

# 1000 Jahre Bremer Kaufmann

50. BAND  
DES BREMISCHEN JAHRBUCHES

HERAUSGEGEBEN  
VON DER  
HISTORISCHEN GESELLSCHAFT ZU BREMEN  
(MITGLIED DER WITTHEIT ZU BREMEN)

1965

---

CARL SCHÜNEMANN VERLAG BREMEN



# 1000 Jahre Bremer Kaufmann

Aufsätze  
zur Geschichte bremischen Kaufmannstums,  
des Bremer Handels und der Bremer Schifffahrt  
aus Anlaß des tausendjährigen Gedenkens der Marktgründung  
durch Erzbischof Adaldag 965

1965

---

CARL SCHÜNEMANN VERLAG BREMEN

Diese Aufsatzsammlung  
ist zugleich der 50. Band des Bremischen Jahrbuches,  
herausgegeben von der Historischen Gesellschaft zu Bremen  
(Mitglied der Wittheit zu Bremen)

Schriftleitung:  
Staatsarchivdirektor i. R. Dr. Friedrich Prüser

Die Verfasser tragen für ihre Beiträge die Verantwortung

Die Historische Gesellschaft  
ist folgenden Spendern für geldliche Zuwendungen zum Drucke  
dieser Festschrift dankbar:

Der Freien Hansestadt Bremen  
mit ihren dafür in Frage kommenden staatlichen Stellen für einen  
hochherzigen, großen Zuschuß aus den für die Jahrtausendfeier  
bereitgestellten Mitteln,  
für weitere Zuwendungen sodann  
der HAG Aktiengesellschaft, Bremen,  
der Sparkasse in Bremen,  
der Bremer Landesbank,  
Herrn Walther Schünemann,  
den Familien Wätjen und Koenenkamp  
sowie einer größeren Anzahl von Firmen und Einzelpersonen.

Tauschstücke bitte an Dr. Friedrich Prüser, Bremen, Wätjenstraße 39.

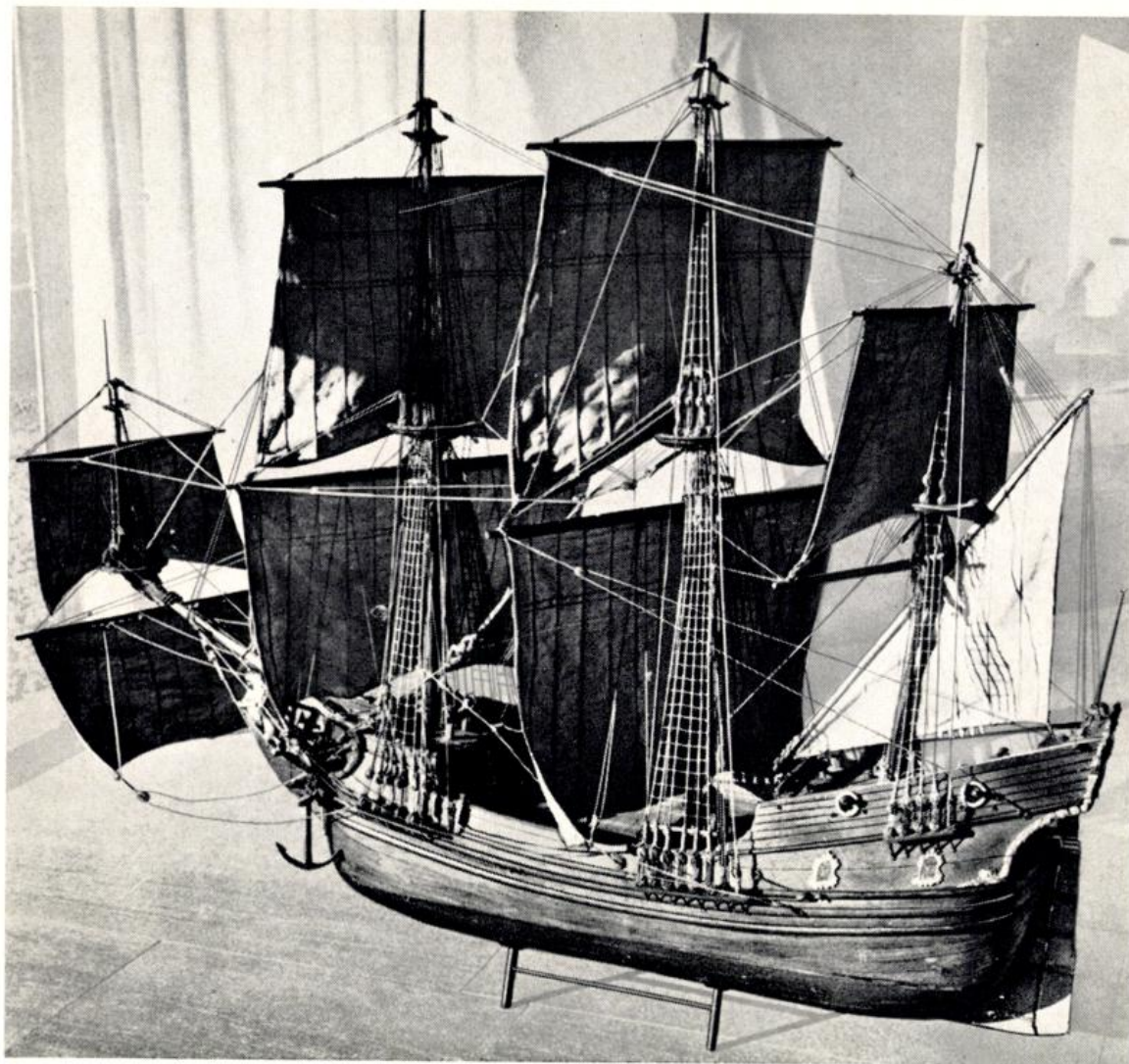
Die Darstellung auf dem Schutzumschlag zeigt eine im Focke-Museum angefertigte stilisierte  
Nachbildung der „Bremer Kogge“ vom Ende des 14. Jahrhunderts.

