

(3)

DIE HANSE UND DIE HANSESTADT STRALSUND - SCHIFFFAHRT UND HANDEL IN DER OSTSEE IM MITTELALTER

Christian Peplow - Greifswald

Die Hanse + Die Hansestadt Stralsund – Schifffahrt und Handel in der Ostsee im Mittelalter



Impulsvortrag von Christian Peplow, M.A.

im Rahmen des 29. Internationalen Oder/Havel-Colloquiums

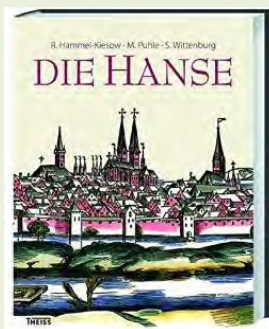
>>Seeschifffahrt + Küstenschifffahrt + Seehäfen + Binnenschifffahrt im Ostseeraum<<
des Vereins zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.

am 15.10.2025

Die Hanse + Die Hansestadt Stralsund – Schifffahrt und Handel in der Ostsee im Mittelalter

1. Hanse – Was war/ist das eigentlich?
2. Stralsund – Hansestadt, Seewesen und Wasserfahrzeuge im 14. und 15. Jahrhundert
3. Diskussion

Lesetipps zur Geschichte der Hanse – Vom Einsteiger zum Forscher



Entspannt und neugierig eintauchen



Für alle, die tiefer hinter die „Hansekulissen“ blicken wollen

Hanse?!

Immer wieder dieselbe Frage: Was ist die „Hanse“?

- nach dem Studium der Forschungsliteratur wird vor allem eine Sache klar: nämlich was die Hanse nicht war:
 - keine machtvolle monopolistische Firma
 - kein Staat im Staate
 - sie besaß keine eigene Armee oder Flotte
 - die Hanse besaß nur so viel Macht, wie ihre Mitglieder ihr geben wollten und konnten

Jahnke, Carsten: Die Hanse, (Reclams Universal-Bibliothek, Nr. 19206), Stuttgart 2014, S. 7.

„Hansewerdung“:

- die Hanse entstand allmählich:
 - kein Gründungsdatum/kein förmlicher Gründungsakt
 - **niemals hat es einen** Hanseeid gegeben
 - keine Gründungsurkunde/keine fixierte Satzung
 - kein gemeinsames Hoheitszeichen oder Siegel
 - nicht einmal eine Mitgliedsliste lässt sich für die Frühzeit finden
- das Wort Hanse (*Hansa*) **bedeutet ganz allgemein „Schar“, „Gemeinschaft“ oder „Gruppe“ (lat. *cohors*)** und meint seit dem 11./12. Jh. im engeren Sinne den Zusammenschluss einer Gruppe oder Gemeinschaft reisender Kaufleute im Ausland
- gleichzeitig entrichteten die Kaufleute an einigen Orten für das Recht, Handel treiben zu dürfen, eine Abgabe, **die ebenfalls „Hanse“ genannt wurde**
- die „Hanse“ ist somit **nicht etwas Neues, nie Dagewesenes, sondern sie entstand langsam, und ihr wurde ein Begriff** zugeteilt, der sich über einen langen Zeitraum entwickelt hatte
- die Hanse war ein Zweckbündnis, dessen Teilnehmer ihm freiwillig beitraten
 - die Freiwilligkeit und die Freiheit aller Mitglieder ist das Grundprinzip der Hanse im Mittelalter

1

Hanse?!:

Immer wieder dieselbe Frage: Was ist die „Hanse“?

- die Hanseforschung hat in den letzten Jahren herausgearbeitet, wie schwierig es ist, die exakte **Anzahl der Hansestädte zu ermitteln** → bis ins 15. Jahrhundert versteht sich Hanse dynamisch
- über die regionalen Unterschiede hinweg, prägten die Hansestädte insbesondere im 14. und 15. Jahrhundert großen Ähnlichkeiten aus
- **unter dem Dach der „Hanse“, das vor allem aus einem gemeinsamen Interesse an einen intensiven regionalen und überregionalen Handel bestand, fanden miteinander verbündete und befreundete Städte zusammen**
- diese regionalen und teilhansischen Bündnisse und Freundschaften haben zu keinem Zeitpunkt den **gesamten Hanseraum umfasst** → zu unterschiedlich war die **politische und wirtschaftliche** Interessenlage der einzelnen Städte
- Die „Hanse“, und das macht ihre schwer begreifbare und schwer fassbare Ambivalenz aus, hat aber nicht nur als Idee existiert, sondern konkrete Politik gemacht, militärische Konflikte aktiv ausgeführt und ausländischen Mächten ihren Willen aufgezwungen.
- am dichtesten an der historischen Wahrheit scheint (...) die eigene Definition der Hanse zu sein, die in einem Schreiben an den englischen König von 1450 steht: *[...] dat de stede van der hense [...] sin wol en corpus in etliken vruntscoppen unde vorbintrissen, darinne se myten en overkomen [...]*.

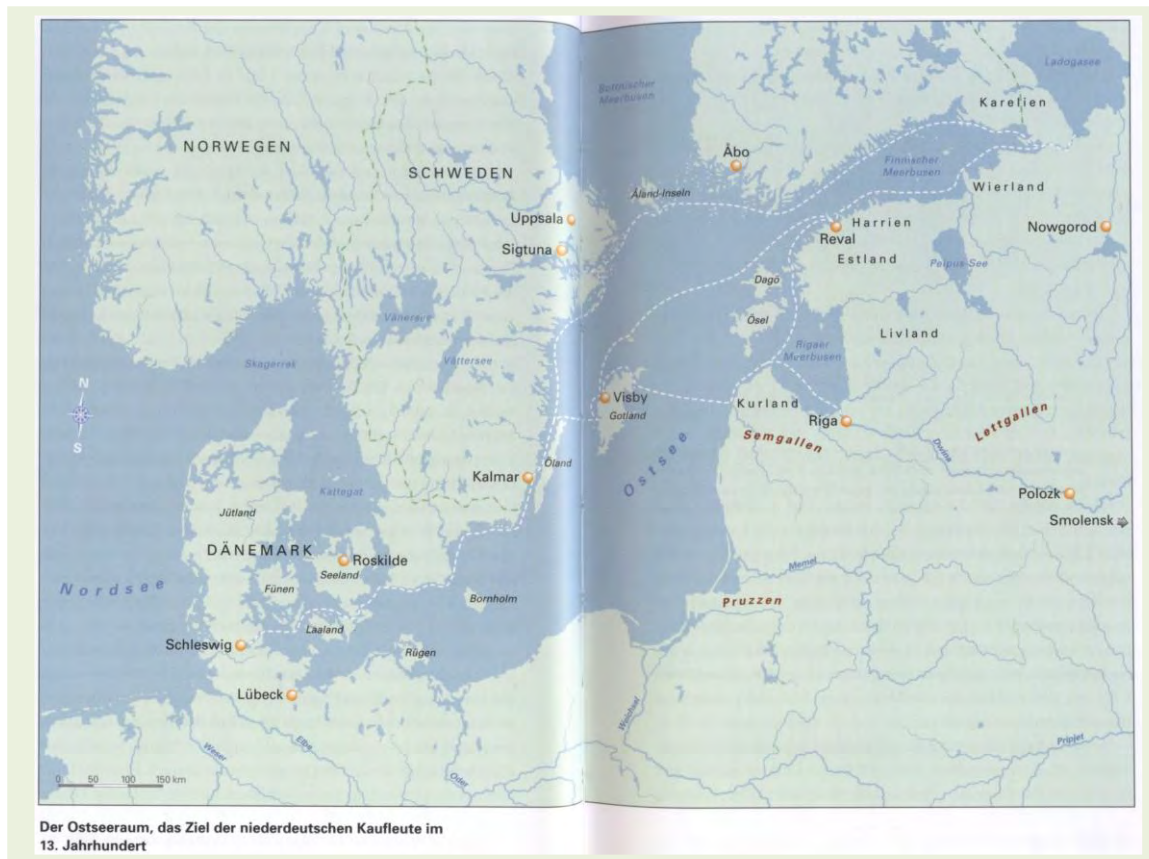
PUHLE, Matthias: Organisationsmerkmale der Hanse, in: BRACKER, Jörgen/HENN, Volker/POSTEL, Rainer (Hrsg.): Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos (Textband zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989), Lübeck 2006, S. 196-201, hier: 196-197.

