

Ringvorlesung WS 07/08 Reisen: Mittelalter in Bewegung

Christine Janotta, HANDELSREISEN

LANDWEG-WASSERWEG

Grundproblem im Mittelalter ist das schlechte Straßennetz bzw. der schlechte Zustand der Straßen. In der Römerzeit gab es ein dichtes und gut erhaltenes Straßennetz, das allerdings vorwiegend für militärische Zwecke war und daher für den Handelsverkehr auch später nur bedingt geeignet war.

Im Frühmittelalter waren gut ausgebaute Straßen wohl auch nicht so notwendig. Natürlich gab es Reisende, vor allem auch Kaufleute und Fernhandelskaufleute, doch benutzte man eher Pferde, Esel oder Maultiere zum Lastentransport.

Es ist daher auch nicht leicht das Altstraßennetz des frühen und hohen Mittelalters zu rekonstruieren. Die Altstraßenforschung ist schwierig und vor allem die Datierung der Straßen ungenau.

Die hessische Altstraßenforscherin Gudrun Loewe schrieb 1958 über Merkmale alter Straßen:

- durch alle Zeiten werden stets dieselben von der Natur vorgezeichneten Höhenwege entlang den Wasserscheiden benutzt, sei es vom fahrenden Händler mit Saumtier und Ochsenkarren, sei es von beuteheischenden Heerhaufen oder landsuchenden Bauern mit ihrer beweglichen Habe. Auch der Viehtrieb der einheimischen Weidebauern bevorzugt die bekannten, auf den Höhenrücken gar nicht zu verfehlenden, übersichtlichen Straßen. Als markante und allgemein bekannte Linien im Gelände werden Straßen schon früh vielfach zu Besitzgrenzen; noch heute fallen sie weithin mit Flur- oder Gemarkungsgrenzen zusammen. Das vorgeschichtliche Alter einer Straße erhellt sich weiterhin aus vorgeschichtlichen Anlagen (Grabhügeln und Burgwällen) an ihrem Verlauf und aus naturgegebener Linienführung. Geländebegehungen geben oft den Ausschlag, wo exakte Belege fehlen
.... was den heutigen Wanderer auf alten Straßen am stärksten beeindruckt: breite und tiefe Hohlwege, zahlreiche tiefe Wagenrinnen nebeneinander im Anstieg oder große Breite zwischen den Rainen, das alles sind Folgeerscheinungen nicht von besonders alter, sondern vielmehr von sehr häufiger Benutzung in jüngerer Zeit, von großer Verkehrsdichte in Mittelalter und Neuzeit. Auch Steilanstiege mit zehn oder mehr Prozent Steigung können erst seit dem Mittelalter mit Vorspann bewältigt werden. Die uralten Straßen hingegen machen sich die gemäßigte Steigung auf der natürlichen Abdachung des Gebirges zunutze. Sie folgen intuitiv der Gunst des Geländes, ohne je die Hauptrichtung des Fernzieles außer Acht

zu lassen, meiden feuchte Niederungen und Quertäler und halten sich vorzugsweise an Wasserscheiden oder geeignete Hanglagen. Derartig geschickt geführte „Naturstraßen“ können fast das ganze Jahr hindurch gefahrlos benutzt werden. Neben der Morphologie der Oberfläche beeinflusst auch die Geologie des Untergrundes die Wegführung: In unserer Landschaft bietet der reichhaltig mit Steinen durchsetzte Basaltverwitterungsboden den besten Fahrweg; Buntsandstein neigt stärker zur Ausbildung von Hohlwegen, und der steinfreie Löß ist bei Feuchtigkeit schlecht zu befahren und wird allzu leicht zu tiefen Hohlwegen ausgewaschen. Gleichfalls ungünstig zeigen sich die alluvialen Anschwemmungen der Talauen, die deshalb, wo ein Flussübergang notwendig ist, auf dem kürzesten Weg überquert werden.

