



Hiram Kümpfer

Der Traum vom Ehrbaren Kaufmann

Die Deutschen
und die Hanse

PROPYLÄEN

Hiram Kümper
Der Traum vom Ehrbaren Kaufmann





Hiram Kümper

**Der Traum
vom
Ehrbaren
Kaufmann**

Die Deutschen
und die Hanse

Im dankbaren Gedenken
an Karl-Friedrich Krieger (1940–2020).



Propyläen ist ein Verlag der Ullstein Buchverlage GmbH
www.propylaeen-verlag.de

ISBN 978-3-549-07649-1

© Ullstein Buchverlage GmbH, Berlin 2020

Alle Rechte vorbehalten

Karten: Peter Palm, Berlin

Gesetzt aus der Scala

Satz und Repro: LVD GmbH, Berlin

Druck und Bindearbeiten: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

Inhalt

Die Deutschen und der Ehrbare Kaufmann: eine eigenartige Liebesgeschichte	9
Hanse – was ist das eigentlich?	21
1370 1870: von der Waffen- zur Studien- genossenschaft.	22
Osthusens Sophismen und der hansische Knoten	25
Die große Transformation:	
der Stoff, aus dem Hanse wurde	32
Vor der Hanse: ein Wirtschaftsraum im Norden	32
Klimawandel und Kreuzzüge: Europa gerät in Bewegung.	44
Ein neuer Zentralort im Schutze des Löwen: Lübeck tritt in die Geschichte	50
<i>Over sand unde over see: die Geburt der Hanse aus Privilegien und Fahrtgemeinschaften.</i>	61
Die Hanse – ganz ohne Meer? Westfalen und das Rheinland als frühe Kernzonen	65
Von <i>homines duri</i> zu Pfeffersäcken: Der Kaufmann wird sesshaft.	71
Nordeuropa nach 1200: Der Boom nimmt Fahrt auf.	74
Autonomie und Bünde:	
die Geburt der Hansestadt aus dem feudalen Vakuum . .	84
Handelssicherheit: zwischen <i>maghribi traders</i> und Mafia.	84
Vom Sicherheitsbedürfnis zur Privilegienpolitik	93

Der Boom kommt zum Ende – aber nicht für die Hanse	102
Konfrontation und Konföderation: Die <i>Dudesche Hense</i> tritt in die Geschichte	107
Stralsund, 1370: der König und die Kaufleute	111

Kaufleute, Koggen und Kontore:

die Auslandsstützpunkte der Hanse	118
Der Petershof in Nowgorod: die »Mutter des hansischen Handels«	122
Der Stalhof in London: hansische Mehrstimmigkeit unter einem Dach	132
Der Weltmarkt des Westens: der <i>ghemene copman</i> in Brügge	136
Die <i>bryggen</i> in Bergen: zwischen dem Polarkreis und Italien	141
Unterwegs <i>over sand unde over see</i> – nicht nur zwischen den Kontoren	145

Hansischer Handel: zwischen Vertrauensökonomie und Innovationsrückstand?

Der hansische Ameisenhaufen und die Neue Institutionenökonomik	162
Die Hansen und das liebe Geld	180
Auf dem Rücken der Ameisen: hansische Warenwelten	190
Wie wurde man eigentlich Hansekaufmann?	205
Der Pfeffersack und seine Bücher – ein rückständiger Unternehmertypus?	214

Eigentum verpflichtet – aber wozu?

Der hansische Kaufmann zwischen Himmel und Erde. .	219
Soziales und religiöses Leben in der mittelalterlichen Stadt	220
Die Ökonomie des Heils und die Erfindung der Wirtschaftsethik	233

Von fluider Verfasstheit und situativen Identitäten:

die Städte und die Kaufleute.	240
Die »Herren der Hanse« und das Regiment	
in der Stadt.	241
Der Hansetag als organisatorisches Interface.	251
Kaperbriefe und Kanonen: Hansestädte im Krieg.	265
Stadt, Recht, <i>lex mercatoria</i> : kaufmännische Konflikte. ...	279

Der Herbst der Hanse und ihr Blätterwald:

reagieren auf die <i>newe</i> und die Neue Welt.	290
Eine <i>newe welt</i> ? Der moderne Staat schlüpft aus	
dem Ei.	292
Im Osten: Ein Großfürst wird Zar und es gibt Streit um	
das <i>dominium maris Baltici</i>	306
Die <i>martinianische Sekte</i> im Norden: Hanse und	
Reformation.	315
Distributionsrevolution und <i>vulle mascopey</i> :	
Wandlungen im hansischen Handel.	324
1554/57 – ein Quantensprung, erstaunlich leise:	
Die Hanse wird zur <i>confederatio</i>	331

Vor Zeiten wart ihr Hänse ... heute seid ihr Gänse:

Solidarität im europäischen Krisenjahrhundert?	335
Das Ringen um die <i>hansische societät</i> und die letzten	
gemeinsamen Aktionen.	336
Die Hanse und der <i>Teutsche Krieg</i>	347
Von Münster nach Rastatt: die Hanse	
im <i>siècle de Louis XIV.</i>	354

Der Hanse ist tot, es lebe der Hanseat:

Nachleben im Norden und anderswo.	363
Politischer Stresstest: vom Alten Reich zu neuem	
Selbstbewusstsein.	363
Neuanfang im Warmen: hanseatische Beziehungen	
nach Übersee.	365

Eine »halbvergessene Antiquität« erwacht langsam wieder zum Leben: die bürgerliche Hansegeschichts- schreibung	370
Schiffe für den Kaiser: die Hanse und die wilhelminische Flottenpolitik	375
Vom <i>nordisch-germanischen Geist</i> zur <i>Brücke zwischen Ost und West</i> : neue identitäre Aufgaben	378
Die Hanse der Neuzeit: offen, inklusiv ... und nicht ganz historisch	386
 Der Ehrbare Kaufmann und die Hanse:	
Visionen für eine geläuterte Wirtschaft?	391
 Anhang	
Anmerkungen	407
Quellen- und Literaturverzeichnis	459
Bildnachweis	525
Register	526

Die Deutschen und der Ehrbare Kaufmann: eine eigenartige Liebesgeschichte

*und wenn ihr halbweg ehrbar thut,
dann habt ihr sie all unterm hut*

J. W. v. Goethe, Urfaust, V. 421–422

Oktober 2019. Der Hörsaal einer mittelgroßen deutschen Universität, die mit Recht stolz auf ihre handelshochschulischen Wurzeln ist. Der Personalberater und »Ethik-Experte« im Bund Deutscher Unternehmer Christoph Dyckerhoff spricht über »Die Werte des Ehrbaren Kaufmanns und die heutigen globalen Märkte«. Untertitel: »Ist Ethik noch ein Erfolgsfaktor?« Der Saal ist bestens gefüllt, die Stimmung gut. Dyckerhoff spricht mit vielen Beispielen und führt einen selbst produzierten Film vor. Darin fragt er Führungspersonlichkeiten mittelständischer Unternehmen aus der Region nach der Bedeutung von Ethik für ihre Unternehmensführung. Die vollkommen überraschende Antwort: ganz wichtig. Für alle.¹

Vorträge wie dieser sind wieder häufiger geworden. Werteorientierung und Unternehmensethik produzieren nicht nur Publikum, sondern Bücher, Fortbildungen, Lehrstühle, Firmenabteilungen. Das ist erst einmal ein gutes Zeichen. Es zeigt, dass auf Unternehmerseite ein Bedarf an Verantwortlichkeit und moralischem Handeln identifiziert worden ist. Schwierig ist dann unter Umständen nur, wie auf diesen Bedarf reagiert wird – nachhaltig oder mit Discounterstrategie, mit dem Ziel einer Veränderung oder als Selbstbestätigung des Status quo.

Zu dieser wirtschaftsethischen Konjunktur gehört ein weitverbreitetes Reden über den Ehrbaren Kaufmann und seine Kinderstube: die mittelalterliche Hanse. Meist ist das ein Reden, das sich

vor allem im affirmativen Bezug auf sehr allgemeine Tugenden wie Aufrichtigkeit, Transparenz und Verlässlichkeit erschöpft und wenig danach fragt, wie diese Tugenden implementiert oder gar in ihren konkreten Handlungsausflüssen überprüft werden. Sozial-ethische Normen spielen keine wesentliche Rolle, es geht vor allem um Glaubwürdigkeit. Da liest man etwa die Weisheit, dass »die Haltung eines mit Bedacht agierenden Ehrbaren Kaufmanns« helfe, die Herausforderungen der Zukunft »besser zu meistern, aus diesen Vorteile zu generieren und negative Auswirkungen zu vermeiden«.² Bedachtsamkeit verhilft also zu besseren Entscheidungen. An anderer Stelle braucht es einen »Doyen der deutschen PR-Szene« als Autorität, um die folgende tiefgreifende Einsicht mit wörtlichem Zitat zu belegen: »Wer arglistig täuscht, setzt seine Glaubwürdigkeit aufs Spiel.«³ Der Ehrbare Kaufmann tue so etwas nicht. Er handele vielmehr »reflektiert, gibt Acht auf andere, wie beispielsweise die Mitarbeiter, und bedenkt die Folgen des eigenen Handelns. Dadurch erreicht er Stabilität und Frieden in der Gesellschaft – was dann auch wieder Nutzen für ihn selbst bringt.«⁴

Ehrbarkeit durch die rosarote Brille

In diesem Sinne ist der Ehrbare Kaufmann schlicht ökonomischer Kitsch. – Kitsch, das ist das Gegenteil von Analyse, ist Emotions- und Affektakkumulation. Kitsch kann, wie Adorno einmal gesagt hat, geradezu »dümmlisch tröstend« wirken, weil man damit Profanes, Banales, Selbstverständliches verklärt.⁵ Alexander Grau hat unlängst eindringlich vor der Neigung zum »politischen Kitsch« gewarnt, die er den Deutschen attestiert.⁶ Er macht das an der vermutlich einzigen Gruppe fest, die es derzeit mit ihren Idealen – egal, wie naiv das manchmal in der praktischen Umsetzung sein mag – einigermaßen ernst meint: den Jugendlichen der Fridays-for-Future-Bewegung. Darüber könnte man mit dem Kolumnisten des konservativen *Cicero* füglich streiten. Dass allerdings Kitsch eine Erfindung des Bürgertums gewesen sei und ausdrücklich bürgerliche Lebenswelten anspreche, ist eine anregende Beobachtung. Er hat etwas mit Ästhetisierung zu tun. Und die muss man sich

erst einmal leisten können. So mag es nicht verwundern, dass der Ehrbare Kaufmann nicht im Gebrauchtwagenhandel nebenan, nicht beim Asialaden um die Ecke und nicht bei den Filialleiterinnen deutscher Supermarktketten, sondern bei hochpreisigen Unternehmensberatungen und in Vorstandsetagen fröhliche Urstände feiert.