Schlaglichter der „Hansewerdung“

- **kein Gründungsdatum** → **niemals hat es einen** Hanseeid gegeben
- 1143/1159 Gründung Lübecks
- 1161 Artlenburger Privileg → **Gotländische Genossenschaft**



- 1201 Gründung von Riga sowie weitere Städtegründungen entlang der Ostseeküste (z. B. Rostock 1218, Wismar 1226, Stralsund 1234 u. Greifswald 1250)



Zwischen Konkurrenz und Bündnis – Die Formierung der Städtebünde

- 1259 schlossen die Ostseestädte Lübeck, Wismar und Rostock ein Abkommen zur **Sicherung der Schifffahrt**, das 1265 erweitert wurde → Stralsund fand erst 1281 den Weg in dieses Bündnis
- 1283 Rostocker Landfrieden
- 1298/99 setzte man den Beschluss durch, das Siegel der Gotländischen **Genossenschaft** durch die Siegel der einzelnen Städte zu ersetzen → die Vertretung der Kaufmannsinteressen geht auf die Städte über
- Kommerzielle Revolution und Konsolidierung eines neuen Handelssystems

Hansischer Handelsraum und Handelswaren:

Im Großen und Ganzen erscheint es so, dass der Osten im Warenkreislauf vor allem Rohstoffe und Massengüter, der Westen im Austausch Fertigwaren und Genussmittel lieferte.

Im 13. Jahrhundert kamen zu den von West-nach-Ost handelnden Kaufleuten eine Gruppe von Ost-nach-West handelnden Kaufleuten hinzu → erst durch diese Rückkopplung entstand das „hansische Handelssystem“.

Dabei darf man den hansischen Handel nicht nur auf diese Ost-West-Handelsachse reduzieren. Die Hanse hatte auch mit dem Norden und dem Süden intensive Handelsbeziehungen.

Nicht vergessen: Ein bedeutender Teil des hansischen Handels verlief zwischen den Hansestädten selbst.

- wichtige Handelswaren:

- Tuche aus Flandern, Holland und England
- Pelze vornehmlich aus Nowgorod
- Wachs (Russland)
- Stockfisch/Trockenfisch (Norwegen) und Hering/Salzfisch (Schonen)
- Salz (Lüneburg) und Baiensalz (Meersalz aus Frankreich u. Spanien)
- Getreide aus Preußen (Danzig)
- Holz sowie die Nebenprodukte Asche, Pech und Harz
- Bier als typische Ware der Hansestädte



Im regionalen Seeverkehrssystem bringen die Schiffer der östlichen Ostseestädte ihre Ladungen bis zu den wendischen Seestädten. Diese transportieren sie weiter nach Westeuropa.

Die Ausrufung der
hense van den dudeschen steden



Brügge, der „Welthandelsmarkt“ Europas nördlich der Alpen im 14. und 15. Jahrhundert.

„Am 20. Januar 1358 fassen die Ratssendeboten der wendischen Städte sowie von Goslar, Braunschweig, Elbing und Thorn einen historischen Beschluss [...]. Sie vereinbaren ein Handelsembargo zu Lande und zu Wasser. Das Embargo richtet sich nicht nur, wie in früheren Fällen, gegen die Stadt Brügge sondern gegen die gesamte Grafschaft Flandern einschließlich des Landesherren. Ziel ist die wirtschaftlich mächtigste Region im Europa nördlich der Alpen auszuhungern und die flandrische Tuchproduktion lahmzulegen.“

(Graichen, Gisela/Hammel-Kiesow, Rolf: Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht, Reinbek bei Hamburg 2011, S. 112)

[...] hebben to samende wesen up dem oversten raadhouse to Lubeke, na Godes bord 1358 jare, in deine sunte Eabiani unde Sebastiani daghe der hilghen mertelere, unde hebben over eyn ghedraghen unde desse settinghe de hiir nagheschreven steyt gliesat, vaste unde untebroeken to holdende, also umme mengherleye unrecht unde be[s]warnissea, de demc menen kopmanneb van Alemanien

van der Dudeschen hense

ghescheen is in Vlanderen, unde dit to holdende by der pyne unde broeke de hiir na gheschreven is.

(HR. I, Bd. 1, Nr. 212.)

Die Organisation der Hanse:

Das politische System der Hansestädte

- „Für das Erfolgsmodell „Hanse“ war entscheidend, dass die politische Führungsschichten in den Städten beinahe deckungsgleich mit den Trägern des hansischen Handels waren.“
- aktive Bündnis- und Sicherheitspolitik, gesamtstädtische Interessen, die Verteidigung der Stadtfreiheit und die Bewahrung eines florierenden Handels wurden nur möglich, da die Ratsherren in der Regel selbst Kaufleute oder Gewerbetreibende waren
- „Die Ratsgremien wurden nicht durch allgemeine und freie Wahlen, an denen sich alle Bürger der Stadt beteiligen konnten, gebildet. Es waren vielmehr die mächtigsten Familien der Städte, die (...) den Rat stellten.“
- „Die Rolle der Ratsherren als Vorsteher der Hanse beruhte also rechtlich nicht auf Wahl, sondern auf stillschweigender Zustimmung des Gesamtverbandes zu ihrer Entscheidungskompetenz aufgrund ihrer Identität mit dem gesamthansischen Personenverband.“

Mitgliedschaft in der Hanse:

Mitglied der Hanse konnte man auf dreierlei Weise sein oder werden:

1. Bis zur Mitte des 14. Jh. wuchsen die Städte durch die Teilnahme ihrer Kaufleute am hansischen Handel in die Gemeinschaft hinein.
2. Seit der Mitte des 14. Jh. stellten die Städte förmliche Aufnahme- oder Wiederaufnahmeanträge, über die auf den Tagfahrten von den versammelten Ratssendeboten beraten und entschieden wurden (*die kontroversen Diskussionen um die Aufnahme bzw. Wiederaufnahme Kampens 1441, oder die Ablehnung Utrechts 1451 zeigen, was für die Entscheidung allein ausschlaggebend, ob von der Aufnahme einer Stadt Vorteile für die Gemeinschaft zu erwarten waren oder nicht*).
3. Der dritte Weg in die Hanse – meistens durch die kleineren Städte vollzogen – führte über eine größere Stadt, indem man sich ohne besondere Formalitäten von ihr aufnehmen ließ.