Gesamtherstellung: Carl Schünemann Bremen, Graphische Betriebe

## Der Inhalt:

	Seite
Titelbild und Erläuterung: Die bremische Fleute „Die neue Carlsborg“ — Zeitgenössisches Modell im Focke-Museum zu Bremen. Von Dr. Arnold Rehm, Bremen .....	V
Geleitwort. Von Staatsarchivdirektor i. R. Dr. Friedrich Prüser, Bremen	1
Die Aufsätze:	
I. Das älteste Bremer Marktprivileg: Die Arnolf-Urkunde vom Jahre 888. Zur Geschichte ihrer Kritik. Von Staatsarchivdirektor Dr. Richard Drögereit, Stade .....	5
II. Die Bremer Markturkunden von 888 und 965 und die ottonische Marktrechtsentwicklung. Von Universitätsprofessor Dr. Heinrich Büttner, Köln .....	12
III. Neue Beiträge zum Fund der Bremer Kogge:	
1. Zu der Geschichte des Fundes, seiner Bergung und wis- senschaftlichen Betreuung. Von Dr. Rosemarie Weber, Ab- teilungsleiterin im Focke-Museum, Bremen .....	27
2. Das Alter der Bremer Kogge. Von Prof. Dr. Walter Liese, Leiter des Instituts für Holzbiologie und Holzschutz in der Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft, Rein- bek bei Hamburg, unter Mitarbeit von Dr. Josef Bauch ....	38
3. Der gegenwärtige Stand der Dimensionsstabilisierung von Holz und Schlußfolgerungen für die Konservierung der Bre- mer Kogge. Von Dr. rer. nat. Detlef Noack, Leiter des Insti- tuts für Holzphysik und mechanische Technologie des Holzes der Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft, Reinbek bei Hamburg .....	43
IV. Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter. — I. Teil: Die Rechtszeichen der vorheraldischen Zeit. Von Bür- germeister i. R. Hans Horstmann, Münster i. Westf. ....	73
V. Bremer Silbermarken als Zahlungsmittel im Spätmittelalter. Von Dr. Rudolf Dehnke, Institut für Heimatforschung, Roten- burg (Wümme) .....	135
VI. Die bremische Grönlandfahrt und ihr Einfluß auf die bremi- sche Wirtschaft. Von Dipl.-Kaufm. Hans-Rudolf Meyer, Bremen	221
VII. Aus den Anfängen bremischen Welthandels: Instruktionen für den Ostasienfahrer „Asia“. Von Dieter Glade, Bremen .....	287
VIII. Bremer im Fernen Osten. Auswanderungen und Reisen, fest- gestellt aus den Bürgerrechtsakten des Bremischen Staatsarchivs. Von Dieter Glade, Bremen .....	295
IX. Die Bedeutung Bremens für die frühen deutsch-japanischen Be- ziehungen. Von Dr. Georg Kerst, Geschäftsführer der Deutsch- Japanischen Gesellschaft Nordwestdeutschland e. V., Kiel .....	303
X. Bremer Kaufleute im Norden Brasiliens. Von Universitätspro- fessor Dr. Hermann Kellenbenz, Köln .....	325