Es ist aber unnötig, in plumpe Sozialbinaritäten zu verfallen und nicht weniger plumpe Vorurteile gegen Hochfinanz und Businesswelt zu bedienen: Ästhetisierung ist nicht von sich aus etwas Schlechtes. Und dass Erfolg korrumpiere, mag ein oft beobachteter Befund, aber noch lange kein Automatismus sein. Vielmehr kann ein positives Leitbild, wenn es nur genug Zugkraft entwickelt, natürlich auch jede Menge positiver Effekte haben – selbst wenn die Motive, sich diesem Leitbild anzuschließen, keine pflichtethischen, sondern ganz menschliche sind. Anerkennung zum Beispiel, auf dem Markt oder bei Mitmenschen. Und schon sind wir wieder bei den Future-Freitagen: Wer mehr auf seine Klimabilanz achtet, um Teil einer Bewegung zu sein, und nicht, weil ihm das schon immer wichtig war, der achtet trotzdem immer noch auf das Klima. Und wer sich im Geschäftsleben ehrbar verhält, handelt immer noch gut – auch wenn er damit seine Wirkung auf Kunden und Geschäftspartner verbessern will und sich nicht aus rein altruistischen Gründen zügelt.⁷

Warum Kitsch auch zum Problem werden kann

Momentan sind es vor allem zwei Gruppen, die über den Ehrbaren Kaufmann reflektieren: einerseits unternehmerische Verbände, Vereine und Initiativen, die aus einem sympathischen Idealismus heraus eine Bewegung anzustoßen versuchen, und andererseits: Beraterfirmen. Und hier liegt ein Problem. In der Welt betriebswirtschaftlicher Beratung, die dauernd neue Allheilmittel wie »Design Thinking« und »Blue Ocean Strategies« hervorbringt, hat nämlich die Renaissance des Ehrbaren Kaufmanns einen ganz eigenen, hilfreichen Effekt, den nur historisch fundierte Konzepte entfalten können: Die Consulting-Gurus können das sich immer

schneller drehende Rad stetig neuer Moden und Modelle in der Managementtheorie beklagen und gleichzeitig mit einem (vermeintlich) historisch getesteten Heilsversprechen dieses Rad und damit die eigene Branche weiter am Laufen halten. Ganz nebenbei lässt sich das auch relativ leicht ins Berater-Werk setzen, denn wie funktioniert Storytelling besser als mit realen Storys, nämlich Hi-Storys?⁸ Sie geben dem trockenen Gerippe wohlfeiler ethischer Imperative das nötige visionäre Fleisch und vermitteln zugleich einen Hauch von Empirie. War ja schließlich alles schon mal so. Wir müssen uns nur erinnern. Besser noch, weil emphatischer: rückbesinnen.

Dieser Trend ist Ausdruck einer generellen Entwicklung, die kritische Betriebswirtschaftlerinnen international schon länger mit Sorge beobachten: dass nämlich die Beraterwelt immer mehr Einfluss im ökonomischen System entfaltet, sich aber zugleich von der wissenschaftlichen Produktion der Datengrundlage, aufgrund derer sie berät, entkoppelt.⁹ Kurz gesagt: Die Modelle werden visionärer, aber auch luftiger. Der Luzerner Wirtschaftswissenschaftler Bruno Staffelbach hat zu Recht schon vor fast zwanzig Jahren festgestellt, »dass die Lebensdauer der Akzeptanz von betriebswissenschaftlichen Aussagesystemen immer kürzer wird ..., verbunden mit dem unguten Gefühl, inwieweit es sich bei der Betriebswissenschaft angesichts dieser Diagnose dann noch tatsächlich um eine ›richtige‹ Wissenschaft handeln kann«. ¹⁰ Daran hat sich seitdem nichts geändert. Im Gegenteil: Der Prozess hat sich noch beschleunigt. Das betrifft auch das Reden vom Ehrbaren Kaufmann. Vor »Märchenstunden für das Management« und einer platten Vereinfachung von Ursachenbeschreibung und Therapievorschlag, kurz vor »Unternehmensverantwortung *light*« haben etwa auch Thomas Beschorner und Thomas Hajduk vom renommierten St. Galler Institut für Wirtschaftsethik gewarnt.¹¹ Der Ehrbare Kaufmann als Remedium sei »ebenso sympathisch wie einfach, und dies sind wohl die Hauptgründe für die Attraktivität der Metapher«. ¹²

Tradition als Antwort auf die Herausforderungen der Gegenwart? Galopp auf alten und neuen Seidenstraßen

Mitunter können die von Beschorner und Hajduk kritisierten »Märchenstunden« aber auch ziemlich Zündstoff bieten. Dann nämlich, wenn sie nicht nur unternehmerisches Handeln, das sowieso stattfindet beziehungsweise bereits stattgefunden hat, in schicke neue Kleider hüllen, sondern eine in die Zukunft gerichtete Wirtschaftspolitik mit neuen Argumenten ausstatten.

Eine solche Idee von der Hanse als historischem *role model* für zukünftige Entwicklungen hat jüngst der Sinologe Marcus Hernig in seinem Buch über den *Weg des chinesischen Drachens ins Herz Europas* ganz handfest aufgemacht.¹³ Darin behandelt der China-Experte, der mittlerweile vor allem als Publizist und Berater tätig ist, die als »Neue Seidenstraße« bekannt gewordene *Belt and Road Initiative* (BRI) der chinesischen Regierung unter Staatspräsident Xi Jinping. Zwei Handelskorridore sollen das alte Reich der Mitte mit dem Westen verbinden: eine südliche *road* entlang der alten Seidenstraße (die *Maritime Silk Road* oder MSR) von China über Südasien nach Afrika und ein nördlicher *belt* über Land (*Silk Road Economic Belt* oder SREB), der sich vom östlichen China über Zentralasien, die Türkei und Iran mit einem Schlenker über Russland und das Baltikum bis nach Duisburg und Rotterdam windet. Verkehrs-, Infrastruktur- und Kommunikationsnetze sollen die einzelnen Stationen dieser weit ausgreifenden Korridore immer enger miteinander verbinden.

Für Industrie und Handel nicht nur in Schwellenländern ist diese Planung zunächst einmal eine große Chance, weil viel chinesisches Geld insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen nach Westen fließt. Auch in der deutschen Wirtschaft findet die chinesische Vision daher durchaus positiven Widerhall – zumal jetzt, wo COVID-19 große Sorgen um die weitere Konjunkturentwicklung erzeugt und manche der chinesischen Regierung attestieren, die Krise rasch und effektiv in den Griff bekommen zu haben. Vielen anderen Europäerinnen und Europäern dagegen bereitet das ehrgeizige Projekt seit Jahren immer größere Sorgen – und durchaus

nicht nur unverbesserlichen Gutmenschen, die das nonchalante Wegsehen des Westens gegenüber den Menschenrechtsverletzungen in China stört oder die sich über Petitessen wie »Nachhaltigkeit« in Umweltfragen Gedanken machen. Auch Ökonomen warnen vor den Abhängigkeiten und Einflussnahmen, die mit den immensen Investitionen aus der Volksrepublik einhergehen.¹⁴

Keine Angst, sagt Hernig, wir Deutschen hätten schließlich ein Erfolgsrezept, das wir den chinesischen Ambitionen entgegensetzen und sie so produktiv für Europa und insbesondere Deutschland nutzbar machen könnten: die Hanse. Diese Erfahrung könne uns helfen, meint Hernig, »den Drachen [zu] reiten«.¹⁵ Um seine Ansicht zu begründen, stellt er zunächst fest, dass auch die alte Seidenstraße sich vor allem als Verbindung zwischen prosperierenden Städten darstellte, die zwischen Xi'an und Samarkand das Netzwerk der südlichen Seidenstraße gebildet hätten. Eine »ähnliche Geschichte urbanen Erfolgs«, nur eben »made in Germany«, sei auch die Hanse im Norden gewesen. Sie könne »viel Vorbildliches für unsere heutige Zeit« bieten, eben »genauso wie die Alte Seidenstraße den Chinesen als Muster für die Zukunft der Welt dient. Der Unterschied«, so diagnostiziert Hernig weiter, sei lediglich, »dass wir uns daran bestenfalls historisch erinnern und die schönen alten Rathäuser oder wuchtigen Stadttore, wie das Lübecker Holstentor, bewundern. Die Chinesen nutzten das Alte, um daraus das Neue zu formen. Sie bilden keine abstrakten Neubegriffe wie die EU, mit denen außer den Bürokraten und sogenannten Entscheidungsträgern im Grunde niemand etwas anzufangen weiß.«¹⁶

Dass mit dem Begriff der Hanse tatsächlich mehr Deutsche »etwas anzufangen« wissen als mit mancher begrifflichen Neuschöpfung, steht außer Frage. Fraglich aber ist, was Assoziationen, wie sie Hernig aufruft, nützen sollen, um »das Neue zu formen«: Nummernschilder, Fluggesellschaften und eine irgendwie diffuse Vorstellung von nordischem Seehandel. Kann nicht gerade ein (Miss-)Verständnis des »Alten«, (vermeintlich) Bekannten manchmal gefährlicher sein als die unbequemen, aber deshalb wenigstens sichtbaren Verständnishürden »abstrakter Neubegriffe«? Geschichte fühlt sich eben manchmal sehr komfortabel an, wenn

man nicht wirklich nachdenken und nur affirmativ schwelgen möchte. Und genau das tut Hernig ausgiebig.

