich aber: würde die breite Seeflanke der weiter nach dem Osten zu Lande vorstoßenden Siedlungswelle ungeschützt und damit ungefährdet bleiben? —

Schon hundert Jahre später, um 1250, waren diese Fragen von allergrößter Tragweite eindeutig zugunsten des deutschen Einsazes entschieden. Ein Blick auf die damalige Ostsee läßt sofort erkennen, welche Kräfte diesen Umbruch der Ostseegeschichte herbeigeführt haben.

In jenen entscheidungsreichen hundert Jahren von 1150 bis 1250 sind fast alle jene Städte erwachsen, die noch heute Handel und Wandel des Ostseeraums bestimmen: Lübeck und Rostock im Westen, Stralsund, Danzig und Elbing im Süden, Riga und Reval im Osten, Wisby und Stockholm im Norden mögen beispielhaft genannt werden. Als Ganzes genommen handelt es sich hier um einen Vorgang von einer Großartigkeit, die sich mit den Gründungen griechischer Kolonialstädte an weit entfernten Meeresküsten in Vergleich setzen läßt; jedenfalls um eine Erscheinung von Wucht und Größe und vor allem von

grundsätzlicher Bedeutung für alle späteren Jahrhunderte. Was damals geschaffen wurde, hat Dauer gehabt bis zum heutigen Tage; erst mit der Gründung von Gdingen kam ein fremder Zug in das damals Gewordene.

Einer so umfassenden und bedeutsamen Erscheinung gegenüber versagen rein mechanische Feststellungen, wie etwa die immer wiederholte, daß sich damals die Ostsee mit einem „Kranze deutscher Städte“ umgab. Es versagen aber auch rein örtliche Erklärungsversuche, etwa aus dem Planen einzelner Territorialherren, und wären es selbst Männer vom Range eines Heinrich des Löwen oder Bischof Alberts von Riga. Denn niemals kann auf diese Weise die Erscheinung als Ganzes verstanden werden, da sie sich über die verschiedensten Gebiete politischer Herrschaft hin erstreckt und der wichtigste dieser Faktoren, die Macht Heinrichs des Löwen, mit seinem Sturze ausschied. Wir suchen also nach inneren Gründen, um dies Geschehen wirklich zu verstehen. Dabei ergibt sich eine Auflockerung des gesamten Vorgangs in drei Gruppen von Stadtgründungen, die untereinander zwar zusammenhängen, von denen aber jede eine bestimmte Funktion im Rahmen des Ganzen zu erfüllen hatte.

Die erste dieser Gruppen beginnt mit Lübeck, setzt sich fort in Wisby auf Gotland und endet mit den Städten am Ostufer des baltischen Meeres und seines Hinterlandes: mit Riga, Reval und Dorpat. Die zweite umfaßt die Städte am Südufer der Ostsee von Wismar bis nach Memel und die dritte Städte Süd- und Mittelschwedens, wie Göteborg (Lödöse), Kalmar, Söderköping und vor allem Stockholm.

Die erste dieser Gruppen ist von der Forschung am meisten

beachtet worden, gerade auch ihrer wirtschaftlichen Funktion nach.

Die Gründung Lübecks, wie sie endgültig um 1158 erfolgte, war eine Tat von weltgeschichtlicher Bedeutung. Sie ist vorbildlich geworden für die gesamten späteren Gründungen im Ostseegebiet; ja, man kann sagen: alle späteren Gründungen erwachsen mit innerer Folgerichtigkeit aus dieser ersten heraus. In einem Augenblick höchster Tragweite haben sich damals auf das glücklichste Herzog Heinrich der Löwe als Träger der politischen Macht und wagende, unternehmende Männer aus den Städten Altdeutschlands zusammengefunden², um die in Altdeutschland in langsamer Entwicklung ausgereifte Stadt mit der Gründung Lübecks zu verpflanzen in das Ostseegebiet. Damit war der große Wendepunkt gegeben. Denn die Ostsee kannte bisher kein wirkliches Städtewesen; was bis dahin im Ostseeraum den Namen Stadt trug, war noch höchst unfertig, primitiv³; hinter Lübeck aber stand die städtebauliche Erfahrung der flandrischen Städte, Kölns, namentlich auch der westfälischen Städte. In rationaler, das heißt: in instinktmäßig vernünftiger Vereinfachung übernahm man Stadtplan und städtische Einrichtungen; eingestellt aber war die Gründung von vornherein auf einen bestimmten wirtschaftlichen Zweck: dem deutschen Kaufmann ein Ausfallstor zur Ostsee zu verschaffen, ihn unabhängig zu machen von dem bisherigen westlichen Umschlagplatz der Ostsee: Schleswig im Machtbereich der dänischen Krone.

Denn die Gründung Lübecks bedeutete weit mehr als eine einfache Verlegung des westlichen Umschlagplatzes der Ostsee. Der Deutsche begnügte sich nicht mehr mit

dem Eintausch der Waren des Westens gegen die von den andern herbeigeführten Ostseewaren; er schaltete sich vom Augenblick der Gründung Lübeck's an selbst in die Ostseeschiffahrt ein. Wie auf dem Lande sich der Pflug des deutschen Bauern dem slawischen Pfluge gegenüber als überlegen erwies, so war das von den Deutschen in die Ostsee verpflanzte Schiff, der Rogge, mit seinem größeren Laderaum und seiner größeren Segelfestigkeit dem skandinavischen Schiffe gegenüber der für eine geregelte Handelsfahrt weit geeignetere Schiffstyp. Schiffsbau war deshalb die dringlichste Aufgabe in dem um 1158 neu gegründeten Lübeck. In geschlossener Flottenfahrt stießen die im Raume von der Düssel und von Groningen bis Lübeck beheimateten „Kaufleute des Römischen Reiches“ von Lübeck aus nach Gotland vor. Auf dieser Insel des skandinavischen Bauernkaufmannes, dem damaligen navigatorischen Mittelpunkt der Ostsee, galt es festen Fuß zu fassen. Nicht ohne schwere Krisen kam es 1161 zu dem Ausgleich zwischen der „Gesamtheit der Kaufleute des Römischen Reiches, die Gotland besuchen“, und der gotländischen Landgemeinde⁴. Nur weil der Schatten Heinrichs des Löwen diesen Vorstoß deckte, war der deutsche Versuch, auf Gotland festen Fuß zu fassen, in seiner Kühnheit überhaupt durchführbar. Der gotländische Bauernkaufmann wurde auf bescheidenere Aufgaben zurückgedrängt. Weder seine Schiffahrt, noch seine geschäftlichen Gewohnheiten, noch seine Siedlungsform waren dem deutschen Wettbewerber gewachsen. In regelmäßigen Rhythmen bewegten sich seitdem die Flotten des deutschen „gemeinen Kaufmanns“ von Lübeck über Gotland nach der baltischen Küste. Von dort aus war das Ziel Nowgorod am Ilmensee, das über

Newa, Ladogasee und Wolchow erreicht wurde. Im selben Rhythmus, unterbrochen durch lange gemeinsame Aufenthalte in Nowgorod und auf Gotland, ging die Reise zurück. Auf Gotland war in der Tat zu gewissen Zeiten die Gesamtheit der „Kaufleute des Römischen Reiches“ in der Person von angesehenen Kaufleuten aus allen am Seehandel beteiligten Städten vertreten.

