



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Vom Werden und Wesen der Hanse

Rörig, Fritz

Leipzig, 1940

III. Unternehmerkräfte im flandrisch-hansischen Raum

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

III

Unternehmerkräfte im flandrisch-hansischen Raum¹

Zwei Gesichtspunkte möchte ich am Eingang meiner Ausführungen hervorheben. Es kommt mir darauf an, den wirtschaftlich schöpferischen Menschen als Träger der Wirtschaft zu erfassen, nicht ein abstraktes System des „Kapitalismus“ in seinen Anfängen zu ergründen. Und weiter: ich möchte diese „unternehmenden Kräfte“ nicht nur, wie es in dem fast unübersehbaren Schrifttum über die Entstehung des Kapitalismus die Regel ist, in der Sphäre der privaten Wirtschaft des einzelnen wirtschaftenden Individuums suchen, sondern diesen Unternehmerkräften gerade auch dort nachgehen, wo eine Gruppe von Menschen Aufgaben von einer Bedeutung löste, die nur durch echtes, wagendes Unternehmertum gelöst werden konnten.

Einer der verhängnisvollsten Irrtümer der wirtschaftsgeschichtlichen Forschung vergangener Jahrzehnte lag wohl in einer Verkennung der psychologischen Grundlagen der Wirtschaft. Man schied, jedenfalls für Nordeuropa, eine bis ins späte Mittelalter reichende Zeit der Befriedigung der „bürgerlichen Nahrung“ von einer späteren Zeit, in der erst

ein wirkliches Gewinnstreben über die Befriedigung des Notwendigen hinaus die Menschen gepackt habe: das war dann der berühmte „kapitalistische Geist“. Im Zeitalter des „Frühkapitalismus“, also um 1500 herum, habe er sich zum ersten Male bedeutsam ausgewirkt und die Enge der bis dahin herrschenden Wirtschaft — eng räumlich und der Gesinnung nach — überwunden. Man übersah dabei, daß schon in der Antike die *auri sacra fames* unvermittelt neben dem von Horaz zum mindesten als Ideal gepriesenen *frui paratis* stehen konnte. Man verkannte vor allem, daß es sich bei dem Sichbegnügen mit dem zum Leben Notwendigen und dem Gewinnstreben über das unbedingt Notwendige hinaus nicht um Leitmotive einander ablösender Perioden der Wirtschaft handelte. Man beachtete endlich nicht, daß eine verschiedene menschliche Einstellung zu den Dingen der Wirtschaft überhaupt, darüber hinaus aber zu der Lebenshaltung und Lebensgestaltung schlechthin grundsätzlich immer nebeneinander bestanden hat. Je nach dem Wandel der politischen Verhältnisse, vor allem auch der technisch-zivilisatorischen Möglichkeiten, konnte dann allerdings das Gewinnstreben ungleich stärkere Intensität annehmen und andere zwingen, eine straffere wirtschaftliche Leistung auf sich zu nehmen, wenn sie ihr anders geartetes Lebensideal auch nur einigermaßen befriedigen wollten. Arbeitsleistung und Menge der erzeugten Güter konnten sich so gewaltig steigern; an dem alten Nebeneinander ganz verschiedener Einstellung zu den Dingen der Wirtschaft hat sich dabei aber grundsätzlich nichts geändert.

Unter den Forschern, die für das nordeuropäische Mittelalter stets eine Lehre abgelehnt haben, die der mittel-

alterlichen Wirtschaft nur den angeblich stets selbstgenügsamen Geist des Handwerks zubilligen wollte, nimmt der Meister belgischer und europäischer Stadtgeschichte, Henri Pirenne², eine bedeutsame Stellung ein. Er hat für Flandern den wirtschaftenden Menschen und sein Werk unter voller Ignorierung solcher und ähnlicher Anschauungen — ich lasse das Wort Stufentheorie anklängen — gezeichnet; dafür aber mit einer fast dämonischen Lust am konkreten Leben einer vergangenen Zeit.

An jenem Problem, das den eigentlichen Ausgangspunkt dieses Vortrages bildet, dem Anfang des städtischen Fernhandels, wird die grundverschiedene Auffassung der Dinge hüben und drüben deutlich. Um ihre Produktionsmittel und Warenvorräte zu ergänzen, so will es jene angedeutete Lehrmeinung, seien die in einer Stadt ansässigen Handwerker und berufsmäßigen Kleinhändler gezwungen gewesen, Handelsreisen zu machen; sie wurden dadurch gelegentlich, gewissermaßen wider ihren eigenen Willen, wider ihre nur auf die Gewinnung der täglichen Nahrung gerichtete Gesinnung, Fernhändler, womöglich gar Großhändler: Aber: nur gelegentlich! Handwerk und der dem Handwerker nahestehende Kleinhändler gaben der Stadt nach wie vor jenes Gepräge, das allein im Rahmen dieser Konstruktion und Theorie zulässig ist. Ganz anders Pirenne! Städte im sozialen, wirtschaftlich-rechtlichen Sinne gab es nach ihm um 900 überhaupt nicht oder nicht mehr; für sie war die Möglichkeit erst gekommen, als mit dem Ende der Normanneneinfälle eine politische Beruhigung eintrat und, was das wichtigste ist, sich eine Bevölkerungsgruppe herausbildete, die in sich die wirtschaftliche und politische Kraft zu wirklichen Neubildungen fühlte:

das waren die *marchands au long cours*, Kaufleute auf großer Fahrt. Es waren wagemutige, rauhe Gesellen, erfüllt von Gewinnstreben und bereit, in seinem Dienst die Gefahren dauernder, weiter Fahrten zu ertragen. Denn darin lag ihre Chance: Waren möglichst so weit zu transportieren, daß sie den höchsten Seltenheitswert hatten, und umgekehrt in der Ferne Waren einzutauschen, für die bei der Rückfahrt dasselbe galt. Zweierlei aber war nötig zu solchem Handelszug, mochte er zur See oder zu Lande stattfinden: persönliche Wehrhaftigkeit und genossenschaftlicher Schutz. Der wagende Fernhandel, nicht verständlich ohne persönliches Streben nach Gewinn und Macht, führte so die Gleichstrebenden zusammen und band sie mit den festen Banden eines selbstgewollten Verbandes, der Gerichtsbarkeit über die Genossen ausübte. Vor allem aber beschränkte „eine solche im Auslande befindliche Kaufmannschar“ „die freie Handelstätigkeit des einzelnen Mitgliedes durch Rücksichten auf den Handelsbetrieb der übrigen Reifegenossen. Sie ordnete die Betriebsinteressen der einzelnen denen der Gesamtheit unter.“ So hat Walter Stein 1910 dies Verhältnis ausgezeichnet umrissen³. Männer solcher Art waren es, die neben den fürstlichen Burgen an der flandrischen Küste, an der Maas und Schelde im Laufe des 9. Jahrhunderts die ersten wirklichen Städte Flanderns schufen⁴. Das sind zunächst jene *portus* (Kaufmannsniederlassungen) in Flandern, die sich an die gräflichen *castra* (Burgen) anlehnten. Damals, im 10. Jahrhundert, entstehen Städte wie Brügge, Gent, Ypern, St. Omer und andere. Aus dem *portus*, ursprünglich der Warenniederlage des wandernden Kaufmanns, wird die wirkliche Stadt, die aus den Kräften ihrer eigenen

