

Kolonialwaren seine Hauptgüter, sein Name taucht im Zusammenhang mit intensiver Landwirtschaft in städtischer Umgebung auf, endlich sind sein Schiffsverkehr und sein Bankwesen im 19. und 20. Jahrhundert Gradmesser der weltwirtschaftlichen Schicksale. Das sind zwar alles Einzelheiten im allgemeinen Rahmen, sie können und sollen für Hamburg nichts Zusammenhängendes bieten, doch sie mögen zeigen, daß die Beobachtung auch des einzelnen in dem Buche ihren angemessenen Platz behauptet.

Ein Verfasser, der es unternimmt, die gesamte Wirtschaftsgeschichte auf 200 Seiten zu schildern, wird seinen gewaltigen Stoff nur immer in persönlich bestimmter Auswahl und Anordnung geben können und muß immer auf Gegenvorschläge stoßen. So möchten wir doch sagen, daß gegenüber der (an sich wie bemerkt sinnvollen) breiten Behandlung der mittelmeerischen Wirtschaft des Mittelalters Nordeuropa als Wirtschaftsraum, vor allem aber die Hanse als Ganzes doch zu knapp weggekommen sind.

Bremen.

L. Beutin.

OTTO RÖHLK: Hansisch-norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert. (Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausgegeben von FRITZ RÖRIG und WALTHER VOGEL, Bd. III.) Neumünster i. H. 1935. Karl Wachholtz Verlag. 92 Seiten.

Verfasser stellt sich die Aufgabe, an Hand der gedruckten und vor allem der bisher nicht benutzten ungedruckten Quellen „den wirtschaftspolitischen Kampf zwischen der Hanse in ihrer Spätzeit und der jungen Staatsbildung Dänemark-Norwegen im einzelnen . . . zu verfolgen“. Dabei sucht er auch das „Problem des Gegensatzes zwischen städtischer und staatlicher Handelspolitik“ zu beleuchten. Besonders aufschlußreich war für seine Arbeit das Material der Acta Danica im Lübecker Staatsarchiv sowie der im dortigen Bergenfahrer-Archiv ruhende Briefwechsel zwischen Lübeck und dem Kontor zu Bergen. Die Benutzung von Akten aus dem Norske Riksarkiv in Oslo und der skandinavischen Literatur ist dem Werke zugute gekommen.

Nachdem Verfasser einleitend den Aufbau seiner Darstellung kurz und klar umrissen hat, zeigt er im ersten Teil die Grundlagen der hansischen Handelspolitik in Norwegen auf. Da die Hanse den Getreidekauf in den Ländern am Gestade der Ostsee beherrschte, so war sie vor andern Wettbewerbern in der Lage, Norwegen mit dem ihm fehlenden Lebensmitteln zu versorgen. Ferner gab ihre Kapitalkraft den Hansen die Möglichkeit, die norwegischen Seefischer „auszurüsten“, d. h. ihnen die Waren auf

Kredit zu liefern, deren sie zum Leben bedurften oder die sie im Tauschhandel weitergaben. Die dadurch verursachte finanzielle Abhängigkeit der Fischer vom hansischen Kreditgeber sicherte den Hansen das Monopol für den Verkauf des norwegischen Fisches in Europa. So lagen Einfuhr und Ausfuhr Norwegens in hansischer Hand.

Die übliche Form des hansischen Handels war die „selschop“. Ein Gesellschafter weilte in Bergen und hatte dort die ihm von dem in einer Hansestadt ansässigen Gesellschafter übersandten Waren [Mehl, Malz, Bier, Salz, Laken, Tuche, Kramgut] zu verkaufen und die eingehandelten Güter [Fische, Tran, Robbenspeck, Häute und Felle, Butter und Fleisch] heimzusenden, während dem Partner die Beschaffung der genannten Ausfuhr Güter und der Verkauf der aus Norwegen kommenden Waren oblag; er war meistens auch der Kapitalgeber.