Schon bald, noch im 12. Jahrhundert, blieb aus dem großen Kreis der Gotland regelmäßig besuchenden Kaufleute eine zunehmende Zahl auf Gotland zurück: Das waren die auf Gotland „bleibenden Deutschen“, wie sie sich in ihrem Siegel nennen. Sie haben jene stolze Stadt Wisby geschaffen, von deren Bedeutung im 13. und 14. Jahrhundert noch heute großartige bauliche Überreste eine stumme, aber eindrucksvolle Sprache reden.

Wisby auf Gotland war nicht Endziel der von Lübeck ausgehenden Schifffahrt, sondern wichtigste Etappe und Stützpunkt. 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.

Auch in Riga hielt der deutsche Kaufmann sich zunächst nur während des Winters bei gemeinsamer Kauffahrt als Gast auf. Seit auch hier, wie in Wisby, um 1225 aus wandernden Kaufleuten sesshafte Bürger geworden waren, beginnt die große Blütezeit Rigas.

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 unabhängiger 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 Unterstützung des Ausbaus ihrer Befestigungen damit begründen, daß sie Schild und Bollwerk des Durchgangsverkehrs nach dem Osten sei⁵. Wie wahr dies Wort war, sollte sich im 16. Jahrhundert offenbaren, als die 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 damals dem Schwertritterorden gehörenden Burg Reval wurde um 1230⁶ der zweite wichtige Stützpunkt am Meer für den deutschen Handel nach Nowgorod; ihrer Verbundenheit mit Lübeck und dem deutschen Kaufmann gab die Stadt bereits 1259⁷ symbolhaften Ausdruck mit den Worten, daß sie zusammengehörten wie die Arme des Kreuzigten. Bernau 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 Entstehungursachen dieser Städte sind nicht rein lokaler Art, sind nicht zu verstehen aus den besonderen Verhältnissen ihrer engeren Umgebung, sondern im Zusammenhang mit großem wirt-

schaftlichem Planen, das auf das Ostseebecken als Ganzes gerichtet ist. Und weiter: die Träger dieses Planens und damit die eigentlichen Urheber der Städtegründungen sind die führenden Kreise der niederrheinisch-westfälischen Kaufmannschaft^o, die auf das große Ziel ausgehen und es verwirklichen: von Brügge im Westen über Köln, Soest, Bremen, Hamburg von Lübeck aus ein organisch festgefügtcs System deutscher Stadtgründung 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 zusehends 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^o. 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 weite Gebiete im Westen und Norden Europas auf Getreidezufuhr angewiesen waren. Hier sind namentlich zu nennen Flandern mit seiner relativen Überbevölkerung, Friesland, das zwar für Tierzucht, aber nicht für Getreidebau geeignet war, und endlich Norwegen mit seiner unzulänglichen Anbaufläche. 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 z. B. 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 verkonsumiert wurde. Der heutige Jungfernstieg in Hamburg verdankt diesen Maßnahmen des 13. Jahrhunderts ebenso seine Entstehung wie die Wakenkauptstauung 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 genutzt;

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 die Getreideausfuhr von Anfang an als der wichtigste Handelszweig festzustellen. 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, Hamburg andererseits auf die planmäßige Sammlung dieser Einkünfte und ihre Fertigstellung für den Großhandel eingestellt waren. Und nicht nur das. Wenn mit Recht immer wieder betont wurde, daß die Ansiedlung von deutschen Kolonisten in den meisten Gebieten ohne Kampf, ohne gewaltsame Verdrängung der vorhandenen slawischen Bevölkerung vor sich ging, so ist einer 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 ausreichendere Besiedlung. Die Ent-

stehung 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 Besiedlung und gewinnt damit zugleich bevölkerungspolitisch das unbedingt notwendige Erneuerungsgebiet ihrer eigenen deutschen Bevölkerung. Das kräftige Ausblühen der ostdeutschen Städte hat sich also für die Dichte der ländlichen Besiedlung im höchsten Maße nützlich, nicht etwa schädlich, erwiesen¹⁰.

Wenn die Seestädte die wichtigsten Stützen dieser durch den Getreidehandel bedingten 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 binnentwärts gelegenen Städte und Städtchen übersehen werden. Auch bei ihnen besteht schon von der Anlage her eine sinnvolle Beziehung auch zur ländlichen Siedlung. Es sei an die Rolle erinnert, die den Städten Thorn und Kulm von Anfang an für die Besiedlung des Ordenslandes zufiel, und weiter an die planvolle Verbindung von dörflichen Anlagen mit einer städtischen Neugründung bei der Siedlungstätigkeit des Deutschen Ordens¹¹. 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 Besiedlung und damit vervielfachte ländliche Produktion ermöglicht haben.

Bei der zweiten Gruppe von Stadtgründungen tritt be-

reits deutlich hervor, wie sehr durch hansisch-städtische Aufbauarbeit die wirtschaftlichen Kräfte des ganzen von ihr erfaßten Landes belebt und vervielfacht wurden. Das trifft auch auf 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 Stockholm¹².

Als 1251 die Verhandlungen zwischen Herzog Birger und dem Lübecker Rat in dem berühmt gewordenen Privileg über die Rechtsstellung der Deutschen in Schweden ihren Abschluß fanden, ging noch ein besonderer Brief Herzog Birgers nach Lübeck¹³. In ihm dankte der Herzog dem Lübecker Räte, daß er ihm in der Person des Lübecker Ratsmanns Alvin van 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 in erster Linie bürgerlich-kaufmännischer Art war. Für die innere Geschichte Schwedens hat sie eine Zäsur von solcher Bedeutung herbeigeführt, daß der schwedische Forscher Adolf Schück den Kulturunterschied von Altertum und Mittelalter in Schweden mit ihr in Zusammenhang gebracht hat¹⁴. Aber ihre segensreichen Wirkungen besteht also 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. Auch Stockholm hat 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.

Gewiß kam auch in Schweden die Stadtgründung lokalen Bedürfnissen entgegen; ihre eigentlichen Entstehursachen sind aber ungleich weiträumigerer Art. Namentlich die Gründung Stockholms ist das Mittel gewesen, durch das der deutsche Kaufmann Mittelschweden eingliedert hat in das von ihm ausgebaute Handelssystem Brügge — Lübeck — weiterer Ostseeraum. Damit wurde Schweden erst einbezogen in die damaligen weltwirtschaftlichen Beziehungen. Auch hier setzt jener auch dem Umfang nach höchst beachtliche Austausch von Landesprodukten gegen Fertigwaren des Westens ein: Schweden liefert Kupfer, Eisen, aber auch Butter in großer Menge, Pelzwerk und Felle. Der größte Teil dieser Waren geht nach Brügge. Von dort kommt das flandrische Tuch als wichtigste Segenware; dazu treten Gewürze und vor allem noch, über Lübeck, das Lüneburger Salz. Die Produktionskraft der schwedischen Bevölkerung ist vervielfacht und die Aufnahmefähigkeit des Landes für notwendige ausländische Waren mit ihr. Am deutlichsten wird das vielleicht an der Südspitze des Landes, in Schonen, das im Mittelalter allerdings zum dänischen Machtbereich gehörte. Nur deshalb konnte die einheimische Fischerbevölkerung hier Unmengen von Heringen fangen, weil der hansische Kaufmann alles übrige organisierte: Zu den Fangzeiten erschienen von den Städten Kampen im Westen bis Danzig im Osten die am Heringshandel interes-

sierten Kaufleute in Schonen. Auf ihren Schiffen brachten sie die Böttcher ihrer Heimatstädte mit und mit ihnen die leeren Tonnen und das Lüneburger Salz. Die den einheimischen Fischern abgekauften Fänge wurden gesalzen und in Tonnen verpackt. Mehrere Hunderttausend solcher Heringstonnen fanden jährlich dank der hansischen Handelsorganisation ihren Absatz in ganz Europa.