Um überhaupt in der Lage zu sein, Mitglied der Städtehanse zu werden und in dieser eine Organstellung einzunehmen, war außerdem eine bestimmte Stufe politisch-rechtlicher Handlungsfähigkeit der Kommunen nötig → dazu erkämpften die Kaufleute und Handwerker im 12. und 13. Jahrhundert das Selbstverwaltungsrecht für ihre Städte.

„Für die Mitgliedschaft in der Hanse ist es unabdingbar, dass die Herrschaft des Rates „vullmechtich“ ist.“

HAMMEL-KIESOW, Rolf/PUHLE, Matthias/WITTENBURG, Siegfried: Die Hanse, Darmstadt 2009, S. 80.

1

Mitgliedschaft in der Hanse (Forscherstimmen):

„Grundlage für die dauerhafte Mitgliedschaft einer Stadt in der Hanse war das Vorhandensein einer ökonomischen und politischen Grundstruktur, die durch Kaufleute und Handwerker gelegt und im Laufe des späten Mittelalters immer stärker ausdifferenziert und den sich ändernden sozialen und ökonomischen Bedingungen im Übergang zu Frühen Neuzeit angepasst wurden.“

(HAMMEL-KIESOW, Rolf/PUHLE, Matthias/WITTENBURG, Siegfried: Die Hanse, Darmstadt 2009, S. 71.)

„Zu Mitgliedern der Hanse wurden Kaufleute an den Kontorsplätzen. Dort wurde von den Älterleuten nach Augenschein und auf Empfehlung durch einschlägig bekannte Personen darüber entschieden, welche Händler zum Kreis der Privilegiennutzer dazuzurechnen sind. Habitus, niederdeutsche Sprache und Referenzen waren entscheidend.“

(SELZER, Stephan: Die mittelalterliche Hanse, Darmstadt 2010, S. 64.)

Mitgliedschaft in der Hanse (Forscherstimmen):

„Die Hanseeigenschaft kam keineswegs nur Bewohnern derjenigen Städte zu, die gegenüber Königen, Fürsten und Herren als Erwerber von Privilegien oder als Vertragsschließende auftraten. (...). Demnach konnten einzelne Kaufleute, ohne daß ihre Zugehörigkeit zu einer bestimmten Stadt Voraussetzung war, Mitglieder der Hanse sein.“

(FRIEDLAND, Klaus: Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse, in: HGBll. 76 (1958), S. 21-41, hier: S. 28.)

„Eine Betrachtungsrichtung, die von den Personen zu den Städten verläuft, sollte auch das Grundprinzip einer Hansekarte sein. Ein Verzeichnis von hansischen Städten müsste also ausgehen von einer Namensliste von Kaufleuten, die an den Kontorsplätzen die hansischen Privilegien nutzten.“

(SELZER, Stephan: Die mittelalterliche Hanse, Darmstadt 2010, S. 65.)

Ausschluss aus der Gemeinschaft der Hanse:

Folgende Vergehen führten zu einer Androhung bzw. Einleitung eines **Ausschlussverfahrens („Verhansung“) gegen eine Hansestadt :**

1. Nichtachten hansischer Boykottmaßnahmen wegen Verletzung der Privilegien und Freiheiten im Ausland.
2. Fehlende Gewähr für innere und daraus folgende äußere politisch-soziale Kontinuität der Rats Herrschaft. (Unterwerfung der freien Städte)
3. Nichtbeachtung von Normen im interkommunalen Rechtsverkehr.
4. Nichtbeteiligung an hansischen Aktionen.
5. Teilnahme an stadtherrlichen Aktionen gegen hansische Mitglieder oder hansische Interessen ohne Vorhandensein einer rechtlich-politisch-militärischen Notwendigkeit.

Die Hansegemeinschaft ging somit verloren bei Nichtbenutzung der Privilegien, durch freiwilligen Austritt aus der Gemeinschaft oder durch den förmlichen Ausschluss einer Stadt.