Natürlich mußte das Ziel der hansischen Handelspolitik sein, das oben gekennzeichnete Übergewicht im norwegischen Handelsgeschäft zu bewahren. Träger dieser Politik waren, wie Verfasser im zweiten Teil zeigt, das Kontor zu Bergen und die Bergenfahrerkompanien. Das Kontor hatte nicht nur die Durchführung der für Handel und Schiffahrt erlassenen Verordnungen zu überwachen, sondern vertrat gleichzeitig die Interessen der hansischen Kaufleute in Norwegen. In den einzelnen Hansestädten nahmen die Kompanien die Belange des Berger Handels wahr. (Der wiederholte Versuch der Lübecker Bergenfahrer, der ältesten und führenden Kompanie, „ihre Stadt zum einzigen Stapelplatz für Stockfisch an der gesamten Ostseeküste zu erheben“, scheiterte am Widerstande der übrigen wendischen Städte.)

Zwei Angriffspunkte bot die hansische Monopolstellung in Norwegen. Einmal konnten andere Wettbewerber auftauchen und sich in den Gütertausch einschalten, zum andern konnten ihn die Norweger selbst in die Hand zu nehmen versuchen, indem sie in ihrem Lande den Einfluß der Hanse zurückdrängten. Jene Gefahr, die der Verfasser im dritten Teil seiner Arbeit erörtert, wurde heraufbeschworen durch die Sonderbestrebungen einzelner Hansestädte und ferner durch Holländer, Schotten und Engländer. Die in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts aufkommende Islandfahrt der Hamburger und Bremer ließ sich natürlich auch den Dänen nicht verbieten; aber der isländische Fisch konnte auf den Märkten der Ostseestädte gegen den Berger Fisch nicht aufkommen. Der Versuch einiger hansischer Kaufleute aus Deventer, unter Umgehung Bergens in Trondheim mit Norwegern Handelsbeziehungen anzuknüpfen, blieb eine Ausnahme. Auch die seit etwa 1530 nach Trondheim gehenden „Nordfahrten“ der Holländer waren nur von kurzer Dauer. Um 1550 scheinen sie eingestellt worden zu sein. Ein Versuch von

Amsterdamer, in Bergen, also im Mittelpunkt der hansischen Handelsstellung in Norwegen, Fuß zu fassen, hatte ebensowenig Erfolg, da ihr Handel auf bestimmte Monate im Jahre beschränkt und ihnen die Ausrüstung von Nordfahrern verwehrt wurde. Dagegen gelang es den Holländern, in Südnorwegen den Holzhandel in ihre Hand zu bekommen und durch weiteren Ausbau dieser Beziehungen den Übergang zur holländischen Handels Herrschaft in Norwegen anzubahnen. Der schottische Holzhandel in Sundhordlen blieb an sich für die Belange der Hanse ohne Bedeutung, trug aber mittelbar zur Auflockerung des hansischen Wirtschaftssystems bei. Auch von den Engländern drohte der Hanse in Norwegen keine unmittelbare Gefahr, wenn auch deren Heimat als Absatzgebiet des Berger Fisches zugunsten des von ihnen selbst gefangenen isländischen Fisches verlorenging. Im großen und ganzen blieb also die oben gekennzeichnete Gütervermittlung von und nach Norwegen im 16. Jahrhundert unangefochten im Besitz der Hanse.

Der eigentliche Angriff auf ihre Stellung ging, wie Teil IV zeigt, von Norwegen selbst aus. Hatte ihre auf dynastische Ziele gerichtete Politik die Unionskönige bis auf Christian II. daran gehindert, für die Belange ihrer norwegischen Untertanen einzutreten, und dadurch bis zum Ende der Grafenfehde dem Berger Kontor eine autonome Stellung geschaffen, so trat seit dieser Zeit allmählich eine Wandlung ein, besonders als der seit dem Anfang des 16. Jahrhunderts emporkommende einheimische Handelsstand zwangsläufig von der dänischen Politik Berücksichtigung verlangte. In Bergen ansässige Norweger beteiligten sich nämlich damals nicht nur am Kramhandel in der Stadt und auf dem umliegenden Lande, sondern gingen auch auf Küstenfahrt nach Norden, um die Fischer mit Nahrungsmitteln zu beliefern und ihren Fang zu kaufen. Dadurch sah die Hanse natürlich ihr Monopol der Fischausfuhr gefährdet und setzte sich unter Hinweis auf ihre Privilegien tatkräftig zur Wehr. Die Norweger hingegen suchten sich von dem Zwange der hansischen Vorrechte freizumachen und drangen auf Gegenseitigkeit der Rechte. Bestätigung der Privilegien — Abschluß eines Handelsvertrages, so lauteten daher die gegensätzlichen Forderungen auf den fünf Tagungen, die von 1545 bis 1554 abgehalten wurden. Wenn auch unter Christians III. Regierung die Norweger ihr Ziel noch nicht erreichten, so gewannen sie doch unzweifelhaft an Boden. Christians Politik scheint meiner Ansicht nach doch stärker auf die Belange der Norweger Bedacht zu nehmen, als Verfasser auf S. 47, 50f. annimmt. Ob er „als zielbewußter Merkantilist“ bezeichnet werden kann oder ob „seine schwerfällige Natur ihm keinen Ruck in die eine oder die andere Richtung gestattete“, scheint mir eine Frage zweiten Ranges zu sein. Wichtig ist vor allem,

