

Rolf Hammel-Kiesow

Die Politik des Hansetags. Möglichkeiten und Grenzen gemeinsamer Politik am Beispiel des Nordatlantikhandels

DOI: [10.25716/amad-85329](https://doi.org/10.25716/amad-85329)

Aufsatz | Article, 2022 (2016)

Empfohlene Zitierweise | Suggested Citation:

Rolf Hammel-Kiesow, Die Politik des Hansetags. Möglichkeiten und Grenzen gemeinsamer Politik am Beispiel des Nordatlantikhandels, in: Hansischer Handel im Strukturwandel, hrsg. von Rolf Hammel-Kiesow und Stephan Selzer (Hansische Studien 25), Trier: Porta Alba Verlag 2016, S. 183–208. DOI: [10.25716/amad-85329](https://doi.org/10.25716/amad-85329).

Dieser Aufsatz wurde zweitveröffentlicht in: Handel, Geld und Politik. Gedenkschrift zu Ehren von Prof. Dr. Rolf Hammel-Kiesow, hrsg. von Angela Huang und Ulla Kypta, bearb. von Mareike Nedel, Frankfurt am Main: AMAD, 2022.

<https://www.amad.org/jspui/handle/123456789/167248>.



Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung - CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

This work is licensed under a [Creative Commons Attribution - CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



Handel, Geld und Politik
GEDENKSCHRIFT ZU EHREN VON
PROF. DR. ROLF HAMMEL-KIESOW

Die Politik des Hansetags. Möglichkeiten und Grenzen gemeinsamer Politik am Beispiel des Nordatlantikhandels*

Rolf Hammel-Kiesow

I. Einleitung

Seit ca. Mitte des 15. Jahrhunderts gefährdeten tiefgreifende Veränderungen das Handelssystem der Hanse.¹ Die wesentlichen Aspekte dieser Veränderungen sind Thema der anderen Beiträge dieses Bandes zum Strukturwandel des hansischen Handels.

Im vorliegenden Beitrag geht es nicht um den Strukturwandel an sich, sondern um die Frage, welche Möglichkeiten die Ratssendeboten auf den Tagfahrten hatten, auf diese Veränderungen zu reagieren?² Unbestritten dürfte sein, dass dort die politische und wirtschaftliche Erfahrung zusammentraf, die die Hansestädte zu bieten hatten. In den Beratungen liefen die Kenntnisse und Informationen der im hansischen Raum bestinformaten ‚Wirtschaftskapitäne‘ und Politiker zusammen. Dort saßen die Rechtshonoratioren mit ihren Kenntnissen der deutschen Partikularrechte, zunehmend verstärkt durch studierte Notare, seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts auch durch Ratsherren, die, an den Universitäten Italiens, Frankreichs und Deutschlands geschult, das Römische Recht einbrachten. Die über zwei Jahrhunderte gewonnene Erfahrung im Umgang mit Königen und Fürsten bildete die Grundlage des Geschicks und Erfolgs der hansischen Diplomaten, mit dem sie die Ziele ihrer Handelspolitik an den europäischen Höfen verfolgten. Bezogen auf die Handelsniederlassungen der Hanse im Ausland hat Stuart Jenks jüngst unter dem Aspekt der Informationsbeschaffung zudem darauf hingewiesen, dass diese Versammlungen „die effizienteste Art [waren], das aktuelle Vor-Ort-Wissen der Kon-

* Überarbeitete und erweiterte Fassung meines Beitrags *The North Atlantic Trade with Iceland and the Other Island Groups and the Policy of the Hanseatic Diet (1369–1535)*, in: *German Trade in the North Atlantic, 1400–1700. Interdisciplinary Perspectives*, hg. von Natascha MEHLER und Mark GARDINER (The Northern World Series), Leiden (im Druck).

¹ Philippe DOLLINGER (neu bearbeitet von Volker HENN und Nils JÖRN), *Die Hanse*, Stuttgart 2012; Rolf HAMMEL-KIESOW, Matthias PUHLE, Siegfried WITTENBURG, *Die Hanse*, Darmstadt 2009; Stephan SELZER, *Die mittelalterliche Hanse (Geschichte kompakt)*, Darmstadt 2010.

² Einen Überblick über die Tagfahrten gibt Volker HENN (Hg.), *Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit (Hansische Studien. Bd. 11)*, Trier 2001; Rolf Hammel-Kiesow, *Der Kopf des Ganzen: Der Hansetag – die „Herren der Hanse“ versammeln sich*, in: *Die deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht*, hg. von Gisela GRAICHEN und Rolf HAMMEL-KIESOW, Reinbeck bei Hamburg 2011, S. 287–308.

torsinsassen und das langjährig angereicherte Organisationswissen der alten Kauf-fahrer und jetzigen Ratsherren, also die gesamthansische Expertise zu einem konkreten Problem an einem Ort zusammenzubringen“.³

Führender Kopf des Ganzen, allerdings nicht im hierarchischen Sinne, sondern als *primus inter pares*, war Lübeck bzw. der Lübecker Rat. Unterstützt von den anderen wendischen Hansestädten plante er die Hansetage, versandte die Einladungen und weitaus die meisten dieser Hansetage fanden im Hansesaal im Obergeschoss des Lübecker Rathshauses statt.

Ausgangspunkt der folgenden Erörterungen ist das veränderte Bild von der Hanse, das die historische Forschung in den letzten rund zwei Jahrzehnten, besonders mit der Arbeit von Ernst Pitz über „Bürgereinung und Städteeinung“,⁴ herausgearbeitet hat, insbesondere von den (I.1) Kompetenzen, die der Hanse tag hatte. Erörtert werden außerdem (I.2) die Gründe, die zur Wahl des Nordatlantikhandels zur Behandlung dieses Themas führten. Es folgt (I.3) ein kurzer Überblick über den Stand der Forschung zum Nordatlantikhandel.⁵ Der Hauptteil (2) befasst sich mit den Hansetagen, auf denen der Nordatlantikhandel Beratungsgegenstand war: (II.1) umreißt die Problemlage der Fahrten nach Island und zu den Inselgruppen der Shetlands, Orkneys und Färöer in Bezug auf das hansische Kontor in Bergen, (II.2) stellt die (mindestens) elf Parteien vor, die darin einbezogen waren, und in (II.3) wird der Nordatlantikhandel als Verhandlungsthema auf den Hansetagen in chronologischer Folge vorgestellt. (II.4) fasst die Argumente und die mit ihnen begründete Politik der Hauptbeteiligten zusammen, und (II.5) analysiert die Politik des Hansetags, vor allem wie sie den unterschiedlichen Interessenlagen gerecht zu werden versuchte. Ein ausführliches Fazit in acht Punkten (II.6) schließt mit einer realistisch-nüchternen Bewertung der Politik(möglichkeiten) des Hansetags.

I.1 Kompetenzen des Hansetags

Die Hansetage bzw. in zeitgenössischer Terminologie die Tagfahrten waren – ähnlich den sog. Reichstagen – keine Entscheidungskörperschaften moderner parlamentarischer Prägung, sondern eine spezifische Form politischer Willensbildung.⁶

³ Stuart JENKS, Die Hanse als kybernetische Organisation, in: Hansegeschichte als Regionalgeschichte. Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012, hg. von Oliver AUGE (Kieler Werkstücke. Reihe A. Bd. 37), Frankfurt a.M. 2014, S. 59–84, hier S. 74.

⁴ Ernst PITZ, Bürgereinung und Städteeinung. Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse (QDhG. NF. Bd. 52), Köln 2001.

⁵ Unter dem Begriff ‚Nordatlantikhandel‘ fasse ich den Handel mit Island und/oder den Inselgruppen, aber ohne den Handel mit Bergen. – ‚Inselfahrt, -handel‘ bezeichnet nur die Fahrten zu den Färöer, den Shetland- und den Orkneyinseln. Der Begriff ‚Islandhandel, -fahrt‘ ist eindeutig.

⁶ Die Bedeutung der auf den Hansetagen verabschiedeten Rezesse und vor allem die Art ihrer Veröffentlichung in den Bänden der „Hanserezesse“ wird derzeit in der hansischen Geschichtsforschung diskutiert; s. zuletzt dazu Angela HUANG, Ulla KYPTA, Ein neues Haus auf altem Fundament. Neue Trends in der Hanseforschung und die Nutzbarkeit der Rezessionen, in: HGBll. 129, 2011, S. 213–230; Joachim DEETERS, Hansische Rezesse. Eine quellenkundliche Untersuchung anhand der

Es ging dabei um das Abgleichen der unterschiedlichen Interessen, um Konsensfindung.⁷ Im Gegensatz zur älteren Lehre hatte der Hanse tag nicht die Möglichkeit, Verbote oder Gesetze unmittelbar zu erlassen. Von allen Beschlüssen, die auf den Hansetagen gefasst und in den Rezessen schriftlich festgehalten wurden, erhielten nur diejenigen Rechtskraft, die durch die Stadträte der einzelnen Mitgliedsstädte in ihren Städten und/oder durch die Älterleute der Kontore in Brügge, London, Bergen oder Nowgorod verkündet wurden.⁸

Ein Beschluss kam aber nur zustande, wenn die Ratssendeboten aller vertretenen Städte dem Beschlussvorschlag einmütig zustimmten – oder wenn sich zumindest kein Widerspruch gegen den Vorschlag erhob. So lange auch nur ein Ratssendebote dagegen votierte oder erklärte, dass er für das anstehende Problem keine Vollmacht seines Rates habe und die Angelegenheit deswegen zuerst noch mit dem Rat seiner Heimatstadt besprechen müsse, kam kein Beschluss zustande. Die Beschlussfassung musste dann auf die nächste Zusammenkunft vertagt werden, in der Hoffnung, dass dann alle Ratssendeboten mit entsprechenden Instruktionen ihrer Heimaträte versehen sein würden. Unter der spezifischen einigungsrechtlichen Grundlage der „Einung der Städte“ galt auch für hansische Tagfahrten, was Johannes Helmrath für die Reichsversammlungen feststellte: „Tagen bedeutet auch Vertagen“.⁹

Die Beratung und Beschlussfassung über die in der Tagesordnung ausgewiesenen Probleme erfolgte in der Reihenfolge der Sitzordnung. Die Ratssendeboten gaben ihre Stellungnahme in den Beratungsrunden, dem Umfrageverfahren, und bei der sogenannten Vergleichung, in der die Beschlüsse gefasst werden sollten, reihum ab und zwar so lange, bis ein Konsens erzielt war. Diesen Beschluss diktierte der vorsitzende Bürgermeister vor allen Anwesenden ins Protokoll, den Rezess.¹⁰

Der Hanse tag war somit eine Institution, auf der ein Konsens zwischen widerstreitenden Interessen gefunden werden musste. Das erforderte oftmals endlose Verhandlungsrunden, die aus den dargelegten Gründen ergebnislos enden mussten, wenn die Interessengegensätze der Beteiligten nicht überbrückbar waren. In einer einigungsrechtlich aufgebauten Organisation mit rechtlich gleichgestellten Mitgliedern, die noch keinen Weg zu Mehrheitsbeschlüssen gefunden hatte, die für die unterlegene Seite ebenfalls bindend waren, gab es außer der Einmütigkeit keinen Modus der Entscheidungsfindung. Diese grundsätzliche Verfasstheit der Hanse war die Grundlage der Behandlung aller anstehenden Probleme.

Überlieferung im Historischen Archiv der Stadt Köln, in: Das Gedächtnis der Stadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, hg. von Rolf HAMMEL-KIESOW und Michael HUNDT, Lübeck 2005, S.427–446. Zur Reichstagsgeschichtsforschung s. zuletzt Johannes HELMRATH (Bearb.), Deutsche Reichstagsakten unter Kaiser Friedrich III. Fünfte Abteilung, Zweiter Teil. Reichsversammlung zu Frankfurt 1454 (Deutsche Reichstagsakten. Ältere Reihe. Bd. 19/2), München 2013, hier bes. S. 51–54.

⁷ Siehe besonders Stuart JENKS, A Capital without a State: Lübeck caput tocius hanze (to 1474), in: Historical Research 65, 1992, S. 134–149, hier S. 140ff.

⁸ PITZ, Bürgereinung und Städteeinung (wie Anm. 4), S. 389–417.

⁹ HELMRATH (Bearb.), Deutsche Reichstagsakten (wie Anm. 6), S. 36.

¹⁰ Dieser Ablauf ist für das 16. Jahrhundert sehr gut dargestellt von Johannes Ludwig SCHIPMANN, Politische Kommunikation in der Hanse (1550–1621). Hansetage und westfälische Städte (QDhG. NF. Bd. 55), Köln 2004, S. 67–73 zum Umfrageverfahren, S. 74ff. zur Vergleichung.

Die Frage ist folglich, wie die Ratssendeboten der Hansestädte auf Veränderungen im europäischen Wirtschaftssystem oder auch auf Situationen reagieren konnten, in denen Herrscher aus ihrem herrscherlichen Selbstverständnis heraus Privilegien, die von ihren Vorgängern oder gar von ihnen selbst erteilt worden waren, nicht verlängerten oder widerriefen oder Konkurrenten der hansischen Kaufleute die gleichen oder gar weitergehende Rechte erteilten. Die Möglichkeiten, in einem solchen Fall ‚hansische‘ Politik zu betreiben, d. h. eine Politik, die möglichst allen an einem bestimmten Handelsgebiet interessierten Hansestädten bzw. Kaufleutegruppen aus diesen Hansestädten zu Gute kam, war zudem eingeschränkt durch die unterschiedlichen, oft sogar entgegengesetzten Interessen der Städte. Diese mussten zumindest soweit ausgeglichen werden, dass es zu keinem offenen, nach außen dringenden Bruch zwischen den Hansestädten kam. Denn dass sie ihre Stellung in den Zielländern ihres Handels nur halten konnten, wenn sie nach außen geschlossen auftraten, war eine ebenso einleuchtende wie gegen Einzelinteressen schwer durchsetzbare Einsicht.