»Im Zentrum« der alten Hanse stand für Hernig »der Mensch, das erfolgreiche Einzelwesen. Im Grunde genommen ist die Hanse«, so führt er aus, »der Evolutionsprozess von Provinzhändlern zu angesehenen, ehrbaren Kaufleuten«, ja sie bildeten »eine Art Sitte heraus, einen Kodex des ehrbaren Kaufmanns, der sich heute in dem Ausspruch ›ein Mann – ein Wort‹ wiederfindet. ... Verlässlichkeit und Vertrauen waren Säulen, auf denen die Hanse als ein Netzwerk von Kaufleuten fußte.«¹⁷ Die Hansekaufleute, die Hernig so idealisiert, entsprachen demnach ziemlich genau dem Tugendkatalog des Ehrbaren Kaufmanns, der heute landauf und landab aufgerufen wird – wie das so ist, wenn sich das Gestern und das Heute gegenseitig belegen und man das eine mit dem anderen, aber niemals mit historischen Quellen begründet. Denn die bleibt Hernig uns schuldig.¹⁸

Den Schritt von der geschichtsbildenden Kraft des »erfolgreichen Einzelwesens« hin zu einem Netzwerk, das vor allem Friede und Prosperität beschert, schreibt Hernig den Städten zu. Wie genau sie diese strotzende, geschichtsbildende Kraft der kaufmännischen Individuen in kooperative Bahnen gelenkt haben sollen, bleibt allerdings im Dunkeln. Und vermutlich auch mit gutem Grund – natürlich funktionierte, wie im vorliegenden Buch hoffentlich deutlich werden wird, diese harmonische Bindung nur aufgrund ökonomischer Anreize und entsprechend auch nur so lange, wie diese Anreize gegeben waren. Gerade deshalb war die Hanse ein »loser Bund«, der »am Anfang noch kein Prinzip, keine Statuten, keine ins Detail geplanten Zielvorgaben besaß. Genauso«, meint Hernig, »verhält es sich im Grunde mit BRI.«¹⁹

Das Schlimme ist: Er könnte in gewisser Weise sogar recht haben. Tatsächlich war die Abwesenheit von fester Struktur, gemeinsamen Zielvorgaben und einem großen, übergeordneten Plan, wie wir sehen werden, Programm der Hanse. Sie materialisierte sich eben immer nur dann, wenn sich eine Schnittmenge der Einzelinteressen ergab. Und das heißt: vor allem bei der gemeinsamen Nutzung ihrer Privilegien in den Auslandsstützpunk-

ten und gegenüber den politischen Mächten, sobald ihre Privilegien zur Debatte standen. Umso schlimmer also, wenn China dabei wirklich ein *caput et principium omnium*, ein Haupt der Neuen Seidenstraße würde, das Lübeck, entgegen Hernigs Behauptung, nun wirklich nie gewesen ist.²⁰ Von mangelnder Festlegung würde der übermächtige Partner, der auf keinerlei Regeln Rücksicht nehmen müsste, wohl am meisten profitieren. Das eben nicht unter Gleichen geschlossene, sondern von Peking aufgebaute und unterhaltene Netzwerk von Infrastrukturnutznießern könnte immer dann Druck nach außen und innen ausüben, wenn es um die Verteidigung chinesischer Privilegien ginge – und würde alle Befürchtungen der BRI-Kritiker rundherum bestätigen. Da hilft es auch nicht, dass Hernig das politische Ausgreifen ins Ausland als besondere Leistung der Hansekaufleute idealisiert: »Im Zenit seiner Macht war Brügge, Handels- und Finanzzentrum Flanderns, Juniorpartner des Bundes, der seinen Regeln zu folgen hatte.«²¹ Das ist zum Glück historisch Unsinn. Aber dass es als offenbar wünschenswerter Zustand in Parallele zu den chinesischen Ambitionen aufgeführt wird, stimmt doch bedenklich.²²

Auch ohne weitere Detailexegese von Hernigs aporetischen Vergleichen um die Neue Seidenstraße dürfte klar geworden sein: Mit Hansebildern kann man nicht nur einfache, aber harmlose Silhouetten traditioneller ehrbarer Kaufmannschaft aufbauen, man kann auch politische Modelle entwerfen. Solche historischen Folien können dann sehr rasch eine beklemmende Wirkmacht entfalten – gerade wenn sie so flexibel sind, wie es die historische Hanse war. Jüngst hat übrigens der Münchener Sinologieprofessor Roderich Ptak in einem anregenden Essay nachdrücklich darauf hingewiesen, dass auch mit Blick auf die Seidenstraße des Mittelalters und insbesondere auf die Fahrten des chinesischen Admirals Zheng He, der in sieben geradezu mythisch verklärten Expeditionen zwischen 1405 und 1433 den Pazifik und den Indischen Ozean befuhr, die »lückenhafte Überlieferung dazu einlädt, bestimmte Sachverhalte nach Gusto nutzbar zu machen«.²³

Nun ist historische Überlieferung per se lückenhaft. Für die Hanse sind wir allerdings in der einerseits glücklichen, anderer-

seits höchst unbequemen Situation, dass in den Archiven und Bibliotheken noch für viele Generationen von Forscherinnen und Forschern Material lauert. Wir können also jetzt schon ziemlich gut und in Zukunft immer präziser über die Hanse Bescheid wissen, obgleich sie sich alle Mühe gegeben hat, sich stets dem Griff der Eindeutigkeit zu entziehen. Immerhin wissen wir über die Details, über den hansischen Handel, das Auftreten gegenüber den Herrschern Europas und die zähen Aushandlungsprozesse zwischen den Städten eigentlich schon eine ganze Menge. Und dennoch ist auch die mittelalterliche Hanse ein Phänomen, auf das man, so scheint es, nur zu gern die eigenen Zukunftsvorstellungen projiziert – und zwar bemerkenswerterweise ausschließlich positive. Hanse und Ehrbarer Kaufmann sind Hoffnungsträger, die mit dem Blick zurück in die Geschichte ein besseres Morgen versprechen sollen. Grund genug, sich der Geschichte der Hanse immer wieder aufs Neue anzunehmen. Und genau das wollen wir nun tun.

Jede Zeit entdeckt die Hanse neu – wir auch

Bevor es nun aber darangeht, sich lustvoll in den Details dieser spannenden Uneindeutigkeit und in der Buntheit des spätmittelalterlichen Lebens zu verlieren, ist es an der Zeit für Bekenntnisse: Was soll dieses Buch? Was hat es sich vorgenommen? Was erwartet mich als Leserin oder Leser?

Zunächst soll in diesem Buch Hansegeschichte erzählt werden. Das haben schon andere getan – auf großartige Weise. Klaus Friedland, Rolf Hammel-Kiesow und Carsten Jahnke etwa haben auf je eigene Art die große Kunst bewiesen, ein Thema wie die Hanse auf knappem Raum konzise darzulegen. Von den wertvollen älteren Titeln will ich nur den Elsässer Historiker Philippe Dollinger ausdrücklich nennen, dessen erstmals 1966 vorgelegtes Hansebuch mit gutem Grund bis heute aktualisiert und neu aufgelegt wird.²⁴ Dollinger war selbst kein Hansehistoriker. Er hatte zuvor nie eine Zeile über die Hanse geschrieben und legte dann ein Buch vor, das für einige Zeit die einzige und bis heute eine einschlägige unter den zwischenzeitlich sattem vermehrten Gesamtdarstellungen blieb.

Dieses Buch tritt also in große Fußstapfen, es soll noch einmal Hansegeschichte erzählen – und das mit vielen Details und in aller Ruhe, weil ich den Luxus von etwas mehr Platz habe, den viele andere Darstellungen der jüngeren Zeit nicht hatten. Quellen sollen regelmäßig und auch im O-Ton zur Sprache kommen, denn nur so kann die Leserin ein Gespür für den »Sound« dieser Überlieferung bekommen. Und für ihr Charisma.

Dieses Buch soll aber auch eine Geschichte von Geschichte werden. Davon, wie sie gemacht und benutzt wird, welche Risiken und Nebenwirkungen sie birgt, welche Pfadabhängigkeiten die Gegenwart jener mit sich bringen, die sich mit ihr beschäftigen. Denn es hat ja einen Grund, warum jede Generation sich wieder neu mit der Hanse beschäftigt – und stets etwas Neues an ihr findet, bis heute. Dieses große, fast ein bisschen anmaßende Programm soll es erlauben, neben den bereits bestehenden Darstellungen etwas einigermaßen Neues zu bieten.

