

DIETRICH SCHÄFER  
Die deutsche  
**Hanse**

Mit 102 Abbildungen

**NIKOL**  
VERLAG



*Abb. 2: Schnitzerei am Schonenfahrerstuhl  
in der Marienkirche zu Lübeck.*

## Die deutsche Hanse

### I.

Die Meere, welche die nördlichen und nordwestlichen Küsten Europas umspülen, dringen tiefer und buchtenreicher in das Land ein, als das irgendwo sonst auf dem weiten Erdenrunde der Fall ist. Eine ungewöhnlich große Zahl wasserreicher, schiffbarer Ströme ergießt sich in diese Meere und ermöglicht Wasserverbindungen in einem Umfange, der kaum irgendwo übertroffen wird. Besonders durch den letzteren Umstand sind die nördlichen Gebiete Europas stark bevorzugt vor den sonst von der Natur so reich ausgestatteten Mittelmeerländern.

Dieser Vorzug ist in der Ausgestaltung des Verkehrs aber erst in neuerer Zeit zur Geltung gekommen. Die Wendung hat das sechzehnte Jahrhundert herbeigeführt; doch erst im achtzehnten und neunzehnten – und ganz besonders im letztgenannten Jahrhundert – haben die nach Norden und Nordwesten gerichteten Gestade Europas die Mittelmeerküsten völlig überflügelt, dann diese aber in so weitem, fast unausgleichbarem Abstände hinter sich zurückgelassen, dass selbst die Eröffnung eines dem Süden so günstig gelegenen Verkehrsweges, wie es der Suezkanal ist, das Verhältnis nicht wesentlich zu verschieben vermocht hat. Europa hat sich im Laufe der letzten Jahrhunderte gleichsam umgewendet. Während es früher nach Süden und Osten blickte, sind seine Augen jetzt nach Norden und Westen gerichtet. In

den Stromgebieten seiner nördlichen Meere wohnen seine lebenskräftigsten Völker; hier hat es seine reichsten Städte, entfaltet am regsten seine Tätigkeit. Von hier aus schaut es hinaus in die Welt und spinnt die Fäden, die es mit dieser verknüpfen. Die Geschichte kennt kein Beispiel einer ähnlich tiefgreifenden und weit wirkenden Wandlung.

Die deutsche Hanse ist es, die wesentlich dazu beitrug, sie vorzubereiten und einzuleiten. Das ist ihre weltgeschichtliche Bedeutung.

Die Mittelmeerländer traten viel früher in das Licht der Geschichte als die nordeuropäischen Gebiete; zu einer Zeit, wo die Landschaften an Nord- und Ostsee noch nichts erlebten, was im Gedächtnis der Menschen bewahrt blieb, waren jene Träger von Kulturen, wie die Welt sie reicher nicht gesehen hat. Der Grund kann nur in den natürlichen Verhältnissen gefunden werden. Der sonnige Süden bot dem Menschen ein behaglicheres Heim und gewährte ihm um leichtere Mühe, was er zu Nahrung, Kleidung und Wohnung bedurfte. Nur durch die anstrengende Arbeit einer langen Folge von Geschlechtern hat der Boden des raueren Nordens umgeschaffen werden können in eine Heimstätte höchster Gesittung. Viel leichter waren die Gewässer des Mittelmeeres zu befahren als die so häufig von Stürmen gepeitschten, von Nebel umnachteten, von Regengüssen und Schneegestöbern heimgesuchten Gebiete der nördlichen Meere; Ebbe und Flut und die seichten Küsten erschwerten hier die Schifffahrt in einer dem Seemann des Mittelmeeres unbekanntem Weise. So blieben diese Gewässer in „kimmerische Nacht“ gehüllt, bargen die „äußerste Thule“, als das Mittelmeer längst umsäumt war von blühenden Hafenplätzen, seine Wogen von Schiffen durchfurcht wurden von den Säulen des Herkules bis in die äußersten Winkel des Pontus Eurinus.