I.2 Der Nordatlantikhandel als Fallbeispiel

Die von der zweiten Hälfte des 14. Jahrhundert bis in die 1520er Jahre etwa 150 Jahre währenden Auseinandersetzungen über den Nordatlantikhandel nach Island und zu den Inselgruppen sind ein überschaubares Beispiel, weil ‚nur‘ die wendischen Städte, eingeschlossen darin Hamburg und Bremen, dazu Danzig sowie die ostniederländischen Städte von Seiten der Hanse einbezogen waren, während die große Zahl der binnenländischen Hansestädte, die z. B. in den Auseinandersetzungen um die Verlegung des Brügger Kontors nach Antwerpen und um die Schoßzahlung in Flandern und Brabant eine Rolle spielten, am Nordatlantikhandel nur ein untergeordnetes Interesse hatten (vor allem als Konsumenten des dort verhandelten Fisches) und in der Überlieferung zu den Beratungsrunden nicht aktiv hervortraten. Da in den anderen Beiträgen des vorliegenden Bandes die Bedeutung Bergens als Stapel für den Handel mit nordatlantischem Stockfisch und die Rolle des hansischen Kontors dort nicht zur Sprache kommt, wird unter der hier behandelten Fragestellung außerdem auch der Strukturwandel im Nordatlantikhandel und seine Gründe einbezogen.

Die Rezesse, die Protokolle der hansischen Tagfahrten, lassen sowohl die unterschiedlichen Standpunkte der beteiligten Parteien gut erkennen sowie auch – worauf es bei der vorliegenden Fragestellung ankommt – wie versucht wurde, einerseits die unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen der beteiligten Städte und ihrer Kaufmannschaften zu berücksichtigen ohne dabei andererseits das Bild einer Politik der gemeinsamen Interessenvertretung nach Außen zu gefährden.

Die Ratssendeboten der Hansestädte berieten seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts auf zahlreichen Hansetagen, die damals Tagfahrten genannt wurden, über den Nordatlantikhandel nach Island und zu den Inselgruppen. Zwar hatten Kaufleute und Schiffer aus Hansestädten bereits rund einhundert Jahre zuvor begonnen, Island und die Inselgruppen des Nordatlantiks, die Färöer, die Shetland-

und Orkney-Inseln anzusteuern, um dort Trockenfisch zu kaufen, und dadurch erste Reaktionen auf Hansetagen hervorgerufen.¹¹ Zum Dauerthema wurden diese Fahrten aber erst seit den 1480er Jahren. Sie verstießen gegen Verbote des Königs von Norwegen,¹² die bereits seit Ende des 13. und Beginn des 14. Jahrhundert bestanden, und brachen das Monopol der Stadt Bergen auf den Handel mit nordatlantischem Trockenfisch und anderen Handelsgütern.

I.3 Zum Stand der Forschung

Welche Politik die Ratssendeboten der Hansestädte in Bezug auf den Nordatlantikhandel verfolgten, ist von der hansischen Geschichtsforschung bislang nicht klar herausgearbeitet worden, vor allem da die Islandfahrt und die Fahrt zu den Inselgruppen nicht gemeinsam untersucht wurden. Die damit befassten Historikerinnen und Historiker beschränkten sich auf entweder den Island- oder den Shetlandhandel; die Färöer und die Orkney-Inseln wurden allenfalls am Rand erwähnt. Die Politik des Hansetags wurde dementsprechend nur unter dem Gesichtspunkt des jeweiligen Fahrtziels behandelt und krankt zudem – oder vielleicht auch deswegen – an summarischen Urteilen, die von den Quellen nicht gedeckt werden. Im Folgenden soll daher untersucht werden, welchen Verlauf und welche Ergebnisse die Beratungen über die Nordatlantikfahrt auf den Hansetagen zwischen 1416, vornehmlich seit 1482, und den 30er Jahren des 16. Jahrhunderts hatten. Hatten die Hansetage den Islandhandel und/oder die Fahrt zu den Inselgruppen nun verboten oder nicht und wenn ja, auf wessen Initiative, wann und für welchen Zeitraum?

Die Aussagen in der Sekundärliteratur sind recht unterschiedlich. Ernst Baasch sprach 1889 in seiner „Islandfahrt der Deutschen“ von „wiederholten Verboten der direkten Islandfahrt seitens der Hansetage“, allerdings ohne sie nachzuweisen.¹³ Friedrich Bruns wiederum schrieb im Jahr 1900, „dass 1482 die wendischen Städte Hamburg vom nächsten Jahre ab die Islandfahrt untersagten“¹⁴ und dass 1521 ein weiteres Verbot der Islandfahrt erfolgt sei.¹⁵ Klaus Friedland stellte 1973 in Bezug

¹¹ Quellennachweise folgen im Abschnitt II.1 weiter unten

¹² Der Einfachheit halber verwende ich im Folgenden im Zusammenhang mit dem Nordatlantikhandel für die Zeit seit Ende des 14. Jahrhunderts den Titel „König von Dänemark-Norwegen“.

¹³ Ernst BAASCH, Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger vom 15. bis 17. Jahrhundert, Hamburg 1889, z.B. S. 13; er war erstaunt über den Gegensatz zwischen diesen Verboten und einer Klage englischer Kaufleute aus dem Jahr 1486 vor dem englischen König und dem Parlament, der zufolge die Deutschen im Islandhandel absolut beherrschend seien; die englische Klage HR III,2, Nr. 31, S. 32. Im Folgenden ging er wiederholt auf die Rolle Hamburgs auf den Hansetagen seit 1485 ein, ohne aber die Ergebnisse der Versuche, einen gemeinsamen Beschluss zu finden, anzusprechen; ebd., S. 14–19; nur in Bezug auf den wendischen Hansetag von 1489 (HR III,2, Nr. 270, §§ 28, 30) schrieb er, dass die übrigen Hansestädte ihr Tun und Lassen hinsichtlich der Islandfahrt vom Verhalten Hamburgs abhängig machten; ebd., S. 15.

¹⁴ Friedrich BRUNS, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, Berlin 1900, S. LXVI; HR III,1, Nr. 365, § 42.

¹⁵ BRUNS, Die Lübecker Bergenfahrer (wie Anm. 14), S. LXVII; dieses Verbot war im Jahr 1900 noch nicht publiziert; der Nachweis dort in Anm.5 nennt eine hansische Statutensammlung von 1604 in der Königlichen Bibliothek zu Kopenhagen: Es sind dies die „Hansici Foederis Leges et Statua sive Compendium Recessuum“, fol. 22v, „nota“ zu § 19, Den Arnsmagnæanske håndskriftsamling AM 296 fol.; der Rezess von 1521 ist inzwischen veröffentlicht in HR III,7, Nr. 413, §§ 143–146, S. 719.

auf den Nordatlantikhandel fest, dass es „eine ziemlich vergebliche Hoffnung [wäre], aus den Statuten und Verordnungen der Hanse und der dänischen Krone ein klares Bild [...] gewinnen“ zu wollen. Schwer verständlich sei es, „warum die Hanse ihr Verbot gegen die Shetland-, Orkney- und Färöerfahrt so früh verhängte und so lange beibehielt, während sie doch das dänische Islandhandelsverbot erst recht spät durch ihre Verordnungen stützte und alsbald wieder fallen ließ“.¹⁶ Diese Feststellung stimmt mit der Überlieferung überein, nicht aber seine Aussage von 1962/63, dass „bis zum Beginn der zwanziger Jahre des 16. Jahrhunderts [...] die Sendeboten auf den Hansetagen die Islandfahrt ihrer Heimatstädte voreinander verleugnet“ bzw. durch diplomatische Formulierungskünste verschleiert hätten.¹⁷ Kurt Forstreuter geht 1967 in seiner Arbeit über die Anfänge der hansischen Islandfahrt nur auf die Politik des Hansetags von 1434/35 ein, als das Kontor in Brügge die Einhaltung der alten Ordnung anregte, der zufolge Island und die Inselgruppen nicht angesegelt werden sollten.¹⁸ Ausgangspunkt der Untersuchung von Helge Bei der Wieden aus dem Jahr 1994 über die lübeckische Islandfahrt ist die Genehmigung der Islandfahrt der Hansen durch König Christian I. von Dänemark-Norwegen aus dem Jahr 1468. Als dann der norwegische Reichsrat nach dem Tod Christians I. sich an Lübeck gewandt habe, um die alten Verhältnisse wieder herzustellen, „verbot zwar der Hansetag 1482 den Städten, vom nächsten Jahr ab nach Island zu segeln, doch Hamburg, Bremen und Danzig richteten sich nicht nach dem Beschluss.“¹⁹ In der neuen, überarbeiteten Auflage von Philippe Dollingers „Die Hanse“ (2012), werden die Auseinandersetzungen um Island auf nur einer guten halben Seite angesprochen. Da aber nach dem Verbot des Hansetags von 1416 (dort fälschlicherweise auf 1417 datiert) nur noch von einer Erlaubnis des norwegischen Königs aus dem Jahr 1475, Island direkt anzulaufen, die Rede ist, wird ein völlig falsches Bild der Konflikte des Nordatlantikhandels vermittelt. Dazu gehört auch,

¹⁶ Klaus FRIEDLAND, Der hansische Shetlandhandel, in: Mensch und Seefahrt zur Hansezeit, hg. von Antjekathrin GRASSMANN u. a. (QDhG. NF. Bd. 42), Köln usw. 1995 [Erstveröffentlichung 1973], S. 190–205, hier S. 192ff.; ebd. S. 193 schrieb er, dass der Hansetag 1487 und 1489 ein bedingtes Verbot der Islandreise ausgesprochen habe, „übrigens das erste und einzige hansische Islandverbot, das jemals ausgesprochen worden ist“.

¹⁷ Klaus FRIEDLAND, Lübeck und Island. Die ältere Islandschiffahrt Lübecks, in: Mensch und Seefahrt zur Hansezeit (wie Anm. 16) [Erstveröffentlichung 1962/63], S. 158–164; Beispiele für die diplomatischen Formulierungskünste ebd. S. 160ff.

¹⁸ Kurt FORSTREUTER, Zu den Anfängen der hansischen Islandfahrt, in: HGbl. 85, 1967, S. 111–119 (HR II,1, Nr. 393, §12, 394, § 10, S. 318ff.; DI V, Nr. 12). In diesem Rezess steht *Vynland*, was entweder aus ‚Hyttland‘ = Island verschrieben ist (FRIEDLAND, Der hansische Shetlandhandel (wie Anm. 16), S. 192), „or it refers most probably to Vinland, the Norse name for a settlement in Newfoundland“ (Arnved NEDKVITNE, German Hansa and Bergen 1100–1600 (QDhG. NF. Bd. 70), Köln 2014, S. 467, Anm. 903).

¹⁹ Helge BEI DER WIEDEN, Lübeckische Islandfahrt vom 15. bis 17. Jahrhundert, in: ZVLGA 74, 1994, S. 9–29. Er differenzierte im weiteren Verlauf: Um ihre Bürger nicht zu benachteiligen, hätten die wendischen Städte 1489 gegen den Widerstand der Lübecker Bergenfahrer den direkten Handel mit Island freigegeben (S. 11); es sei immer wieder von Verboten die Rede, über die man sich jedoch hinwegsetzte und davon, dass der Lübecker Rat die Islandfahrt stillschweigend duldete und, um den sozialen Frieden in der Stadt nicht zu gefährden, seine Haltung verschleierte. Daher erscheine die Lübecker Islandfahrt nicht in den Rezessen der Hansetage (S. 12). – Wertvoll ist die Darstellung Bei der Wiedens durch die gründliche Darstellung des Islandhandels seit den 1530er Jahren, die jedoch nicht mehr Gegenstand des vorliegenden Beitrags ist.

dass die Fahrt zu den Inselgruppen nicht thematisiert wird.²⁰ Justyna Wubs-Mrozewicz, deren Thema 2008 die Konflikte in Bergen zwischen hansischen Kaufleuten, Overijsslern und Holländern sind, setzt (implizit) die Interessen des Bergener Kontors mit den Interessen der Hanse gleich, wenn sie z.B. von „Hansards“ spricht, wenn die Politik des Kontors gemeint ist.²¹ 2009 stellt sie zusammenfassend fest, „that Hamburg and Bremen were especially active in the trade [with Iceland and the tributary islands; R. H.-K.], which was at times prohibited and at times tolerated by the Hanseatic towns assembling at the Diets (Hanseatic meetings)“.²²

Welcher Handel im Nordatlantik nun wann von wem erlaubt oder wann von wem verboten war und wenn, aus welchen Gründen, wird bei diesem Forschungsstand nicht klar.

II. Der Nordatlantikhandel als Beratungsthema auf den Hansetagen

Ziel der folgenden Abschnitte ist es, die Beratungen über den Nordatlantikhandel auf den hansischen Tagfahrten und die Versuche, Beschlüsse zu fassen, auf die unterschiedlichen Interessenlagen der beteiligten Parteien hin zu überprüfen und zu fragen, ob sich tatsächlich kein „klares Bild“ (Klaus Friedland) gewinnen lässt.

II.1 Der Nordatlantikhandel und das hansische Kontor in Bergen

Die Ausgangslage: Seit 1294 galt im Königreich Norwegen das grundsätzliche Verbot für die deutschen Kaufleute, über Bergen hinaus in die nördlichen Teile des Reiches zu fahren.²³ In den Jahren 1302 bis 1313²⁴ und 1348,²⁵ wurde das Verbot erneuert und auf alle ausländischen Kaufleute ausgedehnt. Außerdem war seit 1302 auch das Verbot des Handels nach Island oder zu den anderen Schatzländern (‚skattlande‘) des Königs von Norwegen einbezogen. Das norwegische Reich war in zwei Teile geteilt: das Haupt- oder Festland (‚innan lande‘) und ‚skattlondum‘,

²⁰ DOLLINGER, Hanse (wie Anm. 1), S. 318.