	Seite
XI. Gustav Schwab (1822—1880), ein deutsch-amerikanischer Unternehmer. Von Alfred Vagts, Sherman, Connecticut .....	337
XII. Bremen im Wandel der Weltwirtschaft. Von Prof. Dr. Alfred Jacobs (Technische Hochschule Hannover), Bremen .....	361
XIII. Die Gedenkmünze zum hundertjährigen Bestehen Bremerhavens. Von Horst Gnettner, Bremen .....	375
XIV. Donnerstag — Schiffssonntag. Von Dr. Arnold Rehm, Bremen ..	383
XV. Porträts bremischer Kaufleute. Gedanken über eine bremische Unternehmer-Ikonographie. Von Universitätsprofessor Dr. Wilhelm Treue, Göttingen .....	391



### Die bremische Fleute „Die neue Carlsborg“

Zeitgenössisches Modell im Focke-Museum zu Bremen

Die holländische Fleute ist die Keimzelle des modernen Segelschiffes. Ihre Einführung zu Beginn des 18. Jahrhunderts leitete eine Revolution in der europäischen Schifffahrt ein. Verschwinden der überhöhten Aufbauten, ungewöhnliche Steigerung des Verhältnisses der Breite zur Länge und handige Besegelung sind das besondere Kennzeichen dieses Schiffstyps. Die Fleuten waren schneller, konnten höher am Winde liegen als konkurrierende Einheiten und benötigten nur ein Drittel ihrer Besatzungen. Durchschnittlich machten sie im Jahr vier Reisen in den Ostseeraum, die schwerfälligen Rahseyls oder Bojer dagegen nur zwei. Hier waren die Fleuten ihren Konkurrenten wegen ihres eingezogenen Oberdecks auch noch durch einen niedrigeren Sundzoll überlegen.

Die Fleute hat den Holländer zum Frachtfahrer der Welt gemacht. Die Schiffe anderer europäischer Staaten konnten nur durch protektionistische staatliche Maßnahmen in Fahrt gehalten werden. Die Fleute wurde deshalb unverändert oder in ihren Konstruktionsgedanken von anderen Schifffahrtsländern übernommen. In Bremen hatte der neue Schiffstyp, der hier zunächst unter dem Namen „Boot“ registriert wurde, bereits ab 1621 überragende Bedeutung. Bei unserem Modell deutet der Name, der auf die von den Schweden mehrfach geplante, in ihrem Bau seit 1672 aber kaum begonnene und niemals fertig gewordene, als Wettbewerber für Bremen gedachte Festungs-, Hafen- und Handelsstadt an der Geestemündung hinweist, auf das letzte Viertel des Jahrhunderts hin.

Arnold Rehm



## Geleitwort

Bücher haben ihre Geschichte — schon im Entstehen, wie das hier vorliegende. Es sollte der 50. Band des Bremischen Jahrbuchs sein, war also von vornherein mit einer „runden“, einer „Gedenkzahl“ ausgestattet. Es sollte aber auch eine Festschrift sein, zur tausendsten Wiederkehr des Tages, an dem zum ersten Male in der urkundlichen und damit der gesicherten Überlieferung von einem am Orte ansässigen, von einem Bremer Kaufmann also die Rede ist. Die Entwicklung hat es mit sich gebracht, daß sich das Gewicht zusehends in der Richtung auf eine Festschrift verschob, der Charakter des Jahrbuchs aber demgegenüber zurücktrat.

Eine gute Anzahl von Aufsätzen für sie stand zur Verfügung, und darunter waren auch wichtige, in bestimmten Zweigen der Wissenschaft allgemein weiterführende wie die, die mit der Bergung und Instandhaltung des Bremer Koggefundes zusammenhängen, weiter der über die alten Schiffsrechtszeichen und der über den Wert der Bremer Mark im Mittelalter. Gerade weil es sich hier um Arbeiten von nicht geringem Umfange handelt, wurde ein Verzicht auf das gewohnte äußere Bild des Jahrbuchs, wollte man es nicht allzusehr anschwellen, unhandlich und über die Maßen teuer werden lassen, mit einem gelinden Zwange zur rettenden Notwendigkeit. Daß dabei der Herausgeber selber ein kleines Opfer brachte, indem er auf die Veröffentlichung seines Aufsatzes über die holländische Brauerfamilie Heineken, Inhaber der größten niederländischen Brauerei, der Herstellungsstätte von Heinekens Bieren in Amsterdam, die in ihrem Ursprung eine Bremer Brauerfamilie war und in ihrem Werdegang auf niederländischem Boden das typische Abbild der lebhaften Beziehungen zwischen Bremen und den Niederlanden in den nachmittelalterlichen Jahrhunderten bietet, Verzicht leistete, sei wenigstens vermerkt: der Aufsatz, der in seiner anfänglichen Planung für die Festschrift zum 70. Geburtstage von Percy Ernst Schramm bestimmt war, wird im nächsten Bande des Bremischen Jahrbuches erscheinen. Am meisten in die Augen fallen wird diesmal das Fehlen des Besprechungsteiles und der gewissermaßen „amtlichen“ Kundmachungen, der Jahres- und der Kassenberichte über die Tätigkeit der Gesellschaft. Das alles bleibt bis zum 51. Bande des Jahrbuchs aufgehoben. Geblieben ist also eine reine