Die Eroberung Galliens und des Augustus' Bemühungen, die Lande vom Rhein bis zur Elbe als Außenwerk jenseits des Alpenwalles zur Deckung Italiens gegen die Barbaren des Nordostens zu unterwerfen und zu behaupten, haben die Römer zuerst bekannt gemacht mit den Gewässern des Kanals und der Nordsee und den an ihren Gestaden wohnenden Völkern. Es war das Jahrhundert, das zwischen Cäsars Emporkommen und dem Kreuzestode des Erlösers liegt. Früher war von diesen Gegenden nur vereinzelt dunkle Kunde in die römisch-griechische Welt gedrungen. Man fand die Küsten der neu erkundeten Meere besetzt von keltischen und germanischen Völkerschaften, jene an beiden Ufern des Kanals, östlich ungefähr bis zur Scheldemündung, diese weiter gegen Morgen. Die Ostsee hat nie ein römischer Kriegsmann gesehen; nur Händler haben sie als Träger und Boten der höheren Kultur erreicht. Sie war um diese Zeit in ihren wohnlichsten Küstengebieten, in Skandinavien wohl schon hinauf bis Stockholm, an den südlichen Gestaden mindestens bis zur Weichsel, ebenfalls besetzt von germanischen Völkerschaften. Ihr Herrschaftsgebiet an Nord- und Ostsee blieb nicht wesentlich zurück

hinter dem, was heutigentags von ihren Nachkommen, Deutschen, Niederländern, Skandinaviern, im mittleren Nordeuropa besetzt gehalten wird.

Die Römer fanden die germanischen Anwohner der Nordsee mit seemännischer Übung vertraut. Dass die der Ostsee ihnen in dieser Beziehung nicht nachstanden, kann nicht bezweifelt werden. Ihre Wanderungen aus der skandinavischen Heimat, dem „Mutterschoße der Völker“ nach dem Geschichtsschreiber der Goten, Jordanis, hinüber an die gegenüberliegenden deutschen Küsten, die in diese Zeit oder wenig später zu setzen sind, beweisen es. Die Vertrautheit mit dem Meere machte die niederdeutschen Küstenstämme, Franken, Friesen und Sachsen, für die römischen Meeresanwohner bald zu nicht minder gefürchteten und gefährlichen Nachbarn, als es ihre binnenwärts wohnenden Stammesgenossen durch ihre nicht zu bändigende Kriegs- und Wanderlust für die langen Landgrenzen des Imperiums waren. Gefangene Franken, die Kaiser Probus um 280 ans Schwarze Meer verpflanzt hatte, vermochten dort Schiffe in ihre Gewalt zu bringen und auf dreijährigem Sezuge, raubend, plündernd und wüstend, durch Bosporus, Hellespont und Straße von Gibraltar hindurch die niederrheinische Heimat zu erreichen, „mit unglaublicher Kühnheit und unverdientem Glück“. Sächsische Seeräuber suchten die Küsten Galliens heim; an Flussmündungen wurde dort, wie es später mit den Normannen geschehen ist, der Versuch gemacht, die gefährlichen Fremden anzusiedeln zum Schutze gegen ihre eigenen Landsleute. Ihrer Seetüchtigkeit verdanken es die niederdeutschen Stämme, dass ihnen ein wertvoller Beuteteil aus dem zusammenbrechenden römischen Kaiserreich zufiel, dass Englands keltische Briten aus der römischen unter die angelsächsische Herrschaft gerieten. Die Nordsee war jetzt mit Germanen fast vollständig eingefasst. So wenig wie vor der Ostsee hat vor ihr die Völkerwanderung haltgemacht.

Wir sind nicht ohne Kenntnis über die Art, wie die germanische Schifffahrt dieser Jahrhunderte betrieben wurde. Dem Erdboden, der uns so manche vorgeschichtliche Kunde bewahrt hat, verdanken wir sie. Im Sundewitt, jener durch die Düppelkämpfe so bekannt gewordenen, gegen Alsen hin sich erstreckenden Halbinsel, in Norwegen in der Nachbarschaft von Christia, jetzt auch an der Küste Hinterpommerns, sind Funde gemacht worden, bei denen ganze, gut erhaltene Langboote aus der Zeit der Völkerwanderung zutage kamen. Sie gehören zu den wertvollsten und anziehendsten Schätzen der reichen Sammlungen von Kiel, Christiania und Stettin (Abb. 3). Sie erinnern in ihrer Gestalt an die noch heute in Dalekarlien auf dem Silja gebräuchlichen, scharf gebauten Kirchenboote, die von fünfzig und mehr Rudern getrieben mit erstaunlicher Schnelligkeit das Wasser durchschneiden, sie sind offen, ohne Deck, und mit hohem Vorder- und Achtersteven versehen. Sie haben Kielbalken bis zu 15 Meter Länge, sind mitschiffs gegen 3,5 Meter breit und boten sicher Raum für 60 bis 80 Bewaffnete. Ihre Insassen konnten sich der



