

Rolf Hammel-Kiesow

"Herren der Hanse", ökonomische Netzwerke und Proto-Globalisierung. Das Bild von der Hanse im frühen 21. Jahrhundert

DOI: [10.25716/amad-85337](https://doi.org/10.25716/amad-85337)

Aufsatz | Article, 2022 (2012)

Empfohlene Zitierweise | Suggested Citation:

Rolf Hammel-Kiesow, „Herren der Hanse“, ökonomische Netzwerke und Proto-Globalisierung. Das Bild von der Hanse im frühen 21. Jahrhundert, in: Dortmund und die Hanse. Fernhandel und Kulturtransfer, hrsg. von Thomas Schilp und Barbara Welzel, Bielefeld: Aschendorff 2012, S. 17–31. DOI: [10.25716/amad-85337](https://doi.org/10.25716/amad-85337).

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/)

Gefördert durch



Deutsche
Forschungsgemeinschaft



LUDWIG-
MAXIMILIANS-
UNIVERSITÄT
MÜNCHEN

hebis.



Handel, Geld und Politik

*GEDENKSCHRIFT ZU EHREN VON
PROF. DR. ROLF HAMMEL-KIESOW*

»Herren der Hanse«, ökonomische Netzwerke und Proto-Globalisierung

Das Bild von der Hanse im frühen 21. Jahrhundert

Neue Fragestellungen und auf sie zurückzuführende neue Ergebnisse der hansischen Geschichtsforschung¹ haben in den letzten zwei Jahrzehnten unsere Vorstellung von der Hanse stark verändert.² Ich möchte im Folgenden fünf Aspekte vorstellen, die zu dieser Veränderung wesentlich beigetragen haben. Die Begriffe »ökonomische Netzwerke«, »Herren der Hanse« und »Proto-Globalisierung« im Titel dieses Beitrags sorgen immer wieder für Verwunderung. Ergänzt werden sie im Folgenden um zwei weitere Aspekte: die »Einung der Kaufleute« und die »Tagfahrt«.

1. Die Einung der Fernkaufleute

Als die niederdeutschen Kaufleute aus den unterschiedlichen Herrschaftsgebieten zwischen Niederrhein und Elbe in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts über Visby auf Gotland das nordwestrussische Handelszentrum Novgorod erreichten, machten sie etwas für diese Zeit Ungewöhnliches: Sie schlossen sich zu einer Einung zusammen und traten nach außen als geschlossene Gruppe auf.³ Bis zur Newa fuhren sie in Fahrtgemeinschaften, die aus Kaufleuten jeweils nur einer Stadt bestanden, zum Beispiel aus Kaufleuten aus Soest, aus Dortmund, aus Münster, Braunschweig oder auch Lübeck. Auf der Newa wählten sie einen gemeinsamen Ältermann, der diese Einung rechtsgleicher Mitglieder nun nach Novgorod, während des Aufenthalts dort und auf der Rückfahrt wieder bis zur Newa führte.

Das Auftreten als geschlossene Gruppe nach außen hatte mehrere Vorteile. Die niederdeutschen Kaufleute konnten größere Mengen an Handelswaren sowohl anbieten wie auch abnehmen als alle ihre Konkurrenten. Das machte sie für die Herrscher ihrer Zielgebiete bald unersetzlich. Dies wiederum stärkte ihre Position beim Aushandeln von Verträgen, die als Privilegien bezeichnet wurden. Eines der Ergebnisse war, dass die Niederlassungen der niederdeutschen Kaufleute relativ autonome Organisationen in der gastgebenden Stadt wurden, in die der jeweilige Stadt- oder Landesherr sich nicht einmischte. Andere Auslandsniederlassungen dieser Zeit, wie zum Beispiel der Fondaco dei Tedesci in Venedig, waren dagegen von der jeweiligen Obrigkeit eingerichtet und dienten der Kontrolle der fremden Kaufleute.⁴

Fast ebenso wichtig wie der Zusammenschluss vor Ort, also in Novgorod oder später in London, Bergen oder Brügge, war die Möglichkeit der niederdeutschen Kaufleute, über den gesamten hansischen Handelsraum zu disponieren, in der frühen Zeit also vom Niederrhein bis Novgorod.⁵ Während früher die deutschen Binnenkaufleute nur bis zur Küste der Ostsee gekommen waren und dort in Schleswig, Alt Lübeck oder in Jumne/Wollin die Waren des Ostseeraumes von den seefahrenden Kaufleuten, den Dänen, Gotländern, Slawen und anderen gekauft hatten, schlossen sich seit der Gründung Lübecks und der folgenden deutschen Städte entlang der südlichen Ostseeküste die landfahrenden und die seefahrenden Kaufleute zusammen. Das Ergebnis war dem vergleichbar, was man heute Land-Sea-Link nennt, der verbundene Handel zu Wasser und zu Land. Damals hieß es »Handel über See und Sand«.



Abb. 1: Das Lübecker Stadtsiegel: rechts am Steuerruder ein seefahrender, links ein landfahrender Kaufmann aus dem Binnenland. (Archiv der Hansestadt Lübeck)

Die große Bedeutung, die man diesem Vorgang im 13. Jahrhundert beimaß, spiegelt sich vermutlich im Lübecker Stadtsiegel (Abb. 1). An Bord eines Handelsschiffes befinden sich, rechts ein seefahrender Kaufmann, erkennbar an der Gugel als typischer Seemanns Kleidung, und links ein landfahrender Kaufmann. Das Zusammenführen von Mitgliedern beider Gruppen zu einer Bürgergemeinde muss für das Selbstverständnis der Bürger der später führenden Hansestadt von so elementarer Bedeutung gewesen sein, dass sie es als prägendes Merkmal in ihrem Siegel festhielten.⁶

Als Fazit des ersten Kriteriums halten wir fest: Ein doppelter Zusammenschluss bildete die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolgs der frühen Hansekaufleute – der »Handel über See und Sand« und die Einung aller niederdeutscher Fernkaufleute in den Auslandsniederlassungen. Die Hanse entstand also im Ausland. Mit den Kaufleuten ist diese Einung, dieser Zusammenschluss, gewissermaßen in die Herkunftsstädte der Fernkaufleute übertragen worden.