Bevölkerung heraus lebt. Ihre wirtschaftlich, sozial und politisch vorwärtstreibende und führende kaufmännische Oberschicht schließt sich in der Gilde zusammen. Jetzt entstehen die neuen Städte als bauliche Gegebenheit; vor allem auch jene großangelegten Stadtvergrößerungen, um die sich im 13. Jahrhundert die zweiten Festungsgürtel von gewaltigem Umfang legten. Man überlege sich nur einmal, was für ungeheure bauliche Leistungen in Anlage, Ausbau und Befestigung der Stadt damals vollbracht wurden, und man wird diese auf die städtische Gemeinschaft und ihre Lebenszwecke eingestellten Kräfte nicht hoch genug einschätzen können. Im Gebiet zwischen Rhein und Elbe wird zur gleichen Zeit aus verwandten Ursachen ein Städtewesen wesensverwandter Art lebendig; am frühesten und kräftigsten in Köln, das sehr bald zur führenden Stadt des Niederrheins emporsteigt. Nicht die civitas (Stadt) des Erzbischofs hatte aus den ihr zur Verfügung stehenden Kräften diesen Aufstieg erlebt. Gewiß boten Erzbischof, Domkapitel, Stiftskirchen und Klöster, gestützt auf ihren großen Grundbesitz, eine sehr aufnahmefähige Konsumentenschicht, für deren Bedarfsbefriedigung es sich lohnte, als Handwerker oder Händler zu arbeiten. Die eigentliche Größe Kölns beginnt aber doch auch erst in der Periode, als sich räumlich getrennt von der eigentlichen Bischofsstadt im 10. Jahrhundert in der Rheinvorstadt ein kaufmännisches Leben zu regen beginnt, das weit mehr erstrebte, als politisch und wirtschaftlich im Schatten der Herrschaft zu leben. Was in Flandern die portus bedeuten, bedeutet in Köln die Rheinvorstadt St. Martin; vielleicht noch mehr: denn die erzbischöfliche Stadt⁵ war ein weit besserer Konsument als die Besatzungen der gräf-

lichen Burgen in Flandern. Unter den Kaufleuten der Martinvorstadt, die bald auch in den Bereich der übrigen Stadt hinübersiedelten, waren echte Vertreter jener „Kaufleute auf großer Fahrt“: nach Regensburg, wohl gar bis Kiew zogen sie, London, Frankreich und die Niederlande waren ihnen ein wohlbekanntes Arbeitsfeld. Als es 1074 zu jenem durch die Darstellung Lamberts von Hersfeld berühmten Aufstand der Kölner Bürgerschaft gegen ihren Stadtherrn kommt, ist die innere Wandlung Kölns offensichtlich: die reiche Kaufmannschaft, die praedivites, sind die Träger des durch den Mißbrauch der stadtherrlichen Banngewalt hervorgerufenen Aufstandes. Wenn dieser gildenmäßig organisierten Oberschicht die Menge der Handwerker vertrauensvoll folgt, so wird hier offenbar, daß die Bedarfsdeckung der Kirche und ihrer Korporationen bereits zurückgetreten ist hinter dem, was die Kaufleuteschicht dem Handwerk an Aufträgen zu bieten hatte: sei es für ihren privaten Bedarf, sei es, und das ist das weit Wichtigere, zur Deckung des kaufmännischen Warenbedarfs. Ungewöhnlich früh, wesentlich früher als in den flandrischen Städten, hat diese Kölner Bürgerschaft eine erste große Gemeinschaftsleistung unternommen: die Befestigung des nach Nord und Süd erweiterten Stadtgebietes im Jahre 1106. Von 1180 an führt dieselbe Bürgerschaft jene noch weit umfassendere, überaus stattliche Befestigung der Stadt durch, von der heute nur noch einige Torburgen ein Zeugnis ablegen. Jedenfalls: jenes Gesamtköln, wie es seit Ende des 12. Jahrhunderts seine für lange Jahrhunderte reichende Gestalt gewann, legt das beste Zeugnis ab für die unternehmenden Kräfte, die es in diesem Umfang zu schaffen den Mut hatten.

Köln überstrahlt allerdings alles, was die Städte des Niederrheins damals geleistet haben. Daß aber auch in Städten östlich dieses Raumes im 12. Jahrhundert kaufmännische Unternehmerkkräfte wirksam waren, wird sichtbar bei der Gründung der Altstadt Braunschweigs um 1120. In ihrer baulichen Anlage, in der Aufteilung der areae, der Wohngrundstücke, in den Eigentumsverhältnissen an den hochwertigen Marktbaulichkeiten verrät sie deutlich ihre Entstehung aus dem Wirken einer kaufmännischen Unternehmergeuppe⁶. Hier wiederholt sich also, was zuerst in den flandrischen portus des 10. Jahrhunderts zu beachten war: die Entstehung der bürgerlichen Stadt in Anlehnung an eine landesherrliche Befestigung aus kaufmännischer organisatorischer Kraft heraus. Dieselben Kräfte haben im Verlauf des 12. Jahrhunderts auch das weitere Weichbild Braunschweigs, den Hagen, im Einvernehmen mit Heinrich dem Löwen, geschaffen. Zweifellos ist die auf Braunschweig gerichtete kaufmännische Unternehmertätigkeit bereits beeinflusst durch die Tatsache, daß sich die Grenzen des deutschen Volksgebietes damals nach dem Osten weiteten. Es begann jene Ostwanderung, die aus weiter historischer Sicht gesehen eine Rückwanderung ist, denn es handelte sich zum größten Teil um Gebiete, welche germanische Stämme einst bewohnt, dann aber im Zusammenhang mit ihren Wanderungen aufgegeben hatten. Slawische Stämme waren nachgerückt. Jetzt, als es an der Südwestecke der Ostsee wieder eine Ostseeküste in deutschem Machtbereich gab, erwuchsen damit Aufgaben wirtschaftlicher und politischer Art in der Ostsee, deren Lösung zu dem Großartigsten gehört, was wagende Unternehmerkkräfte im Mittelalter geleistet

haben. Im Mittelalter selbst ist als Parallele nur die Energie zu nennen, mit der italienische Städte im Zusammenhang mit der Kreuzzugsbewegung nach der Küste Kleinasiens vorgestoßen sind.

