



## Deutsche Geschichte

**Brandi, Karl**

**Berlin, 1919**

Die Hanse. Auslandsdeutsche; Handel und Seefahrt. - Städtebund der Hanse. - Dänemark. Kampf mit König Waldemar. - Sinken der hansischen Macht. Neue Seemächte.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77924](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77924)

Köln, Soest und Lübeck aus eigenen Mitteln, eigener Kunst und eigener Stimmung. Durch die weiten Räume dieser gotisch-lichten Hallen erscholl furchtbar und innig zugleich die Predigt und die Lehre der Mystiker, denen wie allen Dichtern das Bedürfnis nach Mitteilung und Gestaltung die bewegte Rede in der Volkssprache von den Lippen strömen ließ. In blumig krauser Gotik der Formen und Gedanken befriedigte sich das suchende Gemütsleben der städtischen Laienwelt.

Im Norden aber sollte durch Jahrhunderte, vom 14. Jahrhundert an, ein großer Städtebund das gesamte politische Leben weit über die Reichsgrenzen hinaus beherrschen und die stolzesten Denkmäler hinterlassen, — die Hanse.

In den Anfängen dieses nordischen Bundes lernen wir das Städtewesen noch von einer dritten Seite kennen; nicht nur siedlungsgeschichtlich, wirtschaftlich und innerpolitisch, sondern als Träger weltpolitischer Aufgaben. Jene Kaufmannschaft, die schon eine so bedeutende Rolle gespielt hatte bei Entstehung des Städtewesens, gewann erst recht in der Fremde Macht und Ansehen. Wie sich die Genossen in den werdenden Städten verbanden zu Gilden, so schloß sich der deutsche Kaufmann im Auslande zusammen zu Genossenschaften, die man früh „hansen“ nannte, deutsche Kaufmannschaft in Gent und Brügge, in London, in Bergen, in Nowgorod und Wilna, vor allem früh in Wisby auf der Insel Gotland in der Ostsee.

Da sah man Kaufleute aus Lübeck, Wismar, Stralsund (das waren die Osterleute), aus Köln, Soest, Dortmund, Hamburg und Bremen. Diese Vereinigungen gewannen Privilegien, feste Rechte in fremden Landen. Die in London verkehrenden Kaufleute bauten sich ein großes Lager- und Gesellschaftshaus, den Stahlhof (nach ihrer rheinischen Ware), und sie erfreuten sich da des Schutzes und der Förderung englischer Könige. Denn die Könige und Fürsten aller Länder liebten den Kaufmann, der den förderlichen Austausch zwischen Rohstoffen und veredelter Ware besorgte.

Er holte Wolle aus England und brachte Luche zurück aus Flandern; er brachte das Salz von der Bai in Frankreich und aus Lüneburg nach Schweden und führte die gesalzenen und ge-

räucherten Heringe zurück in alle Länder, die den Freitag hielten; er tauschte Kulturprodukte in Rußland gegen Holz, Bech und Pelze, in Schweden gegen Kupfer und Eisen, Flachs und Pferde; er brachte vom Rhein Eisen und Stahlwaren, Weine und feine Stoffe; aus Niedersachsen Getreide und Bier. In den Häfen von Flandern und Frankreich berührte sich der deutsche Kaufmann auch mit dem südeuropäischen Handel der Portugiesen und Italiener, tauschte Südfrüchte, Maun und Kolonialwaren.

Wichtiger aber noch als dieser Menschen und Völker verbindende Austausch von Landesprodukten und Arbeit wurde für den deutschen Kaufmann etwas Moralisches. Zu allen Zeiten ist die Seefahrt billiger und sicherer vor den Menschen gewesen als das Land, aber unsicherer von Natur. So bildet die Seefahrt und erzieht zur Technik und Naturkunde. Soweit aber doch Gefahren drohen von Menschen, ist die lose Schale des Schiffes die Heimstätte höchster Kameradschaft. Für diese Söhne derselben Städte und Familien ward die Seefahrt zur Schule der Waffen. So wurde der Kaufmann vor allem seetüchtig und tapfer. Wie die Venezianer im Kampf mit den Piraten der Adria die erste und tüchtigste Kriegs- und Handelsflotte auf dem Mittelmeer geschaffen hatten, wurden die ersten Seehelden größeren Stils auf den nordischen Meeren die Hanseaten.