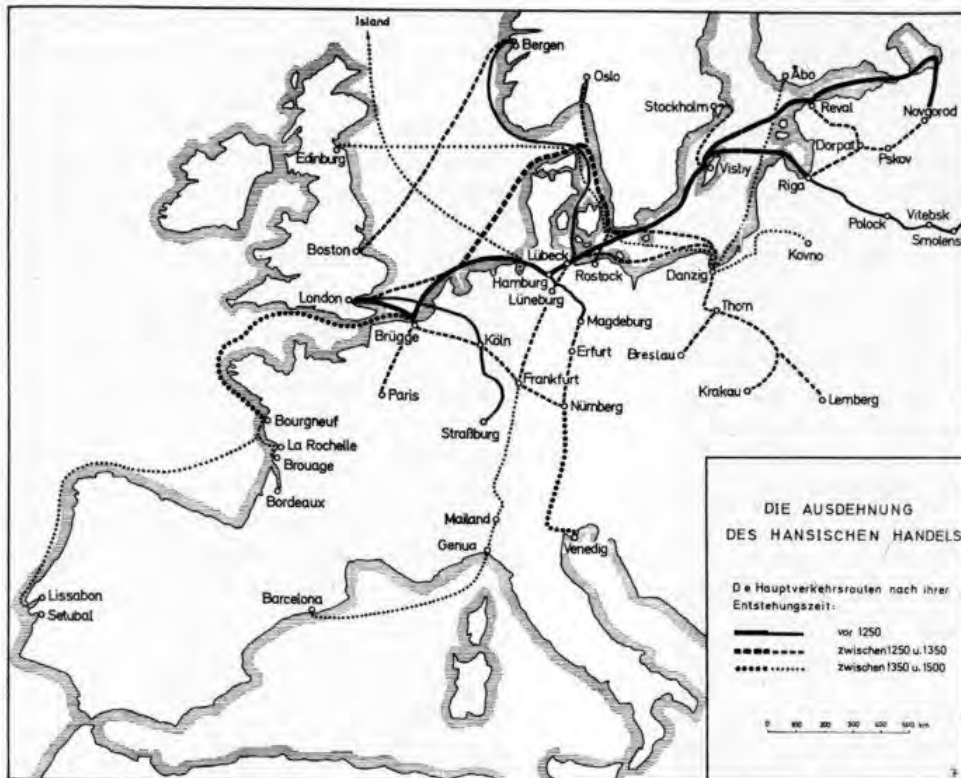


Abb. 44: Handelswege der Hanse

Die Kontore und andere Niederlassungen

- die vier Kontore der Hanse: London, Brügge, Bergen und Nowgorod, bildeten zwischen dem 13. und 16. Jahrhundert (neben ca. 50 kleineren Auslandsniederlassungen) die Hauptstützpunkte der Hanse im Ausland
- sie hatten selbst nicht den Status eines Hansemitglieds, sondern wurden ab Mitte des 14. Jahrhunderts den Beschlüssen des Hansetages unterstellt
- der Begriff „Kontor“ wurde erst im 16. Jahrhundert üblich → die zeitgenössischen Bezeichnungen lauteten: „Genossenschaft der Kaufleute der Deutschen Hanse“ oder „dem gemeinen Kaufmann zu ...“
- die Kontore waren streng organisierte Einrichtungen mit Satzung, Gericht, Kasse und Kontoroberhäupter (Ältermann/Oldermann)
- durchreisende Hansekaufleute waren verpflichtet, sich bei den Ältermännern zu melden und innerhalb der Mauern (Rechtsbereich) zu wohnen; einzige Ausnahme für die Wohnpflicht bildete Brügge
- „Wer von den hansischen Vergünstigungen profitieren wollte, musste Mitglied der Kontorgemeinschaft werden.“

DOLLINGER, Phillipe: Die Hanse, Stuttgart 1989, S. 132-133.

HAMMEL-KIESOW, Rolf/PUHLE, Matthias/WITTENBURG, Siegfried: Die Hanse, Darmstadt 2009, S. 54.

SELZER, Stephan: Die mittelalterliche Hanse, Darmstadt 2010, S. 54.

1

Die stille Auflösung der Hanse und ihr Nachleben



Die stille Auflösung der Hanse und ihr Nachleben

„Gerne würden wir uns euren Wünschen gegenüber offen zeigen, <<wenn nicht Privilegien dieser Art für das Königreich England sehr nachteilig wären. Denn wenn diese Privilegien jede Möglichkeit unserer Leute Schwächen, Handel zu treiben, wenn sie Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten mit sich bringen, wäre es ein Zeichen eurer Klugheit und eures Gerechtigkeitssinnes, unsere ablehnende Antwort im besten Sinne aufzunehmen [...] >>.“*

(Am 25. September 1604 lehnt König Jakob I. von England die Vorschläge zur Wiederherstellung der Privilegien der Hansestädte endgültig ab.)

* GRAICHEN, Gisela/HAMMEL-KIESOW, Rolf: Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht, Reinbek bei Hamburg 2011, S. 341.

Gründe (Auswahl) für den Niedergang der Hanse:

Wichtige Veränderungen/Faktoren, welche die Rolle der hansischen Zwischenhändler grundlegend schmälerten, waren:

1. Das Aufkommen des Kontinentalhandels (Zentrum war der oberitalienische-oberdeutsche Raum)
2. Die Konkurrenz der holländischen Frachtfahrt seit den 1470er Jahren
3. Die Entstehung des transatlantischen Handelssystems, das eine Verlagerung des wirtschaftlichen Schwerpunktes erwirkte (fehlendes Kapital)
4. Erstarren der landesherrlichen Territorialgewalten im Ostseeraum ab Mitte des 15. Jahrhunderts, wodurch sich die Städte in stärkerem Maße den Interessen der regierenden Fürsten unterordnen mussten.
5. Im 15. Jahrhundert durchläuft die Wirtschaft eine tiefe Rezession, die bis in die 1460er Jahre andauert
6. Die Reformation und ihre politischen und kulturellen Folgen

Gründe (Auswahl) für den Niedergang der Hanse:

- die schonischen Messen werden von den Hansern von einer bedeutenden internationalen Handelsmesse zu einer reinen Heringsmesse degradiert, da man die Konkurrenz aus England, Flandern und den ländlichen Gebieten der Niederlande ausschaltet
- die Islandfahrt (Stockfisch und Klippfisch) besiegelt das Ende der Bergenfahrt bzw. der Islandhandels (vor allem der Engländer) bricht das Bergener Stockfischmonopol
- **in Nowgorod wird der Handel „von Gast zu Gast“ verboten und 1494 wird das Kontor durch den russischen Zaren Iwan III. geschlossen**
- **Brügge verliert kontinuierlich an Bedeutung → das wirtschaftliche Zentrum wird Antwerpen, wo die Hanse keine vergleichbaren Privilegien besitzt**
- Zunahme innerer Streitigkeiten und **Uneinigkeiten** → **z. B.** Verhansung Kölns zwischen 1471 und 1476 (im Zuge des Konfliktes mit England 1468-74)

„Die Hanse verliert die Fähigkeit auf neue Situationen angemessen zu reagieren.“

Die stille Auflösung der Hanse und ihr Nachleben

„Wegen dieser Bedrohungslage entwickelt sich die Hanse immer mehr von einem Handelszweckverband zu einem Bündnis, wie es dann in der <<Confoederationsnotel>> des Jahres 1557 tatsächlich geschlossen wird. Die Kehrseite dieser Entwicklung: Mit seinen genau festgelegten Verpflichtungen ist das Bündnis wesentlich restriktiver, wodurch die Bewegungsfreiheit, die die Hanse des Spätmittelalters ausgezeichnet hatte, verlorengeht.“

(Graichen, Gisela/Hammel-Kiesow, Rolf: Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht, Reinbek bei Hamburg 2011, S. 354-355.)

Die stille Auflösung der Hanse und ihr Nachleben

„Die Teilnehmer dieses Hansetages [1669] und ihre Zeitgenossen wussten allerdings nicht, dass dies der letzte Hansetag sein würde, sodass die Hanse endete, wie sie begonnen hatte: ohne präzises Datum.“

(HAMMEL-KIESOW, Rolf/PUHLE, Matthias/WITTENBURG, Siegfried: Die Hanse, Darmstadt 2009, S. 193.)

Die stille Auflösung der Hanse und ihr Nachleben

„Lübeck, Hamburg und Bremen, die 1774 das Kontor in Bergen aufgelöst haben, verkaufen 1852 den Stahlhof in London und 1862 das Oostershaus in Antwerpen. Die gemeinsame Vertretung der drei Hansestädte in Berlin schließt erst 1920.“

(Graichen, Gisela/Hammel-Kiesow, Rolf: Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht, Reinbek bei Hamburg 2011, S. 357.)

Stralsunds Seeschifffahrt im Mittelalter

Seewesen und Wasserfahrzeuge im 14. und 15. Jahrhundert

- Details über den Hafenbetrieb und seine Einrichtungen gibt die älteste Hafenordnung Stralsunds von 1278 preis, in der das An- und Ablegen, die Be- und Endladepraktiken sowie diverse Hafengebühren geregelt wurden (PomUB, Bd. 2. Abt. 1, Nr. 1091.).
- die im großen Umfang überlieferten Stadtbücher verzeichnen wichtige Hinweise, für die Untersuchung zur Geschichte des Stralsunder Hafens (Birgit Kulesa) So lassen sich Örtlichkeiten in der Hafenvorstadt wie Ankerschmiede und Stadtwaage, die Lage von Werkstätten, Schiffsbauplätze und die vor Anker liegenden Schiffe rekonstruieren.