Sammlung von Aufsätzen, und der gebräuchliche Haupttitel des Buches, der 50. Band des Bremischen Jahrbuches zu sein, fehlt; er erscheint vielmehr, nur als „Rücktitel“ auf der Rückseite des Titelblattes, um die weitere Zählung zu ermöglichen. Weiter ist als Besonderheit dieses Jahrbuchbandes hervorzuheben, daß die Hauptauflage gebunden erscheint und mit Schutzumschlag versehen, der den Charakter des Buches unterstreicht, eine Festschrift über die tausendjährige Geschichte des Bremer Kaufmanns zu sein, wie das Titelblatt in die Augen springend zum Ausdruck bringt.

Die Sammlung von Aufsätzen, die das Buch nunmehr enthält, gibt im ganzen einen Längsschnitt durch bremisches Kaufmannstum in seiner Entwicklung durch die Jahrhunderte und damit gleichzeitig, weil sich beides jeweils ergänzt, ein Bild bremischer Wirtschaft, des Wirkens unserer Vaterstadt als Handelsplatz und Hafen von Welt-rang, dies gleichfalls gewissermaßen im Längsschnitt erkennbar.

Voranzustehen hatten zwei Aufsätze über die Marktgründung: der eine über die Echtheit der Urkunde, mit der 888 ein älterer Markt in die Erscheinung trat, der andere über das Verhältnis der beiden Markt-urkunden, der eben genannten und der von 965, zueinander und zur ottonischen Marktrechtspolitik. Es folgen jene Sonderaufsätze aus mittelalterlicher Zeit: über Kogge, Schiffsrechtszeichen, Bremer Mark, worauf dann mit einer Darstellung der Geschichte der bremischen Grönlandfahrt der zeitliche Faden der Entwicklung wiederaufgenommen wird, zunächst für die nachmittelalterlichen Jahrhunderte. In die Frühzeit des Bremer Überseehandels neuzeitlicher Prägung führt die Veröffentlichung der Instruktion für den Supercargo der ersten bremischen Ostasienfahrer. Eine listenmäßige Erfassung der im Fernen Osten tätig und ansässig gewordenen Bremer wird dem Familienforscher dienen können, während ein Aufsatz über die Bedeutung Bremens für die frühen deutsch-japanischen Beziehungen auf die welt-politischen Verknüpfungen kaufmännischer Tätigkeit in Übersee verweist. Demgegenüber tritt die Kleinarbeit des Alltages in einem Aufsatz über Bremer Kaufleute im Norden Brasiliens hervor; ihr nordamerikanisches Wirkungsfeld dagegen, der „klassische“ Bereich für Bremens Überseehandel und Überseeschifffahrt für ein Jahrhundert und länger, wird in einem Lebensbild dargestellt, das in den Umkreis H. H. Meiers und des Norddeutschen Lloyd gehört. Zum Beschluß

bringt ein Aufsatz über „Bremen im Wandel der Weltwirtschaft“ eine willkommene Zusammenfassung all der vielen Einzelzüge bremischer überseeischer Wirtschaft seit Aufnahme ihrer neuzeitlichen Formen. Was dann noch folgt, sind einzelne Blicke in benachbarte Bezirke geschichtlichen Forschens, münzgeschichtlich mit einem Beitrag über die Gedenkmünze zum hundertjährigen Bestehen Bremerhavens, volkskundlich mit einem solchen über den Donnerstag als Schiffssonntag, kunstwissenschaftlich und gleichzeitig als Anregung zu inventarisierender Arbeit mit Ausführungen über die Porträts bremischer Kaufleute, „Gedanken über eine bremische Unternehmerikonographie“.