Navigare necesse est  
Vivere non necesse.

„Seefahrt tut not, Leben tut nicht not“ verkündete vom hohen Giebel seines Hauses der Bremer Kaufmann. Kräftig ging den Hanseaten der frische Seewind um die Nase, und aus den großen Verhältnissen, in denen sie handelten, erwuchs ihnen auch der größere Zug ihrer Politik.

Hinter die Einzelkaufleute und ihre Genossenschaften in der Fremde traten die städtischen Gemeinden in der Heimat. Sie rückten zusammen, wie die Kaufleute draußen. Hatten einzelne Städte längst Nachbarschaftsbündnisse mit gleichen Rechtsformen und Hilfe bei Schuld und Forderung, so entstand jetzt aus solchen Einzelbündnissen im Hintergrund der Auslandsdeutschen der eigentliche Städtebund der Hanse. 1358 hört man ihn zum erstenmal so nennen „de düdesche hense“.

Bald kamen regelmäßiger die Städteboten zusammen, in wechselnder Zahl und an verschiedenen Orten. Manche Stadt ist nur kurze Zeit mit bei der Sache, andere sind eifriger — am großartigsten, tapfersten und ausdauerndsten die Königin der Hanse, Lübeck. Aber fast alle großen Städte der Küste wie des norddeutschen Binnenlandes, vom Rheinland bis nach Riga und Reval, sind irgendeinmal Hansestädte gewesen, sei es auch nur, daß sie durch die Boten anderer Städte mit vertreten sein wollten.

Für die gesamte Hanse aber, sonderlich für Lübeck, ergab sich die politische Orientierung durch das Verhältnis zu der einzigen, mitten im System ihres Handels gelegenen Macht, Dänemark. Dänemark beherrschte bis zu den Tagen des Kaiser-Wilhelm-Kanals mit Skagerrak und Sund alle Verbindung zwischen Ost- und Nordsee. Freie Durchfahrt und Sundzoll waren deshalb Lebensfragen für die Hanse. So war die Hanse ganz unmittelbar interessiert an Regierung und Politik in Dänemark, — zumal an Thronstreitigkeiten und Parteikämpfen. Die Hanse hatte auch als Kriegsmacht bereits ein gewichtiges Wort mitzureden.

Als die Dänen 1340 den Waldemar Atterdag zum Könige machten, geschah das auf einem Tag zu Lübeck unter maßgebender Teilnahme der Hanse.

Aber eben dieser König Waldemar sollte das Verhältnis der Hanse zur Krone Dänemark auf die schärfste Probe stellen. Er wurde den Städten anfangs nur lästig, später gefährlich. 1361 eroberte und plünderte er das alte blühende Wisby auf Gotland. Da besannen sich die Städte nicht lange, sondern holten alsbald aus zum Gegenschlag. In einem weitausgreifenden politischen Bündnis stärkten sie sich mit Schweden, sammelten ihre Streitkräfte, nahmen Kopenhagen ein, — wurden freilich eben hier bei einem unvorsichtigen Vorgehen schließlich doch noch geschlagen, aber dadurch keineswegs entmutigt. Vielmehr spannte jetzt zum erstenmal die Hanse ihre ganze Organisation an, verkündete die Einheit des Handels auf beiden Meeren und gewann das stärkste Vertrauen zu sich selbst in der Kölner Konföderation von 1367, der größten förmlichen Verbindung der Städte des Westens mit dem Osten.

Wieder stechen die Hanseschiffe in See, zum zweiten Male nahmen sie Kopenhagen unter Führung von Brun Warendorp,

Bürgermeister von Lübeck. 1369 fiel ihnen auch das feste Helsingborg in die Hände. Dann schlossen sie Frieden mit den Dänen zu Stralsund im Mai 1370, und in dem Frieden las man als entscheidende Bestimmung, daß niemals ein neuer König auf den Thron von Dänemark erhoben werden sollte ohne Mitwirkung der Hanse. Was vor mehr als 100 Jahren den rheinischen Bund gesprengt hatte, das erreichte jetzt der nordische Kreis für das Königtum seines Interessengebiets in vollstem Maße.