Es wurde üblich, dass sich im Abstand etwa einer Tagreise Unterkunftsmöglichkeiten entstanden. Nach der Jahrtausendwende wurde vor allem der Handel derart belebt, dass nun auch wieder an Straßenbau gedacht wurde, Man legte durch Sümpfe trockene Handelswege an, vor allem aber wurden nun vermehrt Brücken errichtet. Zwei Faktoren traten in Wechselwirkung: Verbesserung der Straßen, regerer Handel, Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung.

In jedem Fall war der Landweg beschwerlicher und gefährlicher als der Wasserweg.

Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass Schiffe eine geringere Wassertiefe hatten als später und daher die Flüsse viel weiter ins Landesinnere schiffbar waren. Dies auch dadurch, dass man durchaus bereit war Schiffe über eine gewisse Strecke zu tragen. Besonderes Beispiel wäre hier der Wasserweg von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer, wo der Weg zwischen Dnjepr und Düna so überwunden wurde. Auch das Beispiel Haithabu kann genannt werden, wo über dem Landweg zwischen Ost- und Nordsee ein systematischer Landverkehr entstanden war. Die Reisegeschwindigkeit war auf jeden Fall ein Vielfaches der Geschwindigkeit am Landweg, Bei der Binnenschifffahrt hat man eine theoretische Wegstrecke von 170km in 24 Stunden errechnet. Keineswegs utopische Zahlen, wenn man bedenkt, dass zum Beispiel Friedrich Barbarossa nach einer Wahl in einem bis eineinhalb Tagen nachweislich von Frankfurt am Main bis Sinzig gereist ist (Rhein-Main, 135km). Allerdings betrifft das alles nur die Wege flussabwärts, flussaufwärts war das alles mühsamer. Man konnte segeln oder rudern, vielfach musste aber getreidelt werden, d.h. Menschen oder Zugtiere zogen das Boot flussaufwärts, da war dann die Tagesleistung zwischen 15-20 km. Die Reise am Wasser war in jedem Fall bequemer, der Transport der

Waren billiger. Allerdings muss man bedenken, dass die Gefahren auf den Flüssen sicher höher einzuschätzen sind als heute. Es gab keine Regulierungen, gefährliche Stromschnelle, der Verlauf des Flusslaufes konnte sich von einem Jahr zum anderen durchaus ändern. Auf den Flüssen gab es aber auch andere Hindernisse, vor allem auch Brücken, an denen Schiffe leicht aufgehalten werden konnten. Hier wurden die Zölle eingehoben, die an manchen Flüssen (z.B. am Rhein) sehr zahlreich waren. Alles in allem war aber der Flussweg für die Handelsreisenden sicherer und billiger.

Dies galt in besonderem Maß auch für die Seeschifffahrt. Um dies auch möglichst sicher zu machen fuhr man eher in Küstennähe, bzw. von einer Insel zur anderen. Erstens konnte man so aufkommende Unwetter leichter überstehen, außerdem regelmäßig an Land Trinkwasser und Nahrung holen. Denn es war schwierig Nahrungsmittel und Trinkwasser mitzuführen. Die Ratten haben vieles verdorben, Maden waren in den Vorräten, auch das Wasser war durch den langen Transport fast ungenießbar.

Orientierungshilfen waren markante Küstenlinien und auch hohe Kirchtürme, im Norden aber nur ganz wenige Leuchttürme.

Eine eher ungeklärte Frage ist die Navigation. Die Erfahrung und das Wissen des Steuermanns, der aufmerksam die Umgebung und den Himmel beobachtete, waren in erster Linie ausschlaggebend. Der Kompass war vermutlich auch schon in Europa recht bald bekannt, nachweisbar ist er auf jeden Fall ab 1190. Wesentlich wichtiger war das Lot, das durch Messen der Wassertiefe und der Bodenbeschaffenheit dem erfahrenen Steuermann wichtige Aufschlüsse hab. Das Lot besteht aus einer Messleine und einem Bleigewicht am Ende. In die Leine sind in regelmäßigen Abständen (= Faden) Knoten eingearbeitet, so dass z. B. ein Faden einem Meter entspricht. Das Lot kann nur in Ufernähe eingesetzt werden. Neben der Messung der Tiefe hatte es noch eine weitere Funktion: mit seiner Hilfe entnahm man Proben vom Meeresboden, der Aufschluss über das Küstengebiet gab. Man füllte das Lot mit Talg, an dem dann Bodenteile haften blieben. Auch so konnte man eruieren, in welchem Teil und wie weit vom Ufer man war.