Weit gespannt ist also der Bogen, der in dieser Sammlung von Aufsätzen zum Tausendjahrsgedenken des Bremer Kaufmanns angeschnitten wird, in der Tat über das ganze Jahrtausend seiner bisherigen Tätigkeit. Dieses Gedenken nicht nur zu feiern, vielmehr auch durch eine Veröffentlichung wie diese zu „dokumentieren“, schien der Historischen Gesellschaft ein echtes Anliegen zu sein, wie für den Kaufmann als den Nächstbeteiligten beim Gedenken, so für den forschenden und darstellenden Gelehrten als Anwalt des geschichtlichen Sinnes in unserer Vaterstadt. Indes ging es über die Kraft der Gesellschaft, die durch die Veröffentlichung entstandenen und im Augenblick noch weiterhin entstehenden Kosten in vollem Umfange selber zu tragen. Dankbar gedenkt sie hier der ihr gewordenen Hilfe, vor allem der des Staates aus den großen für die Jahrtausendfeier zur Verfügung gestellten Geldmitteln, aber auch der privater Unternehmen. Wenn hier die HAG Aktiengesellschaft, die Bremer Landesbank, die Sparkasse in Bremen besonders genannt werden, so geschieht das auch stellvertretend für viele andere und dabei auch für Einzelpersonen, die der Historischen Gesellschaft geholfen haben, dieses ihr „Tausendjahrsschiff“ gut in den Hafen zu bringen. Als Herausgeber des Werkes gedenke ich dabei voller Dankbarkeit eines der Unseren selber, unseres Schatzmeisters W. H. Koenenkamp, ohne dessen unermüdlichen Eifer in der Beschaffung der Geldmittel es wohl kaum möglich gewesen wäre, dieses unser Schiff überhaupt „flottzumachen“.

Möge es nun gute Fracht all denen bringen, die es angeht. Nicht nur der forschende Gelehrte ist es, vielmehr ist es ebenso der Kaufmann, und letztthin ist es die ganze Stadt, ist es jeder ihrer Bürger, der sehr wohl weiß, daß von Bremens Handel und Schifffahrt und mithin von

der Tüchtigkeit des Bremer Kaufmanns weitgehend das Wohlergehen des gesamten vaterstädtischen Gemeinwesens abhängt und daß darüber hinaus die größere Gemeinschaft von Volk und Staat der Deutschen dieses unser Gemeinwesen gerade in dieser Eigenart nicht entbehren kann und ihm, von daher gesehen, seine besonderen Freiheiten, seine besondere Stellung im Gesamtstaate anerkennt. In diesem Bereiche das Erbe der Väter gleichfalls zu pflegen, auch dazu möchte dieses Buch angeregt haben.

Bremen, am 17. Juni 1965

Friedrich Prüser

## I

**Das älteste Bremer Marktprivileg:  
Die Arnolf-Urkunde vom Jahre 888  
Zur Geschichte ihrer Kritik**

Von Richard Drögereit

Die Urkunde König Arnolfs vom 9. Juni 888, mit der dieser auf Anregung des Erzbischofs Rimbert der Bremer Kirche die von seinen Vorgängern Karl dem Großen, Ludwig dem Frommen, Ludwig dem Deutschen und Karl III. verliehenen Schenkungs- und Immunitätsurkunden bestätigte, ferner in Bremen das den Leitern derselben Kirche in Hamburg bereits zugestandene Recht der Münzprägung und des Handels gestattete, das in Hamburg wegen der Gefährdung durch die Heiden nicht ausgeübt werden konnte, weiter dem Bischof (für Bremen) das Zollrecht und dem (Dom-)Klerus das Wahlrecht verlieh<sup>1)</sup>, ist nicht ganz unumstritten.

Nachdem Lappenberg die Urkunde, die bis dahin nur aus einer unvollständigen Notiz bekannt war, im Jahre 1838 in Stade auffand und auf Grund des damals bereits etwas verblichenen und schadhafte Originals druckte, wurden längere Zeit keine Zweifel an ihrer Echtheit laut. Man bemühte sich nur, einige Stellen, die damals schon entweder kaum noch lesbar oder wegen der Schadhaftigkeit verschwunden waren und die Lappenberg „aus einer älteren, im allgemeinen als richtig bewährten Abschrift“<sup>2)</sup> ergänzt hatte, zu klären. Zu diesen Stellen gehört auch die in Zeile 7: [*percussuram nummorum*]<sup>3)</sup>. Ehmck und von Bippen, die die Urkunde etwa 30 Jahre später erneut in Stade einsahen, fanden die „gut geschriebene Ur-

<sup>1)</sup> Zum Druck vgl.: Hamburgisches Urkundenbuch Bd. 1, 1842, hrsg. von Joh. M. Lappenberg, Neudruck 1907, Nr. 22; Bremisches Urkundenbuch Bd. 1, 1873, hrsg. von R. Ehmck - W. v. Bippen, Nr. 7; Peitz, W. M.: Untersuchungen zu Urkundenfälschungen des Mittelalters Teil 1: Die hamburgischen Fälschungen (Erg. Hefte zu den „Stimmen der Zeit“, Reihe II, Forschungen H. 3), 1919, S. 248 f., schließlich und maßgebend: Die Urkunden der deutschen Karolinger, Bd. III: Die Urkunden Arnolfs, bearbeitet von P. Kehr (MG. DD. ex stirpe Karolinorum), 2. Aufl., 1955.

<sup>2)</sup> Kehr bezeichnet diese Abschrift dagegen als wertlos. Sie ist heute verloren.