Die Kapitel folgen zuerst einer sachlichen, in zweiter Linie einer groben chronologischen Reihenfolge: Nach einem kleinen Vorgeschmack, was es mit der Hanse als ziemlich fluidem Faszinosum auf sich hat, wird es in den beiden folgenden Kapiteln um den nordeuropäischen Raum und damit die Voraussetzungen gehen, unter denen sich niederdeutsche Kaufleute erst im Ausland und später auch in ihren Heimatstädten organisierten. Es geht um die »große Transformation«, die ein bereits blühender und durch intensiven Seeverkehr hochverbundener Wirtschaftsraum im 12. Jahrhundert erfuhr, als er endgültig europäisiert wurde. Und darum, wie diese Veränderung mit der in dieser Zeit ebenfalls boomenden Städtelandschaft in Kontinentaleuropa zusammenhing. In dieser Umbruchsphase, der Hochphase einer kommerziellen Revolution, die ganz Europa erfasste, entstand die Hanse. Sie verdichtete Bestehendes und integrierte neu entstandene Akteure, auch indem sie andere gezielt ausschloss. Zu der Zeit, als der große Boom Anfang des 14. Jahrhunderts zu Ende ging, bildete sie flexible Strukturen der Zusammenarbeit aus, mit denen sie sich selbst, ihre Städte und Kaufleute erfolgreich über die folgende Krisenzeit hinüberrettete. Um dieses Zusammenrücken geht es im vierten Kapitel.

Damit ist die Hanse, wie wir sie aus dem Schulbuch kennen und lieben, endlich geboren: der große Verbund der großen Städte, der kräftig in der Politik mitmischte und halb Europa auf freundlichehrbare Weise mit Waren versorgte. Wie viel davon stimmt und wie viel davon allzu lieb gewonnene Übertreibung ist, behandeln die anschließenden Kapitel. Sie sind eher thematisch als chronologisch aufgebaut und fokussieren auf das 14. und 15. Jahrhundert. Es geht um die Außenbeziehungen der Hanse und ihrer Städte, vor allem in den Kontoren, um die politische Verfasstheit der Hansestädte und ihr Zusammenwirken, aber auch um den kaufmännischen Alltag und die Formen des Handels.

Die letzten drei Kapitel behandeln die Transformation der Hanse im großen europäischen Strukturwandel zu Beginn der Neuzeit, ihr langsames Versanden in der Zeit der großen Kriege und der Staatenbildungen, schließlich ihr Nachleben in den Seestädten des Nordens und ihre ganz erstaunliche Renaissance zum Ende des 19. Jahrhunderts. Wir werden vor allem in diesen letzten Kapiteln eines immer wieder feststellen: Jede Zeit macht sich ihr Bild von der Hanse – so auch wir. Nun hat ein Bild stets seine ganz eigene Perspektive, seine Auflösung und seinen Fokus. Wer malt, wer fotografiert, wer digital an Bildern arbeitet, der erlebt das tagtäglich. Und wenn das schon mit der Gegenwart, die wir so unmittelbar vor unserer Nase, vor der Linse oder auf dem Bildschirm vor uns haben, so ist – wie sollte es da mit der Geschichte anders sein? Sie fügt schließlich den vielen unbequemen Entscheidungsprozessen beim Bildermachen noch eine weitere Dimension hinzu: die Zeit.

Ein Bild, hat Kurt Tucholsky einmal gesagt, sagt mehr als tausend Worte. Das macht seine Schönheit aus – und stellt uns spätestens dann vor Probleme, wenn Bilder zu Argumenten werden. Denn die Uneindeutigkeit komplexer Bilder, die Abwesenheit von eindeutigen Reihenfolgen und Zeitabläufen, die Gleichzeitigkeiten und unklaren Fokusse, all das macht sie interpretierbar, formbar. Das macht sie überhaupt erst schön und interessant – aber letztlich auch benutzbar. Für Geschichtsbilder gilt das genauso. Sie können Argumente für vieles, auch für Gegensätzliches werden. Deshalb

muss man immer wieder über sie reden. Genau das versuche ich in diesem Buch.

Mit Büchern ist es ja immer so eine Sache: Einer schreibt sie und hat den Spaß – aber ganz viele andere haben die Arbeit damit. Das ist beim vorliegenden nicht anders. Viele Bibliotheksmitarbeiterinnen und -mitarbeiter und nicht zuletzt auch mein Team am Lehrstuhl haben unglaubliche Mengen an Literatur gewuchtet, damit der Kümper etwas zu lesen hatte. Manchem Archivar verdanke ich nicht nur einen wunderbaren Lesesaal, sondern auch das eine oder andere Bier oder den entscheidenden Kaffee – alles wichtige Schmierstoffe für ein gutes Buch, weil sie typischerweise mit Gesprächen serviert werden. Tatsächlich haben viele Kolleginnen, Kollegen und Freunde durch spannende Ideen und kluge Ratschläge zu diesem Buch beigetragen, von denen Professor Inga Mai Groote besondere Erwähnung verdient.

Der größte Dank gilt allerdings dem Verlag: Kristin Rotter hat dieses Buch nicht nur angeregt, sondern bis zum Schluss mit vielen wichtigen Impulsen und sehr, sehr viel Geduld begleitet, Jan Martin Ogiermann durch sein feinsinniges und gründliches Lektorat aus dem Manuskript überhaupt erst ein Buch gemacht. Wer an der Berliner Friedrichstraße und anderswo noch alles im Vorder-, Hinter- und Zwischengrund gewirkt hat, lässt sich kaum aufzählen und erahne ich vermutlich auch nicht einmal in Gänze.

Trotz all dieser umfänglichen Unterstützung gilt: Was immer an Patzern stehen geblieben sein sollte, habe nur ich zu verantworten. Oder, wie es in einer Predigtsammlung des Münchner Hofpredigers Caspar Franck aus dem Jahr 1571 so treffend heißt: *Was ... in der Correctur ubersehen, wirt ain verstendiger Leser leichtlich zu corrigirn wissen*. Na eben. Ihr macht das schon, liebe Leser!

Eine Bemerkung noch, bevor es losgeht: Aufmerksamen Leserinnen und Lesern wird nicht entgehen, dass im Folgenden bei Gruppenbezeichnungen mal die männliche, mal die weibliche Form genutzt wird. *Variatio delectat* – und schafft auch kein Geschlechtergleichgewicht, aber bemüht sich doch wenigstens um etwas weniger Einförmigkeit. Selbstverständlich sind in diesen Fällen stets alle Geschlechter gleichermaßen gemeint.

Hanse – was ist das eigentlich?

Die Hanse ist zentrales Argument und historisches Vorbild für jene, die Visionen einer vermeintlichen Rückkehr zu ehrbarer deutscher Kaufmannschaft entwerfen wollen. Tatsächlich ist die Hanse in besonderer Weise dazu angetan, solche und andere Vorstellungen auf sie zu projizieren, denn sie ist nur schwer auf einen Begriff zu bringen – was den historischen Akteuren zu ihrer Zeit nur recht war. Konsequentermaßen entzogen sich die Hansestädte einer Definition, welche politische Qualität ihr Bündnis denn nun eigentlich habe. In der Zeit ihrer größten wirtschaftlichen und politischen Entfaltung war das der Garant für ein flexibles Handeln bei möglichst geringer kollektiver Verantwortung.

Dabei sind die Politisierung der Hanse, ihre Anwendung als Projektionsfläche für Zukunftsvisionen und als legitimierender Verweis in aktuellen Debatten ein vergleichsweise junges Kind. Noch vor gut zweihundert Jahren war das ganz anders, war die Hanse ein rein historischer Gegenstand ohne störende Gegenwartsbezüge – und entsprechend auch kaum der Untersuchung wert. Im Jahr 1797, mitten in den Wirren der Revolutionskriege also, »empfang«, wie er selbst im Vorwort schreibt, der Göttinger Gelehrte Georg Friedrich Sartorius (1765–1828) die Idee für seine vierbändige *Geschichte des hanseatischen Bundes*, die 1802 im Druck erschien.¹ Gerade einmal zwei Jahre zuvor hatte er übrigens seine *Geschichte des Deutschen Bauernkrieges* vorgelegt, die alles, nur nicht unpolitisch war.² Nun aber gestand er freimütig ein: »Die damalige Lage der öffentlichen Angelegenheiten Europa's wies einem politisch-historischen Schriftsteller einen sehr beschränkten Wirkungskreis an, wenn er anders Mißverständnissen entgegen, die bereits bestehenden nicht noch vermehren und dennoch

der Wahrheit getreu bleiben wollte, zu einer Zeit, wo Alle bereits Parthey ergriffen hatten.« Sartorius scheute also die Konfrontation, die Hanseforschung war ihm geradezu eine Form von Eskapismus: »Bey den mühevollsten Untersuchungen über das Mittelalter konnte man indeß hoffen, die Greuel der Gegenwart wenigstens augenblicklich zu vergessen.« Das kann man über eine gute Portion des öffentlichen Interesses am Mittelalter im Allgemeinen und an der Hanse im Besonderen sicher auch heute noch sagen. Und so gipfelt Sartorius' Bekenntnis in dem heute oft mit einem Schmunzeln zitierten Verdikt über die mittelalterliche Hanse: »Ein harmloserer, politischer Gegenstand ließ sich aber nicht wohl auf finden als diese halbvergessene Antiquität.«³

Das sollte sich im Laufe des anbrechenden Jahrhunderts gründlich ändern. Tatsächlich nahm sich das Bürgertum der norddeutschen Städte der Hanse und ihrer Geschichte so gründlich an, dass diese zu einem neuen Kristallisationspunkt ihrer Identitätspolitik wurde. Und so sollte es auch die Weichen für die Erforschung der Hanse für die nächsten anderthalb Jahrhunderte stellen.