Besondere Rätsel geben der Forschung die ausgedehnten Fahrten der Wikinger auf. Möglicherweise haben sie den Kompass benutzt, man vermutet sogar, dass sie über Methoden verfügten, die von ihnen bewusst geheim gehalten wurden und so uns unbekannt sind. In letzter Zeit kam auch die Theorie der Verwendung eines so genannten Sonnensteins auf, eines Kristalls, der den Wikingern auch bei bedecktem Himmel den Stand der Sonne signalisiert hat.

Im Allgemeinen wurde das Wissen mündlich weitergegeben, erst im Spätmittelalter finden wir auch schriftliche Anweisungen, aber selbst da waren noch viele Steuermänner des Lesens nicht kundig. Im Spätmittelalter gab es allgemein grundsätzlich mehr Instrumente, die das Navigieren erleichterten, auch Karten und schriftliche Anweisungen. Es ist aber unwahrscheinlich, dass

all diese Neuerungen dem durchschnittlichen Handelsreisenden zur Verfügung standen.

Eine unangenehme Begleiterscheinung war das Strandrecht. Wenn man einem Sturm glücklich, wenn auch beschädigt an rettende Ufer entkommen war, warteten hier oft die Bewohner der Küste, die das Strandrecht geltend machten. Theoretisch konnten sie Anspruch auf Ware und Schiff erheben. Es ist auch überliefert, dass die armen Küstenbewohner bewusst falsche Zeichen setzten, um das Strandrecht ausüben zu können. Gerade die Handelsreisenden waren natürlich daran interessiert, das Strandrecht auszuschalten, so bekamen die Lübecker Bürger ein solches Reichsfreiheitsprivileg 1224, die Hanse z.B. im Stralsunder Frieden Freiheit vom Strandrecht für Dänemark.

Es gab ein entsprechendes Recht auch auf dem Land, die so genannte Grundruhr. Transportgüter, die aus verschiedenen Gründen auf den Boden fielen, konnten von dem Grundbesitzer beansprucht werden.

Auch Seeräuber waren an der Tagesordnung, besonders gefährlich war es auch in nichtchristlichen Gebieten unterwegs zu sein.

WAGEN UND SCHIFF

Wagen

Der Reisende im Allgemeinen bevorzugte als Angehöriger der gehobenen Schicht das Pferd, sonst ging er zu Fuß. Der Handelsreisende musste aber Waren transportieren, dementsprechend den eher unbequemen Wagen als Transportmittel wählen. Sind schon moderne Kutschen kein angenehmes Reisegefährt, so war der Wagen des Mittelalters noch unbequemer und schwer manövrierbar. Dies auch deshalb, weil auf Grund der schlechten Straßen die Wagen schwer gebaut sein mussten. Im Laufe der Zeit haben sich die Aufbauten vor allem der Reisewagen verändert, waren sicher auch Moden unterworfen, die Grundstruktur des Fahrzeugs verändert sich aber wenig. Allerdings mussten die Wagen allgemein auch recht leistungsfähig sein, wenn man an den Bau der Kathedralen oder Befestigungsanlagen denkt. Zu einer ersten Verbesserung kam es im Laufe des 9.Jh., als die Pferde eine modernere Anschirrung bekamen und das Hufeisen verwendet wurde. Man nimmt an, dass dadurch die Zugleistung eines Pferdes vervierfacht wurde. Ab dieser Zeit wurde auch die Drehachse verwendet, um 1250 wurde der zweiachsige Karren gebräuchlich. Man kann sich auch vorstellen, dass die Zeit, in der mit dem Wagen Güter transportiert werden konnten, sehr eingeschränkt war. Im Frühjahr und Herbst waren die Wege häufig zu aufgeweicht, um mit den schweren Wagen benutzt zu werden. Am ehesten war der Sommer oder der Winter geeignet. Im Winter fand in den dafür geeigneten Regionen auch der Schlitten Verwendung. Man muss auch bedenken, dass solche Wagen ein enormes Geräusch machten. Über das genaue Aussehen der Wagen ist man grundsätzlich schlecht informiert, da man praktisch nur auf ungenaue Abbildungen angewiesen ist, Fund gibt es eigentlich nicht.