<sup>3)</sup> Kehr glaubte, noch Spuren von p und c lesen zu können.

kunde“ jetzt „sehr verblaßt“. Sie benutzten gleichfalls die Abschrift, die sie dem 17. Jahrhundert zuwiesen. Es gelang ihnen dabei, Lappenberg an einigen Stellen zu verbessern<sup>4)</sup>; dagegen sahen sie von dem *nummorum* — wie auch später Kehr — die beiden ersten Silben nicht mehr. Ich möchte annehmen, daß Lappenberg trotz seiner anderen Angabe sie ebenfalls nicht mehr vor sich hatte.

Als Engelbert Mühlbacher dann die Böhmerschen *Regesta Imperatorum* neu bearbeitete<sup>5)</sup>, da bezeichnete er die Urkunde als „eine geschickte Nachzeichnung eines Originals Arnolfs, dem das Protokoll entnommen sei“, aber insgesamt als eine Fälschung. Den Text von der überarbeiteten Arenga ab bis zur *Corroboratio* mit ihrer Reimprosa *et ut hec a nullo violentur, a nobis concessa esse dubitentur* hielt er für „durchaus unzuverlässig“. Auf den späteren Ursprung verweise auch die Namensform *Hluthuici*. Dazu kenne der Bremer Geschichtsschreiber Adam die Urkunde nicht. Auch sei Erzbischof Rimbert, der am 11. Juni 888 starb, nie am Hofe Arnolfs gewesen, habe also auch nicht persönlich um Privilegienbestätigung nachsuchen können. Schließlich spielte natürlich noch die „üble Gesellschaft der Hamburger Fälschungen“ mit. — Michael Tangl, Mühlbachers Mitarbeiter, schloß sich dieser rein am Sachlichen und an den inneren Merkmalen ausgerichteten Kritik an, konnte jedoch nicht umhin festzustellen, daß hier eine echte Vorlage gewandt, ja, so meisterhaft nachgeahmt sei, daß „selbst das geübte Auge die Nichtoriginalität nicht sofort zu erkennen vermag“. Er vermutete, Erzbischof Adalag, der zu Anfang von Ottos des Großen Regierungszeit Notar und Titularkanzler war, habe die Fälschung angefertigt. Tangl konnte freilich keine Schriftgleichheit mit dem „vielleicht

<sup>4)</sup> Ehmck und v. Bippen haben gut gelesen; Kehr konnte sich ihnen weitgehend anschließen. An einer Stelle haben sie Lappenberg verbessert, was Kehr nicht vermerkte. Es heißt richtig: *Allata sunt etiam nobis*, wo Lappenberg *coram nobis* las. An zwei Stellen lesen beide Urkundenbücher mit Peitz gegen Kehr: in Zeile 5: *atque* statt *itemque*; in Zeile 6: *adprobare* statt *probare*. Nur Ehmck und v. Bippen lasen richtig wie Kehr — *infestationem* statt *infestationes*, so auch Peitz, was heute noch zu erkennen ist.

<sup>5)</sup> Bö h m e r, J o h. F r i e d r.: *Regesta . . . imperatorum*, 1831 ff.; neu bearbeitet u. a. von E. M ü h l b a c h e r als: *Regesta imperii*, Bd. 1, 1877 (hier Nr. 1744), 2. Aufl. 1899, Nr. 1792. — Beide Auflagen standen mir nicht zur Verfügung; ich mußte also nach Peitz zitieren.

eigenhändig von Adaldag rekognoszierten Diplom Ottos I. MG. DO. I Nr. 1" feststellen. Dies sei „bei dem geringen Vergleichsmaterial und dem doch beträchtlichen Zeitabstand von etwa 20 Jahren zwischen Ottonen-Original und Arnolf-Fälschung auch mißlich“<sup>6)</sup>.

Auch diesen Bemerkungen liegt keine einwandfreie diplomatische Kritik, die von den äußeren Merkmalen im Zusammenhang mit der übrigen zeitgenössischen Überlieferung, also der Arnolfs, auszugehen hat, zugrunde. Tangl hatte indes offensichtlich Zweifel. Zweifel hatte auch Edmund E. Stengel, der eine umfassende Untersuchung der Immunitätsurkunden jener Zeit vorlegte. Er erklärte einmal, der Text der von dem Notar Engilpero diktierten, vom Notar Aspert rekognoszierten Urkunde sei zwar nicht einwandfrei, aber auch nicht so durchaus unzuverlässig, wie Mühlbacher annehme. Eine Reihe auffallender Ausdrücke werde durch eine andere, von Engilpero verfaßte Urkunde gedeckt, die Mühlbacher allerdings ebenfalls verworfen habe, Stengel aber mit Tangl und dem bekannten Diplomatiker Erben für echt erachtete. Selbst in einem besonders angefochtenen Satz<sup>7)</sup> möchte Stengel vielleicht noch einen echten Kern erkennen, wenn er auch einen Teil dieses Satzes für „sehr verdächtig“ hält. Er nimmt darum an, die Arnolf-Urkunde sei interpoliert<sup>8)</sup>.