1370 | 1870: von der Waffen- zur Studiengenossenschaft

Während man im Mai 1870 in Berlin den Krieg gegen Frankreich vorbereitete, wurde in Stralsund gefeiert. Zum 500. Male jährte sich der Friedensschluss mit Dänemark, der die Hanse, jenes erst seit einigen Jahrzehnten wiederentdeckte Erbe deutschen Glanzes an Nord- und Ostsee, zum Höhepunkt ihrer Machtentfaltung brachte. So jedenfalls sahen es die Zeitgenossen und beriefen sich gerne auf die erfolgreichen Vorfahren, die dank ihrer engen Verbundenheit den mächtigen Dänenkönig Waldemar so weit in die Knie gezwungen hatten, dass ihnen sogar ein Mitspracherecht bei der dänischen Königswahl eingeräumt wurde.⁴ Am Rande dieser Feierlichkeit fand sich auch eine Reihe von Historikern und interessierten Laien für eine Vereinsgründung zusammen. Im Jahr darauf war der *Hansische Geschichtsverein* (HGV) geboren, der es

sich zur Aufgabe machte, diese glorreiche deutsche Vergangenheit zu erforschen. Er ist bis heute die zentrale Institution der internationalen Hanseforschung.

Zur Vereinsgründung gab man sich ein mit einem Doppeladler gezieltes Siegel. Die äußere Umschrift lautete: *SIGNUM: CIVITATUM: MARITIMARUM: AO: 1370*, also »Siegel der Seestädte des Jahres 1370«, die innere Umschrift *SIEGEL + DES + HANSISCHEN + GESCHICHTSVEREINS + 1870 +*. Im ersten Band des Vereinsorgans, der noch heute erscheinenden *Hansischen Geschichtsblätter*, begründete der erste Vorsitzende des Vereins Wilhelm Mantel die Wahl des Siegels so: »Der Doppeladler deutet auf die alte so gut wie die neue Reichszugehörigkeit, durch Annahme seines Bildes schliessen wir die weiland Hansestädte des römischen Reiches so wenig aus, wie die Beziehung auf das im Jahre unserer Gründung 1871 neu errichtete deutsche Kaiserthum.«⁵ Er verband ausdrücklich das »Signum der Seestädte, das Zeugnis althansischer Waffengenossenschaft« mit dem neuen »Symbolum neuhansischer Studiengenossenschaft«. Den nord-



Abb. 1: Mit dem Doppeladler im Vereinssiegel verband der Hansische Geschichtsverein seit 1871 das alte und das neue Kaiserreich.

deutschen Bürgern, die 1870 den Hansischen Geschichtsverein gründeten, waren ihre Vorgänger in den Seestädten des 14. Jahrhunderts unmittelbares Vorbild und Identifikationspunkt. Nur Waffen musste man keine mehr führen. Dafür hatte man ja nun seinen Kaiser.

Lange über die unmittelbare, nationalistisch kolorierte Zeitgebundenheit hinaus sollte sich dieses Bild der mittelalterlichen Hanse, mit dem der Hansische Geschichtsverein die neue Hanseforschung beförderte und in gewisser Weise auch zentralisierte, als Ballast herausstellen. Es war – und ist – das Bild eines geschlossenen, zwar nicht staatlich agierenden, aber doch an staatliche Kategorien angelehnten Städtebundes, der erstens seefahrend und zweitens militärisch aktiv gewesen sei. Kurz: Man sah hier eine politische Einheit mit schlimmstenfalls zeitweise mangelnder Bindungskraft und eben keinen Wirtschaftsverbund, der eine nur lose, situative Bindung bevorzugte. Dieses politikgeschichtliche Bild von der Hanse hat die Forschung bis in jüngste Zeit geprägt – und hält sich, nachdem wenigstens die Wissenschaft es weitgehend über Bord geworfen hat, entsprechend hartnäckig in der öffentlichen Vorstellung von der mittelalterlichen Hanse.

Wie sehr solche Grundvorstellungen den Blick auf einen Gegenstand vorbelasten können, lässt sich gut anhand der Periodisierung der Hansegeschichte vor Augen führen: Bis in allerjüngste Zeit hat man von der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts als der »Blütezeit« der Hanse gesprochen.⁶ Aus politischer Perspektive mag das einleuchten: Erfolgreich drückte die Hanse bei den Flamen durch eine Wirtschaftsblockade die Forderung nach Privilegien durch; noch erfolgreicher rang sie mit dem Dänenkönig Waldemar, was letztlich zu besagtem Stralsunder Frieden von 1370 und mittelbar also zu den Feierlichkeiten von 1870 führte. Wer aus einer anderen Perspektive, nämlich der des Handels, auf dieselben Ereignisse blickt, erkennt: Es waren besondere, geradezu krisenhafte Entwicklungen, die die Städte zu einem näheren Zusammenrücken und zum kollektiven Handeln zwangen. Und selbst dann beteiligten sich keineswegs alle Hansestädte – es war nicht »die Hanse«, die diese Maßnahmen ergriff, sondern ein je-

weils situativ zusammengetretenes Bündnis einzelner Städte, die sich unter den Dachbegriff »deutsche Hanse« (*dudesche Hense*) versammelten. In gleicher Weise würde man aus dieser Perspektive das 16. Jahrhundert, das man für gewöhnlich mit dem »Niedergang« der Hanse verbindet, als ein Zeitalter großer Prosperität in vielen Hansestädten erkennen, in dem aber – wohl auch gerade deswegen – der hansische Kitt immer loser wurde. Man bedurfte der Hanse einfach nicht mehr.

Wir nähern uns also einem modernen Hansebegriff an, der die Unbestimmtheit und Flexibilität dieser Institution, die die Zeitgenossen ausnutzten und bewusst aufrechterhielten, ernster nimmt und sie nicht in unzeitgemäße politische Kategorien zu pressen versucht. Auch das mag wieder ein zeitgebundenes Bild sein, denn im Zeitalter der Globalisierung verlassen wir momentan die vielen lieb gewordenen Kategorien von Nationalstaat und Volkswirtschaft. Vielleicht erkennen auch wir in der Hanse nur das, was wir aus unserer eigenen Gegenwart heraus und mit unseren Deutungskategorien suchen. Nicht umsonst beschreiben immer mehr Hanseforscher ihren Gegenstand derzeit in Begriffen der heutigen Institutionenökonomik und der Netzwerkanalyse. Je klarer wir unsere eigene Zeitgebundenheit in der Analyse historischer Gegenstände eingestehen, desto wichtiger ist es, die Quellen zu Wort kommen zu lassen, um den Weg zu unserer Analyse offenzulegen. Und genau das wollen wir jetzt tun.

Osthusens Sophismen und der hansische Knoten

Aus dem Jahr 1469 ist uns ein Gutachten des Lübecker Syndikus Johannes Osthusen überliefert, eines Domherrn und promovierten Juristen.⁷ Es antwortet ausdrücklich auf die eingangs gestellte Frage, was denn die Hanse nun eigentlich sei – und vermeidet zugleich jede Festlegung. Anlass und Verlauf des Konflikts, zu dem es Stellung bezieht, zeigen außerdem deutlich, wie weit es mit dem hansischen Zusammenhalt her war – und zwar sowohl in formell-institutioneller als auch in informell-ideeller Hinsicht, mit Blick

auf eine gemeinsame, verbindliche Rechtsform ebenso wie hinsichtlich einer innerhansischen Solidarität. Ersteres versucht Osthusen ostentativ zu verneinen, das Fehlen des anderen wird aus der Notwendigkeit, überhaupt in dieser Sache zu gutachten, deutlich.

Die Hanse drückt sich aus der Kollektivhaftung

Auslöser war die Ermordung des königlichen Statthalters auf Island. Die Insel gehörte damals zur dänisch-norwegischen Krone; der Handel war zumindest theoretisch streng monopolisiert und für Ausländer verboten. Das unterliefen allerdings praktisch alle Handel treibenden Nationen der Zeit und so eben auch die Engländer. Dass es ausgerechnet englische Kaufleute waren, die im Streit mit den Isländern – in wohl stark alkoholisiertem Zustand – 1467 den königlichen Statthalter erschlugen, darf man also als Zufall bezeichnen. Trink- und rauffreudig war das kaufmännische Milieu jener Zeit schließlich unabhängig von der Herkunft; Strafzahlungen an lokale Herrschaften wegen der Verwundung oder sogar Tötung ausländischer Kollegen kommen in den hansischen Urkunden am laufenden Band vor.⁸

König Christian von Dänemark jedenfalls ließ auf diesen Vorfall hin zu Pfingsten des folgenden Jahres englische Schiffe auf dem Weg in die Ostsee festsetzen. Das war ein durchaus üblicher Fall der Kollektivhaftung (»Verbandsstrafe«), wie sie bei Fehdehandlungen auch zu Lande immer wieder griff: Einzelne Mitglieder wurden für Vergehen anderer Mitglieder derselben Gruppe zur Rechenschaft gezogen, um den Geschädigten schadlos zu halten. Diese wiederum konnten sich an die Gruppe oder deren hierarchisches Haupt, etwa einen Herrscher oder Stadtrat, wenden und versuchen, sich auf diese Weise schadlos zu halten. Die Logik dahinter war, dass die Konsequenzen von Fehlverhalten für den Geschädigten rasch gelindert und die längerfristigen Auswirkungen innerhalb der Gruppe der Schädiger ausgetragen wurden. Zugleich funktionierte dieses Vorgehen zumindest theoretisch präventiv.⁹ Heute wirkt diese Haftungsform vor allem im Unternehmensrecht nach.

Dieses Prinzip der Verbandshaftung bringt selbstverständlich seine eigenen Probleme mit sich. Und entsprechend hat das Spätmittelalter mit der Haftung einer Gruppe für den Einzelnen immer wieder gerungen. Denn sie funktioniert nur so weit, wie Verbände auch wirklich Verantwortung für den Einzelnen übernehmen – nicht nur für den Schädiger, sondern vor allem für jenen, der an seiner statt zur Rechenschaft gezogen wird. Das setzt eine starke innere Kohäsion voraus. Und genau die hat es in der Hanse – entgegen allen romantisierenden Bildern, die das genaue Gegenteil behaupten – nie dauerhaft gegeben. Das Interesse, die Kollektivhaftung für sich selbst auszuschließen und sich im Ernstfall nicht als Kollektiv mit gemeinsamer Verantwortung hinzustellen, bewegte die Hanse dazu, betreffs ihrer Rechtsform konsequent zu lavieren. Nie hat sie sich festgelegt, was für eine Art von Zusammenschluss sie nun sei. Das konnte sie in gewisser Weise auch nicht. Vor allem aber wollte sie es nicht.