*Abb. 3: Wikingerschiff. Original im Universitätshof zu Christiania.*

Ruder und Segel, auch beider Beförderungsmittel zugleich bedienen. Einer der ersten englischen Schiffsbauer der Neuzeit hat erklärt, dass er nicht imstande sei, ein besseres Boot zu bauen. Ein Fahrzeug, das nach dem Muster des bei Gokstad am Christiania-Fjord gefundenen hergestellt wurde, hat die Reise über den Ozean zur Weltausstellung in Chicago gemacht. Wesentlich kleinere, in der Form ähnliche Boote, die man im Flussbett der Seine bei Paris gefunden hat und mit gutem Grund mit der Belagerung dieser Stadt durch die Normannen im Jahre 885 in Zusammenhang bringt, geben ein Bild, wie man die Beutezüge auf die Binnengewässer ausdehnte. Dass das während der Völkerwanderung in anderer Weise geschehen sei als später auf den Wikingerzügen der Normannen, ist nicht anzunehmen. Sind doch diese nichts anderes als die Völkerwanderung in der Form, in der sie die nordgermanischen Stämme ergriff, als ihre südlicheren Nachbarn schon zu festen Wohnsitzen gelangt waren.

Dem Gewinn, den das germanische Wesen aus der Zertrümmerung des römischen Weltreichs davontrug, stand zunächst ein empfindlicher, fast größerer Verlust gegenüber. Man hatte England erobert. Aber die weiten Gebiete von der Elbe und Saale bis zur Weichsel und darüber hinaus, dann das bergumkränzte böhmisch-mährische Land waren verloren gegangen an Völkerschaften, die den Grundstock bilden sollten für die dritte der drei großen Bevölkerungsgruppen, die heute neben Germanen und Keltoromanen den Erdteil besetzt hält. Dafür konnte der mäßige Zuwachs an Boden, den das germanische Volkstum an seinen Süd- und Westgrenzen dauernd behauptete, nicht entschädigen. Es ist im festländischen Europa (die skandinavische Welt darf man zum insularen rechnen) nie auf so schmale Basis gestellt gewesen wie in dem halben Jahrtausend, das zwischen dem Ausrichten des langobardischen Reiches in Italien und dem erneuten Vordringen deutscher Siedler in den östlichen Teilen der norddeutschen Tiefebene liegt.

Und diese Zeit ist zugleich die einer Entfremdung der deutschen Stämme vom Meere. Die alte Seetüchtigkeit scheint nur den Normannen erhalten geblieben zu sein, kommt allerdings bei ihnen zu großartigster Entfaltung (Abb. 4 u. 5). Sie haben die Meere durchfurcht rund um Europa herum. Ihnen war die Bjarma- (Weiße Meer-) so vertraut wie



Abb. 4: Normannisches Schiff. Darstellung vom Bayeux-Teppich.



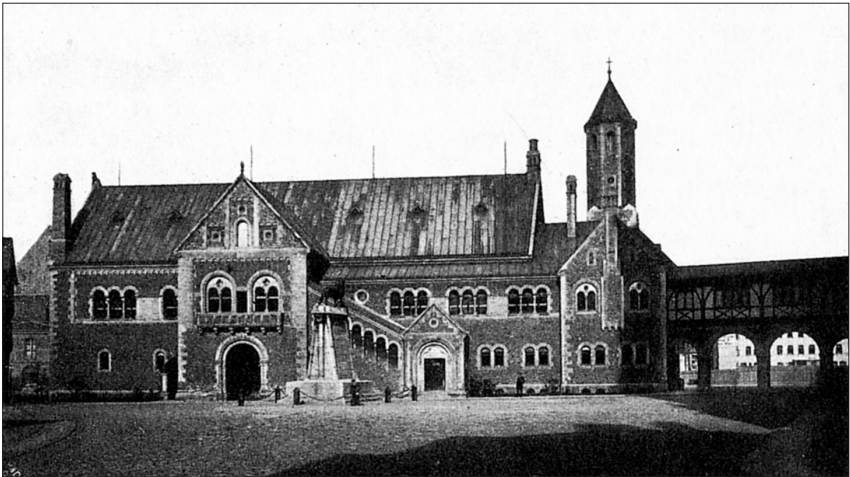
*Abb. 5: Normannisches Schiff mit Bewaffneten.  
Darstellung vom Bayeux-Teppich.*

die Jerusalem-Fahrt. Die gewaltigen Ströme, die aus dem Innern des heutigen Russlands sich nach verschiedenen Himmelsrichtungen ergießen, haben sie benutzt, um aus ihren heimischen Gewässern sowohl ins Kaspische als ins Schwarze Meer hinabzugleiten. Nie wieder hat das Mittelalter Ähnliches geleistet, erst das neunzehnte Jahrhundert Größeres.