Das Beispiel Schonens gibt über die Stellung der Hansen zu den Ländern, die in ihren Wirtschaftskreis einbezogen waren, einen wesentlichen Aufschluß: die Hansen haben die Produktion dieser Länder nicht angetastet, sie durchaus den Einheimischen überlassen. Sie haben sie aber zu einer ungewöhnlichen Höhe gebracht, indem sie ihr durch eine weitschauende Organisation der Verarbeitung zu marktgängiger Ware und der Verteilung über ganz Europa ganz andere Möglichkeiten gegeben haben. Überall hat der Hanse der Urproduktion einen für die Vorstellung der damaligen Zeit weiten Weltmarkt erschlossen; das gilt namentlich auch für Norwegen und seinen Fischreichtum. Es ist also ganz falsch, sich den hansischen Kaufmann als Händler im abfälligen Sinne vorzustellen, wohl nur gar als Zwischenhändler. Er ist vor allem auch Organisator der Produktion und schon allein dadurch eine der großen aufbauenden Kräfte seiner Zeit.

Bei aller Verschiedenheit der drei behandelten Gruppen von Stadtgründungen im einzelnen überwiegt doch durchaus das Gemeinsame: sie waren die Stützen für den vollkommenen Neubau im Ostseeraum. Im fernen Osten war Nowgorod am Ilmensee der große Stapelplatz der russischen Waren, vor allem des Pelzwerkes, aber auch von Wachs, Honig, Pottasche und anderen Rohprodukten.

Nowgorod bot besonders aussichtsreiche Möglichkeiten. Deshalb hat der Deutsche zunächst den Weg von Lübeck bis zum Peipussee planvoll mit seinen Stadtgründungen besetzt und so die große Brücke geschlagen von Brügge in Flandern und den Städten des altdeutschen Raums über Lübeck, Wisby und Dorpat nach Nowgorod. Als mit dieser Tat Ostsee und Nordsee durch den Deutschen zu einem einheitlichen Verkehrsgebiet zusammengeschmolzen waren, hat er durch Städtegründungen an der Südküste der Ostsee, endlich durch die Erschließung Schwedens den Ostseeraum als Wirtschaftsgebiet planmäßig ausgebaut. Es ist das Verdienst deutscher organisatorischer Arbeit, wenn die Randländer von Nord- und Ostsee zu einem Grade wirtschaftlicher Gemeinschaftsarbeit zusammengeführt wurden, wie er vordem unvorstellbar war.

Schon diese letzte Feststellung zeigt deutlich, daß es sich bei der Erschließung der Ostsee durch das deutsche Bürgertum um weit mehr handelte, als nur um eine wirtschaftliche Angelegenheit. So sehr bei alledem wirtschaftliche Ziele mitgewirkt haben, so weit entfernt war man von rein privatwirtschaftlichem Denken. Für den deutschen Kaufmann, wie er sich seit 1150 planvoll als Städtegründer und kaufmännischer Organisator im Ostseeraum durchsetzte, galt nicht das Wort *ubi bene ibi patria*, sondern er trug seine patria, seine deutsche patria, in die Ostsee hinein. Wenn heute wieder, nach Beseitigung der Unterbrechung durch das polnische Gdingen, die südliche Ostseeküste deutsch ist von Lübeck bis Memel, und wenn weiter Plätze wie Riga und Reval in ihrem Stadtbild immer noch ein deutsches Gesicht zeigen, so ist dies das Verdienst des niederrheinischen und niedersächsischen Kaufmanns,

der nicht eher ruhte, bis er selbst jene deutschen Städte geschaffen hatte, die dann allerdings die wichtigsten Stützpunkte seines wirtschaftlichen Schaffens wurden. Nicht Krämergeist, aber auch nicht wirklichkeitsfremdes Verleugnen der wirtschaftlichen Grundlagen menschlichen Seins und menschlicher Kultur, sondern die kraftvolle Synthese von deutschem Kolonisateur und wagendem, unternehmendem Kaufmann, das gibt den Anfängen hanfischer Geschichte das Gesicht und erklärt es, daß sie nicht zu einem völkisch indifferenten Wirtschaftsverband führte, sondern zum Bund der Städte von der deutschen Hanse¹⁵, zu dem nur deutschen Städten die Mitgliedschaft offenstand. Sie ist, ganz bewußt, ein Wirtschaftsverband auf blutmäßiger Grundlage¹⁶. In dieser Bindung der Wirtschaft an das Blut liegt es begründet, daß die wirtschaftliche Eroberung der Ostsee den hanfischen Kaufmann durch Jahrhunderte hindurch zum angesehensten und einflußreichsten Vertreter seines Volkes im Ausland und zu einem überaus erfolgreichen Verbreiter deutscher Kulturwerte im ganzen Norden und Osten Europas werden ließ.

Das alles wäre nicht möglich gewesen, wenn die Ostseestädte nur von Deutschen gegründet, aber nicht immer wieder mit Volkstum aus Altdeutschland aufgefüllt worden wären. Was hier von den altdeutschen Städten hinüber zu den jungen Kolonialstädten geleistet worden ist, gehört zu den höchsten Ehrentiteln wahrer deutscher Volksgeschichte. Denn: ist es an sich schon erstaunlich, wie klein der Raum ist, den die altdeutschen Mutterstädte umfassen im Verhältnis zu der Weiträumigkeit des Gebietes, das sich mit den jungen Kolonialstädten bedeckte, so ist die

Deutscherhaltung dieser Städte eine vielleicht noch größere Tat.

Brüst man die Herkunftsnamen der Bewohner von Städten des Ostseeraums bis rund 1400, so begegnen wir Namen, die auf eine Herkunft aus altdeutschen Städten hinweisen, immer wieder¹⁷. Es gibt kaum eine Ostseestadt, in der nicht Einwohner gegessen hätten, die irgendwie mit Dortmund zusammenhängen. Soest und Münster stehen dahinter nicht weit zurück; aber auch das rheinische Köln hat viel zur Auffüllung deutschen Volkstums in den Ostseestädten beigetragen. Braunschweig, Hildesheim und Bremen sind ebenso beteiligt wie Osnabrück, Minden oder Lüneburg. Bemerkenswert ist es, daß eine unendlich lange Reihe kleinerer Orte Westfalens in den Herkunftsnamen der Städte des Ostseeraumes immer wiederkehren: Ichnenne — auch hier nur beispielsweise Warendorf und Coesfeld, Unna und Camen, Lüdenscheid und Iserlohn, Volmarstein und Dülmen. Auffallend stark vertreten sind kleinere Orte des Bergischen Landes, wie Lennep und Wipperfürth.

Wollte man aus den mit den Namen dieser kleinen Orte gebildeten Herkunftsnamen schließen, ihre Träger seien jedesmal unmittelbar aus dem Orte, der ihnen den Namen gegeben hat, in die neue Heimatstadt im Ostseeraum eingewandert, so ergäben sich kaum verständliche Zusammenhänge¹⁸. Dem ist aber nicht so. Denn einmal kommt es vor, daß Träger solcher Namen nicht unmittelbar aus ihnen in den Ostseeraum eingewandert sind: so stammt z. B. eine der Warendorffamilien in Lübeck aus Münster; Träger des Namens von Lennep können auch aus Köln, solche des Namens von Attendorn auch aus Soest weiter

nach dem Osten gewandert sein. Und weiter: immer wieder ist die Beobachtung zu machen, daß im weiteren Ostseegebiet Träger solcher Namen nicht unmittelbar aus Altdeutschland eingewandert sind, sondern in engen verwandtschaftlichen Beziehungen zu einer gleichnamigen Familie in Lübeck stehen.