Schiff

Das Schiff war also in jedem Fall das bessere Transportmittel, das auch wesentlich besser dokumentiert ist. Grundsätzlich wurden Schiffe für militärische Zwecke oder Handelszwecke gebaut. Gerade im Bereich der Hanse ist der Einfluss der Wikinger im Bootsbau unübersehbar. Die Kriegsschiffe wurden gerudert, die Handelsschiffe waren nur mit Segel versehen, um Frachtraum zu gewinnen. Ein Geheimnis der Leistungsfähigkeit der Hanse war sicher die Hansekogge. Wir haben viele, wenn auch ungenaue Abbildungen der Kogge, doch auch den besonderen Glückfall einer relativ gut erhaltenen Kogge, die heute im Deutschen Schiffahrtsmuseum steht.

Die Bremer Kogge ist ein besonders großes und weitgehend erhaltenes Schiff aus dem Mittelalter. Sie 23,27 m lang, 7,62 m breit und bis zur Winde auf dem Kasteldeck 7,02 m hoch. Ihre Laderaumgröße beträgt etwa 160 m³. bzw. eine Tragfähigkeit von 270 Tonnen. (Vgl. die interessante Dokumentation: <http://www.dsm.museum/MA/mittelalter.htm>)

Offenbar schon früher in Verwendung war der Holk. Man kann den Querschnitt des Holk mit einer halben Eischale vergleichen. Tragfähigkeit war zunächst geringer (100-120 t), hat sich aber im Laufe des Mittelalters an die Kogge angeglichen. Beide Schiffe wurden allerdings in der Klinkerbauweise gefertigt. Die Kraweel, das Schiff des 15.Jhs. wurde dann in der Kraweeltechnik(nebeneinander liegende Planken) gefertigt, so konnten größere Schiffe gebaut werden, die auch schneller waren.

Verbesserung der Schiffe war jedenfalls das Heckruder(früher Seitenruder) und Aufbauten an Bug und Heck, die vor allen Dingen auch den Passagieren Bequemlichkeiten boten.

NOVGOROD

N. war auf Grund der außergewöhnlichen Stellung der Stadt von besonderem Interesse. Erstens war es ein eigens Fürstentum und seit der Mitte des Mittelalters auch wesentlich bedeutender als Kiev. Zweitens hatte die Stadt ein großes Umland, war überhaupt in vielem Venedig vergleichbar. Sie war auch kulturelles und wirtschaftliches Zentrum einer großen Region. Erst am Ende des 15.Jh. wurde N. von Moskau überrundet. Im Spätmittelalter lebten in N. 30.000 Menschen und das in einem Gebiet, das äußerst dünn besiedelt war. Andererseits war N. auch so abgelegen von den übrigen Zentren, das es praktisch nie unter Überfällen zu leiden hatte, so wurde die Stadt nie von den Mongolen belagert. Trotzdem lag sie ungemein verkehrsgünstig am Fluss Volchov, der Verbindung zwischen Wolga und Dnepr. Die Flüsse konnten entweder mit Schiffen befahren werden, im langen russischen Winter konnten sie auch als Landwege genutzt werden. Die Bojaren, also die Grundherren des Landes, wohnten in N. und erhielten und verbrauchten dort die Abgaben ihrer Untertanen, die in den Fernhandel eingespeist wurden, gleichzeitig beschäftigten sie Handwerker, die ebenfalls für den Fernhandel produzierten.