Wiederum waren es Männer des wagenden Fernhandels, die von 1150—1250 den vollkommenen Umbau des Ostseeraums durchgeführt haben. Sie führten ihn durch, indem sie die im Raume von Brügge bis zur Elbe ausgebreitete Stadt in rational vereinfachter Form hinübertrugen in den Ostseeraum. Der Ostseeraum selbst besaß bis dahin kein Städtewesen, das diesen Namen voll verdient hätte; gerade auch seiner baulichen Anlage nach⁷. Insbesondere fehlte diesen Städten die für eine baulich ausgebreitete Stadt charakteristische Konstanz der einzelnen ausgetheilten Wohngrundstücke, der *areae*. Gewiß sind häufig die neuen deutschen Städte an Stellen angelegt, wo schon früher Siedlungen waren, oder neben ihnen, wie etwa der Burg in Reval oder dem Fischerdorf in Rostock. Bei Stettin handelte es sich sogar um einen bereits bedeutsamen Platz, der auch Handelszwecken diente. Aber: so wenig am Niederrhein das Dorstede des 9. Jahrhunderts maßgeblich geworden ist für die Gründungen des 10. Jahrhunderts, namentlich in seiner baulichen Gestalt⁸, so wenig besteht ein innerer Zusammenhang zwischen älteren Siedlungen im Ostseeraum und den zwischen 1150 und 1250 gegründeten Städten. Das Alte verschwindet, ein Neues entsteht von ganz anderer Herkunft, ganz anderer Gestalt, ganz anderer Funktion; das neue deutsche Städtewesen der Ostsee bedeutet für die Ostsee eine vollkommene Kulturäsur. In dem Stammbaum der Ostseestädte stehen nicht Haithabu oder Jümme-Vineta, nicht das Fischerdorf

Kostock oder das vorhansische Stettin, sondern Gent, Köln, Dortmund und Braunschweig. Aus dem Westen, Flandern und Altdeutschland bis zur Elbe, kommt die Substanz, aus der baulich und dem Bodenrecht nach die Ostseestadt entwickelt wird. Aus dem deutschen Westen bis zur Elbe aber kommt vor allem das wirtschaftliche Ziel und der die neuen Städte mit seiner Wesensart und seinem Volkstum erfüllende Mensch.

Das Entstehen der Ostseestädte ist überhaupt nicht aus nur örtlichen Voraussetzungen zu verstehen, sondern nur aus einem wirtschaftlichen Planen, das sich auf den Ostseeraum als Ganzes erstreckte. Das gilt bereits von der von Anfang an bedeutsamsten Gründung, jenem zweiten Lübeck, wie es um 1158 durch wagende Unternehmer aus dem Kreise der „Kaufleute des Römischen Reiches“ im Einvernehmen mit Heinrich dem Löwen und autorisiert von ihm angelegt wurde⁶. Was einst für die flandrischen Städte und Köln galt, dann für Braunschweig, ist auch hier aufs deutlichste ausgeprägt: Führertum der fernhändlerischen Oberschicht und ihre Bevorrechtung in der Verteilung des Grundbesitzes. Die damit verbundenen Einnahmen aus Grundeigentum waren aber für die unternehmende Führergruppe nicht die Hauptsache. Sie bedeuten nur eine Sicherung ihrer fernhändlerischen, unternehmenden Pläne, Ostseehandel und Ostseeschifffahrt in ihre Hand zu bekommen. Und das ist ihr in vollendetem Maße gelungen.

Mit der Gründung Lübecks schaltet sich der deutsche Kaufmann in die Ostseeschifffahrt ein. Der in der Nordsee erprobte Rogge erwies sich dabei dem bisherigen skandinavischen Ruderschiff der Ostsee als durchaus überlegen für

⁶ Rözig, Vom Werden und Wesen der Hanse

geregelte Handelsfahrt. Unmittelbar nach der Gründung Lübeck's unternimmt man das Wagnis, auf Gotland, dem navigatorischen Mittelpunkt der Ostsee, aber auch dem Sitz des bisherigen Hauptbefahrers der Ostsee, des skandinavischen Bauernkaufmanns, Fuß zu fassen. Das Wagnis gelingt. Gotland und das jetzt als Stadt entstehende Wisby werden nicht nur eine örtliche Stütze des deutschen Kaufmanns, sondern darüber hinaus der Mittelpunkt seiner organisatorischen Bestrebungen in Nord- und Ostsee. Sobald es die politischen Verhältnisse zulassen — 1201 —, erfolgt von hier aus im Zusammenhang mit den Plänen Erzbischof Alberts von Livland die vollkommene Neugründung Rigas¹⁰, bei der jene Motive wieder anfliegen, die wir von Gent, Köln und Lübeck her kennen: Auseinandersetzung zwischen Stadtherren und den bei der Gründung maßgeblich beteiligten deutschen Kaufleuten von Gotland. Rigas Gründung erschließt dem deutschen Kaufmann nicht nur das Stromgebiet der Düna, sondern auch einen Landweg nach dem alten warägisch-russischen Stapelplatz der westrussischen Waren: nach Nowgorod. Mit der Gründung des deutschen Reval am Fuße des Revaler Burgbergs 1230, mit der weiteren von Dorpat und Pernau hat sich der von Lübeck über Wisby vorstrebende Kaufmann eine breite Basis am östlichen Ufer der Ostsee geschaffen: durch sein organisatorisches Werk sind Brügge im Westen und Nowgorod im Osten in ein System von regelmäßigen und intensiven wirtschaftlichen Beziehungen gebracht worden.

Mit dieser gewiß bedeutendsten Aufgabe der Ostseestadtgründungen ist aber die Leistung der neuen sich im Ostseeraum auswirkenden Unternehmerkraft nicht erschöpft.

Am Südufer der Ostsee fand sie Betätigungsmöglichkeiten ganz neuer Art. Hier hat die Stadtgründung in erster Linie den Bedürfnissen eines sich damals zuerst kräftig regenden Getreidehandels gedient, und damit zugleich die ländliche Besiedelung dieser Gebiete entscheidend gefördert¹¹.