2. Die Führungsgruppen der Kaufleute, die »Herren der Hanse«

Die Fernkaufleute⁷ stammten aus unterschiedlichen sozialen Gruppen: aus Fernhändlern, wie sie zum Beispiel als eigenständige Gruppe in Tiel am Rhein belegt sind, aus sogenannten Altfreien, die in keinerlei personenrechtlicher Abhängigkeit standen, und aus Ministerialen, rechtlich gesehen Unfreie, die im Dienst für ihren Herrn herausgehobene Positionen besetzten – als Krieger, als Zolleinnehmer, Verantwortlicher für den Marktbetrieb oder auch im Fernhandel.

Aus Altfreien und Ministerialen bildeten sich im 13. Jahrhundert sowohl der Niederadel als auch die Führungsgruppen in den Städten. Niederadel und die Führungsgruppen in den niederdeutschen Städten, die später »Geschlechter« oder Patrizier

genannt wurden, waren also standesgleich. Das zeigt sich in vielen Heiratsverbindungen zwischen beiden Gruppen bis ins 15. Jahrhundert hinein wie auch zum Beispiel daran, dass Ritterbrüder des Deutschen Ordens ebenfalls aus den Familien städtischer Führungsgruppen stammten.⁸

Als im 13. Jahrhundert die Ratsverfassung der Normalfall innerstädtischer Verwaltung wurde, bildeten Mitglieder dieser Führungsgruppen die Räte, so dass zahlreiche Fernkaufleute an die Schalthebel zunächst innerstädtischer Macht gelangten. Das hing mit der »kommerziellen Revolution« zusammen, die besagte, dass die führenden Kaufleute nicht mehr selbst ihre Waren zu den Handelsplätzen im In- und Ausland begleiteten, sondern ihre Geschäfte von ihrem Handelshaus durch mündliche und schriftliche Anweisungen führten. Durch ihre Anwesenheit vor Ort hatten sie nun die Möglichkeit, in Verwaltung und Politik mitzumischen.

Seit dieser Zeit hatten die Führungsgruppen der Kaufleute die Möglichkeit, die Ressourcen ihrer Städte für ihre fernhändlerischen (frühhansischen) Ziele einzusetzen. Das Ausmaß, in dem sie dies konnten, war freilich von vielen Faktoren abhängig und von Stadt zu Stadt und in der Entwicklung in der Zeit unterschiedlich. Faszinierend ist jedoch, dass es diesen »Geschlechtern«, diesen niederadelsgleichen städtischen Führungsgruppen gelang, über alle innerstädtischen Aufstände, Revolutionen und Verfassungsänderungen des 13. bis 15. Jahrhunderts hinweg, ihre führende Rolle in der Außenvertretung ihrer Städte zu halten, obgleich die Veränderungen eine erhebliche Erweiterung der ratsfähigen Personen zur Folge gehabt hatten. Diplomatische Gesandtschaften zum Kaiser, zu Königen und Fürsten setzten sich aus ihren Mitgliedern zusammen ebenso wie die Abordnungen zu den Hansetagen. Die Ratssendeboten, die dort zusammenkamen, waren in der Regel Angehörige dieser Geschlechter, die städteübergreifend miteinander versippt und verschwägert waren.

Die Mobilität, die darin fassbar wird, hat jüngst Dietrich Poeck herausgearbeitet. Sie war zentrales Kriterium dieser hansischen Elite.⁹ So stammte zum Beispiel nur einer der sieben Ratssendeboten, die Lübeck auf dem Hansetag 1379 vertraten, aus Lübeck, aber alle stammten aus Ratsfamilien anderer Städte, aus Osnabrück, Hildesheim, Braunschweig und Visby. Sie waren also keine *homines novi*. Diese wirtschaftlichen Beziehungen der Ratssendeboten aus vielen Städten untereinander unterscheiden die gesellschaftliche Struktur der Hanse beziehungsweise der hansischen Führungsgruppe von italienischen Verhältnissen, wo die Kaufleute aus Lucca, Genua, Mailand oder Venedig mitsamt ihren Familien unter sich blieben.

Diese Ratssendeboten waren jedoch nicht nur Ratsmitglieder ihrer Herkunftsstädte, sondern auch Kaufleute und Mitglieder städteübergreifender Familienverbände. Die Vermischung privaten Gewinnstrebens mit »öffentlichen« sowohl städtischen als auch gesamthansischen Aufgaben war an der Tagesordnung. Für diese Gruppe hat Friedrich Bernward Fahlbusch daher den Begriff »Amigonat« geprägt.¹⁰ »Amigonat« bringt die sich überlagernden und gegenseitig beeinflussenden Arten von Beziehungen gut zum Ausdruck, die in Verwandtschaft, Freundschaft, Geschäftspartnerschaft und in politisch-sozialen Ämtern begründet waren. Der Begriff erfasst auch die diffuse Vermi-

schung, die sich durch die Ausübung öffentlicher Ämter bei gleichzeitig ausgespielter informeller Macht und der Verfolgung persönlicher Interessen ergab. Allerdings war dies kein Spezifikum der hansischen Führungsgruppe, sondern eine in mittelalterlichen Gesellschaften generell zu beobachtende Verflechtung.

3. Die Netzwerke der hansischen Kaufleute

Als die frühhansischen Kaufleute¹¹ im Zuge der kommerziellen Revolution aufhörten, ihre Waren selbst zu begleiten und selbst vor Ort im Ausland und anderen Hansestädten die Handelsgeschäfte abzuschließen, stellte sich ihnen ein Problem, das die Wirtschaftswissenschaften das Prinzipal-Agenten-Problem nennen, vereinfacht ausgedrückt: Wie finde ich am entfernten Handelsort einen Partner, den ich zwar wegen der Entfernung nicht kontrollieren kann, der aber die Transaktionen doch in meinem Sinne durchführt?

Zunächst scheinen die niederdeutschen Kaufleute ausschließlich die sogenannte Widerlegung gewählt zu haben, die klassische Form der hansischen Handelsgesellschaft.¹² Sie bestand aus zwei Partnern, dem Kapitalgeber, dem Senior, und dem Kapitalführer, dem Junior, die ihr Kapital im Verhältnis 1:1 oder 2:1 in die Gesellschaft einbrachten. Der Kapitalführer ging auf Handelsreise und rechnete nach Abschluss der Geschäfte mit dem Kapitalgeber ab. Seit der Wende zum 15. Jahrhundert gab es auch mehrseitige Gesellschaften, das sind Gesellschaften mit mehr als zwei Gesellschaftern, wobei alle Partner Kapitalanteile einbrachten und sich am aktiven Handelsgeschäft beteiligten oder zumindest beteiligen konnten.