Die frühen Hansekaufleute steuerten ursprünglich nur die Insel Gotland an, wo zunächst Visby ihr Zentrum war. Hier trafen sie auf die Novgoroder Kaufleute. Ab ca. 1160 fahren die Hansekaufleute auch nach N. Die Stadt und der Warenbedarf waren groß und so wurde N. zum hansischen Handelszentrum im Osten. Die Gotländer hatten schon im 11. Jh. einen Handelshof in N. Dieser wurde zunächst auch von den Hansekaufleuten genutzt. 1192 schlossen die Gotländer und die Hansekaufleute einen Vertrag und es gibt Hinweise dafür, dass die deutschen Kaufleute schon damals den Peterhof in N. errichteten. Zunächst war sicher eine Konkurrenzsituation zwischen Gotländern und Hansekaufleuten gegeben, die Hanse war aber im Know-how und nicht zuletzt auch durch die Leistungsfähigkeit der Kogge überlegen, die Gotländer resignierten im 14. Jh. und überließen auch ihr Zentrum in N. den Goten, den Hansekaufleuten. Zentrum des Peterhofes war der einzige steinerne Bau, die St. Peterkirche. Hier wurden die kostbarsten Waren, die Kasse und das Archiv aufbewahrt, rundherum waren hölzerne Gebäude, Wohngebäude, Speicher, Kaufläden, Bäckerei, Brauhaus, Krankenstube, Bad und Gefängnis. Der Peterhof war mit einer Palisade umgeben und von Hunden bewacht. An der Spitze des Hofes stand ein Ältermann, dem die Rechtssprechung über die Hofbewohner zustand und der die Außenbeziehungen wahrnahm. Er wurde von den Älterleuten unterstützt bzw. offenbar im 14. Jh. auch ersetzt. Sie beriefen regelmäßige Versammlungen der Kaufleute ein, die sowohl bei den Interna des Hoflebens als auch in Handelsangelegenheiten entschieden. Auf dem Hof herrschten „deutsche“ Verhältnisse. Es gab die Meisterr Männer (die Kaufleute), die Knappen bzw. Gesellen und die „Kinder“, die Lehrjungen. N. galt für diese „Kinder“ als eine hervorragende Ausbildungsstätte. Einerseits war der Hof doch recht gut gegen die Außenwelt abgeschottet, andererseits ein derart bedeutendes Handelszentrum, dass die Söhne von Kaufleuten hier ungemein viel lernen konnten. Man konnte nachweisen, dass in der Blütezeit des Hofes bis zu 200 deutsche Kaufleute gleichzeitig anwesend waren. Allerdings war durch die Kontorordnung (Schra genannt) den deutschen Kaufleuten untersagt, sich dauerhaft in N. niederzulassen. Sie durften auch nur einmal im Jahr nach N. entweder im Sommer oder im Winter reisen. Die bedeutendsten Handelsgüter waren Pelze und Wachs, vor allem die Pelze wurden in N. in einmaliger Qualität angeboten. Die Novgoroder begehrten flandrisches, englisches und deutsches Tuch, Salz, Silber und Buntmetalle, Honig, Met, Wein, Bier, Gewürze, Südfrüchte, Bernstein, Waffen, Pferde, Glas und Alaun. Früher nahm man eher an, dass es Luxusgüter und Fertigprodukte waren, die nach N. geführt wurden, doch durch archäologische Forschungen konnte man nachweisen, dass auch Rohstoffe nach N. geführt wurden und dortige Handwerker sie verarbeiteten. Der Kontakt zu der Novgoroder Bevölkerung scheint trotz einer gewissen Abschottung im Peterhof recht eng gewesen zu sein. Man musste Kontakt mit den einheimischen Handwerkern und Schiffern halten, um die Waren verkaufen und umschlagen zu können. Außerdem hat man nach den Quellen den Eindruck, dass die deutschen Kaufleute durchaus gerne in russischen Privathöfen gewohnt

haben. Denn in der Kontorordnung wird gerade das immer wieder eingeschränkt und nur bei Überfüllung des Peterhofes offizielle gestattet. Man vermutet, dass sich die deutschen Kaufleute so auch einer Kontrolle durch die Hanse entziehen wollten. Auf jeden Fall war es üblich, dass es quasi hansische Sprachschüler in N. gab, die auf den Bojarenhöfen das Russische erlernten..