Stralsunds Seeschifffahrt im Mittelalter

Seewesen und Wasserfahrzeuge im 14. und 15. Jahrhundert

- zahlreiche Überlieferungen im Umfeld der Rezesse und Urkunden zu finden
 - ▶ HR. I, Bd. 1-6. und HUB, Bd. 2-6.
- der Konflikt mit Dänemark und die darauf folgenden Phase **der „Vitalienbrüder“ halten eine umfangreiche** (quantitative) schriftliche Überlieferung zu den Wasserfahrzeugen des 14. Jahrhunderts bereit = glücklicher Überlieferungsumstand
- Überlieferungen im Stadtarchiv Stralsund = Städtische Urkunden, Testamente; Prozessakten

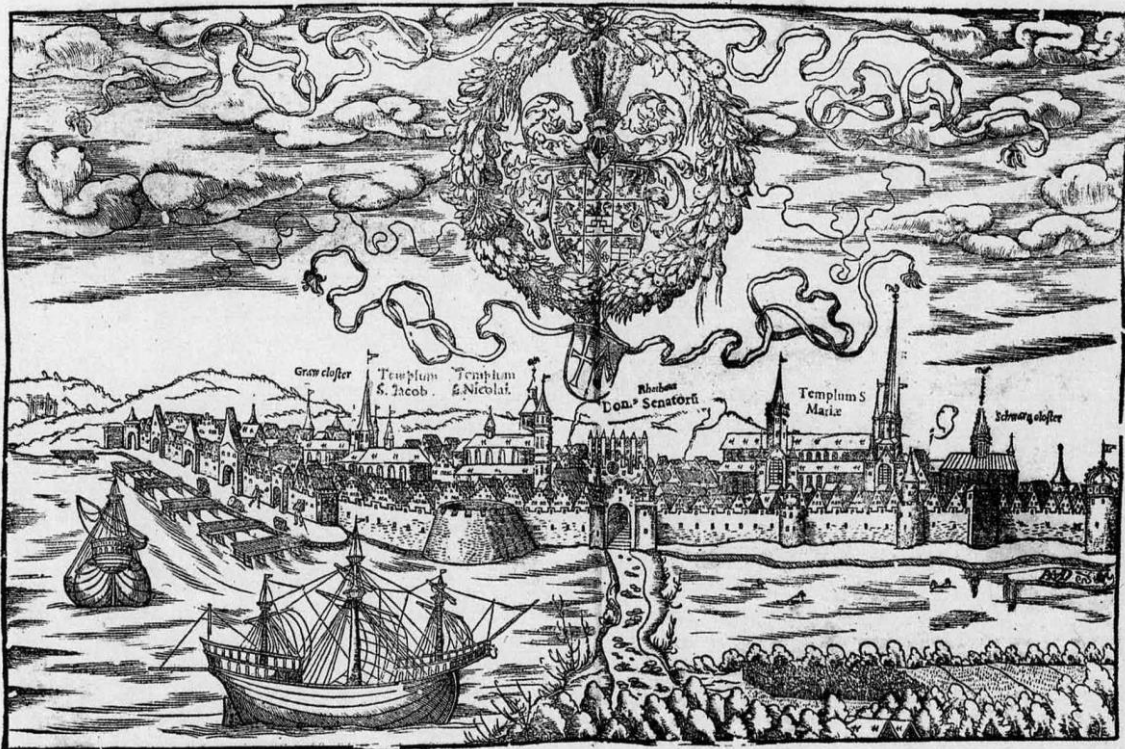
1

Stralsunds Seeschifffahrt im Mittelalter

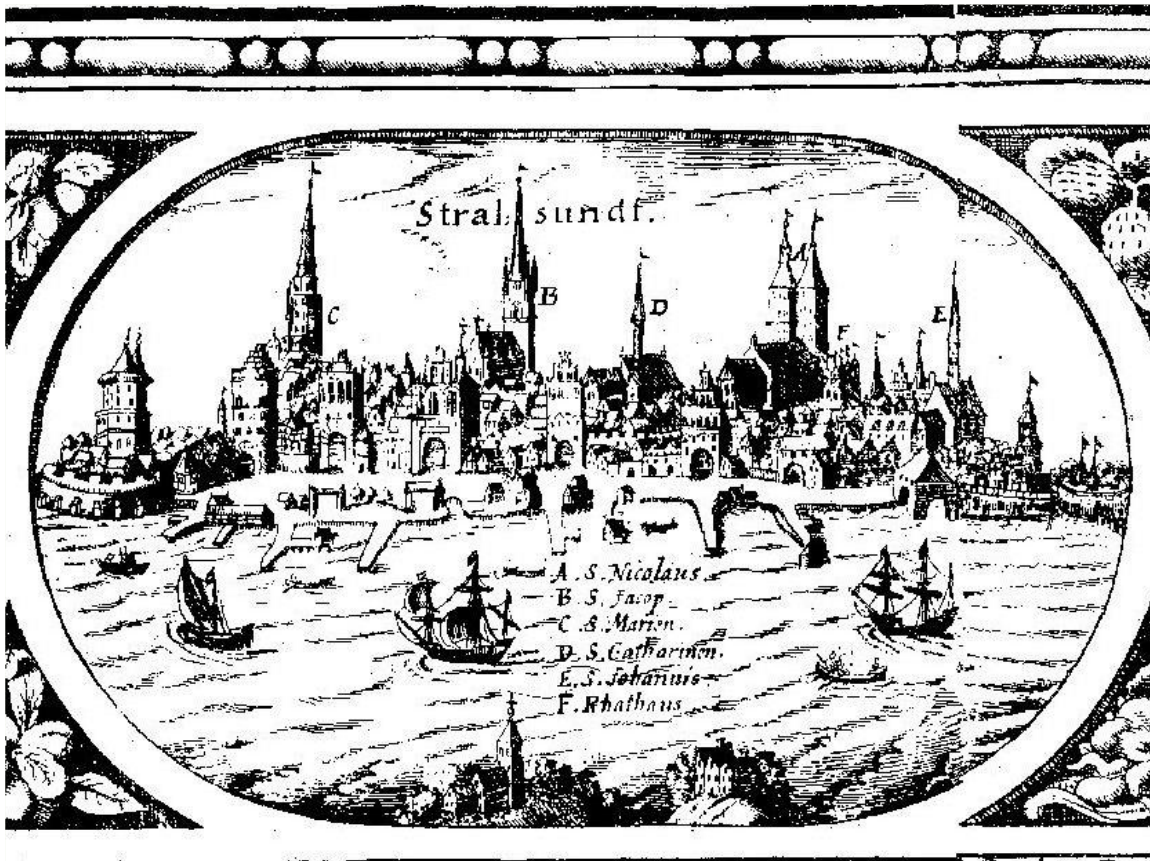
Seewesen und Wasserfahrzeuge im 14. und 15. Jahrhundert

- Durch Aufzeichnungen aus dem Kämmereibuch lassen sich für 1400 neun, 1411 elf und 1421 ganze dreizehn Werftplätze belegen, in denen unterschiedlich große Schiffe von Hochseeschiffen bis hin zu kleineren Fischereifahrzeugen gefertigt wurden.
- Vielfalt an Wasserfahrzeugen
- keine Werft baute nach festen Mustern
 - ▶ Schiffbau ist Unikatbau (mit Erfahrungswerten)
- Wasserfahrzeuge werden entsprechend der Bedürfnisse des Seefahrtsgebietes gebaut

1



Stralsunder Stadtansicht mit Stadtmauer, Wassertoren, Hafenanlage und zwei Schiffen.
 Kupferstich veröffentlicht in der „Cosmographia“ v. Sebastian Münster, Basel 1592.
 Original von Hans Manuel, genannt Deutsch (1525-1571). Darstellung muss daher vor 1571 entstanden sein.