²¹ Justyna WUBS-MROZEWICZ, Traders, Ties and Tensions. The Interaction of Lübeckers, Overijsslers and Hollanders in Late Medieval Bergen, *Hilversum* 2008, S. 105, Anm. 1. Den Islandhandel und die Fahrt zu den Inselgruppen behandelt sie ansonsten fast ausschließlich im Hinblick auf die Rolle der Holländer, worunter sie die Kaufleute der Städte fasst, die nicht in der Hanse waren, und bisweilen im Hinblick auf die Overijssler, d.h. der Kaufleute der süderseeischen Städte, die Mitglieder der Hanse waren: ebd., S. 71, S. 152f., 183–188, 212f. zu den Holländern, 180f., zu den Overijsslern.

²² Justyna WUBS-MROZEWICZ, Fish, Stock and Barrel. Changes in the Stockfish Trade in Northern Europe, c. 1360–1560, in: *Beyond the catch. Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic, 900–1850*, hg. von Louis SICKING und Darlene ABREU-FERREIRA, Leiden 2009, S. 187–208, hier S. 199.

²³ HUB 1, Nr. 1114, 1115; HR I,1, 63; *Diplomatarium Norvegicum*, hg. von Christian C. A. LANGE u. a., I–XXIII, Christiania 1849 – Oslo 2011 (im Folgenden: DN) V, Nr. 21, 23; *Norske middelalderdokumenter*, hg. von Sverre BAGGE u. a., Oslo 1973, Nr. 41; Arnved NEDKVITNE, *German Hansa* (wie Anm. 18), S. 307.

²⁴ *Norges gamle Love I–V*, hg. von R. KEYSER u. a., Christiania 1846–1895; 2.rk. I – 3.rk. I, hg. von A. TARANGER u. a., Kristiania 1912, Oslo 1966 (im Folgenden: NGL), III, Nr. 53; *Norske middelalderdokumenter* Nr. 59; HUB 2, Nr. 18; NEDKVITNE, *German Hansa* (wie Anm. 18), S. 310.

²⁵ NGL III, Nr. 83; HUB 3, Nr. 136 – nicht wie bei NEDKVITNE, *German Hansa* (wie Anm. 18), Nr. 13.

die ‚skattlande‘, die die Orkneys, Shetlands, Faroer, Island und Grönland umfassten.²⁶ Die Orkneys und Shetlands gehörten nur bis 1468 und 1469 dazu, da sie kurz hintereinander in diesen Jahren an den König von Schottland fielen.²⁷

Nicht alle Kaufleute der niederdeutschen Städte hielten sich an das Verbot. 1369 stellten die Hansestädte in einem Brief an das inzwischen (1366) errichtete Bergener Kontor ‚verbotene Reisen‘ (*vørbøden reyse*) unter Strafe, die allerdings nicht näher definiert wurden.²⁸ Rund 40 Jahre später wurden im Rezess des Hansetags, der vom 24. Mai bis zum 3. August 1416 in Lübeck stattfand, als verbotene *ze-gelacien* (Seefahrten, Handelsreisen) die Fahrten nach den Inselgruppen der Orkneys, Shetlands und Faroer (*to Orkenen, to Hytlande unde to Ver*) genannt (§ 89), in § 90 einmal zusammenfassend allgemein Fahrten ins *schatland*. Beim präzise formulierten Verbot werden aber wiederum nur die Fahrten zu den drei genannten Inselgruppen aufgeführt.²⁹ Dementsprechend ist in den beiden in dieser Sache überlieferten Schreiben des Hansetags an den Kaufmann in Bergen und an den Rat der Stadt Reval auch nur das Verbot der Fahrt zu den drei Inselgruppen formuliert.³⁰ Die Islandfahrt, die in den Verboten der norwegischen Könige mit enthalten war, verbot der Hanse tag folglich nicht ausdrücklich, sondern duldet sie durch die Nichterwähnung eher stillschweigend.

Welche Gründe dazu führten, lässt sich nicht mit Sicherheit ermitteln. Am plausibelsten ist ein Zusammenhang mit der zu Beginn des 15. Jahrhunderts verstärkten Islandfahrt englischer Kaufleute und Fischer,³¹ denen die Hansen diesen Markt nicht konkurrenzlos überlassen wollten. Jedenfalls können seit den 1420er Jahren Hamburger, Danziger und Lübecker Kaufleute auf Island nachgewiesen werden.³² König Erich von Norwegen reagierte 1425 darauf mit einer Anweisung an seine Beamten, die von den Deutschen und anderen Ausländern kürzlich aufgenommenen unrechtmäßigen Fahrten in die Schatzlande gerichtlich zu ahnden.³³ Vom Kontor in Bergen konnte die Einhaltung seit 1427 für ca. sechs Jahre nicht überwacht

²⁶ Jon Vidar SIGURDSSON, *The Norse Community*, in: *The Norwegian Domination and the Norse World c.1100–c.1400*, hg. von Steinar IMSEN, Trondheim 2010, S. 49–73, hier 62ff.; Randi B. WAERDAHL, *The Incorporation and Integration of the King's Tributary Lands into the Norwegian Realm*, c. 1195–1397, Leiden 2011, S. 69ff.

²⁷ WAERDAHL, *Incorporation and integration* (wie Anm. 26), S. 7.

²⁸ HR I,1, Nr. 511; NGL 2, rk I Nr. 346, § 11.

²⁹ HR I,6, Nr. 262, Art. 89–92, S. 216ff.; NGL (wie Anm. 24) 2, rk. I, S. 662ff.

³⁰ HR I,6, Nr. 275; NGL (wie Anm. 24) 2, rk. I, S. 662ff. (an den Kaufmann in Bergen); HR I,6, Nr. 276 (an Reval).

³¹ Gunnar KARLSSON, *Iceland's 1100 Years: the History of a Marginal Society*, London 2000, S. 118–122; David J. STARKEY, Chris REID, Neil ASHCROFT (Hg.), *England's Sea Fisheries: the commercial sea fisheries of England and Wales since 1300*, London 2000; Bruce E. GELSINGER, *Iceland Enterprise: Commerce and Economy in the Middle Ages*, Columbia 1981; Wendy R. CHILDS, *England's Icelandic Trade in the Fifteenth Century: The Role of the Port of Hull*, in: *Northern Seas Yearbook 1995*, Association for the History of the Northern Seas, Esbjerg, Denmark 1995, S. 11–31.

³² Adolf E. HOFMEISTER, *Hansische Kaufleute auf Island im 15. und 16. Jahrhundert*, in: *Kirche – Kaufmann – Kabeljau: 1000 Jahre Bremer Islandfahrt*, hg. von der Deutsch-Isländischen Gesellschaft Bremerhaven/Bremen (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen. Bd. 30), Bremen 2000, S. 33–46, hier S. 34.

³³ HUB 6, Nr. 582; [...] *till Helliglandd, Finndmarckit, Isslandd och annden (stedtz) wdij wort skattelandd* [...]; BAASCH, *Islandfahrt* (wie Anm. 13) S. 6ff.

werden, da es bis 1433 geschlossen war.³⁴ Der englische König Heinrich VI. jedoch untersagte 1432 und 1434 englischen Kaufleuten die Fahrt in die verbotenen Gebiete, insbesondere nach Island, Finmark und Halogaland.³⁵

Der Grund für das seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts stark wachsende Interesse englischer und deutscher Kaufleute am Islandhandel waren vermutlich die geringeren Fangquoten in der Kabeljaufischerei vor der norwegischen Küste als Folge der enormen Bevölkerungseinbußen in Norwegen durch die Pestepidemien in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Dies wiederum verursachte einen Preisanstieg des Bergener Stockfischs,³⁶ sodass die hansischen und englischen Kaufleute neue und preisgünstigere Bezugsquellen suchten und diese im direkten Handel mit Island und den Inselgruppen im Nordatlantik fanden, deren Fischereierträge bislang von norwegischen Kaufleuten zum Bergener Stapel gebracht worden waren – vergleichbar dem vor den Lofoten gefangenen Kabeljau, der von den Norderfahrern nach Bergen geliefert wurde.³⁷

Die Direktfahrt hansischer Schiffe nach Island und zu den Inselgruppen und zurück schädigte sowohl die Einnahmen der norwegischen Krone aus dem norwegischen Stapel in Bergen als auch das dortige Kontor der Hanse. Die Stadt Bergen hatte bis dahin die zentrale Rolle im Handel mit nordatlantischem Fisch innegehabt. Mit dem eingangs erwähnten Verbot für alle Ausländer, die Regionen nördlich von Bergen und die Schatzlande zu Handelszwecken aufzusuchen, war Bergen zum zentralen Stapel geworden. Sowohl der norwegische König als auch der Hanse tag hatten Interesse, diese Stapelfunktion zu erhalten, deren Wert für die norwegische Seite darin bestand, dass die nach Norwegen importierten Güter in Bergen verzollt und zum Verkauf angeboten werden mussten, wo der König sein Vorkaufsrecht ausüben konnte,³⁸ und der norwegische Adel, die Landbevölkerung und die Bergener Stadtbewohner die Waren kaufen konnten, die sie benötigten. Der Wunsch, den umfangreichen Handel zwischen Bergen, den nördlichen Landesteilen und den Schatzlanden norwegischen Kaufleuten und Fischern vorzubehalten, wird ebenfalls eine Rolle gespielt haben.³⁹ Ein Mitglied des königlichen Rats verglich

³⁴ Siehe den Beitrag von Geir Atle ERLAND, *The Notov Harbour and the Kontor in Bergen*, in: MEHLER/GARDINER (Hg.), *German Trade* (wie vor Anm. 1), S. 372.

³⁵ HUB 6, no.1004; 7, Nr. 27.

³⁶ NEDKVITNE, *German Hansa* (wie Anm. 18) S. 497–511, bes. Tab. VI, 2, S. 506, 550.

³⁷ Möglicherweise war jedoch der Bergener Stapel vom Islandhandel nicht betroffen bzw. löste sich im Laufe der Zeit davon (s. dazu BAASCH, *Islandfahrt* (wie Anm. 13), S. 4), da nach Knut Helle seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts fast kein Fisch mehr von Island nach Bergen gebracht worden sein soll, die isländischen Fischer also nicht in das hansische Kredit-System in Bergen eingebunden gewesen wären: Knut HELLE, *Bergen By Historie Bd. I, Kongssete og kjøpstad. Fra opphavet til 1536*, Bergen 1982, S. 790) im Gegensatz zu den Fischern der Inselgruppen, die ihre Produkte nach Bergen brachten: Johan SCHREINER, *Hanseatene og Norge i det 16. århundre*, Oslo 1941, S. 43–49). Nedkvitne erwähnt dagegen Isländer als Schuldner Lübecker Bergenfahrer (s. NEDKVITNE, *German Hansa* (wie Anm. 18), S. 413; nach BRUNS, *Bergenfahrer* (wie Anm. 14), S. 19, 61) sowie einen speziellen Zoll, der vom norwegischen König in Bergen seit den 1360er Jahren nur auf den Handel mit Island erhoben wurde, genannt „sæckiagiald“ (ebd., S. 311).

³⁸ NEDKVITNE, *German Hansa* (wie Anm. 32), S. 314f.

³⁹ Königs Magnus verbot 1348 erneut den Handel ausländischer Kaufleute nördlich von Bergen und zu den Schatzlanden: Arnald RAESTAD, *Konges Strømme, Kristiana 1912*, S. 44–47; Absalon TARAN-

den Bergener Stapel im Jahr 1425 mit dem Stapel für englische Wolle in Calais, *stapula de stokfisk sicut calisie de lana*,⁴⁰ und betonte damit dessen herausragende wirtschaftliche Bedeutung für das Land.

Auf der anderen Seite dominierten die hansischen Kaufleute im 14. Jahrhundert den Stockfischhandel in Bergen dank der großen Mengen an Getreide, die sie anbieten konnten.⁴¹ Das betraf nicht nur den Handel in die Hansestädte, sondern auch denjenigen nach England, aus dem sie die norwegischen und die englischen Kaufleute fast vollständig verdrängt hatten. Die hansischen Kaufleute profitierten folglich vom Bergener Stapel, da aller Fisch von Island,⁴² den Inselgruppen und aus Nordnorwegen nach Bergen gebracht werden musste, wo der gesamte mit dem Stockfischhandel zusammenhängende Im- und Export konzentriert war und somit gut überwacht werden konnte, dass kein hansischer Kaufmann gegen die Privilegien verstieß und dadurch die hansische Vormachtsstellung gefährdete. Bergen war somit sowohl ein königlicher als auch ein hansischer Stapel. Daher unterstützte vor allem das hansische Kontor in Bergen die königliche Stapelpolitik und verbot die Fahrt zu den Inselgruppen und nach Island, während – wie gesehen – der Hanse tag dem Islandhandel eine Hintertüre offen ließ. Was waren die Gründe für die unterschiedliche Politik und wie war es um die Interessen der anderen daran beteiligten Parteien bestellt?