Das gilt im besonderen Maße für die Gruppe der Führung. Jene Unternehmerrgilde, welche die bauliche Gründung Lübecks durchführte, setzte sich auch aus Männern der führenden Schicht altdeutscher Städte zusammen¹⁹. Männer, die etwa in Köln mit dem erzbischöflichen Stadtherrn um die Führung in der Stadt rangen und durch ihre weitausholende Tätigkeit als unternehmende Fernhändler, als „Kaufleute des Römischen Reichs“ die Mittel für solchen Kampf zur Verfügung hatten. Weil ihr Kampf aber als ein Kampf für die Selbständigkeit der Stadt bischöflicher Herrschaft gegenüber auch von der Masse der Bevölkerung, namentlich den Handwerkern, empfunden wurde, hatte die Oberschicht diese als vertrauensvolle Gefolgschaft hinter sich. So war es auch, als Männer solcher Art die Gründung Lübecks und der weiteren Ostseestädte durchführten. Die führenden Familien gaben jüngere Glieder zur Weiterführung der Stadtgründungen in den weiteren Ostseeraum ab. Sehr deutliche Anzeichen weisen darauf hin, daß die Warendorp in Wismar und die Eusfeld in Rostock Glieder der gleichnamigen Lübecker Gründerfamilien sind und hier bei den neuen Stadtgründungen führend beteiligt waren. Vielleicht gilt dasselbe z. B. für die Warendorf und Eusfeld in Elbing²⁰.

Auch der damalige Fernhandel mit der ihm eigentüm-

lichen Organisation hat sich nach derselben Richtung ausgewirkt. Sehr oft war es so, daß von einer Kaufmannsfamilie aus Altdeutschland sich ein Glied in Lübeck festsetzte und daß dann weitere, jüngere Glieder derselben Familie etwa in Stockholm oder in Riga in Zusammenarbeit mit dem Lübecker Hauptzweig der Familie ihre Geschäfte führten. Allerdings hat der Fernhandel nicht immer unmittelbare Blutsverwandte, sondern jüngere Geschäftsfreunde oder ehemalige Angestellte des Lübecker Betriebes, die sehr oft aus der altdeutschen Herkunftsstadt des Lübecker Kaufmanns stammten, zur Niederlassung im weiteren Ostseegebiet veranlaßt. Auch auf diesem Wege wurde der geordnete Nachschub tüchtiger junger Männer von Altdeutschland über Lübeck ins Ostseegebiet gefördert, und dasselbe gilt für die zahlreichen Fälle, in denen Handwerkerfamilien aus altdeutschen Städten vertrauensvoll erfolgreichen kaufmännischen Auswanderern ihrer Stadt nach Lübeck und weiter ins Ostseegebiet hinein folgten. So erklärt es sich, daß es z. B. nicht nur eine ganze Reihe von Warendorffamilien im Ostseegebiet gibt, die zu den führenden Rats- und Fernhandelsfamilien gehören, sondern auch Handwerkerfamilien, etwa Schuster, den gleichen Namen tragen. Wie sehr die Organisation des einzelnen hansischen kaufmännischen Betriebes die deutsche Ostwanderung gefördert hat, mag an einigen Beispielen erläutert werden.

Kaufmännische Angestellte aus Westfalen
bei Lübecker Großkaufleuten²¹

I

Hermann von Warendorf († 1350) beschäftigt in
seinem kaufmännischen Betrieb:

1. Hinrich Junge aus Warendorf als Sehschiffer.
2. Johann Witte aus Warendorf als kaufmänni-
schen Angestellten (Warentransport).
3. Hinrich Witte aus Warendorf als kaufmänni-
schen Angestellten mit Gewinnbeteiligung.
4. Hermann Rinkeode (südl. v. Münster) dgl.
5. Thideke von (Burg-)Steinfurt dgl.

(Weitere Angestellte derselben Art: Thideke Lange,
Richard von Hamburg und Borchard von „Lofinge“).

II

Bruno von Warendorf († 1341) beschäftigt in seinem
kaufmännischen Betrieb:

1. Lambert von Bocholt.
2. Richard von Horhusen (= Niedermarsberg).

Zunächst beide kaufmännische Angestellte; dann beide
in ausgesprochener Vertrauensstellung; ihnen zur
Seite dann als „famulus“ ein Bernhard unbestimm-
ter Herkunft.

Ronrad von Attendorf († 1339).

Seit 1312 begegnet in seinem Geschäftsbetrieb in gehobener Vertrauensstellung:

Browin von Lüdenscheid.

Von 1334 an heißt derselbe Browin nur noch:

Browin von Attendorf.

Die bürgerliche Ostwanderung ist also kein wahlloses Abströmen einzelner aus ihren organischen Zusammenhängen losgelöster Individuen; diese Ostwanderung zerstörte nicht den Zusammenhang der Sippen, sondern baut sich auf ihm auf. Ein großer Teil von Familien westdeutscher Herkunft blieb, zum mindesten mit einem Familienglied 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 einer solchen Familie war fast immer der führende und der angesehenste; Plätze wie Stockholm, Wisby, Riga und Reval werden das Ziel für jüngere Brüder, Verwandte und weiteren Nachzug aus der ursprünglichen Heimat. Dieser Nachzug beschränkt sich aber nicht auf die Familienangehörigen selbst: Nachbarn aus den Städten der Heimat folgten vertrauensvoll den erfolgreichen ersten Ostwanderern. Gleichen Blutes waren auch diese. Lübeck ist der bestimmende Bevölkerungsregulator in der Ostsee, genau so, wie es der überragende Platz der wirtschaftlichen und politischen Führung ist. Die Bevölkerungsbe-
wegung als solche ist sogar das Primäre: Nur deshalb

sind die Ostseestädte des 12. bis 14. Jahrhunderts eine in sich so eindrucksvoll 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 handelte, einer Gemeinschaft, in der Lübeck auch für die privaten Beziehungen der Familien, verwandtschaftlicher und wirtschaftlicher Art, eine besondere Rolle zufiel.

Es bestand also zwischen den Familien der Ostseestädte und denen der altdeutschen Mutterstädte eine Fülle verwandtschaftlicher Beziehungen, die immer wieder durch Heiraten in dem weiten Raum Brügge bis ins Baltikum erneuert wurden. Nur ein Beispiel: 1398 erhält der in Brügge weilende Lübecker Kaufmann Hildebrand Beckinchusen von einem Better aus Riga die Mitteilung, in Riga sei die Tochter des Engelbrecht Witte, „ene suverlike juncvrowe“, eine für ihn nach jeder Richtung hin geeignete Braut. Hildebrand Beckinchusen fuhr darauf nach Riga. Dort wurde Hochzeit gefeiert und dann die Fahrt nach Lübeck oder Brügge wieder angetreten²².

Auch die weitentlegenen, im Gebiete fremder politischer Macht durch Deutsche begründeten Städte haben, namentlich in ihrer Oberschicht, die engen blutmäßigen Beziehungen zu den übrigen deutschen Städten auf lange Zeit hin bewahrt. Unter den Ratsmännern von Wisby²³ befinden sich bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts Träger folgender Namen: Westvelinc, Gruiten, Kolner, Ramen, Essen, Lennep, Roesfeld, Münster, Duisburg, Lippe, Warendorf, Hameln, Wipperfürth und Neuß. Die von Hameln sind aus Soest nach Wisby gekommen; nur bei

den Duisburg begegnet derselbe Name nicht gleichzeitig in Lübeck. Es wird also auch hier mit starkem Zuzug aus Lübeck selbst zu rechnen sein. Von weiteren Wisbher Bürgernamen seien noch die Recklinghausen, Anna, Dortmund, Braunschweig und Osnabrück angeführt.