Den Friesen, die nicht nur am, sondern gleichsam im Wasser wohnten, ist in dieser Zeit seemännische Übung wohl auch nicht ganz verloren gegangen. Aber das fränkische Reich, dem sie untertan waren, war weit entfernt, diese Kraft zu verwerten für die eigene Verteidigung. Es vermochte so wenig wie der angelsächsische Staat sich der nordischen Eindringlinge zu erwehren. Die Untertanen beider Reiche verschwinden gleichsam vom Meere. An der Südseite des Kanals entsteht ein normannisches Staatswesen. Seine Leiter vermögen sich Englands zu bemächtigen, das ohnehin schon in zweihundertjährigen Kämpfen gezwungen worden war, weite Gebiete dänischen Siedlern zu überlassen. Sie bringen mit ihrem normannischen auch das angenommene französische Wesen über den Kanal und führen so der Völkermischung, die bestimmt sein sollte, dereinst die Meere – vielleicht die Welt – zu beherrschen, neue, wesentliche Elemente zu. Von eben diesen fränkischen Sitzen an der unteren Seine aus erstrecken sich ihre Beute- und Pilgerzüge auch ins Mittelmeer. Sie werden von einem deutschen Kaiser in Unteritalien zugelassen, werden bald Herren des Landes und als solche Stützen des Papsttums, Stützen, denen das geistliche Oberhaupt der Christenheit es vor anderen verdankte, wenn es dem weltlichen nicht nur widerstand, sondern obsiegte. Von ihrem unteritalienischen Staate aus spielen sie eine leitende Rolle in den Kreuzzügen. Noch vor der Besetzung der Normandie hatten Stammesgenossen aus dem mittleren Schweden dem russischen Reiche Bestand und Namen gegeben. Tief haben die Normannen ihre Spuren eingegraben in den Gang der Weltgeschichte. An den hervorragendsten Hergängen der mittelalterlichen Entwicklung, an der Begründung der modernen weltbeherrschenden Völker und Staaten nehmen sie einen bestimmenden

Anteil. Sie vermochten es ausschließlich und allein vermöge ihrer großartigen Leistungen zur See.

Inzwischen hatten ihre südlichen Nachbarn, die Väter der gegenwärtigen Deutschen und Niederländer, das römische Reich deutscher Nation begründet, wie es spätere Jahrhunderte benannt haben. Ihr Staatswesen beherrschte mittel- oder unmittelbar das ganze zentrale Europa, im Osten bis an die Grenzen abendländischer Kultur, im Westen bis zur Rhone, Saone und Scheide, erstrebte die Unterwerfung des gesamten Italiens bis hinunter nach Apulien, Sizilien und Kalabrien. Für die Erweiterung seiner Macht nach dem Norden, an der See und über die See, hat es wenig versucht, nichts erreicht, was Bestand gehabt hätte. Seine Blicke sind nach Süden gerichtet, nach den Sitzen alter Kultur, nach römischer Macht und Herrlichkeit und dem Reichtum und Behagen einer milderen Natur. Selbst die sächsischen Kaiser haben dem Meere, das ihre Heimat bespülte und auf dem ihre Vorfahren Ruhm und Besitz gesucht und erworben hatten, keine Aufmerksamkeit zugewandt. Im Gegenteil, gerade sie waren es, die dem deutschen Volke den Imperiumsgedanken einimpften; der letzte Otto vertrat ihn in krankhafter Verzerrung. Den oberdeutschen Familien der Salier und Staufer legte schon ihre Herkunft die Richtung ihrer Politik auf den Süden nahe; wo sonst sollte der Oberfranke, der Schwabe das Feld für seine Tatkraft suchen? So haben nur einzelne der großen Geschlechter, an deren Namen sich der Ruhm der „deutschen Kaiserzeit“ knüpft, die den Küsten nahe gelegenen Gebiete ihrer weiten Reiche betreten, am meisten noch in den Gegenden des Niederrheins. Und die Abwendung ist eine dauernde geblieben. Soweit bekannt ist, hat nie ein deutscher Kaiser oder König vor Wilhelm I. Nord- oder Ostsee gesehen,



*Abb. 6: Burg Dankwarderode zu Braunschweig.*



jedenfalls nie einer von ihnen eines dieser beiden Meere befahren. Die Macht der Geschichte wird nur zu leicht unterschätzt. Sie zwingt den Geschlechtern ihre überlieferten Vorstellungen und Bestrebungen auf, und nur besonders Begnadeten ist es gegeben, in neue, zukunftsreiche Bahnen einzulenken. Das mittelalterliche deutsche Kaisertum hieß nicht nur ein römisches; es stand voll unter dem Banne römischer Anschauungen.