Ungefähr gleichzeitig mit den mehrseitigen Handelsgesellschaften entwickelte sich im hansischen Raum der Handel auf Gegenseitigkeit!¹³ Das war keine rechtliche Gesellschaftsform, sondern eine Form des Handelns. Zwei Kaufleute, die an verschiedenen Handelsplätzen saßen, empfangen jeweils die Waren ihres Partners, verkauften sie zu dessen Bestem, kauften Gegenwaren ein und schickten ihm diese zu. Für alle diese Tätigkeiten verlangten sie keinen Lohn, sie erhielten auch keine Entschädigung – allenfalls ab und zu ein Geschenk – und sie erhielten auch keine Gewinnbeteiligung. Der »Lohn« bestand in der Gegenseitigkeit, da der Partner mit den Waren seines Gegenübers ebenso verfuhr. Geschäftsbeziehungen dieser Art erfolgten ohne schriftlichen Vertrag, und es gab offensichtlich kein Konkurrenzverbot. Der Danziger Kaufmann Johan Pyr (früher Pisz) handelte von den 1420er bis in die 1450er Jahre mit 40 Partnern auf diese Art, mit manchen davon über Jahrzehnte. Partner, die nicht kooperativ handelten oder gar betrogen, wurden mit Ausschluss aus diesem Netz bedroht. Dieses System funktionierte über mindestens 150 Jahre. Ergänzt oder unterfüttert wurde dieses ökonomische Netzwerk durch ein soziales Netzwerk, in welchem vor allem Familienmitglieder verbunden waren, die – wie wir es bei den Führungsgruppen bereits gesehen hatten – in verschiedenen über den ganzen hansischen Raum verteilten Städten lebten.



Abb. 2: Standorte der Handelspartner Hildebrand Veckinchusens zu Beginn des 15. Jahrhunderts.
(aus: Hammel-Kiesow/Puhle/Wittenburg, Die Hanse [wie Anm. 1], S. 101)

Das System lässt sich an den Handels- und Verwandtschaftsbeziehungen des Hildebrand Veckinchusen gut erkennen (Abb. 2).¹⁴ Geboren und aufgewachsen in Dorpat (Tartu), wohin die Familie aus dem Bergischen Land gezogen war, zur Ausbildung in Dortmund, seit etwa 1400 Bürger der Stadt Lübeck, lebte er fast ausschließlich in Brügge. Rot sind in Abbildung 2 die Städte eingetragen, in denen Familienangehörige Hildebrands lebten, die mit ihm Handelsgeschäfte entweder in Form von Handelsgesellschaften oder als Handel auf Gegenseitigkeit betrieben. Sie sind an der zentralen Ost-West-Handelsachse aufgereiht: vom Baltikum über Danzig, Lübeck nach London, Brügge und Köln. Die wichtigsten Handelsplätze waren folglich mit Familienmitgliedern besetzt. Gelb sind die Städte eingezeichnet, in denen Handelspartner ohne familiäre Verbindungen mit Hildebrand saßen. Seine Handelsgeschäfte deckten somit einen Raum ab, der sich von Dorpat (Tartu) im Osten bis La Rochelle an der Atlantikküste

im Westen, von Reval (Tallinn) im Norden bis nach Lucca im Süden erstreckte. Hildebrand brachte es zwischen 1400 und 1420 auf mehr als einmalige Handelskontakte zu rund 1.100 Personen.

Da alle hansischen Kaufleute Kontakte und Handelsverbindungen hatten, verdichteten diese sich zu einem Netz, weil diese Kaufleute wiederum untereinander und mit anderen Handelsverbindungen hatten. Das war ein loses Netz, ohne oder allenfalls auf flachen informellen Hierarchien, die das Finden neuer vertrauenswürdiger Handelspartner durch Informationen von Freunden und Verwandten, bei gesellschaftlichen Zusammenkünften oder an den Kontoren erleichterte, und der Handel auf Gegenseitigkeit machte die jeweilige Orts- und Warenkenntnis des Partners vor Ort dem eigenen Handel zunutze. Dadurch sparte man die Kosten für einen Gesellen oder Faktor vor Ort, so dass die hansischen Handelsfirmen kleine Betriebe mit ausgesprochen wenig Personal waren. In den Kaufmannsbüchern werden nur Knechte/Gesellen und Lehrjungen genannt und – als wichtigste Partnerin – die Ehefrau des Kaufmanns, ohne deren Mitarbeit der hansische Handel bei der nach wie vor häufigen Abwesenheit des Kaufmanns nicht möglich gewesen wäre.¹⁵ Die Handelsbetriebe waren somit in der Regel auf die Kernfamilie beschränkt, wobei die Tätigkeiten des Geschäftsführers, Faktors, Buchhalters und Schreibers vom Kaufmann selbst und seiner Ehefrau verrichtet wurden.

Als Fazit dieses Abschnitts können wir festhalten, dass das Netzwerk der hansischen Kaufleute aus wohl mehr als 2.000 Familienbetrieben bestand. Dessen Wirtschaftskraft ergab sich durch die Einungen in den Kontoren im Ausland und durch die Klammer der Tagfahrten.

4. Die Tagfahrt

Die Klammer, die Kaufleute, Kontore und Städte zusammenschloss, waren die Tagfahrten,¹⁶ auf denen die uns schon bekannten Mitglieder der städtischen Führungsgruppen zusammenkamen und über wirtschaftliche, politische und rechtliche Angelegenheiten der Hanse berieten und beschlossen. Angelegenheiten der Hanse bedeutet dabei nichts anderes als Aufrechterhaltung des Fernhandels mit dem Ziel, möglichst große Gewinne zu machen. Dieses Ziel hatten alle Kaufleute und die Älterleute der Einungen der Fahrtgemeinschaften im späten 12. Jahrhundert vor Augen, das gleiche Ziel wurde seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts durch regionale Treffen von Bürgermeistern und Ratsherren späterer Hansestädte verfolgt – zum Beispiel aus Lübeck, Wismar und Rostock. So berichtete etwa noch im 13. Jahrhundert der Dortmunder Ratsherr und Kaufmann Heinrich Calvus als Ratssendebote von Lübeck aus in seine Heimatstadt von einem solchen Treffen: Mit weiteren Gesandten westfälischer Städte war er nach Lübeck gereist, um Dortmund in politischen und wirtschaftlichen Beratungen der Hansestädte zu vertreten.¹⁷ Wenn überregional entschieden werden musste, holte man die Voten per Brief ein und schickte Gesandtschaften von Ratsherren zum Beispiel 1251 zur Gräfin von Flandern.