Eine ebensolche Festlegung schien der vorliegende Konflikt allerdings notwendig zu fordern. Der englische König nämlich, an den die Geschädigten mit Ersatzansprüchen herantraten, wollte auf die Festsetzung seiner Untertanen im Sund mit demselben Instrument der Kollektivhaftung reagieren, um wiederum gegen den dänischen König Druck aufzubauen. Einem reaktiven Festhalten dänischer Schiffe in England stand jedoch die Petitesse im Wege, dass es auf der Insel zu dieser Zeit schlicht keine dänischen Händler gab. Der Englandhandel für die dänisch-norwegische Krone wurde praktisch ausschließlich von Hansen und Holländern organisiert. Und so blieb König Edward IV. nur eine Umdeutung des gesamten Konflikts von einem englisch-dänischen zu einem englisch-hansischen. Den äußeren Anknüpfungspunkt boten zwei Danziger Schiffe, deren Mannschaften den Dänen bei der Festsetzung der englischen Händler im Sund geholfen hatten.¹⁰

Nun also verwirklichte England seine Haftungsansprüche an den Hansen in England. Die freilich kamen von überallher, nur nicht aus Danzig. Vielmehr stellten die Kölner die Mehrheit im Stalhof, dem Londoner Hansekontor, und konnten kaum ein Interesse daran haben, für ihre Danziger Kollegen zu haften – ganz

gleich, ob die Ansprüche berechtigt waren oder nicht. Gerade für England kann man, wie in jüngerer Zeit Stuart Jenks und Nils Jörn überzeugend gezeigt haben, eigentlich kaum von einem einheitlichen hansischen Handel sprechen, sondern es dominierten dort klar die landschaftlich ausdifferenzierten Interessen der jeweiligen Herkunftsregionen und -städte der Hansekaufleute im Kontor.¹¹ Diese machten sich just in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts besonders bemerkbar. Lübeck hatte in den 1450er-Jahren nach längeren kriegerischen Auseinandersetzungen so gut wie jedes Interesse am Englandhandel verloren, und die anderen Städte hatten seit den frühen 1460er-Jahren immer wieder Probleme, die hansischen Privilegien von König Edward IV. bestätigt zu bekommen. Es bestanden folglich ohnehin schon merkliche Spannungen zwischen den Hansen und der englischen Krone. 1468 wurden nun der Stalhof versiegelt, seine Bewohner gefangen gesetzt und vom Kronrat zu einer Entschädigungszahlung von 20 000 Pfund herangezogen – eine hohe Summe, doch war die Kollektivhaftung als solche nicht ungewöhnlich.

Dieser Beurteilung der Sache nun widersprach also Johannes Osthusen mit seinem langen Gegengutachten. Und weil er sich Mühe geben musste, genau diese Kollektivhaftung zu widerlegen, bestritt er vor allem eines: dass die Hanse ein Kollektiv im Sinne einer juristischen Körperschaft oder einer verwandten Rechtsform sei.

Der situative Knoten der Hanse

Die zentrale Aussage in Osthusens Gutachten lautet: Die Hanse sei weder eine *societas*, also eine Handelsgesellschaft, noch eine *universitas*, eine Körperschaft nach eigenem Recht, wie es etwa die mittelalterlichen Universitäten waren, in deren Namen die lateinische Wurzel bis heute nachklingt. Das war zunächst einmal die direkte Antwort auf die Anfrage des englischen Kronrates, die behauptete, man müsse die Hanse »entweder als Gesellschaft, als Kollegium oder als juristische Körperschaft« (*quedam societas, collegium, universitas seu unum corpus*) begreifen, die füglich auf die

eine oder andere Weise die *suprema potestas*, die Oberhoheit, sowie die *iurisdictio*, also die Gerichtsbarkeit, über ihre Mitglieder (*membra*) ausübe.¹² Genau dem widersprach Osthusen.

Die Hanse sei keine Handelsgesellschaft (*societas*), denn in der Hanse gebe es keinen gemeinsamen Besitz, keine Gütergemeinschaft und auch keine Risikoverteilung unter den Mitgliedern – *in Ansa Theutonica nulla sint bona communia* (»in der Deutschen Hanse gibt es kein Gemeingut«).¹³ Vielmehr handle jeder auf seinen eigenen Gewinn und Verlust, Gesellschaften kämen immer nur zwischen einzelnen Hansekaufleuten, nie zwischen den Hansekaufleuten insgesamt zustande. Die Hanse sei ferner kein *collegium* wie etwa ein Domkapitel oder ein städtischer Rat, weil sie sich nicht aus mehreren Gleichen zusammensetze, sondern aus vielen voneinander entfernten Städten bestehe (*ex civitatibus multum distantibus aggregata est*). Eine Körperschaft (*universitas*) schließlich könne die Hanse schon gar nicht sein, denn sie führe kein Siegel, habe – wie mehrfach dargelegt – keinen gemeinsamen Besitz und auch kein Personal, nicht einmal einen Syndikus.

Keine der Städte, so unser Lübecker Syndikus weiter, habe bei diesen Versammlungen die alleinige Vormacht, nicht einmal zur Einberufung derselben. Vielmehr träfen sich die Städte *ex mutuo consensu*, also in gegenseitigem Einverständnis, und *ad aliquem locum*, an irgendeinem Ort. Daraus folgert Osthusen: Weil schon die Prämissen der königlichen Stellungnahme falsch seien, könnten auch die Schlüsse daraus nicht zutreffen. Vielmehr sei die Hanse ein »festes Bündnis« (*firma confederatio*) vieler Städte mit dem einen Ziel, »dass der Handel zu Wasser und zu Land den gewünschten Erfolg habe und der nötige Schutz gegen Piraten, Wegelagerer und andere Räuber« garantiert sei.¹⁴ Hier wiederum stapelte er ziemlich tief, denn die hansischen Ziele waren durchaus nicht nur defensive, friedenssichernde, sondern umfassten auch den aktiven Privilegienerwerb.

Bis hierhin hat Osthusen in seinem Gutachten vor allem den gut ausgebildeten Juristen nach außen gekehrt. Zum Schluss holt er noch den Humanisten hervor und serviert uns gleich zwei wunderbare Etymologien für jene eigenartige *confederatio*, die sich *ansa*

theutonica nenne. *Ansa* nämlich, so Osthusen, bedeute eigentlich »Henkel« – nicht umsonst spreche doch Ovid von den Fingern, denen der gedrehte Henkel entgleite (*tortilis a digitis excidit ansa meis*), und Vergil von einem schweren Krug an einem abgenutzten Henkel (*et gravis attrita pendeat cantharus ansa*).¹⁵ Deshalb also nenne man auch den Zusammenschluss der Städte eine Hansa: Wie ein Henkel den Becher oder Krug vor dem Fall schütze, so bewahre die *ansa theutonica* die Städte vor solchem Schaden. In den Digesten wiederum, fährt Osthusen fort, jenem alten Lehrwerk des römischen Rechts, bezeichne die *ansa* einen Knoten. Und auch dieses Wortbild treffe hervorragend auf den Bund der Städte zu, der sich leicht lösen lasse, wenn man an den richtigen Enden ziehe, aber ansonsten fest zusammenhalte. Ja mehr noch: »Die *confederatio* der Städte wird zu Recht *Ansa* genannt, weil jeder Knoten und jede Schwierigkeit, die im Handel entstehen, durch den Städtebund, wenn man es richtig macht, gelöst und entwirrt wird; wenn man es aber auf irgendeiner Seite falsch macht, werden die Knoten zwischen den Händlern immer enger und bleiben verschlungen.«¹⁶

Der »hansische Grundkonsens«

Was uns auf den ersten Blick wie skurril-gelehrtes Geplänkel entweder langweilen oder amüsieren mag, ist zwar etymologisch falsch, trifft aber inhaltlich durchaus den Kern.¹⁷ Denn wie konnte es angesichts solcher fluiden Bedingungen und der hier angehäuften Ausflüchte, was man alles nicht sei, überhaupt zu einem Gebilde kommen, das doch immer wieder und mit großem Erfolg handlungsfähig war? Ein Gebilde, das zumindest von außen als solches wahrgenommen wurde und das auch selbst immer wieder stolz als *dudesche hansa* auftrat?

Die Antwort gab schon 1469 Osthusen, doch vergaß ihn damit lange Zeit die staatsverliebte Hanseforschung, die ebenso wenig wie die englischen Kronjuristen des 15. Jahrhunderts einsehen wollte, wie ein Bund wirtschaftlich und politisch so erfolgreich und doch keine Körperschaft sein könne. Die dahinterstehenden Vor-

stellungen und Strategien hat erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts der Lübecker Stadtarchivar und spätere Ordinarius für Mittelalterliche Geschichte in Heidelberg, Ahasver von Brandt (1909–1977), herausgearbeitet.¹⁸ Er hat die situative Verfasstheit der hansischen Politik ernst genommen, die ein kollektives Handeln immer nur dann aktivierte, wenn es nötig war, und den Städten ansonsten ihre Autonomie und ihr eigenständiges politisches wie wirtschaftliches Agieren überließ. Ziemlich treffend hat er von einem »handelspolitischen Eventualbündnis für den Notfall« gesprochen.¹⁹ Immer dann, wenn die Einzelinteressen durch kollektive Aktionen bedient wurden, gab es die Hanse. Über eine durchaus lange Zeit – mindestens vom 14. bis 16. Jahrhundert – konnte ein gewisses Grundvertrauen in die Nützlichkeit des gemeinsamen Handelns in diesem eigenartigen, aber machtvollen »Eventualbündnis« aufrechterhalten werden. Und so konnte es, trotz seiner Situativität und der kaleidoskopartigen, immer wieder neu verhandelten und entsprechend vor dem 16. Jahrhundert nie inventarisierten Mitgliederschaft, so etwas wie Gemein-sinn entwickeln.