Bei den Stadtgründungen am Südufer der Ostsee tritt bereits deutlich hervor, wie sehr sie die wirtschaftlichen Kräfte des ganzen von ihnen erfaßten Landes belebten. Das gilt auch von schwedischen Stadtgründungen, namentlich von Stockholm. Wiederum hat hier die deutsche Stadtgründung eine bedeutsame handelsgeschichtliche Aufgabe gelöst. Mittelschweden mit seinen Überschüssen an Eisen und Kupfer, aber auch Fetten und Häuten, wurde eingeschaltet in den auf Brügge eingestellten Warenaustausch¹².

Mit alledem war gegen Ende des 13. Jahrhunderts ein Werk vollendet, in dem sich echte, schöpferische Unternehmerkräfte ihr bleibendes Denkmal gesetzt haben. Nord- und Ostsee waren zu einem Grade wirtschaftlicher Gemeinschaftsarbeit zusammengeführt worden, wie er vorher unvorstellbar war. Innerhalb eines reichlich bemessenen Jahrhunderts hatte der deutsche Kaufmann den östlichen Flügel des auf Brügge hinzielenden Verkehrssystems ausgebaut und ihm eine für Brügge und Flandern selbst höchst bedeutsame Funktion gegeben: sowohl für den Absatz des flandrischen Tuches wie für den Empfang der Rohstoffe des Ostens, vom Pelzwerk bis zum Getreide. Nur deshalb war dies alles möglich geworden, weil seine Schöpfer nicht aus dem Gesichtspunkte des nur rein privatwirtschaftlichen Gewinnstrebens gehandelt hatten, son-

dern in der Unterordnung unter überpersönliche Ziele. Das gilt nicht nur von den bereits bekannten Bindungen an jene Gilden, welche die Stoßtrupps waren für Städtegründung und Handelsfahrt; es gilt vor allem von dem Bewußtsein, aus einer weit größeren Gemeinschaft heraus und für dieselbe zu handeln. „Gesamtheit der Gotland besuchenden Kaufleute des Römischen Reichs“ nennt sich die Einheit, die den Kaufmann von der Düssel bis zum Peipussee organisatorisch umfaßt. Jene Städtegründungen in ihrer untereinander so beziehungsreichen Gesamtheit waren die unerläßliche Voraussetzung seines planvollen Handelns. Wirtschaftlicher Unternehmungsdrang und kolonialisatorische Leistung sind in ihnen untrennbar miteinander verbunden¹³.

Am Ende dieses Wirkens steht mit innerer Folgerichtigkeit nicht ein völkisch indifferenter Wirtschaftsverband, sondern der Bund der Städte von der dudieschen Hanse. Hier wurde weit mehr geschaffen als ein, sei es auch noch so erfolgreiches, Mittel zur spekulativen Ausnutzung einer Augenblickskonjunktur, nämlich eine Neugestaltung des Gesichtes des Ostseeraums, die Dauer und Bestand hatte für die Jahrhunderte.

Überblickt man den Vorgang der Entstehung der Ostseestädte als Ganzes, so kann man einmal sagen: das Ganze war früher da als die Teile. Gewiß nicht als reale Wirklichkeit, aber als planende, schöpferische Idee von höchster Durchschlagkraft. Sodann aber: das Ganze war mehr als die Summe der Teile. Denn indem all diesen Städten von vornherein eine ganz bestimmte Funktion innerhalb des werdenden Gesamtbaus zufiel, wuchsen sie aus diesen großen Zusammenhängen und in ihnen empor zu einer

Bedeutung, die ihnen ihr isoliertes Einzeldasein im Rahmen der örtlichen Bedingungen ihrer nächsten Umgebung niemals hätte geben können. Gerade für das Verständnis der wirtschaftlichen Funktion der Ostseestädte erweist sich jenes begriffliche Schema als unbrauchbar, das die mittelalterliche Stadt nur im Zusammenhang mit ihrer örtlichen Umgebung sehen will¹⁴.

So sehr man die überpersönlichen Kräfte und Bindungen einschätzen muß, um die Unternehmerkräfte im flandrisch-hansischen Raum recht zu würdigen, so verfehlt wäre es selbstverständlich, die wirtschaftliche Tätigkeit des einzelnen zu übersehen. Das Streben weiterzukommen, sich emporzuarbeiten zu reichem Lebensgenuß und, was sehr wesentlich ist, zu höherem sozialem Ansehen und politischem Einfluß, war auch hier eine Triebkraft von elementarer Wucht. Das gilt schon von jenem seefahrenden Kaufmann um 1100, den der vor kurzem verstorbene Walter Vogel 1912 so überaus lebensvoll geschildert hat¹⁵: dem heiligen Godrik von Finchale. Vom kleinen Hausierer arbeitete sich dieser Mann innerhalb von vier Jahren zum Wanderhändler größeren Stils empor; dann aber tut er sich mit strebsamen jungen Leuten zu gemeinsamer Handelsfahrt auf weiten Strecken auch zur See zusammen. Dabei vergrößern sich die Entfernungen der Handelsfahrten, denn ihr Ziel ist es, wie die um 1170 verfaßte Quelle ausdrücklich hervorhebt, aus dem mit der weiteren Entfernung sich ergebenden größeren Seltenheitswert der Waren den größten Gewinn beim billigen Einkauf hier und teuren Verkauf dort zu erzielen. Die Form des genossenschaftlichen Handels, die ihn auch zum erwählten Schiffsführer machte, steigerte seinen Wohlstand, bis er sich aus den

Geschäften dieser Welt in die *vita religiosa* zurückzog. Mit vollem Recht nennt Walter Vogel ihn einen merkwürdigen Vertreter jenes Geschlechts städtegründender Kaufleute und Seefahrer. Ich möchte hinzufügen: Er ist ein typischer Vertreter gerade auch des auf genossenschaftlicher Grundlage aufgebauten, wagenden Wanderhandels, der zweifellos bereits Waren im großen einkaufte und, jedenfalls zum Teil, wieder im großen absetzte. Die sehr kirchliche Gesinnung des heiligen Godrik war allerdings durchaus nicht die Regel; ich brauche nur an die bekannten Klagen des Mönchs Alpert von Metz über die Gilde der Kaufleute in Tiel zu erinnern.