Nach der Mitte des 14. Jahrhunderts genügte dies nicht mehr. Die europäische Wirtschaftslandschaft hatte sich verändert, die Folgen der Pestepidemien taten ein Übriges. Der Konkurrenzkampf wurde härter. In dieser Situation hoben die am Fernhandel beteiligten Bürgermeister und Ratsherren der niederdeutschen Städte im Jahr 1358 die *hense van den dudeschen steden* aus der Taufe. Sie beschlossen nämlich ein totales Handelsembargo zu Land und zu Wasser gegen Flandern; das war die wirtschaftlich mächtigste Region Europas nördlich der Alpen. Um das Embargo durchsetzen zu können, brauchten sie 1. eine breite Beteiligung der Kaufmannschaften der Städte und 2. einen Begriff, der die geballte Kraft der zusammengeschlossenen Städte zum Ausdruck brachte. Dieses fand man im Begriff der *dudeschen hense*, der jetzt als Eigenbezeichnung und als Schlagwort, als politisch-propagandistisches Zeichen eingesetzt wurde. Die politisch-propagandistische Wirkung richtete sich sowohl nach innen, zur Erzeugung eines Gruppenausdrucks, als auch nach außen, um den flandrischen Städten und den flandrischen Grafen die Geschlossenheit der gegnerischen Front deutlich zu machen.¹⁸

Die Konstrukteure dieser *dudeschen hense* waren die städteübergreifend vielfach verschwägerten Bürgermeister und Ratsherren, die *herren der hanse*. Sie handelten zweifellos zum eigenen Nutzen, aber indem sie dies taten, schufen sie auf der Grundlage der bereits vorhandenen Kaufleute, Kontore und Städte ein Handelssystem, das hinsichtlich der Zahl seiner Mitglieder, der räumlichen Erstreckung und der zeitlichen Dauer einmalig war.

Die Versammlungen, auf der diese im Fernhandel engagierten Bürgermeister und Ratsherren zusammenkamen, nannten sie »Tagfahrten«. Das war der zeitgenössische Begriff für Hansetag. Auf diesen Tagfahrten traf sich die geballte wirtschaftliche und politische Macht, die die Hansestädte zu bieten hatten. In den Beratungen liefen die Kenntnisse und Informationen der im hansischen Raum bestinformaten Wirtschaftskapitäne zusammen, dort saßen die Rechtshonoratioren mit ihren Kenntnissen der deutschen Partikularrechte, zunehmend ergänzt durch studierte Notare, seit dem späten 15. Jahrhundert auch durch studierte Ratsherren, die an den Universitäten Italiens, Frankreichs und Deutschlands geschult, das Römische Recht einbrachten. Die im Herrendienst gewissermaßen über zwei Jahrhunderte gewonnene Erfahrung im Umgang mit Königen und Fürsten bildete die Grundlage des enormen Geschicks und Erfolgs der hansischen Diplomaten, mit dem sie die Ziele ihrer Handelspolitik an den europäischen Höfen verfolgten.¹⁹

»Die zentrale Bedeutung dieser Herren für [die] Formulierung und Gestaltung der hansischen Politik ist unübersehbar. [...] Auf den Hansetagen wurden Strategien zur Erhaltung der hansischen Vorrechte, der Privilegien, und zur Abwehr von Konkurrenten diskutiert.«²⁰ Dann wurden die sich daraus ergebenden politischen Aktionen beschlossen – oder auch nicht, nämlich: Verhandlungen, Handelsblockade oder Krieg! Die früher als Zeichen wirtschaftlicher Rückständigkeit angesehenen Kreditverbote sind längst als entweder räumlich beschränkt, in den meisten Fällen aber als zeitlich befristete und wohlüberlegte Maßnahmen im Rahmen von handelspolitischen Aus-

einandersetzungen erkannt.²¹ Diese Herren der Hanse versuchten weiter ein europaweites System einer hansischen Wareninspektion aufzubauen. Dass es in Einzelfällen gelang, ist bereits nachgewiesen. Mit ihrer Privilegienpolitik gelang es ihnen, weiter die Transaktionskosten des hansischen Handels radikal und nachhaltig zu reduzieren, wobei die diplomatischen Gesandtschaften der Hansetage vor allem die Reduzierung der Sach- und Messkosten, Vereinbarungskosten und Durchsetzungskosten, also zum Beispiel die Verbriefung eigener Gerichtsbarkeit, erreichten.²² Die Herren der Hanse arbeiteten an einer einheitlichen und gemeinsamen Ordnung des hansischen Rechtslebens, besonders des Wirtschaftsverkehrs, und erreichten dieses Ziel zum Beispiel auf dem Gebiet des 1447 und 1614 kodifizierten Seerechts.²³

Die Planung und Durchführung dieser gemeinsamen städteübergreifenden Außenhandelspolitik wurde durch eine Innovation auf dem Gebiet der Kommunikation ermöglicht: durch die Rezesse, die Protokolle der Versammlungen.²⁴ Das Wesentliche dieser Rezesse bestand darin, dass sie die gefassten Beschlüsse für spätere Treffen abrufbar machten. Das war eine bis dahin in Europa nicht bekannte Art der Kommunikation. Die Rezesse wurden seit 1361 am Ende eines Hansetags regelmäßig als protokollartige Niederschriften über Besendung, geführte Verhandlungen und über die gefassten Beschlüsse verfasst und bilden in ihrem zeitgenössischen Umfeld einen einmaligen Quellenbestand in Europa. Die in den Rezessen aufgezeichneten Beschlüsse erreichten auf zweierlei Art Rechtskraft.²⁵ Zum einen mussten sie in den Kontoren öffentlich verkündet werden, und zum anderen musste in den Mitgliedstädten jeder einzelne Beschluss durch einen Ratsbeschluss, in schwerwiegenden Fällen sogar durch einen Beschluss der Bürgergemeinde in das jeweilige Stadtrecht umgesetzt werden. Die Ressourcen der Städte nämlich waren notwendig, um das auf den Hansetagen Beschlossene auch durchsetzen zu können. Die Mitglieder der hansischen Führungsgruppe standen daher in einem ständigen Spagat. Als Ratsherren ihrer Stadt waren sie dem Gemeinwohl der Stadt, also allen unterschiedlichen Gruppen der Bürger und Einwohner verpflichtet. Als hansische Ratssendeboten aber vertraten sie das Interesse der Groß- und Fernhändler, die ja nur eine Gruppe in der Stadt waren. Deswegen kam es immer wieder zu Unruhen in den Städten.²⁶