Die engen Kontakte der Novgoroder zur Hanse sind auch in Bauten nachweisbar, so gab es im 15.Jh. einen norddeutschen Baumeister, der einen Teil des Novgoroder Kremls errichtet hat. So kam gotische Baukunst und Kunsthandwerk auch nach N. In dieser Zeit sind auch vereinzelte russische Studenten an deutschen Universitäten nachweisbar.

LONDON – STAHLHOF

London war geradezu das Monopol der Kölner Hansekaufleute. Köln war auch die einzige Hansestadt, die Lübeck Paroli bieten und auf eine lange Kaufmannstradition in London zurückblicken konnte. Seit dem 11.Jh. sind deutsche Kaufleute in London nachweisbar und im 12.Jh. ist die besondere Stellung der Kölner Kaufleute in London („homines et cives Colonienses“) unter Heinrich II. nachweisbar. Hauptanziehungspunkt für die Kölner Kaufleute war die aus klimatischen Gründen hochwertige Wolle. 1192 ist erstmals urkundlich ein Kölner Handelshof („gildhalla“) in L. nachweisbar. Dieser lag günstig direkt an der Themse. Im Grunde war der Zugang zur Themse hier fast besser als für die Londoner Bürger selbst. Außerdem vermutet man, dass die Kölner Bürger so auch ihren Anteil an der Verteidigung der Stadt bei feindlichen Angriffen hatten. Der Stahlhof bestand aus mehreren benachbarten Häusern mit Kaianlagen am Themseufer und wurde durch Mauern und Türme von der Außenwelt abgeschirmt. Wie in N. war der Stahlhof durch eine Mauer mit drei Toren zur Stadt umgeben. Das Leben der Kaufleute dort war eher einfach, sie hatten nur kleine Wohnungen und es war praktisch unmöglich mit Familie dort zu leben.

Der Ursprung war sicher die einfache hölzerne Gildehalle der Deutschen, die in erster Linie die Waren gegen Wind und Wetter und Diebe schützen sollten. Später wurde am Gelände des Stahlhofe ein steinernes Gebäude errichtet. Die Halle war Versammlungsort der Kaufleute und vermutlich auch gemeinsamer Essraum. An die Halle war ein niederer Turm angeschlossen, in dem die Privilegien und andere Kostbarkeiten aufbewahrt wurden. Es ist bemerkenswert, dass dem wertvollen Grundstück auch ein Garten angelegt war, in dem Obstbäume und Reben standen. Grundsätzlich bestand der Stahlhof aus vielen Warenlagern und Kammern für die hansischen Kaufleute. Aus Rechnungen hat man erschlossen dass der Stahlhof aus ca.90 einzelnen Räumlichkeiten bestand.

GEFAHREN DER HANDELSREISEN

Das waren zunächst die Gefahren, die sich einfach durch die geografischen und klimatischen Gegebenheiten ergaben. Auf den Fernverkehrsstraßen waren die Pässe das größte Hindernis. Daneben natürlich auch die Flüsse, die zunächst bei Furten überquert werden mussten, erst ab dem 13.Jh. werden vermehrt Brücken gebaut. Überfälle krimineller bis halb legaler Art waren ebenfalls häufig. Einerseits Wegelagerer; andererseits aber auch Grundherren oder Stadtbürger, die aus oft fadenscheinigen Gründen Waren beschlagnahmten. Schon die legalen und unumgänglichen Zölle und Taxen aller Art waren für die Kaufleute eine große Belastung. Man hat Transportkosten berechnet, die bei Luxusgütern 20-25% des Warenwertes ausmachten, bei einfachen Handelswaren wie Getreide, Wein oder Salz, 100-150%.