II.2 Die am Nordatlantikhandel interessierten Parteien

Auf den Tagfahrten trafen sich erstens die Ratssendeboten der Städte, die den Bergener Stapel verteidigten – also Lübecks und der wendischen Städte Wismar, Rostock und Stralsund. Zweitens die Ratssendeboten der Städte, deren Kaufleute am Nordatlantikhandel interessiert waren, vor allem Hamburg, Bremen und Danzig, seit dem frühen 16. Jahrhundert auch Deventer und Kampen. Allerdings gab es in diesen Städten auch Gruppen, die alles daransetzten, diesen Handel zu unterbinden, wie es in Lübeck und den wendischen Städten auch Kaufleute gab, die im Nordatlantikhandel aktiv waren.⁴³ Befürworter und Gegner der Nordatlantikfahrt konnten also in derselben Stadt vertreten sein.

Der Rat, der für das Wohl der gesamten Stadt zu sorgen hatte, musste abwägen, welche Interessen für den städtischen Frieden und damit für seinen Machterhalt zu einem gegebenen Zeitpunkt gewichtiger waren. So verbot z.B. der Hamburger Rat, bis dahin der Wortführer der Islandfahrer, im Jahr 1483 nach Unruhen wegen einer

GER, Udsigt over den norske Rets Historie II, Christiania 1904, S. 100–101, mit Verweis auf NGL (wie Anm. 24), III, S. 170; freundlicher Hinweis von Herrn Pétur Eiríksson, Island.

⁴⁰ Diplomatarium Islandicum I–XVI, København 1857 – Reykjavik 1952 (im Folgenden: DI), Bd. 4, S. 324ff.; s. auch DI, Bd. 16, S. 258ff.

⁴¹ Zum Folgenden Mike BURKHARDT, Der hansische Bergenhandel im Spätmittelalter. Handel – Kaufleute – Netzwerke (QDhG. Bd. 60), Köln 2009, S. 139f.; NEDKVITNE, German Hansa (wie Anm. 18), S. 39–53, 111–145; WUBS-MROZEWICZ, Traders (wie Anm. 21), S. 105.

⁴² Siehe dazu Anm. 37.

⁴³ BAASCH, Islandfahrt (wie Anm. 13), S. 14f.; BEI DER WIEDEN, Lübeckische Islandfahrt (wie Anm. 19), S. 11ff.; FRIEDLAND, Lübeck und Island (wie Anm. 17), passim; FRIEDLAND, Shetlandhandel (wie Anm. 16), S. 194f.

Getreideteuerung durch Rat- und Bürgerrecess die Getreideausfuhr vom Stadtgebiet aus nach Island.⁴⁴ Außerdem muss man berücksichtigen, dass die Ratssendeboten auch Vertreter der Groß- und Fernhandels politik im Interesse ihrer Familien waren. Dieses Interesse konnte sehr wohl eine Rolle bei der Entscheidungsfindung spielen. Als dritte Gruppe waren die Ratssendeboten von Städten anwesend, die im Bergen- und/oder Nordatlantikhandel nicht engagiert, aber Abnehmer norwegischen Stockfischs waren. Diese drei Gruppen hatten Sitz und Rederecht im Hansesaal.

Zusätzlich waren meist anwesend, aber nur zur Anhörung und ohne beratende Stimme viertens die Älterleute des von der Frage am meisten betroffenen hansischen Kontors in Bergen. Allerdings gab es innerhalb des Kontors heftige Spannungen,⁴⁵ sodass differenziert werden muss zwischen der offiziellen von den Kontorälterleuten vertretenen Politik gegenüber dem Hanse tag und den unterschiedlichen Interessen der am Kontor anwesenden Kaufleutegruppen aus den einzelnen Hansestädten. Kontrolliert wurde das Kontor von den Wintersitzern aus den wendischen Hansestädten.⁴⁶ Wintersitzer wurden diejenigen Kaufleute genannt, die sich das ganze Jahr über in Bergen aufhielten, im Unterschied zu den Sommergästen, die nur für einige Wochen nach Bergen kamen. Die meisten der letzteren kamen aus Hansestädten an der Nordseeküste (Kampen, Deventer, Bremen) und aus Danzig. Aber auch Butenhanse aus England und Holland waren darunter. Alle Sommergäste durften nur mit den Wintersitzern Handelsbeziehungen eingehen, der Handel mit Norwegern war ihnen verboten.⁴⁷ Dazu kam, dass sich die wendischen Städte zwischen 1430 und 1490 aus dem Handel von Bergen nach England und Flandern zurückzogen⁴⁸ und daher auf die Sommerfahrer insbesondere der an der Nordsee gelegenen Städte angewiesen waren, um den Stockfisch zu den westeuropäischen Märkten transportieren zu können. Das alles führte zu starken Spannungen innerhalb des Kontors,⁴⁹ sodass differenziert werden muss zwischen der offiziellen von den Kontorälterleuten vertretenen Politik gegenüber dem Hanse tag und dem König von Dänemark-Norwegen und den unterschiedlichen Interessen der am Kontor anwesenden Kaufleutegruppen aus den einzelnen Hansestädten.

Fünftens waren auf manchen Tagfahrten Vertreter der Vereinigungen der Bergenfahrer verschiedener Städte anwesend, vor allem aus den wendischen Städten Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund.⁵⁰ Die Lübecker Bergenfahrer hatten eine so starke wirtschaftspolitische Stellung in der Stadt, dass der Rat – in dessen Reihen selbst Bergenfahrer saßen – offensichtlich bis 1524 keine Politik gegen deren Interessen führen konnte oder wollte.⁵¹ Dazu kamen sechstens und siebtens

⁴⁴ BAASCH, Islandfahrt (wie Anm. 13), S. 12.

⁴⁵ WUBS-MROZEWICZ, Traders (wie Anm. 29), S. 82–91, 104–113; NEDKVITNE, German Hansa (wie Anm. 18), S. 461–466.

⁴⁶ Zum Folgenden NEDKVITNE, German Hansa (wie Anm. 18), S. 461–466.

⁴⁷ Verbot des Hanse tags von 1412, dass kein Hansekaufmann Güter an Nichthansekaufleute verkaufen dürfe, die dieser weiterverkaufen könne: HUB 5, Nr. 1015; HR I,6, Nr. 70, § 17.

⁴⁸ NEDKVITNE, German Hansa (wie Anm. 18), S. 152–154.

⁴⁹ Siehe Anm. 45.

⁵⁰ Zuletzt zusammenfassend zu diesen Gruppen BURKHARDT, Bergenhandel (wie Anm. 41), S. 81–85.

⁵¹ Dazu BURKHARDT, Bergenhandel (wie Anm. 41), S. 67–71.

Älterleute der hansischen Kontore in London und Brügge, die sich im Falle Londons des Öfteren des Drucks erwehren mussten, den der englische König zugunsten der englischen Islandfahrer auf den Stalhof ausübte, bzw. im Falle Brügges das Bergener Kontor in seiner Politik der Aufrechterhaltung des Stapels unterstützten.

Die Mitglieder dieser sieben Parteien hatten alle unterschiedliche Meinungen zum Nordatlantikhandel und mussten nun zusätzlich die meist abweichenden Interessen der nichthansischen Parteien mit berücksichtigen. Das waren achtens: der König von Norwegen, der seit 1380, dann durchgehend seit Beginn der Kalmarer Union 1397 in Personalunion auch König von Dänemark (und zeitweise auch von Schweden) war. Er war der Herr der Schatzlande. Der König erließ die Verordnungen, die den Handel ausländischer Kaufleute mit den Schatzlanden regelten oder besser: regeln sollten. Die meisten Könige seit Beginn der Personalunion sahen in Norwegen jedoch nur eine Einnahmequelle, ohne sich groß um die Interessen der norwegischen Bevölkerung und derjenigen der Inselgruppen zu kümmern – abgesehen selbstverständlich von den Einkünften, die sie von dort beziehen konnten.

Neuntens: der norwegische Reichsrat,⁵² der in erster Linie die Interessen seiner 20–40 Mitglieder – hoher Adel, der Erzbischof von Nidaros/Trondheim und die Bischöfe von Oslo, Hamar, Stavanger, Bergen – vertrat, die nur manchmal auch diejenigen der norwegischen Fischer und der Bürger der Stadt Bergen waren. Als konstitutionelle Körperschaft sollte der Reichsrat an allen wichtigen Regierungsbeschlüssen des Königs mitwirken (Gesetzgebung, Verleihung von Privilegien, finanzielle Angelegenheiten, Außen- und Handelspolitik), wurde in der Regel aber nur bei der Einsetzung eines neuen Königs, vor allem aber in Zeiten der Thronvakanz, aktiv. Gegenüber den niederdeutschen Kaufleuten und dem hansischen Kontor in Bergen vertrat er meist eine restriktivere Politik als der König, versuchte auch, den Handel der Engländer und der hansischen Kaufleute nach den Schatzlanden zu unterbinden und die Orkneys und Shetlands nach 1469 wieder dem Königreich Norwegen einzugliedern, konnte seine Interessen aber nur selten durchsetzen. 1536 wurde der norwegische Reichsrat von König Christian III. aufgelöst. Seine Geschäfte nahm ab da der dänische Reichsrat wahr.

Zehntens: Die Engländer waren von den hansischen Kaufleuten fast vollständig aus dem Bergenhandel ausgeschlossen worden und hatten sich daher dem Handel mit Island zugewandt. Das rief zum Teil heftige Konflikte mit dem dänischen Gouverneur der Insel hervor sowie in steigender Zahl im Laufe des 15. Jahrhunderts auch Konflikte mit niederdeutsch-hansischen Kaufleuten, die sich dort ebenfalls engagierten. In diesen Auseinandersetzungen unterstützte der englische König (meistens) seine Kaufleute, u. a. indem er Druck auf den Stalhof, das hansische Kontor in London, ausübte.

⁵² Rolf DANIELSEN, *Norway: a History from the Vikings to Our Own Times*, Oslo 1995, S. 112–115; Jens E. OLESEN, *Art. Council of the Realm (Riksråd)*, in: *Medieval Scandinavia: an encyclopedia*, hg. von S. PULSIANO u. a., New York 1993, S. 111–113.

Eine elfte Partei schließlich waren die Kaufleute derjenigen niederländischen Städte, die nicht zur Hanse gehörten und seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts im Nordatlantikhandel engagiert waren, allen voran Amsterdam.⁵³

Angesichts der unterschiedlichen Interessen der beteiligten Städte und der verschiedenen Gruppeninteressen in diesen Städten, ist leicht einzusehen, dass eine Konsensfindung auf dieser Grundlage ausgesprochen schwierig war. Andererseits mussten die versammelten Ratssendeboten aber eine gemeinsame politische Linie gegenüber dem König von Dänemark-Norwegen finden, um ihre Privilegien im Norwegenhandel, insbesondere ihre dominierende Rolle in Bergen nicht zu gefährden oder gar zu verlieren, andererseits aber auch die wirtschaftliche Existenz derjenigen Kaufleutegruppen in ihren Städten nicht aufs Spiel zu setzen, die im Nordatlantikhandel in einem scharfen, oft gewalttätigen Wettbewerb mit der zehnten Gruppe der Beteiligten standen, den Kaufleuten aus englischen Städten.

II.3 Der Nordatlantikhandel als Beratungsthema auf den Hansetagen seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts

Nachdem Erich VII. (von Pommern) 1425 das Verbot der Islandfahrt und der Fahrt zu den Inselgruppen für alle Fremden erlassen hatte, wurde das Thema bis zum Jahr 1468 nur einmal, 1434/35, auf einem Hansetag behandelt, als das Brügger Kontor (!) nach Wiedereröffnung des Kontors in Bergen forderte, der Hansetag solle dafür sorgen, dass das 1416 ergangene Verbot der Fahrten nach *Vynlande*, *Orkenoy*, *Veroe* etc. eingehalten werde.⁵⁴ Die Ratssendeboten antworteten, dass sie die Angelegenheit a) vor die Städte bringen, b) in den früheren Rezessen nachsehen und c) von den Bergenfahrern Auskünfte einholen würden. Was dann d) für das gemeine Beste beschlossen würde, solle den hansischen Kaufleuten in den Kontoren in Brügge, in London und in Bergen bei Strafe vorgeschrieben werden.⁵⁵ Es geschah jedoch nichts – zumindest ist nichts überliefert. In den folgenden rund 30 Jahren nahm – trotz der nach wie vor bestehenden Verbote zumindest des Königs von Dänemark-Norwegen – der Nordatlantikhandel hansischer Kaufleute kräftig zu.⁵⁶

Spätestens 1468 gestattete König Christian I. den hansischen Kaufleuten sowohl den Islandhandel als auch den Handel zu den Inselgruppen. Auslöser war die Er-

⁵³ Justyna WUBS-MROZEWICZ, *The Close 'Other'. Hollanders in Medieval Hanseatic Sources and in Historiography*, in: *Oxford University Journal* 2013, German History 3/4, S. 453–472.

⁵⁴ HR II,1, Nr. 393, Art. 12, S. 316–318, hier S. 318; zu *Vynlande* s. ebd. Anm. 9; NEDKVITNE, *German Hansa* (wie Anm. 18), S. 188, meint, dass das Brügger Kontor im Interesse der Kaufleute, die mit den ‚schatlanden‘ Handel treiben wollten, „an open request for clarification of what Hansa policy was“ gestellt hätten. Es war jedoch kein „open request“, sondern ein Antrag, dass der Anordnung Folge geleistet werden solle: *begherd de copman, dat de ordinancie gheholden werde*. Meines Erachtens fürchteten die Älterleute des Kontors eine Gefährdung auch des Brügger Stapels, wenn der Bergener durch die Nordatlantikfahrten so offensichtlich gebrochen würde. – Zu *Vynlande* s.o. Anm. 18.

⁵⁵ HR II,1, Nr. 394, §. 10, S. 318f., hier S. 319; NGL (wie Anm. 24) 2.rk. I, Nr. 385.