Um dem vorzubeugen, mussten die hansischen Ratsherren Verbündete vor allem im Rat ihrer Stadt haben. Sie mussten auf innerstädtische Netzwerke von Verwandten und Geschäftsfreunden zurückgreifen können, um die finanzielle und/oder militärische Unterstützung des Rates für die auf dem Hansetag gefassten Beschlüsse zu gewinnen.²⁷ Die Mitglieder dieser hansischen Elite bewegten sich somit in dem städteübergreifenden Netzwerk von Verwandten und Geschäftsfreunden zwischen Niederrhein und Baltikum und zum zweiten in einem jeweils innerstädtischen Netzwerk. Durch ihre auf den Hansetagen abgesprochene Handelspolitik setzten sie die Rahmenbedingungen für die mehr als 2.000 Hansekaufleute, die in den vorhin vorgestellten ökonomischen Netzwerken verbunden waren.

Betriebswirtschaftlich gesehen, hatte der Hansetag für diese »normalen« hansischen Kaufleute eine vergleichbare Funktion wie der Senior einer großen italienischen Han-

delsgesellschaft, bei dem die Informationen aus den verschiedenen Niederlassungen zusammenliefen und der auf dieser Grundlage seine Entscheidungen fällte.²⁸

5. *Proto-Globalisierung*

Stellen wir zum Abschluss die Frage, was das alles mit dem dritten Begriff im Titel meines Beitrags, mit Proto-Globalisierung, zu tun hat?²⁹ Globalisierung interpretiere ich als Intensivierung und Beschleunigung grenzüberschreitender Transaktionen bei deren gleichzeitiger räumlicher Ausdehnung. Diese Globalisierung war und ist ein Prozess, der in Schüben und Clustern seit Jahrtausenden abläuft, immer wieder unterbrochen wurde und wieder neu ansetzte. Da Historiker solche langen Zeiträume untergliedern müssen, unterscheidet man zwischen einem praeglobalen Zeitraum, dem Zeitalter der Proto-Globalisierung, das man meist um 1500 beginnen lässt, und daran anschließend ab 1800 eine erste, zweite und dritte Globalisierungsphase.³⁰ Der vorgetragenen Definition zufolge globalisierten die Aktivitäten der hansischen Kaufleute und Politiker zweifellos das nördliche Europa.³¹

Auch die Gründe für die Globalisierung waren in Mittelalter und Jetztzeit weitgehend die gleichen: die wachsende internationale Mobilität von Gütern und Produktionsfaktoren und die technischen Entwicklungen im Bereich von Transportwesen und Kommunikation. Im Hinblick auf die Akteure der Globalisierung lässt sich die Hanse als international operierendes Netzwerk aus einem – jeweils nur für kurze Zeit existenten – Zentrum, dem Hanse tag, und großen und kleinen Stützpunkten – Hansestädten und Niederlassungen im Ausland – beschreiben, die durch innovative Kommunikationsstrukturen vernetzt waren.³²

Abschließend sei nun ein Beispiel für den Globalisierungscharakter der Hanse vorgestellt (Abb. 3). Dem herkömmlichen Bild zufolge bildete der hansische Zwischenhandel eine »Brücke zwischen den Märkten«. Die Rohstoffe und Halbfertigprodukte, die für zahlreiche Gewerbe geliefert wurden, hatten über den reinen Zwischenhandel hinaus jedoch auch wirtschaftliche Auswirkungen an beiden Enden des Handelsweges, sowohl bei den Erzeugern als auch bei den Verbrauchern.³³ Das flandrische Tuchgewerbe zum Beispiel wurde mit den zur Tuchherstellung notwendigen Rohstoffen und veredelten Produkten versorgt, mit Wolle, Färbemitteln (wie Waid, Krapp, Chocenille und anderem) sowie Chemikalien (Pottasche, Weinstein und Alaun). Den Import von Wolle aus England nach Flandern übernahmen seit Ende des 13. Jahrhunderts zunehmend hansische Kaufleute,³⁴ das Färbemittel Waid kam aus dem Niederrheingebiet und aus Thüringen, vor allem aus Erfurt,³⁵ aus den preußisch-polnischen Waldgebieten, aus dem Baltikum und aus den finnischen Wäldern exportierten hansische Kaufleute Asche nach Flandern,³⁶ Alaun brachten italienische Kaufleute aus Kleinasien,³⁷ Merinowolle und zum Beispiel Safran als Färbemittel kamen von der Iberischen Halbinsel, weitere Färbemittel aus Italien, nur Krapp und Waid wurden in den Tuchproduktionsgebieten selbst in großen Mengen angebaut. Die Hanse war somit eingebunden in ein europaweites Zulieferungssystem für eine hoch entwickelte Tuchherstellungsregion, sie war

fen stabile Rahmenbedingungen einschließlich effektiver Rechtsverfolgungs- und Vollstreckungsmöglichkeiten.

Diese Maßnahmen ließen die hansischen Kaufleute zu Hauptakteuren eines Prozesses werden, in dem 1. ein Handelssystem aufgebaut wurde, das sich von Nordwestrussland bis zur Iberischen Halbinsel erstreckte und an die außereuropäischen globalen Handelsverbindungen angebunden war, in dem 2. die Gütertransporte dieses Handelssystems eine standortunabhängige Produktion bereits im Spätmittelalter ermöglichten und 3. die Nachfrage nach Rohstoffen und Fertigprodukten die gewerbliche Infrastruktur in den Erzeugerländern vor allem des Ostens, aber auch des hoch entwickelten Westens, förderte. Die hansischen Kaufleute und die Organisation der Hansestädte trugen somit wesentlich zur Integration der Märkte Europas und damit zu einem Teilvorgang innerhalb des Prozesses der Globalisierung bei.

