Diskussion

(Wolfgang Richter) Keine Frage, aber eine Anmerkung zu Herrn Peplow: Wenn man diese Handelsbeziehungen der Hansezeit gesehen hat, macht das doch Mut für die gegenwärtige Zeit, was Handel so bewegen kann. In einer in Arbeit befindlichen Zusammenstellung von Biografien aus der DDR-Zeit, auch meiner eigenen, heißt es, " Nur wenn wir wissen, woher wir kommen, wissen wir auch, wie der Weg weitergeht". In diesem Sinne fand ich die breite Palette von West- bis Ost-Europa hervorragend, auch durch die Arbeit des Oder-Vereins, der schon so lange auf diesem Gebiet tätig ist.

(Lange) Herr Richter, in dieser Dokumentation wird dann sehr heroisch eine Szene eingeblendet vom „Stralsunder Frieden", da heißt es, „Krämer schlagen Könige", diese Dramatik passte zu der betreffenden Dokumentation. Was wir, was auch die Kaufleute, von der Hanse wirklich zum Vorbild nehmen sollten. Auch wenn sie zu Lande und zu Wasser viele Konflikte ausgetragen haben, wird in allen Quellen deutlich, dass die Kaufleute meist Krieg und Konflikte hatten. Sie hätten am Ende des Stralsunder Friedens Dänemark in die Kniee zwingen, dieses Land dem Erdboden gleich machen können, sie haben es aber nicht getan. Sie wollten drei Dinge zurückhaben, ihre Rechte, ihre Freiheiten und ihre Privilegien, frei zu handeln, Waren auszutauschen – dies ist, wie ich glaube, etwas, das wir in die heutige Zeit mitnehmen können.

(Peplow) Herr Lange, da gab es immerhin noch Regeln, nach denen auch gehandelt wurde. Was mich interessiert, womit haben die Kaufleute eigentlich Geld verdient? Wenn sie irgendwelche Schiffe in der Gegend herumfahren lassen, dann müssen sie doch genau wissen, warum sie mit diesen Schiffen wohin gefahren sind, und dass man die dort erworbenen Waren an anderen Orten auch wieder verkaufen kann – das ist das eigentlich Spannende an dieser Geschichte, die Gründe, weshalb die Hanse-Kaufleute überhaupt agierten, dass sie nämlich Geld verdienen wollten mit den Waren, die sie von irgendwo herholten.

Aus den Quellen wird ganz deutlich, sie wollten Geld verdienen, sie wollten reich werden und dies auch nach außen darstellen. Das taten sie, indem sie, wie wir heute sagen würden, in Genossenschaften, Kooperationen eingingen, dies über viele Jahre. Das Geld ist in jedem Fall eine spannende Sache. Geld ist über viele Jahrzehnte oder jahrelang teilweise gar nicht geflossen. Es wurden zum Beispiel Pelze in den Ostseeraum geholt und die fertigen Pelz-Produkte wieder nach Novgorod zurück gebracht. Wir haben uns beim Studium ganz häufig auch gefragt, wo haben sie ihre täglichen „Taler" herbekommen, um nicht zu verhungern? Dies müssen Sie sich so vorstellen, sie waren, wie man heute sagen würde, Multimillionäre, hatten aber im Portemonnaie 2 €, um sich

beim Bäcker ihre Brötchen zu holen. Denn der Kleinhandel war ihnen verboten, das war den Kaufleuten der Städte vorbehalten. Die Grundidee war, sie wollten den Warenverkehrs-Kapitalmarkt, sie wollen wirklich viel Geld machen, sie wollten dies nach außen zeigen, das haben sie in ihren Bauten deutlich gemacht, dafür haben sie diesen klassischen Zwischen-Warenhandel genutzt, um Fertigwaren aus dem Osten mit nach Europa zu nehmen und Fertigprodukte oder zusammen gebaute Produkte wieder in diese Regionen zu bringen – so haben sie über Jahre, Jahrzehnte ihr Geld gemacht.

(Linde) Herr Peplow, aus schiffstechnischer Sicht die Frage: Würden Sie nach Ihren Kenntnissen bestätigen, dass die typischen einmastigen, rahgetakelten Fahrzeuge der Hanse mit hoher Priorität für Tragfähigkeit und Laderauminhalt entworfen wurden, dass aber auf bestmögliche Segeleigenschaften, z.B. Segeln „am Wind", kein besonderer Wert gelegt wurde – sehe ich das richtig?

(Peplow) Ja, richtig. Wir haben experimentelle archäologische Fahrten unternommen, z.B. mit dem Nachbau des Lübecker Fundes. Kreuzen, Kurse am Wind sind eine Katastrophe, es kostet sehr viel Energie, so viel Kraft, das macht man vielleicht nur einmal ausnahmsweise. Das Schiff läuft am besten, wenn der Wind perfekt von achtern in die Rah bläst. Das muss funktioniert haben, dafür haben sie sehr, sehr viele Schiffe besessen, das sehen wir auch an den Besitz-Anteilen – Kaufleute haben teilweise 1/64 oder 1/32 eines Schiffes gehabt, um das Eigentum breit zu streuen, auch um den Verlust von Waren von vornherein zu minimieren. Mit einem solchen mittelalterlichen einmastigen Rahsegler wollen Sie heute nur noch zum Vergnügen fahren, damit transportieren Sie nicht mehr erfolgreich Waren von A nach B. Die Hanse hat es geschafft, das müssen wir ihr zugestehen, und den Erfolg sehen Sie heute auf den Straßen in der Altstadt der Hansestädte.