Die große Transformation: der Stoff, aus dem Hanse wurde

Wer keine Gründungsurkunde hat, der hat auch kein Gründungsdatum. Wir können also nicht sagen, wann sich die Hanse zusammenschloss. Sie wurde nicht *ad hoc* geboren, sie entstand vielmehr in einem sich über mindestens anderthalb Jahrhunderte hinziehenden Prozess, in welchem sich Kaufleute und Städte in einem immer stärkeren Netz miteinander verwoben. Sie positionierten sich unter Ausnutzung der großen politisch-sozialen Transformationen des 12. und 13. Jahrhunderts zunächst neben den bereits etablierten Akteuren an zentralen Orten des nordeuropäischen Handels und verdrängten sie schließlich immer mehr.

Vor der Hanse: ein Wirtschaftsraum im Norden

Der Norden Europas ist strukturiert durch die Nord- und die Ostsee, die »Geschwistermeere«, wie Olaf Mörke seine lesenswerte Parallelgeschichte titulierte hat.¹ Der Einbezug dieser Meere und ihrer sich urbanisierenden Küstenräume in das sich entwickelnde europäische Fernhandelsnetz war eine der wesentlichen Wurzeln dessen, was später »Hanse« hieß. Das eine, die Städte, entwickelte sich erst im ausgehenden 12. Jahrhundert, das andere, die Verbindung zum Süden, insbesondere nach Westfalen und in das Rheinland, intensivierte sich merklich. Aber das Dritte, der Handel, war schon vorher da.

Wie lange der nordeuropäische Fernhandel über das Meer zurückreicht, ist nicht leicht zu sagen. Aber wenn in Gräbern der bronzezeitlichen Wessexkultur, also anderthalb- bis zweitausend Jahre vor unserer Zeitrechnung, oder zur selben Zeit an der Donau

und sogar früher in Mykene bernsteinbesetzter Schmuck und Waffen verwendet wurden, so kann dieser Bernstein nur über Land und Wasser von den Ostseeküsten gekommen sein.² Über diese frühe Zeit des Austausches zwischen Ost und West wissen wir so gut wie nichts, auch nicht, welche Wege er nahm, ob etwa um die Jütische Halbinsel herum oder über Land. Spätestens seit dem 9. Jahrhundert aber gab es nachweislich eine Verbindung zwischen den Geschwistermeeren, die eifrig von Händlern genutzt wurde: Über die Eider bei Tönning konnte man beim heutigen Friedrichstadt in das kleine Nebenflüsschen Treene abbiegen, das bis zum Flusshafen *Hugstaeth* (heute Hollingstedt) führte.³ Von da aus war es ein kurzer Weg über Land bis nach Haithabu, einem der wichtigsten Handelszentren Nordeuropas zu jener Zeit. Dort stand der Seeweg offen zu den Küsten Skandinaviens oder ins Baltikum.

Die Nordsee heißt noch um 1070 in der Hamburgischen Kirchengeschichte des Adam von Bremen *oceanus britannicus*, die Ostsee *mare barbarum*.⁴ Tatsächlich war das Zusammenwachsen der beiden Geschwistermeere zu einem gemeinsamen Wirtschaftsraum während des 11. und vor allem des 12. Jahrhunderts ein durchgreifender, wenn auch beileibe nicht immer friedlicher Europäisierungsprozess.⁵

Die Nordsee zwischen Friesland, Flandern und England

Auch Adams *oceanus britannicus* war für die meisten seiner Zeitgenossen durchaus keine europäische Kernzone. Von den Nordostküsten Schlesiens bis zur Zuiderzee, wo heute das IJsselmeer liegt, waren die Küstenregionen zwar bekannt, besiedelt und seit dem frühen Mittelalter auch christianisiert. Trotzdem war der Nordseesaum über weite Strecken ein zumindest gedanklich fernes Randgebiet der zivilisierten Welt, herrschten hier doch ganz andere Gebräuche und vor allem andere Vergesellschaftungsformen als im Rest des Altsiedellandes. Hier nämlich lebten die Friesen ganz ohne Grundherren, wie es sie sonst überall gab, und weitestgehend genossenschaftlich organisiert. Bis heute sind die

Friesen stolz auf ihre »friesische Freiheit«- auch wenn, oder gerade weil, vieles davon über die Jahrhunderte von wohlgepflegten Legenden überwuchert wurde.⁶

Die Friesen waren aber auch emsige Fernhändler. Zeitweise wurde die Bezeichnung *frisii* als Synonym für *mercatores*, also Händler, gebraucht.⁷ Die wichtigste Handelssiedlung war Dorestad im Rhein-Maas-Delta, ein Umschlagplatz für Waren aus dem Frankenreich und England in den Osten, der allerdings schon 863 endgültig von Wikingern zerstört wurde.⁸ Danach übernahm insbesondere Tiel am Nordufer der Waal, ebenfalls eine friesische Gründung, dessen Umschlagfunktion.⁹ An der Wende vom 11. zum 12. Jahrhundert verblasste dann der Stern der Friesen am europäischen Handelshimmel wieder – wohl auch deshalb, weil die späteren Hansestädte immer größere Bedeutung erlangten.

Die Ostsee: das Binnenmeer der *barbari* wird europäisch

Gegenüber der offenen Nordsee war Adams *mare barbarum*, die Ostsee, ein Binnenmeer. Wo immer man sich auf diesem Meer befindet – nie ist man weiter als 130 Kilometer vom Land entfernt. Das war im Mittelalter zu groß, um es nach Belieben zu durchkreuzen. Aber es schaffte wichtige, weit zurückreichende Kontaktzonen zwischen seinen Ufern. Durch die beiden schmalen Wasserstraßen entlang der dänischen und schwedischen Küste, den Öresund und den Großen Belt, gelangt man ins offene Meer.

Trotz ihrer Umgrenzung war die Ostsee beileibe kein statischer Handelsraum, sondern ihre Anrainer und die Kaufleute, die sie befuhren, veränderten ihre Schwerpunkte und Blickrichtungen im Laufe der Jahrhunderte immer wieder. Für die vor- und frühhanseische Zeit ist das oft nur sehr andeutungsweise aus Schriftquellen zu ersehen, weil diese erst im Hochmittelalter stärker zu sprudeln beginnen. Dafür legen die archäologischen Befunde ein umso beedretes Zeugnis dieser Zeit ab.¹⁰ Die ältesten handelsgeschichtlich bedeutsamen Grabungsschichten reichen im nordwestlichen Ostseeraum noch bis in die spätrömische Zeit zurück. Deutlich dominierte damals und bis in die fränkische Zeit hinein die lokale

Produktion. Aber es finden sich auch Fundstücke aus dem Süden und dem Westen. Die wenigen arabischen Gegenstände aus dieser Zeit dürften wohl eher über das Frankenreich in den Norden gelangt sein als über direkte Handelskontakte.

Das ändert sich schlagartig im 9. Jahrhundert – in einer Zeit, als das Frankenreich in den Generationen nach Karl dem Großen wieder auseinanderbricht. Nun nehmen arabische Funde, insbesondere Münzen, die *Dirhem*, auf einmal sprunghaft in den Fundhorizonten zu, es tauchen außerdem Fundstücke vom Kaspischen Meer und aus der Schwarzmeerregion auf. Der Blick des Handels rund um die Ostsee verschob sich deutlich von West nach Ost. Oder genauer: Die Wege durch das unruhige Frankenreich scheinen an Attraktivität verloren zu haben, während die Ostroute auf einmal stärker in den Blick der Händler aus dem Orient geriet. Auf dieser Route fungierten die Rus', also die ostslawischen Fürstentümer, als Zwischenhändler für die Waren aus dem Norden. Diese Zeit war zugleich die Hoch- und Endphase der Wikinger, die Ost- und Nordsee – und einige von ihnen noch dazu das Mittelmeer und den Atlantik – mit ihren schnellen Schiffen bereisten.