Von den ältesten Ratsherren Stockholms²⁴ können mehrere unmittelbar oder mittelbar auf angesehene Lübecker Familien zurückgeführt werden; daneben stammen aber eine ganze Zahl Stockholmer Bürgermeister, Ratsmänner und führender Kaufleute unmittelbar aus Altdeutschland. Namentlich Dortmund und seine Umgebung, Osnabrück und Köln mit dem Bergischen Land sind als Herkunftsorte zu nennen; allein vier 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 fünf Geschwistern einer aus Lennep im Bergischen Land stammenden Familie läßt sich der kaufmännisch bedeutendste Bruder um 1370 in Lübeck als Großhändler für den schwedischen Markt nieder. Ein Bruder wird Stockholmer Bürger; zwei weitere Brüder begegnen uns als Bürger von Åbo in Finnland, wo einer von ihnen Ratsherr wird. Nur eine Schwester blieb in Lennep zurück. Bei der Stärke und Bedeutung des deutschen Bevölkerungsanteils in schwedischen Städten ist es verständlich, daß in Städten wie Wisby und Stockholm der schwedische Bevölkerungsteil nur sehr langsam in die zunächst überwiegend deutsche Führung der Stadt hineintwuchs. Erst 1471 wird in Stockholm die alte Ordnung beseitigt, daß die Hälfte der Stockholmer Ratsstühle von Deutschen besetzt sein müsse.

Aus der Kenntnis dieser ständig erneuerten Gemeinschaft des Blutes über weite Räume hinweg ist die Einheitlichkeit hansischer Politik der Frühzeit zu verstehen: es waren Glieder derselben Familien oder derselben örtlichen Herkunft, die in Köln oder Dortmund im Westen, in Lübeck oder Rostock an der westlichen Ostsee, in Stralsund oder Elbing an ihrem mittleren Südufer, endlich in Riga oder Dorpat in ihren östlichen Randländern Gemeinschaftsarbeit leisteten. Und diese Gemeinschaft beschränkte sich nicht auf die obere, führende Schicht, sondern umfaßte darüber hinaus den weitaus größten Teil des Stadtvolfes. Es ist der Ruhm der fernhändlerischen Oberschicht der Frühzeit, daß sie sich nicht kastenmäßig abschloß, sondern jungen aufstrebenden Männern ihrer Heimatstädte die Möglichkeit zum Aufstieg innerhalb ihres eigenen Geschäftsbetriebs gaben oder ihnen die Aussicht auf eine den Mann gut nährend Tätigkeit als Handwerker in den jungen Städten bot. Wie stark selbst noch zu Anfang des 16. Jahrhunderts auch in diesen Handwerkerschichten der Bevölkerungsaustausch zwischen weitentlegenen Städten des Ostseegebietes gewesen sein muß, zeigt deutlich eine Vereinbarung zwischen den Ämtern der Schmiede von Lübeck und Reval vom Jahre 1509, die sich auf die gegenseitige Kontrolle von Gesellen in den beiderseitigen Ämtern bezieht²⁵. In den Städten am Südufer der Ostsee gibt es ein „nichtdeutsches“ Problem so gut wie überhaupt nicht. Der Quantität, erst recht aber der sozialen Rangordnung nach, war die deutsche Bevölkerung unbedingt überlegen. Was an nichtdeutschen, insbesondere slawischen, Elementen in die Städte hineinkam, kam mit dem Willen in sie hinein, in diesen deutschen Städten aufzugehen²⁶. Es

wurde schnell aufgesogen. Späterhin, seit dem 14. Jahrhundert, ist diese Assimilation weniger erwünscht: einzelne Zünfte der Städte lehnen die Aufnahme Nichtdeutschstämmiger ab. Einen an sich unentbehrlichen Anteil an der städtischen Bevölkerung dieser Städte haben die Nichtdeutschen jedenfalls nie gestellt. Wenn 1499 der Lübecker Chronist in bezug auf die Juden niederschreiben konnte: „Tho Lubeke sin nene joeden, die besneden sin; men bederbet erer of nicht²⁷“, so hätte er für die nichtdeutschen wendischen Elemente, die in der Stadt saßen, die „Bedarfsfrage“ grundsätzlich ebenso beantworten können.

Der deutsche Mensch, geführt von Männern schöpferischen Willens seines Blutes, ist die Grundkraft, welche die gesamten Ostseestädte gestaltet hat. Weil aber auch diese führende Schicht aus jenem weitumfassenden Kreis von unternehmenden bürgerlichen Familien stammt, gebührt dem Bürgertum des 12. und 13. Jahrhunderts der Ruhm, die deutsche Gestaltung der Ostsee durchgeführt zu haben. Mochte der Auswanderer von den westdeutschen Städten bis an die entlegensten Gestade der Ostsee ziehen: er ging seinem Volkstum nicht verloren, sondern wohnte in der von ihm selbst geschaffenen deutschen Stadt, engste Gemeinschaft pflegend mit den Städten seiner Herkunft. Was damals die deutschen Städte des Westens im Gebiete der Ostsee geleistet haben, ist aus der nämlichen geistig-völkischen Haltung erwachsen, wie sie einst in den Griechen wirksam war: jene echte Kolonisationskraft, die aus dem Bewußtsein des eigenen Seins und des eigenen Wertes über Meere hin kolonisiert und Siedlungen schafft, bei denen die alles bestimmende

völkische Einheit als etwas Selbstverständliches gewahrt bleibt.

In der unlösbaren Verbindung von wirtschaftlicher und völkischer Ausdehnung, in der Einheit von wagendem Unternehmer und Kolonisateur offenbart sich bereits eine ausgesprochen politische Haltung. Sie ist der Hanse eigen von ihrer frühesten Gestaltung her, das ist jene Gesamtheit der Kaufleute des Römischen Reiches, die Gotland aufsuchen. Man hat in ihr einen „kaufmännischen Verein“ gesehen, in den einzutreten es in dem Belieben des einzelnen Kaufmannes stand²⁸. Diese Vorstellung wird dem Kerne hanfischen Wesens nicht gerecht. So gewiß es ist, daß starke wirtschaftliche Motive den deutschen Kaufmann von Westdeutschland in den Ostseeraum geführt haben, so gewiß ist es aber auch, daß dieses wirtschaftliche Wollen vom ersten Augenblick an gemeinschaftsbezogen war. Nur als Glied des großen Schwur-, Friedens- und Schutzverbandes der Kaufleute des Römischen Reiches auf Gotland, hatte der einzelne die Möglichkeit, seinen Geschäften nachzugehen. Er war der Gerichtsbarkeit, der Kontrolle, vor allem aber auch der politischen Führung dieses Verbandes unterworfen. Aus dieser Einheit lebte und wirkte der einzelne. Innerhalb dieser Einheit lag die Führung bei ganz wenigen: zunächst bei ihrem Altermann, dessen Schutz- und Gerichtsgewalt durch Heinrich den Löwen als Vertreter des Königs durch Übertragung des Königsbannes unterstrichen wurde. So ist der autonome Friedens- und Schutzverband des „gemeinen Kaufmannes“ von Anfang an auf König und Reich bezogen. Als im 13. Jahrhundert die Ratmannen der bedeutenderen Heimatstädte, die selbst zu den angesehensten Kaufleuten gehören, einen gesteiger-

ten Einfluß auf die Geschichte der Gesamtheit gewinnen, ist es seit der Mitte des 13. Jahrhunderts der Rat der Stadt Lübeck, der in der Gesamtheit der Gotland besuchenden Kaufleute und darüber hinaus in der Gesamtheit der Heimatstädte dieser Kaufleute die tatsächliche Führung gewinnt. Auch diese Führung wird durch den Reichsgedanken getragen: denn die Eigenschaft Lübecks als Reichsstadt, 1226 durch Friedrich II. begründet, hat die lübisch-hansische Politik von Anfang an zu einer Politik im Auftrage und gleichsam in Vertretung des Reichs im Ost- und Nordseeraum werden lassen.