Grundriss von Stralsund, Merian-Kupferstich um 1650



Stralsunder Werften und Schiffbau um ????.

20. Vortmer^k zo dunket den steden menliken nütte wezen, dat me teghen dat thokomende jar vredescepe utmake, also 2 coghen unde 4 snighen mit hundert ghewapent. Des hebben ze den van Prutzen wor anzynde wezen, dat ze de vredescepe utmaken.

↳ HR. I, Bd. 2, Nr. 266.

An de vorsycteghen heren, borghermestere unde rät der stat to Revele^a, kome desse breff myt werdyscheyt.

Vruntlike grote thovoren an de vorsyctegen heren, heren borghermestere unde rätlude der stat to Revele^a. Guden vründes. Ik bydde jü to wetende, do ik latest van myme heren, deme konynghe, scheidede, do leden ut 3 hovetlude^a; de ene het Ternevysse^a, de ander het Wülf Lembeke unde de derde ~~Vycke Stralen den~~^a. De hadden enen kreger van sostych lasten unde 1 snykken unde 1 schuttenbót; dar hadden se wol anderhalf hündert weraftych uppe.

↳ HR. I, Bd. 7, Nr. 133.

Unde des koninges vlote licht alrede uppe den wynd, dede hebben bemanned 18 holke unde koggen unde 24 andere mertzschepe unde darby andere schepe so vele, dat se tosamende 300 zeghele hebben, men en enkramp de wynt.

↳ HR. II, Bd. 1, Nr. 56.

Post salutacionem. Wo dat de koningh van Dennemarken uthelicht wol mit 18 groten holken unde ock mit velen kleynen schepen, dat en wet hir noch nemant, wor hee henne wyl mit dusser groten samminge¹.

↳ HR. II, Bd. 1, Nr. 58.

wy don juwer erlikheyd witlik, wo dar liigghen Dene in der see, de hovetman is gheheten Jes Montesson¹ unde licht dar myd viif schepen, alze myd eneme holke unde myd dren kregeren unde myt ener barsen, unde don dem kôpmanne groten schaden unde den visscheren, so dat se en nemen wad se hebben, unde driven grote schande myd megheden unde myd vrouwen, so dat id juwer erbarheyd mach entfarnen.

↳ HR. II, Bd. 4, Nr. 617.

Juw ersamen leven heren borgermestern unde radmannen Stralessund do wii vogede witlik unde apenbar, dat wii hebben vorvaren, dat dar sin barsen unde snicken in der see myt volke, de bescheddigen unde nemen unsen copman.

↳ HR. II, Bd. 4, Nr. 564.

10. Item mogen se hebben egene prame unde luchteschuten unde geven van deme prame ene Schonsche mark unde van der luchteschuten ene halve Schonsche mark, darmede mogen se up unde utschepen, were id en evene kumpt. Hirentegen willen de vogede hebben enen Rinschen gulden.

↳ HR. II, Bd. 5, Nr. 244 § 10.

4. Ock wanner schuten und andere kleyne schepe mit allerhande etelware to Bergen vor de brugge kamende werden, alsdenn is de copman den borgeren darsulvest to grotene vorfange, de nicht eyn schap, kalf ofte hon averkamen mogen, sunder one dat also gantzliken uth der hant kopen.

7. Umme den tolln alse van den schepen to Bergen kamende, de syn grôt ofte kleyn, darvan wart ko. w. nicht mer alse eyn stücke moltes ofte mels, unde deme copmanne moten se 25, 21, 30 Å , darna de scepe kleyn unde grot van lasten sin, to tolln geven.

↳ HR. III, Bd. 6, Nr. 615 §§ 4 u. 7.

[2.] Item dat alle maniren van schepen, hoe gedanich zy zin, de ind vorscreven Zwen komen zullen, dats de wetene tûsschen der Slus ende der Mude, men legge langhes den strome, te wetene de cogghen, schepen, crayers, evers ende barghen dre schepe dicke deen neffens den anderen, pleyten, cleene cogghen, schepen van Brabant, de Hollandesche, Zeelandesche unde van anderen vre[m]den^d steden viere schepe dicke deen neffens den anderen, ende de schuten ende soyen 6 schepe dicke deen neffens den anderen, wel gheankert voren ende bachten; te dien heynden, dat zij niet ne drayen metter hogher vloet noch mit der ebbe dwers den vorscreven Zwene, up de boete.

HUB, Bd. 5, Nr. 509. = 1401

262. *Die Städte Lübeck, Hamburg, Bremen, Kiel, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Anklam, Stettin und Kolberg urkunden über ihr Bündniss mit den Königen Magnus und Hakon von Norwegen gegen den König von Dänemark. — 1361 Sept. 9.*

van Hamborgh twe kogghen mit twen hondert mannen wapent; unde wi van Rozstok unde van der Wismer ses kogghen mit ses snicken edder schuten mit ses hondert mannen wapent; unde en werk unde ene blide eft des nood do^a; unde wi van deme Stralessunde unde Gripeswolde mit ses kogghen mit ses snicken edder schuten mit ses hondert mannen wapent, unde en werk unde ene blide eft des nood do;

HR. I, Bd. 1, Nr. 263. = 1361

300. *Vertrag der Städte mit Wulf Wulflam über die von diesem zu übernehmende Befriedung der See. — 1385 Mrz. 16.*

Ld aus der Handschrift zu Ledraborf fol. 147b.

T Handschrift zu Thorn.

W Handschrift zu Wismar I, S. 217.