Raid & Trade: Wikinger und Waräger als Krieger und Händler

Wann diese »Wikingerzeit« (*Viking age*, *Vikingetid*) eigentlich beginnt und endet, ist gar nicht so eindeutig.¹¹ Üblicherweise lässt man sie punktgenau im Jahre 793 mit dem Überfall skandinavischer Seefahrer auf das Kloster Lindisfarne im Nordosten der Britischen Inseln beginnen und mit der Schlacht von Stamford Bridge im September 1066 enden, als der »letzte Wikinger« Harald Hardråde (»der Harte«) durch einen anderen Harald, den letzten angelsächsischen König, besiegt wurde. Sechs Wochen später, in der berühmten Schlacht bei Hastings, sollte dieser Harald II. selbst einem Invasor aus der Normandie unterliegen, Herzog Wilhelm, den man forthin »den Eroberer« nannte. Mit der »Wikingerzeit« kam also zugleich die Zeit der angelsächsischen Herrschaft auf den Britischen Inseln zum Abschluss. So steht es in vielen Geschichtsbüchern zu lesen – und aus der Perspektive einer auf Herr-

scher und Könige fokussierten Geschichte stimmt das auch. Aus Sicht der Wirtschaftsgeschichte dagegen gibt es gute Gründe anzunehmen, dass die Wikingerzeit noch mindestens ein Jahrhundert länger dauerte. Denn ungefähr so lange liegen uns noch archäologische Fundkomplexe vor, die starke Ähnlichkeiten untereinander aufweisen.¹²

Woher diese Reichtümer kamen, die da regelmäßig in die skandinavische Erde versenkt wurden, kann man im konkreten Einzelfall kaum, insgesamt aber sehr gut sagen: Es waren vor allem Raubzüge (*raid*) und Handel (*trade*), die die Wikingergruppen zu wenigstens zeitweise ausgesprochen reichen Gesellschaften machten. Dabei war natürlich Wikinger nicht gleich Wikinger – nicht einmal in der Wahrnehmung der lateinischen Christenheit, die mit fasziniertem Entsetzen auf die Nordmänner startete und deren Aufzeichnungen über einige Zeit fast die einzigen Schriftquellen sind, die uns von diesen *barbari* aus dem Norden berichten.¹³ Mit wenigen norwegischen Ausnahmen treten sonst erst seit dem 13. Jahrhundert die nordischen Sagas als wichtige Quellen hinzu, die aus der Rückschau von den Taten der Vorfahren berichten.¹⁴

Die Wikinger freilich sind nicht nur auf Beute-, sondern ebenso auf Kaufmannsfahrt gewesen. Um 870/90 etwa verfasste ein gewisser Ottar eine Reisebeschreibung, die er König Alfred dem Großen von Wessex zueignete.¹⁵ Er war mehrmals mit einer Schiffsladung Tierhäute und Rentiergeweihe in See gestochen und hatte Handelsplätze in Südnorwegen, Dänemark und England besucht. Vermutlich war er ein ziemlich typischer Wikinger, denn er war offenbar nicht nur Kaufmann zur See, sondern auch ein Farmer mit, wie er stolz notiert, je zwanzig Rindern, Schafen und Schweinen, vor allem aber Herr einer riesigen Rentierherde von über 600 Tieren. Ungefähr zur selben Zeit beschrieb der Fernhändler Wulfstan seine Reise von den Britischen Inseln durch die dänischen Meerengen nach Haithabu und weiter zu den Slawen nach Truso, eine wohl schon im Hochmittelalter versunkene, davor aber sehr bedeutende Handelssiedlung im Weichseldelta, der man deshalb den schönen Beinamen »Atlantis des Nordens« gegeben hat.¹⁶

Die Wikinger sind also weit herumgekommen – und das durchaus nicht nur im Norden. Bekanntermaßen führten ihre Raubzüge sie schon zur Karolingerzeit die Seine hinauf bis nach Paris und über den Rhein bis nach Duisburg.¹⁷ Sie umschifften die Iberische Halbinsel und erreichten Mitte des 11. Jahrhunderts Sizilien, wo sie ein eigenes normannisches Königreich gründeten.¹⁸ Derselbe harte Harald Hardråde schließlich, der 1066 von seinem angelsächsischen Namensvetter bei Stamford Bridge geschlagen wurde, soll in seiner Jugend noch mehrere Jahre am Hof König Jaroslaws des Weisen in Kiew verbracht haben und über Konstantinopel in die Heimat zurückgekehrt sein. Denn die Wikinger hatten nicht nur die Westroute über England, die französische Atlantikküste und das Mittelmeer, sondern auch die Ostroute über Gotland bis nach Nowgorod und dann über Flüsse und Land bis tief in den Südosten Europas gemeistert.

In der Umgebung von Nowgorod und in Kiew bildeten sich im späten 9. Jahrhundert Fürstentümer heraus, deren Herrscher von skandinavischen Wikingern abstammten. Bemerkenswerterweise waren sie von den slawischen Einwohnern selbst ins Land geholt worden. Denn »es war keine Gerechtigkeit unter ihnen«, notierte Anfang des 12. Jahrhundert ein Mönch namens Nestor im Kiewer Höhlenkloster. »Und es erhob sich Sippe gegen Sippe, und es entstanden Fehden unter ihnen, und sie begannen, Krieg gegen einander zu führen. Und sie sagten untereinander: ›Lasset uns einen Fürsten suchen, der über uns herrsche und der anordne nach Recht!‹ Und sie fuhren über das Meer zu den Warägern, zu den Rus'.«¹⁹ Nestors Chronik wurde etwas später vom Kiewer Abt Sylvester redigiert und sollte die erste Geschichte des alten Russland werden. Denn die Gerufenen kamen tatsächlich, Nestor berichtet von drei Brüdern mit ihren Sippen. Rurik, der Älteste, ließ sich in Nowgorod nieder, Sineus in Bjelo-Osero und Truwor in Isborsk. »Und von diesen Warägern erhielt das Russische Land seinen Namen – die Rus'.«²⁰

Dieser letzte Satz ist im Russland unserer Tage nicht gern gehört, denn er legt nahe, dass das große Russische Reich, auf dessen Tradition sich auch die heutige Republik nur zu gern (und

seit der Regierung Wladimir Putins immer mehr) beruft, nicht von einheimischen Slawen, sondern von Fremden gegründet wurde. Unter Stalin war diese »Normannentheorie« sogar ausdrücklich verboten, und Historiker, die der Nestor-Chronik Glaubwürdigkeit zusprachen, wurden interniert.²¹ Dahinter steckte natürlich eine merkwürdige Vorstellung von Volk und Staat, die in den 1930er-Jahren noch ganz andere, schrecklichere Blüte trieb. Doch bis heute bewegt diese Gründungserzählung die Gemüter – übrigens außer in Russland auch in Weißrussland und der Ukraine, die ihre Staatswerdung ebenfalls auf die Waräger zurückführen.

Haithabu, Dorestad & Co.: die großen Emporien des Nordens

Die weit gespannten Verbindungen zwischen Ost und West hätten kaum funktioniert, hätte es nicht schon in der frühen Wikingerzeit Siedlungen an Ost- und Nordsee gegeben, die Umschlags- und Verteilerfunktionen wahrnahmen. Das Verteilen, gerade im Binnenland über die Flüsse, übernahmen oft Ufermärkte, an denen Händler zu einem einigermaßen festen Datum im Jahr mit ihren Schiffen anlandeten und für eine gewisse Zeit ihre Waren feilboten. Solche Ufermärkte gab es überall in Europa, und wir dürfen annehmen, dass einige von ihnen auch an der Wurzel der hochmittelalterlichen Messen stehen, die uns noch beschäftigen werden. Für den Umschlag von Ost nach West aber brauchte es auch größere Handelssiedlungen mit stationärer Struktur, in denen sich die Händler das gesamte Jahr hindurch begegnen und Waren tauschen konnten. In der Forschung hat sich für solche Handelssiedlungen, die meist einen besonderen Königsschutz genossen, der Begriff »Emporium« eingebürgert; manche sprechen etwas moderner und technischer von *nodal points* oder *hubs*, um die Netzwerk- und Umschlagsfunktion hervorzuheben.²²

Der berühmteste dieser Handelsorte war zweifellos Haithabu, direkt gegenüber dem heutigen Schleswig am anderen Ufer der Schlei gelegen, das in enger Verbundenheit mit diesem Handelsplatz entstand und sich später zur Stadt entwickelte.²³ Von hier

seien, berichtet Bischof Adam von Bremen, ständig Schiffe zu den Slawen, nach Schweden, ins Samland, ja sogar nach Griechenland ausgelaufen.²⁴ Und tatsächlich sind »Griechenlandfahrer« (*grikk-hafn*) in zahlreichen skandinavischen Runeninschriften verewigt.²⁵ Nicht weniger aussagekräftig sind sie betreffs der Züge – ob *raid* oder *trade* wissen wir oft nicht – nach Livland, Estland und Nowgorod.²⁶ Von Haithabu aus konnte man das slawische Truso ebenso ansteuern wie Schweden, Norwegen oder Gotland. Nach *Hammaburg*, später Hamburg geheißen, standen der Landweg oder das nahe Flüsschen Treene, sodann die Eider und an deren Mündung schließlich die Nordsee offen. Diese Verbindung zwischen Haithabu respektive später Schleswig und Hamburg war es, die dann von den Lübeckern zu ihren Gunsten umgelenkt werden sollte.

Schon früh gab es zwischen den Emporien des Nordens enge Verbindungen, die offenbar über den reinen Handel weit hinausgingen und soziale, vielleicht familiäre Beziehungen umfassten. Bischof Rimbert vom Bremen erzählt etwa in der *Vita Anskarii* aus dem 9. Jahrhundert von einer frommen Christin, die ihre Tochter anwies, ihren ganzen Besitz im dänischen Ribe zu verkaufen und das Geld im friesischen Dorestad unter die Armen zu verteilen.²⁷ Den intensiven Austausch zwischen diesen frühen Handelszentren führt uns aber besser noch als jeder Chronist der archäologische Befund vor Augen. Bei Ausgrabungen im alten Schleswiger Hafen wurde etwa eine männliche Holzfigur aus der Wende vom 11. zum 12. Jahrhundert gefunden (Abb. 2), die der Archäologe Christian Radtke als »seemännisches Mitbringsel oder als heimlich verehrte Kultfigur [aus] der Schiffskiste eines östlichen Pelzhändlers« gedeutet hat.²⁸ In Ribe fand man 2015 eine intakte Kleeblattkanne, die noch rund ein Jahrhundert älter sein dürfte und aus Belgien oder Nordfrankreich kam. Und der Dom, der dort Mitte des 12. Jahrhunderts errichtet wurde, besteht wesentlich aus Tuffstein, der aus Steinbrüchen in der Nähe von Köln stammte.²⁹ Zur gleichen Zeit reiste aus Schleswig ein gewisser Aloicus sogar bis ins mehr als 1200 Kilometer entfernte Saint-Gilles in Südfrankreich, um dort Zobelfelle zu verkaufen, die er kaum aus seiner