⁵⁶ Siehe dazu Adolf HOFMEISTER, *Bremen's Trade with the North Atlantic, c. 1400–1700* in: MEHLER/GARDINER (Hg.), *German Trade* (wie vor Anm. 1); Klaus-Joachim LORENZEN-SCHMIDT, *The North Atlantic Trade of Hamburg (1400–1650)*, in: ebd.

mordung des dänischen Vogtes auf Island durch englische Kaufleute.⁵⁷ 1468/69 fielen die Shetland- und Orkney Inseln als Mitgift für Prinzessin Margareta an den König von Schottland. Sie blieben aber Gegenstand der hansisch-norwegischen Beziehungen, weil der Handel mit shetländischem Fisch wegen seiner Folgen für den Absatz des Bergener Stockfisches weiterhin Beratungsgegenstand auf Hanse tagen blieb. Nach dem Tod Christians I. im Jahr 1481 verbot der norwegische Reichsrat die Fahrt nach Island und forderte die Hanse auf, das Gleiche zu tun. Christian I. habe ohne Wissen des norwegischen Reichsrates den direkten Verkehr mit Island gestattet.⁵⁸ Daraufhin erschienen 1482 die Älterleute des Kontors in Bergen vor dem Hanse tag und beschwerten sich über die isländische Reise und den großen Schaden, die sie dem Bergener Kontor zufüge. Da die Hamburger direkt angesprochen waren, mussten ihre Vertreter vor der Vergleichung⁵⁹ den Saal verlassen. Danach wurde den Hamburgern mitgeteilt, dass sie die isländische Reise einstellen sollten, die bereits beladenen Schiffe sollten aber noch dorthin segeln dürfen. Sie wurden aufgefordert, die Angelegenheit vor ihren Rat zu bringen, sodass im folgenden Jahr bei der nächsten Versammlung der Städte weiter über die Einstellung der isländischen Reise verhandelt werden könne.⁶⁰ Damit begann das Verwirrspiel um ein Verbot der Islandfahrt auf den Hanse tagen, das wir nun verfolgen wollen. Erschwert wird eine Analyse der Positionen durch das ebenfalls inkonsequente Verhalten der dänischen Könige. Denn 1483 verpflichtete sich König Hans in einem Rezess gegenüber den norwegischen und schwedischen Reichsräten, die hansische Islandfahrt nicht zu gestatten,⁶¹ stellte dann aber 1490 den Holländern ein Privileg aus, dass sie freien Handel wie die hansischen Kaufleute (!) nach Island hätten und gewährte außerdem den Engländern freie Fahrt für vorerst sieben Jahre. Das Gleiche galt auch für die Fahrt zu den Inselgruppen.⁶²

1484, also ein Jahr nach dem Verbot der Islandfahrt durch König Hans (das allerdings nur in seiner Verpflichtung gegenüber dem norwegischen Reichsrat und durch ein Schreiben des letzteren an das Kontor in Bergen⁶³ überliefert ist), wollte auch der Hanse tag ein Verbot beschließen. Die Ratssendeboten von Hamburg brachten jedoch vor, dass auf der Elbe vor ihrer Stadt mit ihrem Wissen und Willen kein Schiff nach Island ausgerüstet worden sei noch dorthin segeln solle (gehen allerdings mit keinem Wort auf die Vorhaltungen der Kontorsvertreter ein, dass Hamburger ein Schiff in Wismar beladen hätten, das nach Island segeln sollte). Außerdem hätten sie keine Anweisung, weiteres zu diesem Sachverhalt zu beschließen. Auch die Ratssendeboten anderer Städte trugen vor, dass sie keine Anweisung in dieser Angelegenheit hätten. Man fasste den Beschluss, Bremen, Danzig und anderen Städten, in denen man Schiffe nach Island belud, schriftlich mitzuteilen, dass dies eingestellt werden solle. Das Schreiben an Danzig in dieser

⁵⁷ HR II,6, S. 69.

⁵⁸ HR III,1, Nr. 351, S. 293ff.; s. auch Nr. 350, S. 253; DN (wie Anm. 24) VI Nr. 589.

⁵⁹ Siehe dazu oben bei Anm. 10.

⁶⁰ HR III,1, Nr. 365, § 42, S. 303ff., hier S. 307.

⁶¹ HR III,1, S. 392, Anm. 1.

⁶² DN (wie Anm. 23) VI, Nr. 609; zitiert nach HR III,2, S. 381f., Anm. 2.

⁶³ HR III,1, Nr. 410, S. 416ff.

Sache ist überliefert und endet mit dem Hinweis, dass der norwegische Reichsrat gedroht habe, die hansischen Privilegien in Norwegen zu entziehen, wenn die Fahrten nach Island, Shetland und den Färoern nicht eingestellt würden.⁶⁴

1486 wurde erstmals von den Abgesandten des Bergener Kontors das mit dem Kredit-System zusammenhängende Schuldenargument gegen die Inselfahrten vorgebracht.⁶⁵ Die Kaufleute der Hanse städte, die die Shetland-Inseln und die Färoer besuchten, würden dem Kaufmann in Bergen schweren Schaden zufügen, da die Fischer, die ihre Waren von den Inselgruppen bislang nach Bergen lieferten, dort große Schulden hätten und die Waren, die dem Kaufmann in Bergen bezahlt werden sollten, ihn nicht erreichten, wenn sie bereits auf den Inseln (noch einmal) verkauft würden. Dahinter stand das Kredit-System der Kontorkaufleute, der Wintersitzer: Die von den hansischen Kaufleuten gelieferten Waren wurden als Schuld des Empfängers verrechnet, die im folgenden Jahr durch entsprechende Gegenlieferungen in Trockenfisch getilgt werden musste. Wenn diese Gegenlieferung nun bereits auf den Inseln verkauft wurde (gewissermaßen zum zweiten Mal), blieb der hansische Kaufmann in Bergen auf seinem geleisteten Vorschuss sitzen, der Fischer oder Kaufmann von den Inseln dagegen hatte doppelte Einnahme aus einem Fang. Wie oft das geschah und wie hoch sich der Schaden tatsächlich belief, ist nicht überliefert. Von Island war in diesem Zusammenhang nicht die Rede.⁶⁶ Hamburger und Danziger betonten, dass sie das Problem der Fahrten gerne vor ihren Rat bringen würden und dass dieser, wenn die anderen Städte sich der Fahrt enthielten, sich wohl auch daran halten würde. Die Verhandlungen gingen in dieser Art und Weise auf den Hanse tagen 1487 und 1489 weiter. Allerdings wurde nun argumentiert, dass der Fisch, der in Island gefangen würde, gar nicht nach Bergen geliefert würde und deswegen die Fahrt nach Island dem Stapel in Bergen nicht zum Nachteil sei,⁶⁷ dass außerdem die Engländer nach Island führen, und es deswegen ungerrecht wäre, die Islandfahrt den eigenen Kaufleuten zu verbieten.⁶⁸

Wie wenig ernst es den Lübecker Ratssendeboten mit dem Verbot war, deren Hauptvertreter auf den hansischen Versammlungen sie angeblich waren, wurde 1489 deutlich, als die Ratssendeboten von Rostock, Stralsund, Wismar, Lüneburg und Lübeck beschlossen, dass weder aus ihren Städten noch dass einer der ihren von irgendwo anders nach Island segeln solle – sofern die Hamburger die Fahrt ebenfalls unterließen. Und wieder wurde den Hamburgern vorgeschrieben es vor ihren Rat zu bringen und so schnell wie möglich eine Antwort zu schicken.⁶⁹ Kurz zuvor war im selben Jahr jedoch in einer Hamburger Bursprake verkündet worden,

⁶⁴ HR III,1, Nr. 501, S. 395–411, §§ 93–97, S. 407; Schreiben an Danzig: HR III,1, Nr. 510, S. 416ff.

⁶⁵ HR III,2, Nr. 160, § 149, S. 152.

⁶⁶ Das unterstützt die These, dass Island sich vom Bergener Stapel löste oder bereits gelöst hatte, s. oben Anm. 37.

⁶⁷ HUB 11, Nr. 133, § 54, S. 108f.

⁶⁸ Ebd. § 128, S. 119.

⁶⁹ HR III,2, Nr. 270, S. 309–312 (1489, März 12); einen Monat zuvor 1489, Februar 11, hatte Lübeck an Wismar auf dessen Anfrage geschrieben, dass einem von Lübeck nach Island bestimmten Schiff nicht gestattet werde, auszusegeln, dass die Hamburger wohl trotzdem nach Island segeln würden und bat, die isländische Reise bis zum nächsten wendischen Städtetag nicht zu gestatten, wo dann der oben genannte Beschluss gefasst wurde; HR III,2, Nr. 269, S. 308f.

dass alle Schiffe zur Islandfahrt von Hamburg ausfahren und ihre Ladung wieder nach Hamburg zurückbringen sollten.⁷⁰ Man darf davon ausgehen, dass alle auf dem Hansetag anwesenden, zumindest aber die Lübecker Ratsherren, diese Bursprake kannten, sodass der Beschluss der übrigen wendischen Städte eher auf eine verkappte Erlaubnis der Islandfahrt auch für ihre Kaufleute hinausgelaufen sein dürfte.

1494 kam es dann tatsächlich auf einem Hansetag ausgerechnet in Bremen und in Anwesenheit von Ratssendeboten aus Hamburg und Danzig in Wiederaufnahme des Beschlusses von 1416 zu einem Verbot des Besuchs der Shetlands und der anderen Inseln. Wer dagegen verstoße, sollte die Privilegien der Hanse verlieren und nicht mehr in einer Hansestadt wohnen dürfen.⁷¹ Dieses Verbot wurde ohne Widerrede akzeptiert und 1525 wiederholt.⁷² Von Island war – wie 1416 – nicht die Rede!

Durchgesetzt werden konnte das Verbot nicht. Allerdings konnten die Kaufleute der Hansestädte nicht einfach Schiffe z.B. zu den Färöer in den hansestädtischen Häfen beladen, da diese Fahrt ja von Seiten des Hansetags tatsächlich verboten war und man außerdem mit Kundschaftern oder Spionen des norwegischen Königs rechnen musste. 1498 beschrieben die Älterleute des Kontors in Bergen, wie der an sich verbotene Handel laufe:⁷³ Die Schiffer, die auf die Inselfahrt gingen, bekämen von ihren Fürsten Briefe, genannt werden Herzog Friedrich von Holstein und der Graf von Oldenburg, und segelten aus der Grafschaft Holstein und aus Friesland los, würden aber von Bürgern aus den Hansestädten ausgerüstet und würden die Güter, die sie zurückbrachten, wieder in den Hansestädten verkaufen. Im vorliegenden Fall habe ein Bremer Kaufmann jedes Jahr auf den Inseln shetländischen Rotscher gekauft, nach Bremen, nach Stade und in andere Städte gebracht, wodurch der gute Rotscher, der von Nordnorwegen komme, zugrunde gerichtet werde.

In den folgenden acht Jahren wurde die Nordatlantikfahrt auf den Hansetagen nicht behandelt. 1507 wurde eine neue Runde von Deventer und Kampen eingeläutet, die zum ersten Mal mit dem Preisargument, in diesem Fall gegen die Shetlandfahrt, klagten, weil der Rotscher aus Shetland für wenig Geld und daher zum großen Nachteil des guten Rotschers (aus Bergen) in den Städten verkauft werde.⁷⁴

Auf dem Hansetag in Lübeck i. J. 1511 zeigte sich, dass die Islandfahrt innerhansisch akzeptiert war, als im Rezess beschlossen wurde, dass man die Kaufleute der Hansestädte davor warnen solle, die Engländer vor und auf Island zu überfallen.⁷⁵

1513 kam es am Rande der Verhandlungen in Kopenhagen zwischen dem dänischen König und Vertretern der Hanse in der Herberge der Lübecker zu Ge-

⁷⁰ HUB 11, Nr. 275, S. 200 (1489, Febr. 25)

⁷¹ HR III,3, Nr. 353, § 87, S. 278.

⁷² HR III,9, Nr. 131, § 162, S. 226.

⁷³ HR III,4, Nr. 68, S. 69ff.

⁷⁴ HR III,9, Nr. 698, § 2, S. 889ff.

⁷⁵ HR III,6, Nr. 188, S. 118–149, § 139, S. 147; auch 1517 beschloss der Hansetag, dass man auf Island mit den Engländern, *so verne moegelick*, anständig umgehen solle; HR III,7, Nr. 39, S. 22–65, § 165, S. 42.

sprächen zwischen den Beteiligten. Die Bergenfahrer trugen vor, dass Island und andere Inseln zum Schaden des Kontors in Bergen von Hamburgern, Bremern und Holländern aufgesucht würden. Der König ließ antworten, dass die Holländer diese Länder nicht mehr besuchen sollten und dass die Hamburger und Bremer, die dorthin segelten, den Fisch nach England bringen sollten. Diese ‚Englandklausel‘ begegnet in der hansischen Überlieferung hier zum ersten Mal. Selbstverständlich legten die betroffenen Städte Protest ein und wiesen darauf hin, dass sie seit langer Zeit freien Handel dorthin hätten.⁷⁶ Am 12. August 1513 forderte König Christian II. die wendischen Städte offiziell auf, den Direkthandel mit isländischem Fisch nach Hamburg und anderen Orten abzustellen.⁷⁷ Ein Verbot des Hansetags ist jedoch nicht überliefert.