Die Hanse des Spätmittelalters erweist sich somit als eine Organisation, die aus zahlreichen, sich überschneidenden ökonomischen und sozialen Netzwerken bestand. Sie wurde geleitet von einer städteübergreifenden, vielfach durch Verwandtschaft verbundenen Führungsgruppe, die man – in Anbetracht ihrer Verdienste um die Gesamthanse – als »Herren der Hanse« oder – im Hinblick auf die Durchsetzung ihrer Eigeninteressen – als »Amigonat« bezeichnen kann.

Dieses System war im Spätmittelalter eine erfolgreiche Alternative zu den hierarchisch aufgebauten großen Handelshäusern in anderen Teilen Europas. Diese erfolgreiche Alternative rückte und rückt aber erst langsam in das Blickfeld der Historiker – nämlich seit die Fokussierung auf das durchrationalisierte hierarchische große Handelshaus als Maß aller betriebswirtschaftlichen Belange ins Wanken gekommen ist durch die ökonomischen Netzwerke, die seit den 1990er Jahren in unserer zeitgenössischen Wirtschaft wieder eine größere Rolle spielen.

Anmerkungen

- 1 Nur leicht geänderter und um Literaturnachweise erweiterter Text des Vortrages, den ich am 19. November 2010 auf der Tagung »Dortmund als Hansestadt: Fernhandel und Kulturtransfer« gehalten habe. Der Vortragsstil wurde beibehalten. Literatur zur Hanse: Nach wie vor in seiner Ausführlichkeit unübertroffen, wenn auch in einzelnen Aspekten inzwischen überholt Philippe Dollinger, *Die Hanse*, 5. erweiterte Auflage Stuttgart 1998; Rolf Hammel-Kiesow, *Die Hanse*, 4. aktualisierte Auflage, München 2008; Rolf Hammel-Kiesow/Matthias Puhle/Siegfried Wittenburg, *Die Hanse*, Darmstadt 2009; Stephan Selzer, *Die mittelalterliche Hanse (Geschichte kompakt)*, Darmstadt 2010; Gisela Graichen und Rolf Hammel-Kiesow, *Die deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht*, Reinbek bei Hamburg 2011.
- 2 Ein Überblick in Rolf Hammel-Kiesow, *Europäische Union, Globalisierung und Hanse. Überlegungen zur aktuellen Vereinnahmung eines historischen Phänomens*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 125 (2007), S. 1–44.
- 3 Ernst Pitz, *Bürgerreinigung und Städteeinung. Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. 52)*, Köln u.a. 2001, S. 246 ff.; Rolf Hammel-Kiesow, *Gotland, Novgorod und Riga – die frühe Hanse entsteht*, in: Graichen und Hammel-Kiesow, *Deutsche Hanse* (wie Anm. 1), S. 49–63.

- 4 Anna Leonidovna Choroškevi, Der deutsche Hof in Novgorod und die deutsche Herberge (Fondaco dei Tedeschi) in Venedig im 13./14. Jahrhundert. Eine vergleichende Vorstudie, in: Ortwin Pelc und Gertrud Pickhan (Hg.), Zwischen Lübeck und Novgorod. Wirtschaft, Politik und Kultur im Ostseeraum vom frühen Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. Norbert Angermann zum 60. Geburtstag, Lüneburg 1996, S. 67–87.
- 5 Detlev Ellmers, Die Entstehung der Hanse, in: Hansische Geschichtsblätter 103 (1985), S. 3–40, besonders S. 28 ff.
- 6 Die Interpretation des Siegels ist neuerdings wieder sehr umstritten; siehe dazu Carsten Jahnke, Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert. Ansätze einer Neubewertung, in: Hansische Geschichtsblätter 126 (2008), S. 145–186; Reinhard Paulsen, Die Koggen Diskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrungen, in: Hansische Geschichtsblätter 128 (2010), S. 19–112; Graichen und Hammel-Kiesow, Die deutsche Hanse (wie Anm. 1), S. 62; Carsten Jahnke, »Homines imperii« und »osterlinge«. Selbst- und Fremdbezeichnungen hansischer Kaufleute im Ausland am Beispiel Englands, Flanderns und des Ostseeraumes im 12. und 13. Jahrhundert, in: Hansische Geschichtsblätter 129 (2011), S. 1–57.
- 7 Die Bedeutung dieser Personengruppe arbeiteten heraus: Matthias Puhle, Die Politik der Stadt Braunschweig innerhalb des Sächsischen Städtebundes und der Hanse im späten Mittelalter (Braunschweiger Werkstücke Reihe A 20), Braunschweig 1985, besonders das Kapitel »Die Gesandtschaften der Stadt Braunschweig auf Städtetagen zwischen 1358 und 1488: zum sozial- und verfassungsgeschichtlichen Aspekt der Bündnispolitik und Diplomatie Braunschweigs«, S. 211–232; Friedrich Bernward Fahlbusch, Bemerkungen zur Führungsgruppe des hansischen Verbandes 1560–1576, in: Michael Stolleis (Hg.), Recht, Verfassung und Verwaltung in der frühneuzeitlichen Stadt (Städteforschung A 31), Köln u.a. 1991, S. 63–89; Friedrich Bernward Fahlbusch, Sigmund, Konstanz und Hanse: Könige, Kaufleute Unterhändler, in: Detlef Kattinger/Horst Wernicke/Ralf-Gunnar Werlich (Hg.), Akteure und Gegner der Hanse – Zur Prosopographie der Hansezeit. Konrad Fritze Gedächtnisschrift (Hansische Studien 9/Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 30), Weimar 1998, S. 289–298; Matthias Puhle, Hansische Ratssendeboten und ihr sozialer und politischer Hintergrund. Braunschweig und Magdeburg im Vergleich, in: Volker Henn (Hg.), Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit (Hansische Studien 11), Trier 2001, S. 65–74; Friedrich Bernward Fahlbusch, Kaufleute und Politiker. Bemerkungen zur hansischen Führungsgruppe, in: Rolf Hammel-Kiesow (Hg.), Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (Hansische Studien 13), Trier 2002, S. 43–52; Dietrich W. Poeck, Hansische Ratssendeboten, in: Hammel-Kiesow (Hg.), Vergleichende Ansätze (wie vorstehend), S. 97–144; Friedrich Bernward Fahlbusch, Zwischen öffentlichem Mandat und informeller Macht: Die hansische Führungsgruppe, in: Hansische Geschichtsblätter 123 (2005), S. 43–60; Dietrich W. Poeck, Die Herren der Hanse. Delegierte und Netzwerke (Kieler Werkstücke. Reihe E/Bd. 8), Frankfurt am Main u.a. 2010. – Die Bezeichnung »Herren der Hanse« geht zurück auf die Chronik des 1587 in Lübeck zum Ratsherrn, 1589 zum Bürgermeister gewählten Gotthard von Hoeveln; Fahlbusch, ebd., Bemerkungen (wie vorstehend), S. 63 f.
- 8 Rainer Demski, Adel und Lübeck: Studien zum Verhältnis zwischen adliger und bürgerlicher Kultur im 13. und 14. Jahrhundert (Kieler Werkstücke, Reihe D, Beiträge zur europäischen Geschichte des späten Mittelalters 6), Frankfurt am Main u.a. 1996. Klaus Militzer, Von Köln nach Preußen. Kölner Bürgersöhne im preußischen Zweig des Deutschen Ordens (1999), in: Prusy – Polska – Europa. Studia z dziejów średniowiecza i czasów nowożytnych, hg. von Janusz Tandecki und Andrzej Radziminski, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika 1999, S. 199–210.
- 9 Poeck, Herren der Hanse (wie Anm. 7), S. 269–271.
- 10 Fahlbusch, Öffentliches Mandat (wie Anm. 7), S. 59 f.
- 11 Die jüngsten Titel, über die die frühere Literatur ermittelt werden kann: Stephan Selzer und Ulf Christian Ewert, Verhandeln und Verkaufen, Vernetzen und Vertrauen. Über die Netzwerkstruktur des hansischen Handels, in: Hansische Geschichtsblätter 119 (2001), S. 135–161; Carsten