Das war die Höhe hanseischer Geschichte. Was das seit dem Untergang der Hohenstaufen in Einzelfürstentümer zerfallene Reich nicht konnte, das leistete der Städtebund; er sicherte die wirtschaftliche Entfaltung durch politische Macht und schuf dadurch dem Kaufmann Gewinn, dem Gewerbe und der Produktion Absatzgebiete und dem deutschen Namen Ehre.

Eine Zeitlang hat die Hanse diese Höhe gehalten. Im 15. Jahrhundert geht es mit ihrer Macht bergab.

Die Gründe für das Sinken hanseatischer Macht sind wie alle historischen Ursachen vielfältig und verwickelt. Aber deshalb ist es auch besonders lehrreich, ihnen wenigstens im großen nachzugehen. Das erste war, daß die Hansestädte wie alle anderen Städte ihren Stadtherrn hatten; nur wenige waren auf dem Wege zur Freistadt; das einzige Lübeck war Freie und Reichsstadt; alle anderen waren fürstliche, bischöfliche, herzogliche Landstädte; sie gehörten zu Pommern, Mecklenburg, Holstein, Brandenburg, Braunschweig-Lüneburg. Viele dieser Fürsten hatten kein Verständnis für die wirtschaftlichen Bedürfnisse ihrer Städte, betrachteten ihre Macht mit Eifersucht und waren am allerwenigsten in der Lage und gewillt, ihnen bei auswärtigen Verwicklungen Hilfe und Rückhalt zu bieten.

Das Reich, das ja grundsätzlich alle Fürstentümer und Städte noch umfaßte, konnte das noch weniger. Es hatte weder ein eigenes Heer noch eine Flotte.

Dagegen erstarkten alle jene Staaten, mit denen die Hanse draußen zu rechnen hatte, England, Schweden, auch Dänemark, vor allem die Niederlande im Herzogtum Burgund.

Es war wie die erste Anmeldung neuauftretender Ansprüche aus dem nordwestlichen Randgebiete des Reiches gewesen, daß

Wilhelm von Holland 1254 nach der deutschen Krone griff. Er selbst ist im Kampfe mit den Friesen umgekommen. Aber die Staatsbildung an Maas und Niederrhein nahm ihren Fortgang. Bald kam hier das Haus Luxemburg empor, das zuerst in Heinrich VII., dann auf dem Umwege über Böhmen das deutsche Königtum gewann. Schließlich sind alle diese niederländischen Fürstentümer mit Gent, Brügge, Antwerpen und Rotterdam aufgegangen in das Haus Burgund. Die Seefahrer und Händler dieser Länder hatten für den Handel mit England ohnehin die besseren Verbindungen und für die Fahrt in die Ostsee die Aussicht auf die dänische Freundschaft gegen die Hanse. 1443 und 1444 erhielten die Holländer die ersten grundlegenden Privilegien in Dänemark. Sie erschienen weniger unbequem und gefährlich als die Lübecker Patrizier. Außerdem erfreuten sich die Holländer erst des burgundischen, dann des mächtigen spanischen Schutzes; und als sich die nördlichen Provinzen der Niederlande gegen Ende des 16. Jahrhunderts selbst frei gemacht hatten, waren sie erst recht ein geschlossener Staat mit Waffenmacht.

So wurden in erster Linie die Holländer die Erben der Hanse. Als es dann galt, auf den Spuren der Spanier und Portugiesen überseeische Kolonien zu erwerben, da zogen die Holländer mit den Engländern voran. Die Hanse kam nicht mehr in Betracht. Sie blieb stehen, das bedeutet, sie ging zurück. Ihre niederländischen Kontore wurden geschlossen. 1579 hob die Königin Elisabeth die letzten hansischen Privilegien in England auf. 1597 wurde der Stahlhof geschlossen.

Das weitverzweigte Handelssystem der Hanse hatte zu viel Angriffsflächen und zu wenig geschlossene staatliche Macht hinter sich.

Im Gegensatz zur Hanse hatte das süddeutsche Handelssystem keinen politischen Zusammenhang. Es hatte überhaupt eine völlig andere Gestalt, die mit geographischen und sprachlichen Bedingungen zusammenhing. Das hansische Gebiet war trotz der Engen des Sundes und des Kattegat ein einheitliches Seegebiet, an dessen Rändern sich der Handel hinzog mit mehr oder weniger tiefer Wirkung in das Binnenland. Es war ein einheitliches Ge-