Doch es waren noch andere Kräfte im deutschen Volke lebendig als seine Königsgewalt; sie waren berufen, die Lücke auszufüllen, die von der zentralen Machtstelle offen gelassen wurde.

Die Ereignisse der Völkerwanderung haben das deutsche Volkstum von den Küsten der Ostsee verdrängt. An ihrem innersten Winkel, da wo Levensau und Swentine von zwei Seiten her sich in den Kieler Hafen ergießen, stießen vielleicht schon seit dem ausgehenden sechsten Jahrhundert, jedenfalls zur Zeit Karls des Großen, slawisches und skandinavisches Gebiet fast unmittelbar aneinander; nördlich wohnten Dänen, östlich im holsteinischen Seengebiet slawische Wagrier. Slaven hielten die Ostseeküste bis zur Weichsel besetzt, darüber hinaus bis an den Finnischen Meerbusen lettische und estnische Völkerschaften. Das gesonderte deutsche (ostfränkische) Reich, das durch den Vertrag zu Verdun begründet wurde, hatte am Meere kaum einen Anteil, nicht mehr als die damals außerordentlich dünn, wenn überhaupt bevölkerten Küstenstriche von der Weser- bis zur Eidermündung; erst der Zerfall des lotharingischen Reiches brachte die Friesen in ihren Sitzen von der Scheldemündung bis an und über die Weser hinzu.

Die Tätigkeit der Karolinger und besonders die der ersten sächsischen Könige begründete eine deutsche Oberherrschaft über weite Gebiete der slawischen Stämme im Osten des Reiches. Auch die baltischen Völkerschaften bis zur Oder hin, die Bewohner der heutigen Landschaften des östlichen Holsteins, Lauenburgs, Meklenburgs und des vorderen Pommerns, wurden in diese Herrschaft einbezogen. Aber sie war keine stetige, dauernde; die Folgezeit, besonders die zweite Hälfte des elften Jahrhunderts, hat auf diesen dem Namen nach unterworfenen Gebieten neue selbstständige Herrschaften slawischer Nationalität entstehen sehen. Und vor allem blieb von der vollzogenen Unterwerfung und der Einrichtung einer Diözesaneinteilung das bestehende Volkstum so gut wie unberührt. Weiter binnenwärts, in den dem Gebirge nahe gelegenen Landschaften, an der Donau abwärts und in den Alpenlanden fasste deutsche Siedlung schon damals festen Fuß; an der baltischen Küste ward bis ins zwölfte Jahrhundert hinein kein sesshafter Deutscher gesehen. Von deutscher Schifffahrt konnte bis dahin auf der Ostsee keine Rede sein.

Günstiger lagen die Verhältnisse an der Nordsee, nach damaliger Sprechweise, die erst im siebzehnten Jahrhundert der neuen, den Niederländern abgelernten Platz gemacht hat, Westsee. Hier entwickelten sich die ersten

Anfänge friedlichen Verkehrs, von denen die deutsche Seegeschichte zu berichten weiß. Friesen waren ihre Träger. Da wo der Krumme Rhein sich vom Hauptstrom trennt, um sich der alten Bischofsstadt Utrecht (Rheni Trajectum) zuzuwenden, liegt in der Gabelung das Städtchen Wijk bij Duurstede; es ist neben Utrecht selbst der älteste und meist genannte Handels- und Schifffahrtsplatz dieser Gegend. Etwas später wird auch das weiter südlich – an der Waal – gelegene Tiel erwähnt. Die Fahrten vollzogen sich ganz überwiegend auf den Binnengewässern, zu denen damals noch die Südersee (Zuidersee) selber zählte, zwischen



*Abb. 7: Grabmal Heinrichs des Löwen und seiner Gemahlin im Dom zu Braunschweig.*

dem Festlande und der vorliegenden Inselreihe und auf den zahlreichen Wasserverbindungen, die zwischen den Mündungen des Rheines, der Maas und der Scheide bestanden und zum Teil noch heute bestehen. Die Reise, die Ansgar, den Apostel des Nordens, 826 von Frankfurt den Main und Rhein hinab über Utrecht und durch die friesischen Küstengewässer zu den Dänen führte, ging diese Wege. Sie sind bis auf die jüngsten Jahrhunderte hin für die Handelsverbindungen zwischen den Niederlanden einerseits und der Elbe und Weser andererseits in Brauch geblieben und noch heute dem Wattenfahrer wohl bekannt.

Doch hat man die offene See nicht völlig vermieden. Von den Gebieten des Niederrheins und der mittleren Maas her sind früh Handelsbeziehungen mit England angeknüpft worden. Wein und Erzeugnisse der Stahlindustrie,