Ener^a raminge is geramet van^b den menen steden^c mit^d Wulveken Wulflamme de^e see to vredende. also^f dat he schal hebben en grot schip und also vele snicken und schuten dar tho. also behuf ys tho hundert gewapnet gader wepener. Mit den schepen und hundert wepeneren schal he de see vreden, und de seerovere^g mede krenken, also^h he besteⁱ kan unde mach, sunder arghelyst. Und he schal in der see wesen vertein dage na paschen, und in der see blyven bette^l to sunte Mertens daghe. Und allen schaden van^k schepen, van koste, van luden und van vengnisse schal he sulven allene utstan. Und hir vore scholen eme de stede geven 5000 mark Sundisch. Hir to scholen en de stede lenen veer snicken mit erem towe und reschop, also dar tho behoret, und ses bussen und 32 armborste und ses tunnen mit schote. Und van den snicken, bussen^m, armborsten und schote scholen de stede ere eventure stan, ift dar schade ane schege. Vortmer wat vromen he nympt van seeroveren, de schal sin wesen, yd en were, dat de seerover demⁿ koepmanne dat ghenomen hadden, dat scholde men deme koepmanne wedder gheven, dem it tho behorde, eder sinen vrunden, den it van rechte boren mochte. Venge he ok welken zeerover^o, edder wen, de se husede^p, (hovede)^q edder^r spisede, den schal^s he richten und nicht schatten, eder senden en^t den steden, dat se dar over richteden, sunder jenigerleye arghelist. Ok war he dat warliken vornympt, dat yemant de seerovere husede, hovede eder^u spisede, den mach he lik den seeroveren argen, wante wy se allike schuldich holden. Ok schal he unse vrunt, dar^v wi nene vyenschop mede hebben, nicht argen; ok schal he nemende helpen unse vrunt to argende. Ok schal he nemende to sik nemen van den seerovern by sinen^w wetende, it en sy mit volbort der stede, sunder argelist. Und^x Wulveke Wulflam schal^y de see mit^z den schepen und hundert wepenern hegen und vreden^{aa}, und alle stücke holden^{bb}; also hir vor screven steit, allene dat it^{cc} also qweme, dat he storve. Dat schal he mit synen vrunden worwissen dem rade tho dem Sunde van der menen stede weghe, it en were, dat he mit synen hupen slagen worde^{dd} edder vangen, so scholen sine borghen dar umme nicht gemanet werden. (Acta^{ee} sunt hec Lubeke anno Domini 13[85]^{ff} quinta feria post dominicam letare, communibus civitatibus maritim[is]^{gg} ibidem ad placita congregatis.)

[...] En grot schip und also vele snicken und schuten dar tho [...].

[...] de stede lenen veer snicken [...].



Abb.: Großes Koggensiegel von Stralsund, 1329.

Zum Stralsunder Siegel von 1329 heißt es in einer Ratsurkunde von 1483:

„vnsere Stad Sigel ghenomed den kogghen wtylyken laten henghen yn dussen vsen breff.“

Zitiert nach: Ellmers, Detlev: Kogge und Holk als Schiffe der Hanse, in: Hundt, Michael/Lokers, Jan (Hrsg.): Hanse und Stadt. Akteure, Strukturen und Entwicklungen im regionalen und europäischen Raum. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag (Einzelveröffentlichung des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde), Lübeck 2014, S. 53-67, hier: S. 54, Anm. 13.

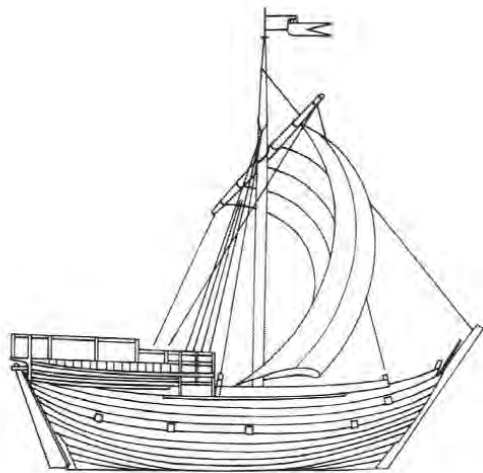


Abb. 3. Die besonders gut erhaltene Steuerbordseite des 1380 gebauten Bremer Schiffsfundes (a) entspricht dem als Kogge ausgewiesenen Schiffsbild des Stralsunder Siegels von 1329 (b). a Zeichnung Werner Labn, Deutsches Schiffahrtsmuseum, b nach Ewe (wie Anm. 22), Nr. 194.

Aus: Ellmers, Detlev: Kogge und Holk als Schiffe der Hanse, in: Hundt, Michael/Lokers, Jan (Hrsg.): Hanse und Stadt. Akteure, Strukturen und Entwicklungen im regionalen und europäischen Raum. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag (Einzelveröffentlichung des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde), Lübeck 2014, S. 53-67, hier: S. 58.

1



Detail from the Luttrell Psalter, BL, Add. MS 42130, folio 16IV; c. 1325-1335 n. Chr.

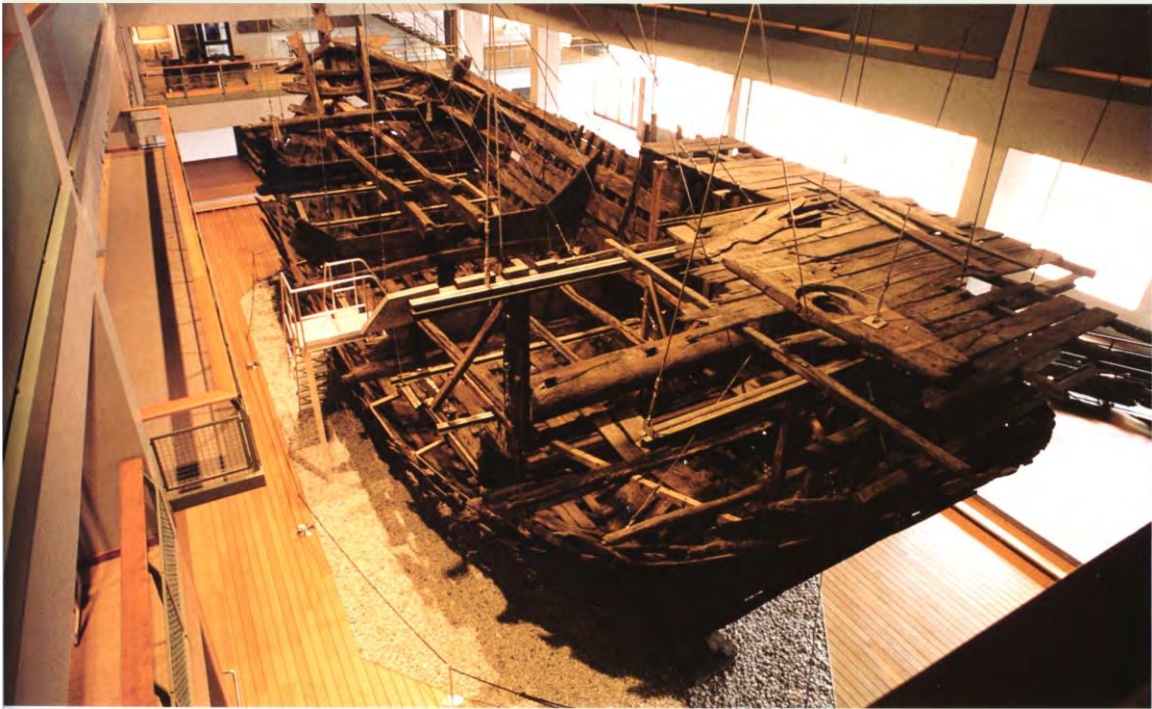
1



Miniatur aus dem *Smithfield Decretals* Papst Gregors IX.,
(HS. Roy. 10. E. IV, f. 19.) frühes 14. Jh.
Britisches Museum, London.



Rekonstruiertes und konserviertes Wrack der sog. „Bremer Kogge“ von 1380.
Auch als LTB (Lastschiff Typ Bremen) bezeichnet (Carsten Jahnke).
Geborgen 1962, Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven.