Der verfassungsmäßige Träger des politischen Handelns der hansischen Städte war der Rat. Unternehmerstädte wie Lübeck gaben den besten Boden ab für die endgültige Durchsetzung der Ratsverfassung, jener höchsten Ausdrucksform städtischer Freiheit und Selbstverwaltung. Die Herkunft des Rates, seiner persönlichen Zusammensetzung nach, aus jenen Unternehmergeilden, die einst Städte wie Lübeck schufen, weist deutlich darauf hin, daß diese Räte der Hansestädte nicht etwa Repräsentanten einer Formal-Demokratie waren, sondern die tatsächliche Führerschicht. Von Anfang an besetzten den Rat gerade Männer aus jenen Familien, die die Träger des Gründungsvorganges gewesen waren: Männer des wagenden Fernhandels, die gewohnt waren, im Raum von Brügge bis Nowgorod, von London bis Elbing, von Bergen bis Frankfurt a. M., von Breslau bis Stockholm zu denken. Wenn in der Frühzeit die jüngere Generation bequem wird, wird sie unweigerlich von homines novi wirtschaftlich nicht nur überflügelt, sondern geradezu erdrückt; deutlich lassen das Lübecks Quellen für das Ende des 13.

Jahrhunderts erkennen. Wer wirtschaftlich scheitert, verliert den Sitz im Rat; der kräftige homo novus aber wird zum Eintritt in den Rat genötigt. Von diesem Augenblick an gehört seine Zeit, seine Kraft, sein Geld nicht ihm allein, sondern dem Ganzen, dem er zu dienen hat. Nicht nur mit seiner Tätigkeit im Rat der Stadt, als Leiter einer jener selbständigen, vom Rat aber abhängenden Einzelbehörden, die geschaffen zu haben auch ein Ruhm der städtischen Selbstverwaltung ist; man verlangte von dem Ratmann, am meisten von den besonders fähigen Ratsherren, diplomatische Dienste und Reisen im weiten Gebiet des hanfischen Interessentenkreises. Wie hoch die diplomatische Leistung Lübecker Ratmänner der Frühzeit von europäischen Fürsten gewertet wurde, erhellt aus dem bereits erwähnten Brief Herzog Birgers von Schweden aus dem Jahre 1251. Aus welchem Geiste heraus solche Männer handelten, dafür mag die Äußerung eines anderen Lübecker Ratmanns vom Jahre 1287 als Zeugnis dienen. Auf der Rückreise von Estland erreichte den Lübecker Ratmann Johann von Douay in Gotland eine Gegenorder des Lübecker Rates, die ihn abermals nach Reval weist. Das falle ihm allerdings nicht leicht, so schreibt er damals nach Lübeck, es sei ein aussichtsloser Auftrag, mit dem man ihn wieder nach Reval sende; nur Feinde könne er sich damit gewinnen. Dennoch, er dürfe und wolle nicht den Wünschen des Rates entgegenhandeln, sondern geduldig alles ertragen, wenn er sich auch wie ein Verbannter fühle²⁹. Nicht nur die politische Leitung, auch die militärische war Sache der Ratsherren. Ehrenvoll starb 1369 vor dem Feinde siegreich der Lübecker Bürgermeister Bruno Warendorp. Wer aber erfolglos war oder wem gar Verfeh-

lungen nachgewiesen werden konnten, der hatte gerade in seinen Genossen im Ratsgestühl unerbittliche Richter. Auf dem Lübecker Marktplatz hat der Bürgermeister Johann Wittenborg 1363 sein Haupt lassen müssen, weil er unglücklich im ersten Kampf gegen Waldemar Atterdag von Dänemark gekämpft hatte. Man gab den einzelnen Genossen preis, um das Ansehen und die Autorität der Institution, des Rates, zu wahren; man wußte, daß man vor der Masse der Einwohner die hohe Ehrenstellung, die dem Rate und seinen Gliedern eingeräumt wurde, nur aufrechterhalten konnte, wenn er sich in erfolgreicher Leitung und Leistung bewährte.

Es war also kein ungefährliches Amt, Ratsherr einer Hansestadt zu sein. Wittenborg ist nicht der einzige, der das am eigenen Leibe erfuhr. Bei so hohem Einsatz wog es verhältnismäßig wenig schwer, wenn man von den Ratsfamilien erwartete, daß sie in Zeiten, wenn der städtische Kredit angespannt war, mit ihren Kapitalien der Stadt zu Hilfe kamen.

Auch sonst haben die Familien der Führerschicht ein ausgeprägtes Gefühl für den Satz gehabt, daß Reichtum verpflichtet. So manches Spital einer Ostseestadt verdankt der für die Gemeinschaft opferbereiten Gesinnung einer solchen Familie seine Entstehung. Vielleicht am großartigsten hat der Wille, der eigenen Stadt eine möglichst repräsentative Gestalt zu geben, sich um 1250 in Lübeck ausgewirkt³⁰. Hier hatte man soeben stolze Bauten des „romanischen“ Stils zu Ende geführt; das Rathaus, vor allem die eintürmige große „romanische“ Basilika der Marienkirche. Jenem vorwärtstrebenden Geschlecht wagender Unternehmer genügten aber diese Bauten nicht

mehr als repräsentatives Gewand ihrer Stadt. Deshalb mußten diese und andere Bauten neuen Bauten des „gotischen“ Stils Platz machen.

Eine Bautätigkeit von kaum vorstellbarem Ausmaß hat von der Mitte des 13. Jahrhunderts bis ins 14. hinein der Stadt ein neues Antlitz gegeben. Das „romanische Lübeck“ verschwand zum größten Teil, das neue „gotische“ stieg in unerhörter Größe und Pracht empor und wurde richtunggebend wiederum für die ganze Ostsee hinüber bis zu den Kirchen Rigas und den Dorpater Dom. Ohne die Kapitalien der Oberschicht wäre das alles unmöglich gewesen. Als im 14. Jahrhundert die Kirche der Geistlichkeit, der „romanische“ Dom, wenigstens einen „gotischen“ Chor größten Ausmaßes erhielt, war es ein Glied der Gründerfamilie Bocholt, der als Lübecker Bischof aus seinen eigenen Mitteln den Chor aufführte.