Stengels Kritik beschränkt sich also ebenfalls auf das Textlich-Sachliche, geht nicht den äußeren Merkmalen nach. So war es kein Wunder, daß sich bald darauf Widerspruch erhob. Wilhelm Peitz erklärte völlig zu Recht, daß man die Begründung, Rimbert habe nicht persönlich um die Privilegienbestätigung ansuchen können, nur mit einigem Erstaunen lesen könne. Die Urkunde besage nichts über ein solches persönliches Ansuchen, wie etwa mit einer Wendung *Rimpertus . . . adiens celsitudinem nostram . . .*; sie erkläre viel-

<sup>6)</sup> Tangl, M.: Die Urkunden Karls des Großen für Bremen und Verden (MIOG Bd. XVIII), 1897, S. 65 f., und S. 66 Anm. 1. Tangl benutzte diese Annahme auch als Argument, daß auch unter Erzbischof Adaldag gefälscht worden sei.

<sup>7)</sup> *Et ut a nullo de his dubitetur, singulorum anuli impressio exigit; et ut nos eadem predicta probare (adprobare) nostroque decernere vellemus, ut ipsa essent rata, rogatu prefati venerabilis archiepiscopi Rimberti adquevimus concedentes atque sancientes, ut nihil . . . m habeatur de his, que per propria chirographa collata esse videntur.*

<sup>8)</sup> Stengel, Edmund E.: Diplomatie der deutschen Immunitätsprivilegien vom 9. bis zum Ende des 11. Jahrhunderts, Teil I, 1910, S. 86 Anm. 2; S. 110 Anm. 3; S. 125 Anm. 4.

mehr nur *Rimpertus . . . suggestit; rogatu . . . archiepiscopi*. Das könne ebenso auf ein schriftliches wie mündliches Gesuch durch einen Boten weisen. Die von Mühlbacher angezogene Vita Rimberti besage dazu nicht schlechthin, Rimbart sei nie am Hofe Arnolfs gewesen. Es bestehe also kein Widerspruch zwischen der Vita und der Privilegienbestätigung durch den neuen König im Anschluß an seine erste große Reichsversammlung. Weiter kann sich Peitz dafür auf Stengel berufen, daß der Text nicht so durchaus unzulässig sei, sondern Parallelen habe. Stengels Einschränkung in Hinsicht auf die im Anschluß an den „sehr verdächtigen“ Satz fehlende Immunitätsformel, statt deren das Münz- und Marktrecht interpoliert sei, kann er mit dem klaren Hinweis darauf widerlegen, daß die ganze Urkunde, die ein freies Diktat darstelle, die Immunität nicht als Besonderheit fasse, sondern mit den Schenkungen zusammen bestätige. Wenn Stengel das Diplom als Immunität fasse, so sei das falsch. — Das Ungewöhnliche der Stilisierung spreche nicht für Fälschung, sondern im Gegenteil für Echtheit. Das komme auch im Titel Rimberts zum Ausdruck. Bis zur Urkunde Ottos II. für Adaldag von 983 heiße es grundsätzlich *sanctae Hammaburgensis ecclesiae archiepiscopus*. Vorher hätte ein Fälscher also wohl kaum geschrieben: *archiepiscopus Rimpertus ecclesiae videlicet Bremensis*; nach 965, als Otto der Große das neue, von unserem textlich unabhängige Marktprivileg ausstellte, sei aber die Fälschung auf Arnolf völlig sinnlos gewesen.

Diese Bemerkung, die man genauer wohl noch so hätte fassen können: „Es muß 888 ein besonderer Grund für die Bezeichnung *archiepiscopus Rimbartus ecclesiae videlicet Bremensis* vorgelegen haben“, läßt sich aus der Urkunde selbst noch vertiefen. Es heißt dort nach dem Zugeständnis, in Bremen die Münzprägung und das Handeln zu erlauben, was — wie wir wohl erläutern dürfen — in Hamburg nicht mehr durchführbar war: *sitque in potestate episcopi provisio eiusdem mercati (in loco Brema) cum iure telonei* und — vielleicht nicht ganz so bedeutsam —: *Sed et clero ibidem (Bremen) constituto licentiam tribuimus eligendi sibi episcopos . . .* Auch unsere Urkunde kannte eben nur einen Bischof von Bremen; es war die außergewöhnliche Lage, daß der Erzbischof Rimbart von Hamburg eben gleichzeitig „*rector*“ der Kirche von Bremen — in Personalunion — war: *sicut dudum ecclesiae eiusdem rectoribus in*

*Hammapur* concessum fuisse. Hier ist ganz eindeutig die besondere Lage Hamburg—Bremens in der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts angesprochen: Was in Hamburg zur Zeit nicht mehr möglich ist, wird auf Bremen übertragen.