Das Zeitalter der Städtegründungen im flandrisch-hansischen Raum fiel noch in jene Zeit des wandernden Fernhändlers, der, wie das Tieler Beispiel zeigt, bereits zu festen Stützpunkten seines Handelsbetriebes strebte und eben deshalb der geborene Pionier für Städtegründung und Städtebau war. Für seine Handelstätigkeit war er aber nach wie vor auf ausgedehnte Reisen angewiesen; nur daß etwa dem westdeutschen Kaufmann die von ihm über Lübeck-Wisby bis nach Riga vorgetriebenen Städtegründungen weit günstigere Stützpunkte seines Fernhandels boten. In Wisby haben sich bis weit ins 13. Jahrhundert hinein tatsächlich die wandernden Kaufleute aus dem ganzen hansischen Raum auf ihren Handelsfahrten getroffen; nur deshalb war die gotländische Gemeinschaft überhaupt denkbar. Dann aber kommt die große Wende, die dem Wanderhandel alten Stils grundsätzlich ein Ende bereitet. Sie wird verursacht durch das Aufkommen einer bürgerlichen Schriftlichkeit und die Verwendung dieser Schriftlichkeit zur Rationalisierung des kaufmännischen Betriebes.

Dieser Vorgang bedeutet die große Zäsur im kaufmännischen Betrieb überhaupt. Alles weitere: von der doppelten Buchführung an bis herunter zu den technischen Mitteln der neuesten Zeit, sind im Grunde genommen doch nur technische Weiterbildungen des damals grundsätzlich Erreichten. Das bisherige Bildungsmonopol des Klerus wird vom kaufmännischen Bürgertum überwunden. Es ist bezeichnend, daß Schreiber geistlicher und später auch nichtgeistlicher Herkunft jetzt als cleric in dienende Stellung zu den Kaufleuten der Oberschicht treten. Über die Fähigkeit, selbst zu schreiben und das Latein als internationale Kaufmannssprache zu gebrauchen, verfügen diese Kaufleute bereits im 13. Jahrhundert¹⁶.

Die „cambre“ des Tuchhändlers und Tuchverlegers der flandrischen Städte, die „scrivekamere“ des frühhansischen Kaufmannes wurden die Stützpunkte ihres Schreibwesens und damit das Zentrum ihres kaufmännischen Geschäftsbetriebs überhaupt. Die Worte „cambre“ und „scrivekamere“ mögen darauf hinweisen, daß Wort und Wortinhalt sich längst aus den besonderen flandrisch-hansischen Voraussetzungen herausgebildet hatten, als das fremdländische Wort „Kontor“ die einheimische Bezeichnung verdrängte.

Das Erstaunliche ist nun, wie schnell und in welchem Umfang die in der Schriftlichkeit ruhenden Möglichkeiten für die Intensivierung des kaufmännischen Betriebes ausgenutzt und die Aktionsfähigkeit des Kaufmannes damit vervielfältigt worden ist. Siegel- und Kerbschnitturkunden¹⁷ gaben die Möglichkeit, Kreditgeschäfte als Gläubiger oder Schuldner einzugehen, wenn man nicht andere Beurkundungsmöglichkeiten, z. B. im Stadtbuch, vorzog;

namentlich hat die Siegelurkunde als Wechselurkunde Bedeutung gewonnen. Mit Hilfe von Kaufmannsbriefen konnte man jetzt gleichzeitig in den verschiedenen Interessengebieten desselben Betriebes, etwa in Brügge, Riga, Bergen oder Frankfurt disponieren und diese Beziehungen in ein rationelles System bringen. Das Kommissionsgeschäft wird ein weiteres, nach derselben Richtung zielendes Mittel. Ständige gegenseitige Verbindungen mit Geschäftsfreunden an verschiedenen Plätzen kommen hinzu. Geschäftliche Angestellte, die man bei Bewährung mit der Nebenverabredung einer wedderleginge¹⁸ am Gewinn beteiligt, treten in beachtlich großer Zahl auf; Handelsgesellschaften verschiedener Art, darunter auch bereits die offene, werden geschlossen. Mit Urkunden und Briefen allein ist das alles nicht mehr zu meistern: Das Handlungsbuch gewinnt eine zentrale Bedeutung für den kaufmännischen Betrieb; von Anfang an sind nicht eins, sondern mehrere solcher Bücher und Hefte geführt worden, entsprechend den verschiedenen Teilgebieten, in die der kaufmännische Betrieb sich zergliederte. Um den Betrieb des einzelnen Kaufmannes schlingt sich so ein ganzes Netz von verschiedenartigen und sich auf verschiedene Räume erstreckenden Vereinbarungen, die alle den einen Zweck haben: die Gewinnmöglichkeiten besser und intensiver auszunutzen.

Gegenüber der Zeit um 1150 ist also reichlich hundert Jahre später eine vollkommen anders geartete Kaufmannschicht von Brügge bis Nowgorod am Werke. Nicht mehr im Umherziehen mit Genossen, sondern in dem bestmöglichen Ausbau der Geschäftszentrale liegt jetzt die Stärke des Kaufmannes. Es ist ohne weiteres klar, daß

diese Intensivierung des Betriebes die Unternehmerkraft in einem kaum vorstellbaren Grade anregen mußte. Hinzu kam, daß jene großartige städtische Ostseekolonisation der fast grenzenlosen Intensitätssteigerung des kaufmännischen Betriebs die allerbesten Möglichkeiten bot; die Wandlung fiel also für den hansischen Kaufmann in eine Zeit ausgesprochener Hochkonjunktur. Jetzt verdämmerte die Gemeinschaft der mercatores Romani imperii Gotlandiam frequentantes. Ihre inneren Voraussetzungen sind mit dem Kaufmannstyp alten Stils geschwunden; die Frage ist nur, ob Wisby imstande war, das Erbe der alten Gemeinschaft in der Führung anzutreten, oder ob es sie der Stadt überlassen mußte, die im Zusammenhang mit der geschilderten Umwandlung der Sitz der kräftigsten, ihrer Gesinnung und Organisation nach modernsten Kaufmannschaft im gesamten Ostseegebiet geworden war: das war Lübeck. Lübecks Sieg ist am Ende des 13. Jahrhunderts bereits entschieden, wenn auch aus politischen Gründen — dem Vorstoß der dänischen Macht unter Erich Menved — vorübergehend ein Rückschlag eintrat.