Das Eingreifen des Königs nützte nichts. Denn bereits im folgenden Jahr legten die Älterleute des Bergener Kontors bei den Verhandlungen in Oslo eine Beschwerdeschrift vor, in der u. a. aufgeführt wurde, dass die Hamburger jetzt mit jährlich sechs bis zehn Schiffen die Islandfahrt betrieben und den Fisch nach Hamburg brächten, und dass die Bremer und Holländer ihnen folgten und in die Weser und nach Amsterdam zurücksegelten. Deswegen gäbe es keine Nachfrage nach dem Bergener Fisch mehr. Die *overlender*, also die Binnenländer, hätten inzwischen Mühlen eingerichtet, um den isländischen Fisch weich zu klopfen und zögen ihn dem Bergener Fisch vor. Die Islandfahrer hätten dazu noch geringere Unkosten, da sie in drei Schiffen mehr Fisch als die Bergenfahrer in fünf transportieren würden und außerdem auf Island keine Kosten für den Betrieb eines Kontors wie in Bergen anfielen.⁷⁸

1515 stellte Christian II. eine Urkunde aus, dass die Städte und andere zukünftig in alter Weise mit dem Fisch aus Island nach England und nicht in ihre eigenen oder irgendwelche anderen Häfen segeln sollten, bei Verlust aller Privilegien und jeglicher Nutzung der Häfen seines Reiches.⁷⁹ Auch im Folgenden blieb der Ablauf immer der gleiche, als z.B. die Bremer Ratssendeboten 1517 vorbrachten, dass sie die Islandfahrt einstellten, wenn die anderen sie auch einstellen würden, doch wollten sie den Sachverhalt, wie auch alle die anderen Ratssendeboten, ihrem Rat mit großer Dringlichkeit und mit der Erwartung vorlegen, dass er den Erwartungen entsprechend beschließe.⁸⁰

1517 argumentierten die Älterleute des Kontors in Bergen, dass diejenigen, die gegen die althergebrachte Regelung verstießen, ihren privaten Gewinn machen würden, aber nicht dem gemeinen Kaufmann und dem Kontor zu Nutze wären.⁸¹

⁷⁶ Bericht des Hamburger Sekretärs Johann Reinken über die Verhandlungen zu Kopenhagen: HR III,6, Nr. 505, S. 448–456, §§ 37, 40, 41, S. 454–456.

⁷⁷ HR III,6, Nr. 515, S. 475 (Regest); DN (wie Anm. 23) VI, Nr. 657.

⁷⁸ HR III,9, Nr. 737, S. 920ff.; die „Denkschrift, betreffend den Verfall des Kontors zu Bergen“ [1514] ist veröffentlicht in: BRUNS, Bergenfahrer (wie Anm. 14), S. 211–214. – Zu den ‚Stockfischmühlen‘ zuletzt WUBS-MROZEWICZ, Fish, Stock and Barrel (wie Anm. 22), S. 197f.

⁷⁹ HR III,6, Nr. 673, S. 648; Regest gedruckt: DN (wie Anm. 22) VI, Nr. 659.

⁸⁰ HR III,7, Nr. 39, S. 22–65, §§ 190, 191, S. 45ff.

⁸¹ HR III,7, Nr. 51, S. 98ff.; [...] *thom ende sick grote swichinge unde vorkrenkinge is to vruchten veles gudes handels uth sulker egentliker privater segalitie (!) wert erhevende, denne deme gemeinen kopmanne enne dem guden kuntor.*

1518 wurde die Islandfahrt erneut vor dem Hansetag beraten, ohne dass sich ein neuer Aspekt ergeben hätte.⁸² Außerdem schaltete sich der Stalhof ein, da die Konflikte zwischen den Engländern und den hansischen Kaufleuten auf Island die hansisch-englischen Beziehungen und damit die Stellung des Stalhofs stark belasteten.⁸³

1519 wurde die Gefährdung des Bergener Kontors von den Bergenfahrern in den größeren Zusammenhang der Krise der hansischen Handelsniederlassungen im Ausland gestellt. Die Ratssendeboten forderten von den Hamburgern, sie sollten das gemeine Beste berücksichtigen, denn das Kontor in Nowgorod, aus dem die Städte großen Verdienst gezogen hätten, sei untergegangen, das englische Kontor wäre in großer Gefahr und das Brügger wäre merklich geschwächt. Deswegen dürfe der Untergang des Kontors in Bergen auf keinen Fall hingenommen werden. Die Antwort der Hamburger kann wiederum als klassisch gelten: Es segelten nur ganz wenige Schiffe mit Fisch aus Island nach England und weniger als man glaube nach Hamburg. Ganz selten nur würde nämlich ein Schiff vom Sturm in die Elbe verschlagen. Die Bürger würden Bier und andere Handelswaren aussenden und es gehöre sich, dass sie etwas dafür bekämen. Das könne doch nicht zum Nachteil des Kontors sein. Dann folgt das zentrale Argument, das erst auf dem Hintergrund der neuen Kenntnis der einungsrechtlichen Verfassung der niederdeutschen Hansestädte und der Hanse in seiner ganzen Tragweite verständlich wird: Auch wenn der Rat gerne dem Beschluss des Hansetags folgen würde, könne er dies nicht tun, weil die Bürger Hamburgs dies nicht zulassen würden. Deswegen habe es vor Zeiten bereits einen Auflauf in Hamburg gegeben.⁸⁴ Allerdings verschweigen die Hamburger, dass die Islandfahrt zwar Anlass der Unruhen des Jahres 1483 war, dass sie damals aber unterbunden und nicht unterstützt werden sollte.⁸⁵ Nach dieser Beratungsrunde wurde die Angelegenheit bei Abwesenheit der Hamburger Ratssendeboten in der sog. Vergleichung⁸⁶ beraten und den Hamburgern anschließend der Beschluss vom Lübecker Bürgermeister mitgeteilt: Der Rat der Stadt Hamburg solle sich den gemeinen Nutzen zu Herzen nehmen und die Reise nach Island so anordnen, wie sie von den gemeinen Städten zugelassen sei, nämlich den Fisch von Island nach England zu fahren. Und wenn ein Schiff mit solchem Fisch in bewiesener Not auf die Elbe käme, den Fisch alsdann nach England zu senden und nicht in Hamburg zu verkaufen; wenn das nicht beachtet werde, wäre es besser, einen leiden zu sehen als viele zu verderben. Sie, die Hamburger, sollten nun die Rezesse der gemeinen Städte befolgen. Die Hamburger antworteten, dass sie dies gerne vor ihren Rat bringen aber doch darauf hinweisen wollten, dass man ihnen nicht etwas vorhalten solle, was im Jahr 1494 auf dem Hansetag in Bremen erlaubt (*nagegeven*) gewesen sei.⁸⁷

⁸² HR III,7, Nr. 108, S. 142–187, § 77, S. 152

⁸³ Ebd., § 161, S. 162; Nr. 110, S. 187–192, § 13, S. 190ff.

⁸⁴ HR III,7, Nr. 151, S. 343, § 2; ibid. Nr. 197, S. 386–393, § 41–43, S. 392.

⁸⁵ Siehe oben bei Anm. 44.

⁸⁶ Siehe oben bei Anm. 10.

⁸⁷ HR III,7, Nr. 197, S. 386–393, § 44, S. 392.

Ein halbes Jahr später im Oktober 1519 versuchte man eine Entscheidung über die Folgen der Islandfahrt auf das Kontor durch Einsetzung einer Schiedskommission zu erreichen. Wiederum erklärten die Hamburger, dass sie nicht bevollmächtigt seien, diesem Verfahren zuzustimmen und dass ihre Bürger die Reise nicht einstellen würden, denn man müsste ihnen schließlich gönnen, sich ihren Lebensunterhalt zu verdienen; außerdem würden die Hamburger Kaufleute in Bergen schlechter behandelt als die anderen, sie müssten z.B. mehr schossen. Trotzdem wurden als unparteiliche Schiedsherren die Ratssendeboten von Lüneburg und andere (nicht genannte) ernannt, weil man lieber das Beste vieler als das nur weniger vor Augen haben wolle. Die Hamburger weigerten sich erneut, sich dem Schiedsspruch zu unterwerfen, versprachen aber, die Sache bei ihrem Rat vorzutragen, sodass in Kürze Ratssendeboten nach Lübeck verordnet werden würden, um mit den Bergenfahrern in dieser Angelegenheit zu verhandeln.⁸⁸ Es gibt jedoch keinen Hinweis, dass diese Delegation je nach Lübeck gekommen wäre.

1520 und 1521 verschärfte sich die Auseinandersetzungen mit den Engländern, die klagten, dass die hansischen Kaufleute ihnen nicht nur den freien Zugang zu den Hansestädten verböten, sondern sie aus fremden Gebieten wie z.B. Island vertreiben würden.⁸⁹

Angesichts der gleichbleibenden Argumente der Mehrheit der auf den Hansetagen versammelten Ratssendeboten, dass der isländische Fisch nur nach England gebracht werden dürfe, wogegen die Bremer und Hamburger Ratssendeboten 1521 erneut vorgebracht hatten, dass sie keinen Befehl hätten, einem solchen Artikel zuzustimmen,⁹⁰ ist es beachtenswert, dass die Lübecker Flotte in Schweden 1523 mehrmals mit isländischem Fisch proviantiert wurde.⁹¹

1524 kam es zu einer – vor diesem Hintergrund vielleicht doch nicht so überraschenden – Wende. In diesem Jahr legten die Lübecker Bergenfahrer während der Verhandlungen in Kopenhagen den Ratssendeboten den Entwurf für ein dänisches Privileg für die Hanse vor. Der Lübecker Ratssekretär Paul van Velde erklärte sich mit allen Punkten einverstanden, nur solle die Islandfahrt wegen des guten Verhältnisses, das die Hamburger zum König hätten, *stan blyven*, also erlaubt sein.⁹² Ein Jahr später hatten die Hamburger, Bremer und Danziger sich auf dem Hansetag durchgesetzt. Die Lübecker Bürgermeister, gestützt auf einen Auftrag des Hansetags, teilten den Älterleuten der Bergenfahrer mit, sie hätten sich nun mit der Islandfahrt abzufinden.⁹³ 1525 erhielten die Bergenfahrer folglich zum ersten Mal auf einem Hansetag keine Rückendeckung mehr für ihre Forderungen. Die Rats-

⁸⁸ HR III,7, Nr. 246, S. 440–451, §§ 94–99, S. 449ff.

⁸⁹ HR III,7, Nr. 340, S. 613–615, § 20, S. 615; ibid. Nr. 455, S. 857–864, §§ 14, 15, S. 860ff.; Nr. 456, S. 864–876, § 15, S. 870.

⁹⁰ HR III,7, Nr. 413, S. 698–747, §§ 143–146, S. 719, § 325, S. 744.

⁹¹ HR III,8, Nr. 193, S. 220–222, S. 221; Nr. 320, S. 338–341, S. 340; Nr. 321, S. 341ff., § 5, S. 342; Nr. 674, S. 574–580, § 64, S. 578.

⁹² HR III,8, Nr. 820, § 92, S. 849; *uthgenamen van der Islandesschen reyse; de sulve scholde stan blyven umbe der Hamburger wyllen, de nu groth gehor hedden by k. w.*; der Entwurf des Privilegs HR III, 8, Nr. 851, S. 880 (Regest), gedruckt DN (wie Anm. 23) XVI, Nr. 426, S. 508–510; die vorläufige Bestätigung der Privilegien durch den noch nicht gekrönten König Friedrich I. HR III,8, Nr. 826, S. 856.

⁹³ HR III,9, Nr. 131, § 168, S. 227; s. auch Friedland, Lübeck und Island (wie Anm. 17), S. 162.

sendeboten forderten sie auf, friedlich mit dem allerdings nach wie vor umstrittenen Direkthandel mit isländischem Fisch umzugehen. Bezüglich der Shetlandfahrt wurde das Verbot von Bremen 1494 erneuert, wogegen die Bremer – trotz des Verbots – vorbrachten, dass der Shetlandfisch besser direkt in die Städte als nach Bergen gebracht werden solle, wo er nur mit anderem vermischt werde.⁹⁴ Wie üblich, wurde das Verbot nicht eingehalten.

Damit endete im Prinzip die Behandlung der Nordatlantikfahrt auf den Hanse-tagen. Bis 1535 wird bisweilen noch über sie beraten,⁹⁵ meist auf Beschwerden der Bergenerfahrer hin, aber für den Wechsel der Stimmungslage ist bezeichnend, dass sich nun, trotz des offensichtlich nach wie vor bestehenden Verbots zumindest der Inselfahrt, 1535 Hamburger und Bremer über Behinderungen beschwerten; die Hamburger über Behinderungen in Island und auf den Färöern, die Bremer über solche in Island und auf den Shetlands.⁹⁶ Das könnte auf eine Aufteilung des Nordatlantiks in Interessengebiete hinzuweisen. Der vom Lübecker Ratssekretär 1524 erwähnte Hamburger Einfluss auf die dänisch-norwegischen Könige scheint wirklich groß gewesen zu sein, denn 1533 wurde vom Hamburger Bürgermeister auf dem Hanse-tag bekannt gemacht, dass zwei Hamburger Kaufleute seit 1531 gewissermaßen als königliche Vögte auf den Färöer tätig waren.⁹⁷ In den folgenden Jahren war nicht mehr die Island-, Färöer- und Shetlandfahrt das Thema, sondern die Fahrt nördlich von Bergen, insbesondere nach Trondheim.⁹⁸

Soweit die publizierte Überlieferung in den Hanserezessen. Die Bände des Kölner und Danziger Inventars, die die Überlieferung bis 1591 umfassen, enthalten nur noch zwei Hinweise auf den Island- und Shetlandhandel, die jedoch nichts mit der erlaubten oder unerlaubten Fahrt zu tun haben, und auch der umfangreiche Bestand des Kontors der Bergenerfahrer enthält laut Register des Findbuchs keine weitere Überlieferung zu diesem Thema,⁹⁹ ebenso wenig wie die Bestände des Archivs der Hansestadt Lübeck zu den Hanse-tagen nach 1537.