Überall also ist die führende Oberschicht mit dem Ganzen durch echtes Gemeinschaftsgefühl verbunden; das gilt jedenfalls für die kraftvolle hansische Frühzeit. Selbstverständlich gehörte die besondere Aufmerksamkeit dieser ordnenden Führung der Wirtschaft. So wenig man aber die Wirtschaft von dem Volkstum löste, so wenig trennte man sie von der Politik. Man schätzte die Wirtschaft, aber man überschätzte sie nicht. Man wußte genau, daß nur bei einer gesunden politischen Entwicklung eine gesunde Wirtschaft möglich ist. Nicht weil die spätere Hanse ein Wirtschaftsverband war, hat sie ihre ehrenvolle Rolle in der deutschen Geschichte spielen können, sondern weil sie ein wirtschaftlicher Verband war mit ihr selbst wesenseigener, meisterhafter politischer Führung. Das gilt von dem Ganzen. Von dem einzelnen kaufmännischen Ratsherrn aber gilt,

daß er durch seine ständige Anteilnahme an der Leitung der öffentlichen Geschäfte, durch die Belastung mit der Verantwortlichkeit für das Ganze dazu erzogen war, seine eigenen rein wirtschaftlichen Interessen dem Ganzen unterzuordnen, sie zum mindesten so zu pflegen, daß sie nicht mit der Linie des Ganzen in Konflikt gerieten. In dieser Verbindung von Verantwortlichkeit für das Ganze mit privatwirtschaftlicher Tätigkeit und Initiative scheint mir das letzte Geheimnis hansischer Erfolge zu liegen. Ein Gebaren der Privatwirtschaft, das auf die Forderung der politischen Leitung keine Rücksicht nahm, war grundsätzlich ausgeschlossen.

Jedenfalls: es ist eine echt hansische Tugend, die Privatwirtschaft dem Ganzen unterzuordnen, die führenden Männer der Wirtschaft mit wahrer Verantwortung dem Ganzen gegenüber zu belasten. An diesem entscheidenden Punkte wird offenbar, wie falsch es wäre, hansische Geschichte als Beleg materialistischer Gesinnung oder Geschichtsauffassung in Anspruch nehmen zu wollen; in ihren guten Zeiten war das, was wir heute unter dem Worte: „Gemeinnutz geht vor Eigennutz“ verstehen, für sie eine Selbstverständlichkeit. Nicht materialistisch, sondern gemeinschaftsbezogen war ihre Einstellung im letzten. Denn nicht auf Warenmengen haben wir zu blicken, sondern zu fragen, ob Geist oder Ungeist bei diesen Hansen regierte, ob sie unpolitische Spießbürger waren oder politische Staatsbürger. Und das waren sie im höchsten Grade dieses ehrenhaften Wortes.

Aber auch die klügste politische Leitung hätte den wirtschaftlichen und kolonialisatorischen Vorstoß in den Ostseeraum nicht zu einem „glücklichen Ende“ führen können,

wenn nicht Wehrhaftigkeit und der Wille, von der Waffe als ultima ratio Gebrauch zu machen, hinter allem gestanden hätte. Gewiß nur als ultima ratio, d. h. wenn alle Möglichkeiten eines vernünftigen Verhandeln erschöpft waren. Denn es ist immer hansische Tradition gewesen, nur im äußersten Notfalle ans Schwert zu schlagen. „Leicht ist das Fähnlein an die Stange gebunden, doch schwer in Ehren wieder heruntergeholt“³¹! Das war hansische Weisheit, wie sie der größte hansische Bürgermeister, Hinrich Castorp, im 15. Jahrhundert formuliert hat. Und wenn er fortfuhr: „Lasset uns tagfahren!“, d. h. verhandeln, so konnte er das sagen, weil man sich im Verhandeln Meister wußte. Führte man aber Krieg, so hat man ihn mit Energie geführt, vor allem gut vorbereitet; namentlich auch das Kampfmittel des Wirtschaftskrieges hat man mit Geschick und Erfolg anzuwenden verstanden³².

Gewiß hat die deutsche Hanse als Organisation ausgesprochen wirtschaftliche Aufgaben gehabt. Es ist aber ein Irrtum, daraus auf einen nicht vorhandenen Willen zum kämpferischen Einsatz zu schließen. Erwies es sich als erforderlich, das Spiel der Waffen zu wagen, so schloß man zu diesem Zweck besondere Einzelbündnisse der beteiligten Städte. Das berühmteste dieser Bündnisse ist die Kölner Konföderation des Jahres 1367, die den zweiten Krieg gegen Waldemar IV. von Dänemark vorbereitete.

Schon die gesamte Erschließung des Ostseeraumes ist notwendigerweise von der Bereitschaft zum Kampf begleitet gewesen. Das gilt bereits für das erste Fußfassen auf der zunächst widerstrebenden Insel Gotland. Der Imperialismus dänischer Könige hat Lübeck immer und immer wieder bedroht; zweimal sogar zu einer vorübergehenden Un-

terordnung unter die dänische Macht genötigt. Sobald sich aber die Möglichkeit bot, mit einiger Sicherheit auf Erfolg die dänische Herrschaft abzuschütteln, hat die Stadt die dänische Herrschaft beseitigt. So war es 1225. Zwei Jahre später, auf dem Felde von Bornhöved³³, hat Lübecker Mannschaft zusammen mit den Ritterheeren einiger norddeutscher Fürsten und Hamburg der Dänenherrschaft den entscheidenden Stoß gegeben. Und nicht nur das. Während Fürsten und Herren für ihre örtlich begrenzten Herrschaftsansprüche stritten, galt Lübeck's Kampf bereits dem Ostseeraum als ganzem: Lübecker Schiffe fochten zur gleichen Zeit in den Gewässern bei Osel für die deutsche Sache in Livland. Es ist kein Zufall, wenn in den kritischen Jahren vor Bornhöved die Gemeinschaft, ja die Einheit der Deutschen in Livland mit Lübeck immer wieder unterstrichen wird. Unmittelbar vor der Schlacht bei Bornhöved traf ein Schreiben der Deutschen in Livland in Lübeck ein, das im Hinblick auf den gemeinsamen dänischen Feind nur gemeinsamen Friedensschluß kennt: „Krieg und Frieden ist uns gemeinsam“, ist kurz der Inhalt des stolzen Schreibens³⁴.

Diese Lage um 1225/27 muß beachtet werden, wenn man das Verhältnis Lübeck's zum Deutschen Orden recht beurteilen will³⁵. Als noch kein Ordensritter den Boden von Preußen betreten hatte, war Lübeck bereits eine Ostseemacht von anerkanntem Rufe im ganzen Ostseeraum. Durch diese Tatsache sind auch jene denkwürdigen Verhandlungen bestimmt, die 1226 am Hofe Friedrich's II. in Parma stattfanden³⁶. Wenn die Lübecker Gesandtschaft damals nicht nur mit der Bestätigung des Privilegs Friedrich's I., sondern auch mit dem Privileg über die Reichs-

freiheit der Stadt nach Lübeck zurückkehren konnte, so hat Hermann von Salza bei seinem kaiserlichen Herrn sich gewiß für die Erteilung dieser Urkunden eingesetzt. Er hat es getan, weil die Verwirklichung seiner eigenen Pläne in Preußen jede Förderung der wichtigsten deutschen Ostseemacht, das war Lübeck, als nötig erwies. Denn nur im Bunde mit Lübeck und unter Sicherung Lübecks als Operationsbasis waren seine eigenen großen Pläne durchführbar. Als der Orden in der Ostsee erscheint, ist ein vertrauensvolles Zusammenarbeiten mit Lübeck für ihn eine Selbstverständlichkeit; eine Zusammenarbeit, die in der auf gemeinsame Initiative zurückgehenden Gründung Elbings ihren schönsten sichtbaren Ausdruck gefunden hat³⁷. Wenn die erste größere Aktion des Landmeisters Balk von der ursprünglichen Operationsbasis Thorn-Kulm an der Weichsel zum Frischen Haff vorstieß und die Lübecker ihr in einer pünktlich und gut vorbereiteten Unternehmung entgegenkamen, dann wird darin offenbar, welchen Wert der Orden auf diese Zusammenarbeit legte und legen mußte. Und zwar nicht nur wegen jener städtegründenden kaufmännischen Tätigkeit, sondern gerade auch wegen der wehrpolitischen Bedeutung Lübecks. Eine höchste Anerkennung der militärischen Leistungen seiner Bürger in den Kämpfen des Ordens hat Lübeck 1261 von dem Vizemeister des Deutschen Ordens in Livland erhalten. Der Ordensmeister begründet seine dringende Bitte um neue militärische Hilfe für den Orden mit folgenden Worten: „Durch das Blut eurer Väter und Brüder, eurer Söhne und Freunde ist das Feld des Glaubens in diesen Landen wie ein ausgewählter Garten oft benezt worden³⁸.“ Man sieht, wie hoch die Wehrkraft der bürgerlichen Oberschicht

auch bei dem Ritterorden damals eingeschätzt wurde; sie blieb auch weiter die sichere Grundlage lübisch-hansischer Größe.