daß er die hansischen Privilegien nicht bestätigte und seit 1554 die bergische Nord- und Südfahrt mit unbegrenzter Zahl von Schiffen freigab — zwei Maßnahmen, die ihre Wirkung auf die Entschlüsse der Hanse nicht verfehlten, wie sich bald zeigte (vgl. S. 59). Die Entscheidung fiel unter seinem Nachfolger Friedrich II. Der festen Haltung dieses Königs gegenüber sahen sich die Hansen 1560 zum Abschluß des Vertrages von Odense genötigt. Darin wird den norwegischen Vertragspartnern Gegenseitigkeit zugestanden, wobei allerdings zu bemerken ist, daß diesem Zugeständnis praktische Bedeutung solange nicht zukam, als die Norweger sich noch nicht am Außenhandel zu beteiligen vermochten. Von den übrigen Bestimmungen des Vertrages ist ferner von Interesse die bevorzugte Behandlung der wendischen Städte bei der Erhebung des Sundzolles, die Unterwerfung der deutschen Handwerker in Bergen unter die dänische Regierung und die Heranziehung des Kontors zur Steuerzahlung an Dänemark. Die finanzielle Abhängigkeit der norwegischen Nordfahrer von der Hanse blieb indessen bestehen. Dagegen mußte die Nordfahrt der Bürger Bergens in beschränktem Umfange (12 Jahre hindurch 24 Schiffe jährlich) zugestanden werden, allerdings mit der Einschränkung, daß der Fang zunächst auf den Berger Markt gebracht werden sollte. Diese Bestimmung fiel übrigens 1580 weg.

Trotz des Sieges der Norweger blieb der Außenhandel ihres Landes bis in die 30er Jahre des 17. Jahrhunderts in der Hand der Hanse, obgleich ihr durch solche deutschen Kaufleute, die unter Umgehung des Kontors „vom Strand aus“ die Norweger mit Waren belieferten, ein nicht ungefährlicher Wettbewerb erwuchs. Denn das (schon ein Jahrhundert früher) einsetzende Steigen des Getreidepreises verhinderte die Kapitalbildung in Norwegen. Eine Wendung trat erst ein, als sich das holländische Kapital den Norwegern zur Verfügung stellte.

Beigegeben sind der Arbeit zwei Tabellen, die Besitzer und Größenverhältnisse von Bergens Seeschiffsflotte 1569 und die Bergenfahrerflotten der Hansestädte um 1600 nach Größe, Schiffernamen, Anlaufzeiten und Frequenz aufzeigen.

Die Stärke der Arbeit liegt meiner Ansicht nach in der klaren Herausarbeitung der hansisch-holländischen Handelspolitik und ihrer Grundlagen, sowie in manchen begrifflichen Formulierungen. Die Darstellung der Verhandlungen hätte hingegen durch eine stärkere Raffung des Stoffes sicherlich gewonnen (vgl. die Seiten 23 bis 25, 38 bis 39, 45 und 49). Ebenso wäre das eine oder andere Zitat aus den Akten wohl besser in den Text hineingearbeitet worden. Im ganzen aber bildet die Arbeit einen schätzenswerten Beitrag zur Geschichte des Kampfes der Hanse in der Spätzeit um die Bewahrung ihres Arbeitsfeldes.

Hamburg.

L. Lahaine.