- Jahnke, Netzwerke in Handel und Kommunikation an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert am Beispiel zweier Revaler Kaufleute (Habil.-masch.), Kiel 2005; Ulf Christian Ewert und Stephan Selzer, Netzwerkorganisation im Fernhandel des Mittelalters: Wettbewerbsvorteil oder Wachstumshemmnis?, in: Hartmut Berghoff und Jörg Sydow (Hg.), Unternehmerische Netzwerke. Eine historische Organisationsform mit Zukunft, Stuttgart 2007, S. 45–70; Mike Burkhardt, Der hansische Bergenhandel im Spätmittelalter. Handel – Kaufleute – Netzwerke (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F. 60), Köln u.a. 2009; Hammel-Kiesow/Puhle/Witteburg, Hanse (wie Anm. 1), S. 100–103; Ulf Christian Ewert und Stephan Selzer, Wirtschaftliche Stärke durch Vernetzung. Zu den Erfolgsfaktoren des hansischen Handels, in: Mark Häberlein und Christof Jeggel (Hg.), Praktiken des Handels. Geschäfte und soziale Beziehungen europäischer Kaufleute in Mittelalter und früher Neuzeit (Irseer Schriften, N.F. 6), Konstanz 2010, S. 39–69; Hans-Jörg Gilomen, Netzwerke im europäischen Handel des Mittelalters – Versuch einer Bilanz, in: Gerhard Fouquet und Hans-Jörg Gilomen (Hg.), Netzwerke im europäischen Handel des Mittelalters (Vorträge und Forschungen 72), Ostfildern 2010, S. 341–364.; Carsten Jahnke, Handelsnetze im Ostseeraum, in: Fouquet und Gilomen (Hg.), Netzwerke (wie vorstehend), S. 189–212; Stephan Selzer und Ulf Christian Ewert, Netzwerke im europäischen Handel des Mittelalters. Konzepte – Anwendungen – Fragestellungen, in: ebd., S. 21–48.
- 12 Albrecht Cordes, Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum (Quellen und Darstellungen zu hansischen Geschichte N.F. 45), Köln u.a. 1998; Albrecht Cordes, Die Anfänge des Gesellschaftshandels im Hanseraum bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts, in: Nils Jörn/Detlef Kattinger/Horst Wernicke (Hg.), Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. 48), Köln u.a. 1999, S. 65–78.
 - 13 Hammel-Kiesow/Puhle/Wittenburg, Hanse (wie Anm. 1), S. 98–100; Jahnke, Handelsnetze (wie Anm. 11), zum Beispiel S. 209; Selzer, Mittelalterliche Hanse (wie Anm. 1), S. 100f.
 - 14 Zuletzt Hammel-Kiesow/Puhle/Wittenburg, Hanse (wie Anm. 1), S. 100–102; Rolf Hammel-Kiesow, Hildebrand Veckinchusen – ein Kaufmann an der Zeitenwende, in: Graichen und Hammel-Kiesow, Deutsche Hanse (wie Anm. 1), S. 219–243.
 - 15 Birgit Noodt, Die »naringe« Lübecker Frauen im 14. Jahrhundert: Frauenarbeit in Handel und Handwerk, in: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 83 (2003), S. 9–52, 30–38.
 - 16 Volker Henn (Hg.), Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit (Hansische Studien 11), Trier 2001, S. 65–74; Matthias Puhle, Der Hansetag, in: Hammel-Kiesow/Puhle/Wittenburg, Hanse (wie Anm. 1), S. 84–90.
 - 17 Ediert unter anderem in: Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256–1430, Bd. 1, Leipzig 1870, Nr. 80; Dortmunder Urkundenbuch, Ergänzungsband 1, bearbeitet von Karl Rübel, Dortmund 1910, Nr. 388.
 - 18 Thomas Behrmann, Über Zeichen, Zeremoniell und Hansebegriff auf hansischen Tagfahrten, in: Henn, Tagfahrten (wie Anm. 16), S. 109–124, 118–123.
 - 19 Rolf Hammel-Kiesow, Der Kopf des Ganzen: der Hansetag – die »Herren der Hanse« versammeln sich, in: Graichen und Hammel-Kiesow, Deutsche Hanse (wie Anm. 1), S. 287–305.
 - 20 Poeck, Herren der Hanse (wie Anm. 7), S. 509.
 - 21 Stuart Jenks, War die Hanse kreditfeindlich?, in: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 69 (1982), S. 305–338.
 - 22 Stuart Jenks, Transaktionskostentheorie und die mittelalterliche Hanse, in: Hansische Geschichtsblätter 123 (2005), S. 32–42; Christina Link und Diana Kapfenberger, Transaktionskostentheorie und hansische Geschichte: Danzigs Seehandel im 15. Jahrhundert im Licht einer volkswirtschaftlichen Theorie, in: Hansische Geschichtsblätter 123 (2005), S. 153–170.
 - 23 Götz Landwehr, Das Seerecht der Hanse (1365–1614). Vom Schiffsordnungsrecht zum Seehandelsrecht, Hamburg 2003.