Rekonstruiertes und konserviertes Wrack der sog. „Bremer Kogge“ von 1380.
Auch als LTB (Lastschiff Typ Bremen) bezeichnet (Carsten Jahnke).
Geborgen 1962, Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven.



Replik „Kieler-Kogge“. Nachbau des Bremer Wrackfundes von 1380



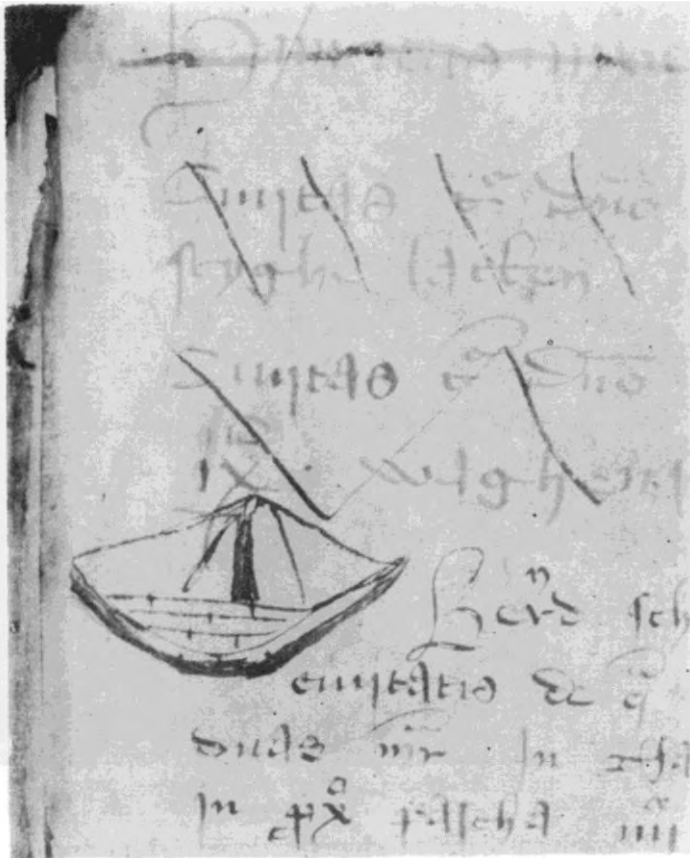
Rekreation (M. Belasus) „Wissemara“. Nachbau eines „mittelalterlichen“ Wasserfahrzeugs



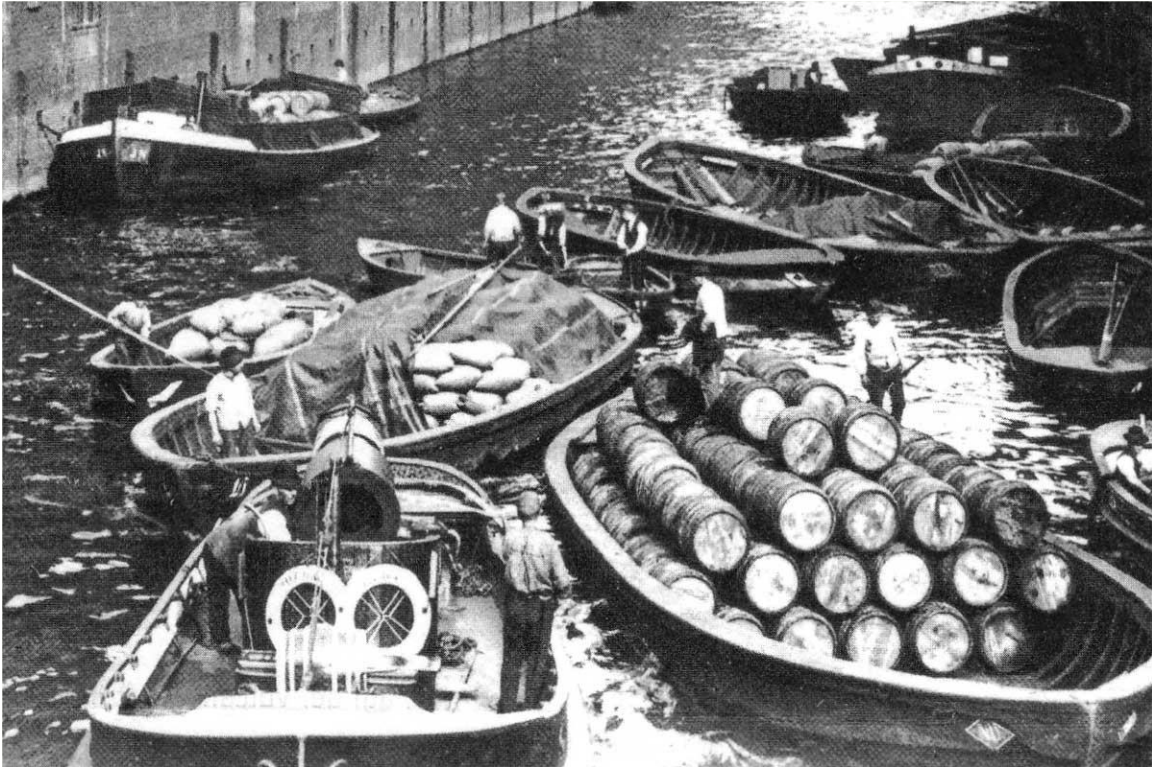
Replik der sog. „Kampener Kogge“ bzw. „De Kampener Kogge“



Die „Lisa von Lübeck“ ist ein hölzernes Motorsegelschiff, das ein spätmittelalterliches Schiff in Kraweelbauweise darstellen soll.



Im Blatt 40 Rückseite des Kammereirechnungsbuches der Stadt Wismar von 1326-1336 findet sich neben der Eintragung über den Kauf einer *Snikke* (*Snigge*, *Snecke*, *Snekkja*), die Zeichnung einer solchen Schnigge.



Schuten in der Speicherstadt. Foto: Archiv Harry Braun
<https://shmh.de/de/hamburgwissen/journal/damals-im-hafen-die-schuten> [Stand: 25.10.2021].

Stralsunds Seeschifffahrt im Mittelalter

Seewesen und Wasserfahrzeuge im 14. und 15. Jahrhundert

- exakte Anzahl und Vielfalt der Wasserfahrzeuge der Stadt Stralsund lassen sich nicht benennen
- die Bedeutung der Seefahrt, vor allem auf der wirtschaftlichen und politischen Ebene, für die Stadt ist aus meiner Sicht unumstritten
- die Stralsunder Kaufleute nutzen jenes Material an Wasserfahrzeugen, das auch andere auf den Seehandel orientierte Städte nutzen ► Stralsund stellt auf dieser Betrachtungsebene keine Besonderheit dar

Die Hanse + Die Hansestadt Stralsund – Schifffahrt und Handel in der Ostsee im Mittelalter

Diskussion und Kritik

Hinweis:

Ein Großteil der in dieser Powerpoint-Präsentation verwendeten Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Bei Interesse an einem der Bilder wenden Sie sich bitte an den Referenten (Ch.Peplow[at]gmx.de) des Vortrags.