An den schweren krisenhaften Auswirkungen im Innern der führenden Stadt, Lübecks, wird die Wirkung dieses Wandels vielleicht am deutlichsten. Die von ihr Betroffenen sind die Träger des alten Geschäftsstils und Erben des alten Reichtums. Die Nachfahren jener Männer, die sich erfolgreich am Gründungsvorgang der Stadt beteiligt hatten, erfuhren sehr bald, daß das Vermögen, womit sie ein Rentnerleben führen zu können glaubten, eine Bagatelle war gegenüber dem, was die Männer des neuen kaufmännischen Stils an Reichtümern ansammelten;

ihnen allen voran Bertram Mornewech, ein ausgesprochener homo novus. Mit seinem 1286 erfolgten Tode flossen große Beträge aus seinem Geschäftsbetrieb zurück und fanden Anlage auf dem sich eben damals in größerem Umfange bildenden Lübecker Rentenmarkt. Bernhard Mornewechs Kapitalien haben den Rentenmarkt von 1286 bis 1293 in einem solchen Maße beeinflusst, daß sie den Zinsfuß von 10 auf $6\frac{1}{4}$ % herunterdrückten; ihr Ausbleiben ließ den Zinsfuß wieder höher ansteigen. Von 1286 bis 1301 hat die Witwe Mornewech rd. 14500 m. Lüb. in Rentenkäufen angelegt; das sind in modernem Wert gut geschätzt rd. $1\frac{1}{2}$ Millionen Goldmark. Wenn hier deutlich wird, was für Kapitalien die neue kaufmännische Geschäftsform zu bilden imstande war, so wird das Ergebnis noch eindrucksvoller, wenn man festzustellen hat: die Rentenschuldner der Witwe Mornewech gehören gerade zu den alten, angesehenen Familien. Sie verfügen, zum guten Teil noch aus der Gründungszeit her, über den wertvollsten Grundbesitz der Stadt. Dieser wird jetzt mit ungewöhnlich hohen Renten belastet; nur allzu oft ist die Witwe Mornewech auf diesem Wege auch Eigentümer dieses Grundbesitzes geworden, weil die Rentenschuldner ihre Renten nicht zu zahlen vermochten¹⁹.

Der Niedergang alter Familien ist aber nur ein negatives Symbol für die Kraft derer, die ihn herbeiführten; unendlich wichtiger ist deren positive Leistung. Sie zielt ab auf Vervielfältigung der alten Handelsbeziehungen und auf ihre Erweiterung und Festigung durch Organisieren der Produktion²⁰. Diese Organisation der Produktion ist ein Charakteristikum des mittelalterlichen Kaufmannes von Rang. Sie erweist sofort, daß er keineswegs nur ein sich

geschickt einschaltender Zwischenhändler war, sondern eine der großen aufbauenden Kräfte seiner Epoche.

Eine ungewöhnlich bedeutsame Organisierung der Produktion steht an der Spitze der flandrisch-hansischen Entwicklung. Der flandrische Kaufmann zog die bis dahin ländliche Wollweberei in die von ihm ausgebauten portus. Er beschaffte ihr aus England eine besonders gute Wolle; er wurde aber auch der Verleger der Tuchproduktion, und zwar einer Tuchfabrikation, die sich — ich gebrauche eine treffende Formulierung von Henri Laurent — von der älteren flandrischen Tuchproduktion ihrer Wesensart nach ebenso stark unterscheidet wie die civitates und castra des 9. und 10. Jahrhunderts von den Städten des neuen Typs im 11. und 12. Jahrhundert²¹. Damit beherrschte dieser Kaufmann als Verleger vollkommen die tucherzeugenden Gewerbe, vor allem die Weber selbst; in seinen Händen lag selbstverständlich der gesamte Vertrieb des Tuches. Dieser Tuchvertrieb hat bereits im 12. Jahrhundert zum Aufblühen der berühmten Messen der Champagne und Flanderns geführt, die zweifellos bestimmt waren für den Warenaustausch im Großen durch wirkliche Berufskaufleute²². Durchaus als Partner gleichen Ranges begegneten sich auf den Messen der Champagne die flandrischen und italienischen Kaufleute: das flandrische Tuch geht dem florentinischen als Qualitätstuch bekanntlich voraus und zog die Italiener nach den Messen der Champagne. Sie übernahmen seinen Weitervertrieb in das Mittelmeergebiet. Wir kennen sogar ein besonders eindrucksvolles Zeugnis für die Wertschätzung, welcher sich die Deutschen in Flandern gerade auch bei den Italienern erfreuten. Seit 1288 wählen die nach der Champagne han-

delnden italienischen Kaufleute für ihre Organisation eine Bezeichnung, die offenbar der Bezeichnung, welche die „Kaufleute des Römischen Reiches“, also die Deutschen, in Flandern führten, nachgebildet ist²³.

Es ist hier unmöglich, nachzuforschen, wieweit jener Ostseestädtebau selbst bereits eine Organisation der Produktion bedeutet; namentlich für das örtliche Handwerk. Erinnern darf ich an die entscheidende Bedeutung, die im 13. Jahrhundert der Kaufmann der südlichen Ostseestädte für die Organisierung eines Getreidegroßhandels gehabt hat. Gegen Ende des Jahrhunderts haben sich die Osterlinge, d. h. die Hansen, mit dem flandrischen Kaufmann in der Weise in die Organisation des flandrischen Tuchvertriebes geteilt, daß diesem Erzeugung und Marktfertigmachung der für das hansische Gebiet bestimmten Tuche vorbehalten blieb, die Osterlinge aber den Tuchabsatz ins Reich und ins gesamte Ostseegebiet übernahmen²⁴. Zur gleichen Zeit wurde der Getreidehandel nach Norwegen von den Hansen, insbesondere von Lübeck, zu einem Monopol der deutschen Städte ausgebaut und mit der Eigenproduktion Norwegens, dem Fischfang, in eine feste Relation gebracht. Der deutsche Kaufmann brachte das „schwere Gut“, vor allem Brotkorn und Malz, nach Norwegen. Mit Hilfe dieses „Kapitals“ wurden die Fischer für die nächste Fangperiode bevorschusst. Sie lieferten die getrockneten Fische in Bergen gegen Verrechnung auf den Vorschußbetrag zu marktmäßigen Preisen ab. Den getrockneten Fisch verarbeitete dann der deutsche Kaufmann in Bergen zu jenen verschiedenen, streng geschiedenen Sorten des Stockfisches, die als tägliches Nahrungsmittel ihren Absatz in ganz Europa fanden. Der norwegische Fischer war durch dieses für ihn

selbst unentbehrliche Bevorschussungssystem mit dem deutschen Kaufmann fest verbunden. Ohne dessen Tätigkeit hätte aber Norwegen nicht annähernd in diesem Maße seine Produktionskräfte entwickeln können, und zwar deshalb nicht, weil nur dieser deutsche Kaufmann damals in der Lage war, den in Fertigwaren gewandelten Rohstoffen Norwegens einen so umfangreichen und ständig aufnahmebereiten Markt zu schaffen und zu sichern. Ähnliches gilt von dem Eingreifen des deutschen Kaufmanns in Schweden, dessen Überschüsse an Metallen und Tierhäuten in Brügge den sicheren Markt fanden; es gilt namentlich auch von der Organisation der Heringsverarbeitung in Schonen und ihres Vertriebes. Jährlich verließen mehrere Hunderttausend, von Böttchern der Hansestädte gearbeitete Heringstonnen auf hansischen Schiffen Schonen. Über Land wurden sie dann auf die regelmäßig mit schonenschem Hering besetzten täglichen Märkte von Nürnberg, Frankfurt, Prag oder Wien und vielen anderen Städten, z. B. auch in der Schweiz, verteilt.