- 24 Das Folgende nach Thomas Behrmann, Der lange Weg zum Rezeß. Das erste Jahrhundert hansischer Versammlungsschriftlichkeit, in: Frühmittelalterliche Studien 36 (2002), S. 343–467; siehe dazu aber auch Joachim Deeters, Hansische Rezesse. Eine quellenkundliche Untersuchung anhand der Überlieferung im Historischen Archiv der Stadt Köln, in: Rolf Hammel-Kiesow und Michael Hundt (Hg.), Das Gedächtnis der Stadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, Lübeck 2005, S. 427–446, sowie Angela Huang und Ulla Kypta, Ein neues Haus auf altem Fundament. Neue Trends in der Hanseforschung und die Nutzbarkeit der Rezesseditionen, in: Hansische Geschichtsblätter 129 (2011), S. 213–229.
- 25 Hierzu Pitz, Bürgereinung (wie Anm. 3), S. 408–417.
- 26 Fahlbusch, Bemerkungen (wie Anm. 7), S. 87 f.; Ernst Pitz, Einstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluß? Ein heimlicher Verfassungsstreit um die Vollmachten der Ratssendeboten auf den Hansetagen, in: Wilfried Ehbrecht (Hg.), Verwaltung und Politik in den Städten Mitteleuropas. Beiträge zu Verfassungsnorm und Verfassungswirklichkeit in altstädtischer Zeit, Köln u.a. 1994, S. 115–146, 125, 141 f.
- 27 Dazu vor allem Fahlbusch, Öffentliches Mandat (wie Anm. 7), passim; Poeck, Herren der Hanse (wie Anm. 7), S. 476–511.
- 28 Näher ausgeführt bei Stuart Jenks, Die Finanzierung des hansischen Handels im Spätmittelalter am Beispiel Preußen, in: Hansische Geschichtsblätter 128 (2010), S. 1–18, 3–10.
- 29 Rolf Hammel-Kiesow, Der Januskopf der dudieschen hense: zwischen »Globalisierung« und Abschottung, in: Rolf Walter (Hg.), Globalisierung in der Geschichte (Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 214), Stuttgart 2011, S. 53–70.
- 30 Zur historischen Dimension der Globalisierung siehe Jürgen Osterhammel und Niels Petersson, Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen. München 2003; Peter E. Fässler, Globalisierung. Ein historisches Kompendium. Köln u.a. 2007.
- 31 Zu Globalisierung und Hansegeschichte siehe bislang Albrecht Cordes/Antjekathrin Graßmann/Rolf Hammel-Kiesow, Zwischen »Globalisierung« und Konfessionalisierung: Kommunikation und Raum in der hansischen Geschichte. Einleitende Bemerkungen zur Sektion des Hansischen Geschichtsvereins auf dem 45. Deutschen Historikertag in Kiel 2004, in: Hansische Geschichtsblätter 123 (2005), S. 1–6. Die Beiträge der Sektion sind im genannten Band der Hansische Geschichtsblätter auf S. 1–108 veröffentlicht.
- 32 Rolf Hammel-Kiesow, Das System Hanse – Globalisierung im Mittelalter, in: Graichen und Hammel, Deutsche Hanse (wie Anm. 1), S. 309–321.
- 33 Siehe dazu Franz Irsigler, Desiderata einer hansischen Gewerbe- und Produktionsgeschichte, in: Hammel-Kiesow (Hg.), Vergleichende Ansätze (wie Anm. 7), S. 209–219; schon Heinrich Sproemberg, Die Hanse in europäischer Sicht, in: Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles 50 (1961), S. 221–224, ders.: Die Hanse in europäischer Sicht, in: Dancwerc. Opstellen aangeboden aan Prof. Dr. D. Th. Enklaar. Groningen 1959, S. 127–151, zitiert nach einem Sonderdruck mit Paginierung 1–14, S. 10, wies darauf hin, dass die Hanse »die Entwicklung von Gewerben und des Handels bei ihren Handelspartnern in steigendem Maße angeregt« habe.
- 34 Wolle war bereits in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts das Hauptausfuhrprodukt der frühhansischen Kaufleute aus England: Natalie Fryde, Deutsche Englandkaufleute in frühhansischer Zeit, in: Hansische Geschichtsblätter 97 (1979), S. 1–14, 5; zum Wollhandel generell John H. Munro, Medieval woollens: textiles, textile technology and industrial organisation, c. 800–1500, in: The Cambridge history of western textiles, ed. by David Jenkins, vol. 1, Cambridge 2003, S. 181–227, 186–191.
- 35 Astrid Schmidt-Händel, Der Erfurter Waidhandel an der Schwelle zur Neuzeit (Europäische Hochschulschriften: Reihe 3/Geschichte und ihre Hilfswissenschaften 998), Frankfurt am Main u.a. 2004.

- 36 Rolf Gelius, Waidasche und Pottasche als Universalalkalien für die chemischen Gewerbe des Ostseeraumes im 16./17. Jahrhundert, in: Konrad Fritze/Eckhard Müller-Mertens/Johannes Schildhauer (Hg.), *Hansische Studien 7: Der Ost- und Nordseeraum. Politik – Ideologie– Kultur vom 12. bis zum 17. Jahrhundert* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 25), Weimar 1986, S. 91–107.
- 37 Léone Liagre, *Le commerce de l'alun en Flandre au Moyen Âge*, in: *Moyen Âge* 61 (1955), S. 177–206.