Manche dieser Belastungen gab es auf dem Seeweg nicht, dafür aber Schiffbruch und Seeräuberei. Die Seeräuberei war geradezu institutionalisiert, DIE Seeräuber schlossen sogar mit den Kaufleuten Verträge. Aber in jedem Fall war der Seetransport billiger: die Transportkosten betragen 2 % des Warenwertes bei Luxusgütern, 15 % bei Getreide.

SPRACHPROBLEME DER HANDELSREISENDEN

Grundsätzlich ist überliefert, dass es durchaus im russischen Reich Dolmetscher gab. Hansekaufleute, die den Handel mit Novgorod intensivieren wollten, schickten ihre Söhne oder Gehilfen zum Spracherwerb nach N. Ein Fall ist erstmals im Jahre 1268 erwähnt. Im Peterhof bewohnten sie offenbar eigene Räumlichkeiten. Nach den Berichten dürften sie aber doch auch ziemlichen Gefahren ausgesetzt gewesen sein, es wird von Sprachschülern berichtet, die von Russen gefangen genommen oder gar getötet wurden. Man hat daher teilweise Bestimmungen erlassen, dass nur noch Lehrlinge von über 20 Jahren nach N. kommen dürfen. Die Zahlen waren offenbar nicht unbeträchtlich, denn bei der vorläufigen Schließung des Kontors in N. wird von 49 gefangenen Lehrlingen berichtet von denen 11 Sprachschüler waren. Diese wurden allerdings dann freigelassen. Auf jeden Fall zeigt es, dass die Hanse großen Wert auf den Erwerb von Sprachkenntnissen legte. Im 15.Jh. wurde es sogar Nichthansekaufleuten ausdrücklich verboten Estnisch oder Russisch zu lernen, vor allen den konkurrierenden Holländern oder Engländern später wurde das Verbot auch auf die Kaufleute aus Nürnberg ausgedehnt.

Von derartigen Problemen ist aus London nichts bekannt. Hierfür mag die Erklärung sein, dass das Plattdeutsche gemeinsame Wurzeln mit dem Englischen hat und auch heute noch viele Ausdrücke im Plattdeutschen viel eher dem Englischen entsprechen als dem Hochdeutschen.

KONTORORDNUNGEN

Sie zeigen schön mit welchen Problemen die reisenden Kaufleute zu kämpfen hatten und welche Probleme der Aufenthalt an einem fremden Ort mit sich brachte.

Die Kontore in Novgorod und London hatten Probleme mit ähnlichen räumlichen Gegebenheiten. Man lebte auf recht engem Raum zusammen und daher waren Fragen der Sauberkeit und der Ruhe vorrangig. In Novgorod war der Wachdienst vor allem bei der St.Peterkirche besonders geregelt. Man verbot, dass zwei Diener des gleichen Herrn gemeinsam auf Wache gingen. Man hatte auch große Angst, dass in die Peterkirche eingebrochen wurde. ("Wenn es der Fall ist, dass irgendeiner den Schlüssel trage aus dem Hofe, muss er zehn Mark bringen. Wäre es auch Sache, dass der Schlüssel offen getragen würde, dass es ein Russe sehe, das kostet eine Mark.")Den Kaufleuten wurde eingeschärft, dass sie das Brauhaus nach der Benutzung wieder reinigen und Unrat aus den Gängen entfernen sollten. Türen und Säulen durften nicht beschrieen und eingekerbt werden. Rücksichtnahme war auch in London wichtig. Jemand der erst nach dem Abschließen der Tore am Abend kam, durfte nicht laut klopfen oder schreien, um Einlass zu begehren. Der Unrat sollte beseitigt werden und vor allem nicht vor die Tür des Nachbarn oder unter den Kran geworfen werden. Fechten und Ballspielen in der Gildehalle war verboten. Da man aber verteidigungsbereit sein musste, sollte jeder Kaufmann in seinem Zimmer griffbereit einen Bogen oder eine Büchse aufbewahren.