Organisation der Produktion in unmittelbarer Verbindung mit der Organisation der Verteilung dieser Produktion, das ist das Ziel der Unternehmertätigkeit im flandrisch-hansischen Raum und zugleich Grundlage und Rahmen für das Gewinnstreben des einzelnen. Wo die Organisationstätigkeit sich auf die Organisation der örtlichen Produktion beschränkte, wie in den flandrischen Städten, konnte sie allerdings sehr bedenkliche Formen annehmen. Espinas verdanken wir die Schilderung jenes véritable bandit industriel, des Sire Jean Boinebroke, der als Tuchverleger in Douai in zynischer Rücksichtslosigkeit die von ihm abhängigen Weber, Tuchfärber, Tuchscherer usw.

zugunsten seines brutalen persönlichen Gewinnstrebens ausnutzte²⁵. Das war ein Patriziat „en décadence“, und mit einer Führerschaft solcher Art ist die flandrische Stadt sehr bald von ihrer Höhe herabgesunken. Anders steht es bei den Städten im weiten hansischen Raum. Soweit bei ihnen örtliche Tuchproduktion eine größere Rolle spielte, konnte es allerdings auch hier zu schweren inneren Konflikten kommen, und zwar aus ähnlichen Gründen wie in Flandern: Köln und Braunschweig mögen genannt sein. Auf der Ganze gesehen liegt aber bereits in der Entstehung des hansischen Wirtschaftssystems begründet, daß seine wichtigsten wirtschaftlichen Möglichkeiten, wie sie nur in irgendeiner Form des gemeinschaftsverbundenen Handelns geschaffen waren, auch nur in einer solchen weiterhin genutzt werden konnten. Man denke hier an die erzieherische und kontrollierende Rolle, welche die großen Auslandskontore der Hanse in Brügge, London, Bergen und Nowgorod in Auswirkung der alten Tradition der Gotländer Gemeinschaft gerade für die private Geschäftsführung des einzelnen gespielt haben. Daß Gemeinnutz vor Eigennutz gehe, war hier eine praktisch geübte Selbstverständlichkeit. Wer dagegen verstieß, dem drohten Gefahren an Leib und Gut, z. B. bei der Übertretung von Sperrmaßnahmen, welche die Hanse als Mittel des Wirtschaftskriegs²⁶ durchsetzte und die schwere persönliche Opfer des einzelnen Kaufmanns forderten.

Wenn ich in diesem zweiten Teile meines Vortrages die Unternehmerkräfte des einzelnen, sein persönliches Gewinnstreben herausarbeiten wollte, so stellt sich sehr bald heraus, daß es gewiß in sehr kräftiger Form vorhanden war; ich erinnere an die *homines novi* des Lübeck um

1280. Aber auch diese konnten sich nur in dem einmal geschaffenen Rahmen betätigen, und, was vor allem wichtig ist, sie wurden zur Übernahme der politischen Verantwortlichkeit, zum Eintritt in den Rat genötigt. Es wäre aber grundsätzsch, die so entstehenden Bindungen als Bindungen aus dem Geiste der Handwerkszunft heraus zu verstehen und werten zu wollen. Wagendes kaufmännisches Unternehmertum steht trotzdem am Anfang hansischer Geschichte, ein Unternehmertum, das von vornherein Aufgaben aufgriff von einer Größe, daß sie nur in Gemeinschaftsarbeit unter einer selbstgeschaffenen politischen Leitung und Zucht gelöst werden konnten. Deshalb sind die frühhansischen Jahrhunderte bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts von einzigartiger Größe. Aus demselben Grunde haben sie Bleibendes, für Jahrhunderte hinaus Maßgebliches geschaffen. Gewiß, als um die Mitte des 14. Jahrhunderts das Höchstmaß dessen erreicht war, was aus der Idee dieses Systems heraus zu erreichen war, trat Stillstand ein, und dem Stillstand folgte reichlich hundert Jahre später der Niedergang. Diese Zeit war günstiger für das Aufkommen von Rentnertum und Rentnergesinnung als der stürmische Aufstieg des 13. Jahrhunderts. Der Rentner im Rat neigt zum Beharren, und in diesem Streben steht er dem auf Sicherung des Gleichmaßes seiner wirtschaftlichen Existenz bedachten Handwerker innerlich näher als dem wagenden Kaufmann, der zu seinen Ahnen gehörte. Man wird im Rate bedächtig und vorsichtig. Man vermeidet vor allem nach den Erfahrungen der inneren Unruhen um 1400 alles, was den kleinen Mann in der Stadt unzufrieden machen könnte. Ein kleines Ereignis aus dem Jahre 1475 beleuchtet in aller

Deutlichkeit, wie sehr sich diese ganze Entwicklung zuungunsten des unternehmenden Kaufmanns ausgewirkt hatte. Ein Lübecker namens Hinrich Hengelde mußte bei Oldesloe in der Nähe von Lübeck eine Kupferhütte abbrechen, weil die Lübecker Schmiede glaubten, ihre Kohlen würden durch den Betrieb der Kupferhütte verteuert; nicht einmal die Erklärung des Beklagten, seine Kohlen anderwärts einkaufen zu wollen, schützte ihn vor diesem fast unverständlichen Beschluß. Der Rat aber erklärte, er habe den Beschluß gefaßt: „dat gemene beste betrachtende“²⁷. Eng drohte der Horizont in Lübeck zu werden: einst umfaßte das „gemeine Beste“ den weiten Kreis von Brügge bis Nowgorod; seinen Inhalt bestimmte der wagende Kaufmann. Jetzt beschränkt sich das „gemeine Beste“ auf den Raum der Stadt, und geradezu sinnlose Forderungen eines Handwerkeramtes bringen neue, aussichtsreiche kaufmännische Unternehmungen zu Fall. Wer diesen Vorgang mit jenem großartigen Erschließen der Metallvorkommen vergleicht, wie es noch im 15. Jahrhundert durch die Nürnberger²⁸, dann im 16. Jahrhundert durch die Fugger erfolgte, wird allerdings bereit sein, Lübeck und die Hanse als eine Stätte engster, auf die Stadt beschränkter und von Handwerkergeist beherrschter Wirtschaftsgesinnung zu werten. Größe und Weitblick wird er nur in Nürnberg, bei den Fuggern und selbstverständlich in Italien zu sehen bereit sein²⁹. In dieser Auffassung haben bekanntlich die Vorstellungen von dem deutschen Frühkapitalismus, als dessen Vorläufer Nürnberg, als dessen Hauptträger die Fugger gelten, ihre Wurzel. Den Zustand der Hanse um 1500 hat man für sie als allgemeingültig auch für die frühen Jahrhunderte ange-