II.4 Zusammenfassung der Argumente

Die Älterleute des Kontors in Bergen und die Bergenerfahrer in Lübeck brachten seit 1484 vor, dass der Direktimport von isländischem Stockfisch in die Hansestädte den Niedergang des Kontors verursache, weil der isländische Fisch preiswerter – allerdings auch von schlechterer Qualität – sei. Preiswerter sei er, weil die Island-

⁹⁴ HR III,9, Nr. 131, §§ 161–163, S. 226.

⁹⁵ 1533: HR IV,1, Nr. 176, S. 158f. (Inselfahrt); 1534 auf Vergleichsverhandlungen zwischen Hamburg und Bremen: HR IV,1, Nr. 228, S. 179–189, § 16, S. 182 (Islandfahrt)

⁹⁶ HR IV,2, Nr. 86, S. 54–167, § 600, S. 166.

⁹⁷ HR IV,1, Nr. 173, S. 136–156, § 127, S. 154ff.; s. dazu auch DN (wie Anm. 23) IX, 683, VIII 746; die Einsetzung der Hamburger verweist auf einen Konflikt zwischen dem König von Dänemark und dem norwegischen Reichsrat, der die Unterstellung der Färöer unter Bergenhus forderte, 1536 aber aufgelöst wurde; s. oben bei Anm. 52.

⁹⁸ Dazu WUBS-MROZEWICZ, Fish, Stock and Barrel (wie Anm. 22), S. 201–206.

⁹⁹ Archiv der Bergenerfahrerkompanie zu Lübeck und des Hansischen Kontors zu Bergen in Norwegen von (1278) bzw. 1314 bis 1853, hg. vom Archiv der Hansestadt Lübeck (Findbücher. Bd. 9), Lübeck 2002.

fahrer mehr Fisch laden könnten als die Bergenerfahrer (also wohl größere Schiffe hatten) und weil auf Island keine Kosten für die Unterhaltung eines permanenten Kontors anfielen. Der Qualitätsunterschied, der zunächst noch zugunsten des Bergener Stockfisches sprach, wurde seit Anfang des 16. Jahrhunderts durch die Stockfischmühlen im Rheinland und in Westfalen ausgeglichen, in denen der härtere isländische Fisch weichgeklopft wurde. Dadurch soll die Nachfrage nach isländischem Fisch zum Nachteil des Bergener Fisches gestiegen sein.

Seit 1486 brachten Kontor und Lübecker Bergenerfahrer außerdem vor, dass die Kaufleute auf den Shetlands, den Färöer und eventuell auch auf Island¹⁰⁰ die Ware von Fischern kaufen würden, die aufgrund des Bergener Kreditsystems bei Kontorkaufleuten in Schuld stünden, sodass letztere verarmen würden. Da außerdem die direkte Islandfahrt seit 1513 gegen das explizite Verbot des dänisch-norwegischen Königs erfolge, fürchteten sie, dass die Verstöße letzterem die rechtliche Handhabe böten, dem Kontor die Privilegien zu entziehen. Die Älterleute des Kontors und der Lübecker Bergenerfahrer traten für das ‚Allgemeine Beste‘ ein (wobei das tatsächlich nur das Beste der wendischen Wintersitzer am Kontor gewesen wäre), das nicht durch ‚private‘ Gewinne gefährdet werden dürfe – und wenn die Gegenseite nicht einsichtig sei, wäre es besser, dass einer – nämlich Hamburg – anstelle von allen verdürbe.¹⁰¹

Die Danziger, Hamburger und die Kaufleute der Zuijderseestädte beklagten ihre Benachteiligung am Kontor in Bergen. Sie argumentierten, dass sie den Handel mit den Inselgruppen unterlassen würden, wenn sie in Bergen gleichberechtigt mit den Kaufleuten der wendischen Ostseestädte behandelt würden – wohlwissend, muss man ergänzen, dass dies nicht geschehen würde. Die Islandfahrt aber, so die Hamburger und Bremer, sei seit langvergangenen Zeiten frei gewesen und – so die Hamburger – der Rat der Stadt sei nicht befugt, seinen Bürgern den Islandhandel zu verbieten. Außerdem führten andere fremde Nationen diese Fahrten ebenfalls durch. Auch segelten nur wenige Schiffe nach Island von denen wiederum, so die Argumentation nach 1513, keines im Direktverkehr zwischen Hamburg und Island führe. Die Beschränkung auf den Verkauf des Fisches in England sei unstatthaft.

Die Bremer Argumente bestanden hauptsächlich darin, dass sie nur wenige Schiffe hätten und dass sie den Shetlandfisch nur dort verkaufen würden, wo kein Bergener Fisch verkauft würde oder wo letzterer zu teuer sei. Das war ein bemerkenswertes Argument, wenn man bedenkt, dass der isländische Stockfisch den Absatz des Bergener Fisches gefährdete, eben weil er billiger war.

Die Versammlung der Ratssendeboten trat in der Regel für das Kontor ein und betonte, dass Gemeinnutz vor Eigennutz gehe. Das klingt gut, war aber angesichts der Konkurrenz, die auch an anderen Orten zwischen den Kaufleuten der verschiedenen Hansestädte herrschte, eher ein frommer Wunsch. Trotz dieses öffentlichen Eintretens für die Belange des Kontors, hervorgerufen durch die im 15. Jahrhundert noch starke Position der Lübecker Bergenerfahrer, gibt es einige Hinweise auf die

¹⁰⁰ WUBS-MROZEWICZ, Traders (wie Anm. 21), S. 149; dazu oben bei Anm. 37.

¹⁰¹ Wendischer Tag in Lübeck, April 1519: HR III,7, Nr. 197, § 42, 44.

stillschweigende Duldung des Nordatlantikhandels durch die versammelten Ratsendeboten, auch durch den Lübecker Rat.¹⁰²

II.5 Die Politik des Hansetags

Was folgte aus den genannten Interessen? In Bezug auf die Stapelpolitik und in Betreff des Verbots der Fahrt in die Schatzlande und nördlich von Bergen stimmten der König von Norwegen, die Älterleute des Kontors in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer seit Beginn des 15. Jahrhunderts vollständig überein. Der Hansetag stimmte zwar bezüglich des Verbots der Fahrt zu den Inselgruppen mit König und Kontor überein, enthielt sich aber von Anfang an eines ausdrücklichen Verbots der Islandfahrt. Denn in dem Rezess von 1416¹⁰³ und in den beiden in dieser Sache überlieferten Schreiben des Hansetags an den Kaufmann in Bergen und an den Rat der Stadt Reval ist nur das Verbot der Fahrt zu den drei Inselgruppen formuliert.¹⁰⁴ Die Islandfahrt, die in den Verboten der norwegischen Könige mit enthalten war, verbot der Hansetag folglich nicht ausdrücklich, sondern duldet sie durch die Nichterwähnung eher stillschweigend.¹⁰⁵

Im Hinblick auf das Verbot des Handels nichtnorwegischer Kaufleute mit den Inselgruppen bestand in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts somit Übereinstimmung zwischen dem König von Dänemark und Norwegen, dem König von England und dem Hansetag, während das königlich norwegische Verkehrsverbot mit Island vom Hansetag unterlaufen, vom englischen König dagegen zumindest offiziell anerkannt und die Vergehen dagegen unter Strafe gestellt wurden. Dem dänisch-norwegischen König gegenüber konnte der Hansetag argumentieren, dass Island in § 90 des Rezesses von 1416 unter die dort erwähnten Schatzlande falle, man also von Seiten der Hanse das Verbot publik gemacht habe. Für die Kaufleute aus den Hansestädten bedeutete dies, dass sie von dänisch-norwegischer Seite mit Bestrafung zu rechnen hatten, wenn sie beim verbotenen Islandhandel erwischt wurden, von Seiten der Hansestädte jedoch straflos blieben. Angesichts der angedrohten drakonischen Strafen bei Verstößen gegen das Handelsverbot mit den Inselgruppen – die überführten Kaufleute sollten Schiff und Waren verlieren sowie die Freiheit des Kaufmanns der deutschen Hanse¹⁰⁶ – kam das einer Einladung zum Islandhandel nahe.¹⁰⁷

Das Unterlaufen des Verbots des Islandhandels bedeutet aber auch, dass trotz des immer wieder auf den Hansetagen betonten Schulterschlusses zwischen dem Bergener Kontor und dem Hansetag keine Einigkeit in Sachen Nordatlantikhandel

¹⁰² WUBS-MROCEWICZ, *Traders, Ties and Tensions* (wie Anm. 21), S. 184, Anm. 97; s. oben bei Anm. 69.

¹⁰³ HR I,6, Nr. 262, §§ 89–92, S. 216ff.; NGL (wie Anm. 24) 2, rk. I, Nr. 377.

¹⁰⁴ Siehe oben bei Anm. 29.

¹⁰⁵ Das Gleiche geschah 1494 und 1525 bei den nächsten Verboten der Inselfahrt; s. oben bei Anm. 71 und 72.

¹⁰⁶ HR I,6, Nr. 262, § 90; NGL (wie Anm. 24) 2, rk. I, Nr. 377.

¹⁰⁷ Mir ist bislang allerdings auch kein Fall bekannt geworden, dass ein Kaufmann aus einer Hansestadt wegen verbotener Fahrt zu den Inselgruppen die angedrohte Strafe erlitten hätte.

bestand. Der Schulterschluss diente offensichtlich dazu, dem dänisch-norwegischen König gegenüber den eigenen guten Willen zu bezeugen, um eine Gefährdung der Privilegien auszuschließen. Da aber die Hamburger sich durchweg auf das freie Recht zur Islandfahrt beriefen und Hansetag für Hansetag, gleichgültig ob es ein allgemeiner oder ein wendischer war, vorbrachten, die Sache an ihren Rat zu ziehen, und dass sie zuversichtlich seien, dass er sich dem Antrag entsprechend verhalten würde, was jedoch nie erfolgte, war wegen des Einmütigkeitserfordernisses bei der Beschlussfassung ein Verbot des Islandhandels unmöglich.

Unrecht hatten die Hamburger nicht. Denn tatsächlich hatte König Christian I. 1468 die Islandfahrt gestattet, König Hans (1481–1513) sich dann 1483 dem norwegischen Reichsrat gegenüber verpflichtet, die hansische Islandfahrt nicht zu gestatten, den Holländern aber im Zuge seiner gegen die Hanse gerichteten Politik 1490 freien Handel nach Island wie den Hansen gewährt.¹⁰⁸ Das heißt, die Positionen der dänisch-norwegischen Könige wechselten oft. Auch 1513, als König Christian II. ein Verbot der Direktfahrt nach Island erließ, betonten die Hamburger Ratsendeboten, dass die Beschränkung auf den Verkauf des Fisches in England, die damals verordnet wurde, unstatthaft sei, dass sie die Sache aber an ihren Rat ziehen wollten usw., und unterliefen damit wieder einen gemeinsamen Beschluss.

Man gewinnt den Eindruck, als ob die Hamburger, aber auch die Bremer und Danziger Einreden sogar erwünscht waren, weil sie den Kaufleuten dieser Städte von Seiten der Hanse oder besser von Seiten der wendischen Städte die Möglichkeit des Handels mit Island offenhielten – auf eigene Gefahr zwar, falls sie von den Dänen oder Norwegern erwischt wurden. Aber man entschärfte auf diese Weise die Konflikte am Bergener Kontor, die durch die Benachteiligung zustande kamen, die die Danziger, Hamburger und die Kaufleute der Süderseestädte beklagten. Sie argumentierten u. a., dass sie den Inselhandel unterlassen würden, wenn sie in Bergen gleichberechtigt mit den Kaufleuten der wendischen Ostseestädte behandelt würden. Die Kaufleutegruppen aus den Nordseestädten und aus Danzig weigerten sich folglich, ihre wirtschaftlichen Interessen denjenigen der wendischen Ostseestädte zu opfern. Das ist ein wesentlicher Grund für das Ende des hansischen Kontor- und Stapelsystems im 16. Jahrhundert, das ja vor allem den Brügger Stapel betraf.

Denn mit dem Ende der zentralen Rolle Brügges im spätmittelalterlichen Handelssystem Europas nördlich der Alpen und dem daraus folgenden Ende des aus dieser zentralen Rolle entstandenen Stapels, der sowohl den Hansestädten als auch Brügge nützte, war auch die Einmütigkeit der hansischen Politik zu Ende. Die oft konstatierte Einigkeit der Hansestädte war die Folge der handelswirtschaftlichen Verhältnisse des späten 13. und des 14. Jahrhunderts, aber keine Grundvoraussetzung hansischen Handelns. Alle profitierten damals von dem ‚natürlichen‘ Stapel in Brügge. Als die Verhältnisse sich änderten, musste jede Stadt schauen, wie sie unter den neuen Bedingungen ihr wirtschaftliches Überleben sicherstellen konnte. Da unter den neuen Verhältnissen nur die wendischen Städte von der Beibehaltung des

¹⁰⁸ WUBS-MROCEWICZ, *Traders* (wie Anm. 21), S. 71, zufolge bedeutete das Privileg von 1490 eine Verschlechterung für die Holländer, da sie vorher weitergehende Rechte gehabt hatten.

Stapels uneingeschränkt profitiert hätten, hielt sich die Bereitschaft der anderen, dies zu unterstützen, in Grenzen. Nur das Junktim der Stadt Brügge, die die Verlängerung der Privilegien mit der Beibehaltung des hansischen Stapels verband, hatte im 15. Jahrhundert noch die ‚Kraft‘, die nötig war, die auseinander driftenden Interessen zum Erhalt der Privilegien noch ein paar Jahrzehnte zusammenzuführen. Als dann aber Anfang des 16. Jahrhunderts Antwerpen Brügge endgültig abgelöst hatte, war auch dies vorbei.