Allgemein wurde untersagt, dass Handel mit Nichtthanskaufleuten betrieben oder Diebsgut und Gut aus Schiffbruch gekauft wurde.

In Novgorod wurde bestimmt, dass kein Kaufmann Waren für mehr als 1000 Mark pro Jahr bringen dürfe. Um besondere Absprachen zu verhindern, durfte kein Geschäft allein oder nur in Gegenwart eines engen Vertrauten abgewickelt werden.

London hatte das besondere Problem, dass alle Wohnungen nur gemietet waren. Die Gefahr von Mietwucher bestand offensichtlich. Niemand durfte Räume anmieten, die zuvor von einem anderen Kaufmann wegen einer Mieterhöhung gekündigt worden waren.

Weiterführende Literatur:

Ferdinand Seibt u.a.(Hgg.), Transit Brügge-Novgorod. Eine Straße durch die europäische Geschichte. Essen 1997.

Detlev Ellmers, Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel-und Nordeuropa. Neumünster 1972.

Norbert Angermann u.Klaus Friedland, Novgorod. Markt und Kontor der Hanse. Köln, Weimar Wien 2002.

Detlef Kattinger, Die Gotländische Genossenschaft. Der frühhansisch-gotländische Handel in Nord-und Westeuropa. Köln, Weimar Wien 1999.(=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. Bd.XLVII)

Konrad Elmshäuser(Hg.), Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters. Bremerhaven 2002.(=Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseum 58)

Ellmers, D., Frühma. Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa (Schr. des Dt. Schifffahrtsmuseums 3), 1972

.

Unterwegssein im Spätmittelalter. Hrsg. von Peter Moraw (Zeitschrift für historische Forschung; Beiheft 1), 1985.

Moraw, Peter: Reisen im europäischen Spätmittelalter im Licht der neueren historischen Forschung. In: Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, hrsg. von Xenja von Ertzdorff und Dieter Neukirch, 1992, S. 113-139.

Camusso, Lorenzo: Reisebuch Europa 1492. Wege durch die Alte Welt. Aus dem Italienischen von Friederike Hausmann, 1990.

Schmugge, Ludwig: Mobilität und Freiheit im Mittelalter. In: Johannes Fried, Die abendländische Freiheit vom 10. bis 14. Jahrhundert, 1991, S. 307-324.

Ellmers, Detlev: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa. 2. Aufl., 1984.

Kellenbenz, Hermann: Landverkehr, Fluß- und Seeschifffahrt im europäischen Handel (Spätmittelalter bis Anfang 19. Jahrhundert). In: Les grandes voies maritimes dans le Monde, XVe-XIXe siècles. 7e Colloque international histoire maritime Vienne 1965 (Bibliothèque générale de l'École pratique des hautes études 6. sect.), Paris 1965, S. 65-174.

Jaritz, Gerhard: Das ‚Bild‘ des Reisenden in Spätmittelalter und Frühneuzeit. In: Beiträge zur Historischen Sozialkunde 19,3, 1989, S. 69-73.

Wernicke, Horst: Der Hansekaufmann als Gast in fremden Landen - Aufnahme und Verhalten. In: Fremdheit und Reisen im Mittelalter. Hrsg. von Irene Erfen und Karl-Heinz Spieß, 1997, S. 177-192.

Schneider, Jürgen: Die Bedeutung von Kontoren, Faktoreien, Stützpunkten (von Kompagnien), Märkten, Messen und Börsen in Mittelalter und früher Neuzeit. In: Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft, hrsg.

von Hans Pohl (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte; Beiheft 87), 1989, S. 37-63.

Weczerka, Hugo: Verkehrsnetz und Handelsgüter der Hanse. In: Hanse in Europa. Brücke zwischen den Märkten. 12.-17. Jahrhundert, Katalog Köln 1973, S. 39-56, 1973.