sehen. Daß hier ein Fehler der Auffassung vorlag, ist wohl offenbar geworden. Nicht das Brügge und das Lübeck des 16. Jahrhunderts, beide bereits ihrer eigentlichen Lebensgrundlage beraubt oder zum mindesten schwer gefährdet und in ihrer inneren Struktur vollkommen gewandelt, kann man mit dem Augsburg des 16. Jahrhunderts vergleichen, wohl aber dieselben Städte in einem weit früheren Stadium ihrer Entwicklung, etwa gegen Ausgang des 13. Jahrhunderts. Selbstverständlich hat auch dieser Vergleich etwas höchst Problematisches. Aber er trifft gerade für die Wirtschaftsgesinnung zu. Für einen Jean Boinebroke oder Bertram Mornewech im 13. Jahrhundert gilt ebensogut wie für einen Jakob Fugger das Wort: „er wollte gewinnen, dieweil er könne“. Und noch eins ist zu beachten: Ein Jakob Fugger hat, wie Strieder es uns deutlich gezeigt hat³⁰, zwei Mittel angewandt, um seine kaufmännischen Ziele zu erreichen: die Bevorschussung des Produzenten, den Verlag und die Umwandlung des erworbenen Rohprodukts zu marktgängigem Kaufmannsgut. Das sind aber grundsätzlich genau dieselben Methoden, welche der Tuchverleger in Brügge, die Hansen beim Fischhandel in Bergen und Schonen oder beim Getreidehandel der Ostsee bereits im 13. und 14. Jahrhundert anwandten. Organisatoren der Produktion sind die flandrischen und hansischen Kaufleute in den Voraussetzungen ihrer Zeit ebenso gewesen wie ein Jakob Fugger. Aber der hansische kaufmännische Betrieb war auf dem erstarret, was er bereits um 1300 erreicht hatte³¹. Die Fugger dagegen haben dieselben Methoden vor allem auf den um 1500 ungeahnten Höchstleistungen zuschreitenden europäischen Bergbau angewandt und sind darüber selbst Groß-

industrielle geworden. Damit wurden sie in Riesengeschäfte von einem Umfang verwickelt, wie sie in der Tat vorher niemand in Nordeuropa auch nur für möglich gehalten hätte. Dazu kam vor allem: Die staatlichen Mächte des 16. Jahrhunderts eröffneten mit ihrem Kapitalbedarf, aber auch mit ihrem Reichtum an kaufmännisch auszunutzenden Hoheitsrechten Möglichkeiten von bisher unbekanntem Ausmaße. Das ist die Welt, deren wirtschaftliche Möglichkeiten ein Jakob Fugger meisterte, an der aber auch bereits die zweitnächste Generation kaufmännisch zugrunde ging.

So selbstverständlich es ist, das Zeitalter der Fugger mit seinen ganz neuen politischen und wirtschaftlichen Aufgaben scharf und deutlich abzuheben von dem damals verkümmerten flandrisch-hansischen Wirtschaftskreise, so sollte man sich doch nicht durch das schillernde Wort Frühkapitalismus³² dazu verleiten lassen, die gewaltigen Unternehmerkräfte, die den flandrisch-hansischen Raum vom 12. bis 14. Jahrhundert schufen und ausbauten, zu übersehen oder durch eine falsche Begriffsbildung abzuwerten. Ihre Stärke lag, das ist zweifellos, in gemeinschaftsbezogenem Handeln; aber nicht dem der engbegrenzten Handwerkerzunft, sondern dem einen weiten Raum umfassenden, gemeinschaftsverbundenen unternehmenden Handeln unter selbstgeschaffener, politischer Leitung. Ihre Träger waren, wenigstens in der hansischen Frühzeit, die in der Wirtschaft des gesamthansischen Gebiets führenden Männer. Daß ein Bertram Mornewech als Lübecker Ratsmann die Last dieser Verantwortung mittrug, daß aber ein Jakob Fugger in Augsburg nur den Sitz seines eigenen Geschäftes sah, das ist vielleicht einer

der wichtigsten Unterschiede zwischen hanfischer Frühzeit und dem Augsburg der Fugger. Jakob Fugger ist bereits der Typ des bindungsfreien Privatunternehmers, der sein Geschäft, sei es als Kaufmann, sei es jetzt auch als industrieller Unternehmer, grundsätzlich nach rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten kann³³. Zu der Macht des Staates steht er im Verhältnis eines Gegenspielers, oft durch ihn gefördert und an ihm die größten Gewinne machend, schließlich aber an diesem für ihn gefährlichen Partner zugrunde gehend. Für einen auf wirtschaftlicher und politischer Gemeinschaftsarbeit beruhenden städtischen Verband, wie es die Hanse in ihrer Blütezeit gewesen war, war im 16. Jahrhundert kaum mehr Raum. Ihr Ruhm bleibt, aus diesem disziplinierten Gemeinschaftsgeist heraus ein Ganzes geschaffen zu haben, dessen Aufstieg, Höhepunkt und Niedergang sich im imponierenden Rhythmus der inneren Notwendigkeit des eigenen Seins vollzog. In ihrer frühesten und besten Zeit hat die Hanse europäische Gemeinschaftsarbeit geleistet, die zu einer ersten, von den Hansern ausgebauten und sinnvoll geleiteten Großraumwirtschaft geführt hat³⁴. Diese Gemeinschaftsarbeit war getragen von jenem sicheren Selbstgefühl, das dem eignet, der sein wirtschaftliches Handeln so einrichtet, daß seine Partner durch den eigenen Aufstieg nicht geschädigt, sondern gefördert werden. Deshalb ist mit dem Worte Hanse noch immer jenes Gefühl der Hochschätzung verbunden, derart, daß noch in diesem Jahre (1938) Antwerpen eine große Zahl von Städten zu dem Versuch auffordern konnte, wirtschaftliche Schwierigkeiten der Gegenwart aus hanfischem Geiste zu überwinden.