Ähnlich zum Nachteil des Kontors verlief die Entwicklung in Bergen. In dem Moment, als es nicht mehr opportun schien, die offizielle Linie des Verbots der Islandfahrt beizubehalten, ganz offensichtlich aus Gründen des guten Einvernehmens zwischen dem dänisch-norwegischen König und Hamburg, beschloss man 1525, auf die Bergenfahrer einzuwirken, dass sie friedlich mit dem Problem der Islandfahrt umgehen und sie geschehen lassen sollten. Danach standen die Themen Island- und Inselfahrt nur noch selten, zuletzt 1535, auf der Tagesordnung der Hansetage. Die Islandfahrt blieb unter der Hand erlaubt, die Fahrt zu den Inselgruppen verboten, was aber nicht verhinderte, dass sie weiterhin durchgeführt wurde.

Was lernen wir daraus? Auf hansischen Tagfahrten konnte nicht befohlen und niemand überstimmt werden, um gemeinsames Handeln zu erreichen. Es waren offene Veranstaltungen, eher mit einem ‚Forum‘ vergleichbar – wie übrigens viele Einrichtungen der politischen Willensbildung in den mittelalterlichen europäischen Königreichen – und deutlich unterschieden von modernen Entscheidungskörperschaften in einer parlamentarischen Demokratie. In diesen Foren ging es darum, einen Konsens zu finden, oft also darum Zeit zu gewinnen, weswegen „tagen auch vertagen bedeutete“.¹⁰⁹ Hansetage waren stets auf der Suche nach Kompromissen, die von möglichst vielen Teilnehmern mitgetragen werden sollten, wobei sie auch akzeptierten oder akzeptieren mussten, dass eine Beschlussfassung unmöglich war, wenn die Interessen beteiligter Städte diametral entgegengesetzt waren. Dann kam es darauf an, dem Privilegiengeber gegenüber – im Fall des Nordatlantikhandels also dem dänisch-norwegischen König gegenüber – glaubhaft machen zu können, dass man Verstöße gegen seine Verbote hart ahnde (bei der Fahrt zu den Inselgruppen), tatsächlich aber keinerlei Maßnahmen in dieser Richtung ergriff und im Falle der Islandfahrt eine Bestrafung sogar ausschloss.

Vor dem Hintergrund des enormen Konkurrenzdenkens und -handelns, das zwischen den Kaufleutegruppen der einzelnen Hansestädte herrschte, ist die Leistung der Ratssendeboten der Hansestädte nicht hoch genug zu veranschlagen, da es ihnen über Jahrhunderte hinweg gelang Konflikte zwischen den einzelnen Städten und ihren Kaufleutegruppen friedlich beizulegen.

II.6 Ein Fazit in acht Punkten

1. Die Fahrt zu den Inselgruppen der Shetlands, Orkneys und Färöer war seit 1416 im Prinzip durchgehend von Seiten der Hanse verboten. Die angekündigten Strafen

¹⁰⁹ Siehe oben bei Anm. 9.

wurden jedoch offensichtlich nicht durchgesetzt, sodass das Verbot weitgehend ins Leere lief. Eine Aussage über den Umfang des Handels ist auf der Grundlage des Quellenmaterials nicht möglich. Dem König von Dänemark-Norwegen und dem norwegischen Reichsrat gegenüber konnte die Hanse jedoch die Ernsthaftigkeit ihrer Bemühungen beweisen, durch ihre eigenen Verbote die Hansekaufleute und Schiffer zur Einhaltung der königlichen Verbote zu zwingen.

2. Die Islandfahrt wurde innerhansisch seit 1416 stillschweigend geduldet. Da hansischerseits kein Verbot veröffentlicht wurde, war keine Strafverfolgung vorgesehen, sodass Kaufleute auf eigenes Risiko die Fahrt durchführen konnten. Auch die ‚Englandklausel‘, die besagte, dass isländischer Fisch von Hansekaufleuten nur nach England exportiert werden dürfe, wurde 1513 und später von Hansetagen nicht offiziell verkündet. Dem König von Dänemark-Norwegen gegenüber hielt man sich eine Hintertüre offen, indem man auf § 90 des Rezesses von 1416 verweisen konnte, wo Fahrten in die ‚schatlande‘ genannt wurden. Auf diesen Recess wurde 1494 und 1524 Bezug genommen.

3. Daraus folgt, dass die Hamburger, Bremer und Danziger Kaufleute, denen man als Sommerfahrern die Gleichberechtigung mit den Wintersitzern aus den wendischen Städten am Bergener Kontor versagte, aber auch Kaufleute aus den wendischen Städten, die am Nordatlantikhandel teilnehmen wollten, die Möglichkeit erhielten, auf eigene Gefahr den Handel mit Island durchzuführen. Der Handel mit den Inselgruppen, der ja hansischerseits verboten war, wurde offensichtlich von Hansekaufleuten von nichtshansischen Häfen aus unternommen, ohne dass ernsthafte Gegenmaßnahmen von Seiten des Hansetags und der Heimatstädte dieser Kaufleute unternommen worden wären.

4. Den Handel mit den Inselgruppen musste der Hansetag verbieten, da er in das Bergener Monopol eingebunden war ebenso wie in das Kreditsystem der Wintersitzer. Um die Privilegien für das Bergener Kontor nicht zu gefährden, durfte dieser Handel durch den Hansetag nicht freigegeben werden.

5. In Bezug auf Island ist die Überlieferung widersprüchlich. Die Verbindung Islands zum Bergener Stapel und zum hansischen Kontor in Bergen scheint aber geringer gewesen zu sein als die der Inselgruppen, oder zumindest scheint sie im Laufe des 15. Jahrhunderts immer geringer geworden zu sein, sodass eine Gefährdung der wirtschaftlichen Stellung des Kontors durch die stillschweigende Freigabe des Islandhandels von den Ratssendeboten offensichtlich als nicht gegeben angesehen wurde.

6. Eine Bestrafung der Kaufleute, die mit den Inselgruppen handelten, musste trotz des Verbots ins Leere laufen, da sie nur von zwei Seiten her hätte erfolgen können. Erstens von Seiten des Bergener Kontors, wohin die Kaufleute und Schiffer, die die Inselgruppen in Direktfahrt ansteuerten, aber nicht fuhren, und zweitens von den Räten der Städte, wo diese Kaufleute und Schiffer das Bürgerrecht hatten. Die Räte hatten aber offensichtlich – das dürfen wir aus der fehlenden Überlieferung schließen – kein Interesse an einer Bestrafung. Für den Rat von Lübeck und die Räte der wendischen Städte wiederum stand der Erhalt der Privilegien im Bergenhandel im Mittelpunkt des Interesses, den sie durch die offizielle Unterstützung der königlichen

chen Verbotspolitik sicherten. Andererseits eröffneten sie den Kaufleuten der nichtwendischen Städte Nebentüren zum Nordatlantikhandel durch die stillschweigende Duldung des Islandhandels und durch eine offensichtlich laxer Haltung in Bezug auf das Einfordern von Bestrafungen von Kaufleuten, die mit den Inselgruppen Direkthandel trieben.

7. Die Politik des Hansetags war am handelswirtschaftlichen Erfolg aller ‚hansischen‘ Beteiligten ausgerichtet. Alle sollten ein Stück vom Kuchen abbekommen. Angesichts der großen Diskrepanzen zwischen den Handelsinteressen der beteiligten Kaufleutegruppen und Städte war dies nur durch eine Politik möglich, die intern auf mehreren Ebenen das unterlief, was als offizielle Beschlüsse des Hansetags ausgegeben wurde – sowohl dem dänisch-norwegischen König und dem norwegischen Reichsrat als auch den hansischen Bergenfahrern gegenüber. Dieser Sachverhalt ist auch eine weitere Erklärung für den großen Wert, den die Ratssendeboten auf die Geheimhaltung dessen legten, was auf den Hansetagen beraten wurde, sodass sie im Jahr 1518 diejenigen Städte von der Teilnahme an den Hansetagen ausschlossen, die bereits in zu großer Abhängigkeit von ihrem Landesherrn standen und keine Gewähr für die Geheimhaltung mehr boten.¹¹⁰

8. Wir müssen endlich die Konsequenz aus dem Quellenbefund ziehen. Die hansischen Ratssendeboten waren sehr realistisch. Sie wussten, dass man keine einheitliche Politik auf sämtlichen Feldern machen konnte. Die Hansetage waren m.E. daher von vornherein Treffen, um die unterschiedlichen Interessen auszugleichen und um Konflikte beizulegen. Wie sonst ist es zu erklären, dass die Städte des Baltikums und Danzig sich die Behandlung in Bergen gefallen ließen? Dafür revanchierten sich die baltischen Städte mit den Zugangsbeschränkungen für Kaufleute aus anderen Hansestädten, die Danziger durch ihre enge Zusammenarbeit mit den Holländern, die gegen die Interessen der Lübecker und der wendischen Städte gerichtet war. Gemeinsame Unternehmungen kamen nur in wenigen Fällen zustande und waren in der Regel auf den Erhalt der Privilegien und auf die Erhaltung der relativen städtischen Selbständigkeit gerichtet.

Der Grund dafür war, dass die Ratssendeboten jeweils den Interessen der Bürgerschaften ihrer Stadt und ihrem Rat gegenüber verpflichtet waren. Eindrucksvoll brachten dies die Danziger Ratssendeboten auf dem Hansetag 1518 gegenüber dem Lübecker wortführenden Bürgermeister zum Ausdruck.¹¹¹ Das Verbindende waren die gemeinsamen Privilegien (die aber bisweilen, s.o. Bergen, kontorintern nicht für alle gleich waren), die die Grundlage des Handels und den Wettbewerbsvorteil gegenüber den Konkurrenten bildeten. Es gab keine gemeinsamen Interessen aller Hansestädte. Die Städte verfolgten ihre jeweils eigenen Ziele und verfolgten als gemeinsame Ziele nur solche, auf die sie sich auf dieser ‚egoistischen‘ Basis einigen konnten. Dass sie als ‚Hanse‘ versuchten, nach außen hin geschlossen und dadurch machtvoll aufzutreten, diente sowohl den eigenen egoistischen als auch den gemeinsamen Zielen.

¹¹⁰ Maria SEIER, Die Hanse auf dem Weg zum Städtebund: Hansische Reorganisationsbestrebungen an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert, in: HGBll. 130, 2012, S. 93–126, hier S. 99–103, 117–120.

¹¹¹ HR III,7, Nr. 113, S. 197–243, § 186f., S. 239.

Hansischer Handel im Strukturwandel vom 15. zum 16. Jahrhundert Zusammenfassung und Kommentar

Gerhard Fouquet

propter unum merchantem – ein Kaufmann sei die Aufregung nicht wert. Friedrich III. schrieb solches, zitiert von Tobias Daniels, in der Pazzi-Krise an Sixtus IV.¹ Und so mag dieses Wort eines Kaisers den acht Aufsätzen dieses Bandes, die Phänomene des Strukturwandels im hansischen Handel um 1500 thematisieren, seinen zeitgenössischen sozialen Rahmen, seine Einordnung geben.

Kaiser und Papst, alle brauchten die Kaufleute, um 1500 genauso wie um 500.² Doch sie waren im wahrnehmenden kulturellen Wissen der Aristokratie, die Europa beherrschte, nur Knechte, man bediente sich ihrer: König Sigmund habe ihm, erinnert sich sein Mainzer Biograph, der Kaufmann Eberhard Windeck, während der Westeuropareise des Luxemburgers im Januar 1416 auf dem Weg von Avignon nach Lyon einen Brief nach Genf schreiben lassen: *daz ich im gelt brecht*.³ Auf der Genfer Dreikönigsmesse fand er welches. Die Rangunterschiede in der aristokratisch geprägten Welt des Mittelalters waren beträchtlich, und sie blieben es während der Frühen Neuzeit. Gewiss – die Kaufleute, merchant-bankers und Bankiers konnten enge Vertraute ihrer Herren sein. Doch einer wie der Basler Henman Offenburg war selten, seit 1414 Familiar und Financier König Sigmunds, zum Ritter geschlagen, mit einem Wappen geehrt und für einen Monat während des Konstanzer Konzils zum Zimmergenossen des Luxemburgers erkoren.⁴ Auch einer

¹ Jürgen PETERSOHN, Kaiserlicher Gesandter und Kurienbischof. Andreas Jamometić am Hof Papst Sixtus IV. (1478–1481). Aufschlüsse aus neuen Quellen (MGH. Studien und Texte. Bd. 35), Hannover 2004, S. 39.

² Peter SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter, Darmstadt 2004. Jüngst im konzisen Überblick: Hans-Jörg GILOMEN, Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters, München 2014. Zur hansischen Wirtschaftsgeschichte s. nur die feine Zusammenfassung: Rudolf HOLBACH, „Naardensche Laken nehme ich lieber als den aalborgischen Hering“. Hansische Kaufleute und ihr Warenhandel im späteren Mittelalter, in: Dortmund und die Hanse: Fernhandel und Kulturtransfer, hg. von Thomas SCHILP und Barbara WELZEL, Bielefeld 2012, S. 33–56.

³ Wilhelm ALTMANN (Hg.), Eberhard Windeckes Denkwürdigkeiten zur Geschichte des Zeitalters Kaiser Sigmunds, Berlin 1893, S. 64. Dazu Gerhard FOUQUET, Geldgeschäfte im Auftrag des römischen Königs – Eberhard Windeck, Brügge, Lübeck und König Sigmund (1415–1417), in: ZHF 41, 2014, S. 375–399.

⁴ Elsanne GILOMEN-SCHENKEL, Henman Offenburg (1379–1459), ein Basler Diplomat im Dienst der Stadt, des Konzils und des Reichs (Quellen und Forschungen zur Basler Geschichte. Bd. 6), Basel 1975, S. 43f. u. passim.