Dazu kommt noch eins: bis ins 17. Jahrhundert hinein ist alles, was an deutschen Taten zur See errungen wurde, geleistet worden durch die Bürgerschaften der Städte. Sie stellten Schiffe, Mannschaft und Führung. Entscheidend waren Wehrwillen, Wehrhaftigkeit der eigenen Bevölkerung der Städte; namentlich für die Kämpfe zur See. Und deshalb waren die Städte allein fähig und willens, jene große Aufgabe zu lösen, die ich eingangs als Sicherung der großen Ostbewegung an ihrer langen, ungeschützten Seeflanke bezeichnet habe. Das geschah bereits um 1225. In den achtziger Jahren des 13. Jahrhunderts übernahm ein Seebündnis der Städte Lübeck, Wisby und Riga die Sicherung der Ostsee³⁹; gleichzeitig griff damals bereits frühhansische Seegeltung höchst wirksam durch eine Fernblockade vom Sund aus nach Norwegen hinüber. Es war endlich eine glänzend vorbereitete, trotz einzelner Mißerfolge große kämpferische Leistung, welche die Hanse auf den Höhepunkt ihres politischen Einflusses in Nordeuropa hob: der Sieg der in der Kölner Konföderation zusammengeschlossenen deutschen Seestädte vom Niederrhein bis ins Baltikum über Waldemar IV. von Dänemark, der kurz zuvor Wisby überrumpelt und niedergezwungen hatte (1369)⁴⁰.

So überblicken wir das Werk und seinen Schöpfer, den wirkenden Menschen. Das Werk: jene Ostsee seit der Mitte des 13. Jahrhunderts, an deren Ufer überall die deutschen Stadtschöpfungen aufblühen, eben im Begriff, durch eine fieberhafte Bautätigkeit die für Jahrhunderte

geltende „gotische“ Gestalt zu gewinnen, Städte, die nicht in isolierter Zufälligkeit erwachsen, sondern in ihren Funktionen aufeinander bezogen waren, eine nur durch die andere voll lebensfähig. Hier gilt in Wahrheit das Wort: das Ganze ist mehr als die Teile, und weiter: das Ganze war früher da als die Teile, nicht als reale Wirklichkeit, aber als schöpferische Idee. Und damit kommen wir zu dem Menschen, der dies alles schuf. So steht dies städtebauende Bürgertum vor uns: Niemals nur „ichbezogen“, immer im Rahmen eines Ganzen planend und handelnd, worauf ja schon das Wort „Hanse“ selbst in seiner ursprünglichen Bedeutung „Schar“, „Gruppe“ hinweist. Niemals aber auch als nur Privatwirtschaftsspezialist, sondern gebunden an sein Volkstum, untergeordnet einem überpersönlichen Ziele und bereit, mit der Waffe für das Ganze einzutreten. Gerade diese Züge bezeugen seine innere Verwandtschaft mit dem nordischen Wikingkaufmann, wenn auch der die Ostsee umgestaltende Deutsche aus dem deutschen Westen kam und den skandinavischen Kaufmann in der Ostsee überwunden hat.

Es mag manchem, der berechtigte Kritik an gewissen Erkrankungserscheinungen des deutschen Bürgertums des 19. Jahrhunderts übt, befremdlich erscheinen, daß deutsches Bürgertum des Mittelalters so ganz anders zu werten sei. Ich kann hier nicht auf die Gründe eingehen, die zu einer so weitgehenden Wandlung geführt haben⁴¹. Ich habe aber der Pflicht des Historikers zu genügen, eine große Entwicklungsreihe nicht dadurch zu verzeichnen, daß man nur aus späten Erkrankungserscheinungen ihr eigentliches Wesen deuten und erkennen will. Man sehe auf diese wundervoll harmonische mittelalterliche Stadt, mit

ihrer fein abgetönten Gliederung der Baulichkeiten untereinander, wie lebendig und organisch sie wirkt. Man stelle dem gegenüber, wie etwa um 1890 die durch wilde Spekulation in die gequälte und geschändete Natur hinausgetriebenen Mietskasernenstraßen der Großstädte plötzlich mit öden Brandmauern aufhörten und ein trostloses Stadtbild abgaben. Ein grundverschiedener Geist spricht aus beiden Begebenheiten, wenn auch beide den Namen Stadt führen. Der mittelalterliche Bürger der für das Ganze verantwortlichen Oberschicht war weder gewissenloser Spekulant, noch satter Bourgeois. Er war voll schöpferischer Energien, die er zum Nutzen und Ruhme des Ganzen verwandte. Wollten wir seine Leistungen übersehen, würden wir eine der wichtigsten und erfreulichsten Kräfte unserer deutschen Volksgeschichte übersehen, ja geradezu eine echte Volksgeschichte unmöglich machen. Was ich im Rahmen dieses Themas behandeln konnte, erschöpft keineswegs seine Leistungen. Ich möchte nur andeuten, daß diese bürgerlichen Oberschichten im 12. Jahrhundert in Altdeutschland, ich nenne wiederum Köln, nicht nur mit ihren geistlichen Stadtherren um die Macht rangen, sondern sehr bald den großen Einbruch in das Bildungsmonopol des Klerus vorgenommen haben. Sie hatten den Gebrauch der Schrift und auch des Lateins als internationaler Schriftsprache der Geistlichkeit entrissen und sie zum selbstverständlichen Gut des Bürgertums gemacht. Von da an hat der Kaufmann, gerade auch der Ostseekaufmann, seinen Betrieb auf Schriftlichkeit eingestellt und damit seine Wirksamkeit vervielfältigt⁴². Der geradezu phantastische Aufschwung, den Wirtschaft und Städtebau im Ostseeraum seit der Mitte des 13. Jahrhunderts er-

lebten, findet in dieser vollkommenen Wandlung des kaufmännischen Betriebes, der kaufmännischen Lebensführung und Lebensgestaltung seine eigentliche Erklärung. Gleichzeitig aber wurden dieselben Fähigkeiten ausgenutzt, um die Grundlagen einer auf Schriftlichkeit beruhenden, weit moderneren Verwaltung in denselben Städten zu schaffen. Ich kann nur andeuten, wie ungeheuer das deutsche Aufbauwerk im Ostseeraum gerade hierdurch gewonnen hat.

Letzten Endes bedeutet die Darstellung der Gestaltung des Ostseeraumes durch das deutsche Bürgertum nicht nur eine historische Würdigung von etwas Gewesenem. Sie kann uns vielmehr eine Gewähr dafür sein, was deutsches Bürgertum auch in Zukunft zu leisten vermag, wenn es aus einer inneren Haltung heraus lebt, die seiner mittelalterlichen Ahnen würdig ist.