Die Reimprosa findet sich nach Peitz auch noch in einem anderen Diplom aus derselben Zeit. Nun, dieses Beweisstück ist im allgemeinen nicht so durchschlagend. Gleiche Endungen ergeben sich zwangsläufig schon durch die Konstruktion. Es muß also die besondere Absicht klar hervortreten<sup>9)</sup>.

Entscheidend aber war, daß Peitz das tat, was vor ihm nicht geschah: er verglich die äußeren Merkmale, wenn auch nur in bescheidenem Umfang, mit anderen Urkunden Arnolfs. Da stellte er fest, daß auch noch weitere Urkunden vorhanden waren, die von derselben Hand stammten, wogegen andere zwar einen allgemein verwandten, aber im einzelnen abweichenden Charakter zeigten. Er konnte also unser Diplom dem Notar Aspert zuweisen. Einige von ihm gebotene Teilausschnitte aus Urkunden, die er derselben Hand zuschreibt, zeigen das einheitliche Schriftbild der Zeit, darüber hinaus aber, daß man damals doch noch sehr viel auf dem Pergament erkennen konnte<sup>10)</sup>. Es war also durchaus möglich, sich auf Grund der äußeren Merkmale ein zuverlässiges Urteil über echt oder unecht zu bilden.

Während Peitzens Beweisführung May nicht ausreichend erschien, der die Urkunde dementsprechend noch als „angebliches Original“ kennzeichnete<sup>11)</sup>, erhob Paul Kehr Peitzens Ansicht in der Monumentenausgabe zur absoluten Gewißheit. Kehr, ein Meister der diplomatischen Methode, dem zudem das gesamte Material an Urkunden aus dem Zeitraum der späteren Karolinger zur Verfügung stand, wies auf Grund seiner Kritik der äußeren und inneren Merkmale mit letzter Klarheit nach, daß das Diplom zwar nicht von Engilpero diktiert worden sei, wie Stengel meinte, daß es indes von dem „Kanzlei“-Schreiber Aspert B geschrieben wurde, was in etwa schon Peitz

<sup>9)</sup> Das Parallelbeispiel ist von Peitz schlecht gewählt: *et ut hec auctoritas nostra firmior habeatur et per futura tempora a fidelibus nostris verius credatur.*

<sup>10)</sup> Peitz: Hamburger Fälschungen S. 143/148 und 317 ff. sowie Taf. 2.

<sup>11)</sup> May, O. H.: Regesten der Erzbischöfe von Bremen Bd. 1, 1937, S. 18 f., Nr. 68.

erkannte hatte. Das ungewöhnliche Diktat dagegen stamme nicht aus der „Kanzlei“. Die Urkunde sei wahrscheinlich nach mündlichem Diktat abgefaßt worden, wofür auch der sinnlose Hörfehler *anulo* statt *a nullo* spreche. Seine besondere Aufmerksamkeit widmete Kehr dem Chrismon, dem Monogramm und dem Rekognitionszeichen, die er als völlig einwandfrei anerkannte<sup>12)</sup>.

Die Schrift, die er im einzelnen nicht so verfolgte, ist heute in größerem Ausmaß nur noch in der ersten Zeile und in dem — heraldisch gesehen — rechten oberen Viereck des Pergaments, dazu teilweise am linken Rand, an einigen Stellen des mittleren Teils und in Höhe der Signumzeile für das bloße Auge sichtbar<sup>13)</sup>. Die Stücke genügen indes für die Feststellung, daß die Schrift in keiner Weise derjenigen einer Nachahmung gleicht. Bei einer solchen treten doch immer wieder Unsicherheiten auf; dagegen ist unsere Schrift durchweg flüssig, zügig, sicher und einheitlich. Die Buchstabenformen sind zeitgenössisch, etwa das *c* mit Aufsatz, das *g* mit der charakteristischen Kopfschlinge, die *m* und *n* mit einkurvenden Schäften, das *p* mit dem nach oben geschwungenen Rückenbogen, die kleinen *f* und *s*, die schon unter Otto I. vergrößert und in der Oberlänge mit einer Schleife durchzogen werden. Die Ligaturen sind die typischen der Zeit, die Oberlängen haben den Linksschwung. Auch von hier aus kann an der Echtheit der Urkunde nicht gezweifelt werden.

Mit diesen Feststellungen muß auch der Text als einwandfrei betrachtet werden. Wenn er trotzdem der Marktrechtsverleihung Ottos des Großen nicht zugrunde liegt, obwohl man sonst immer wieder auf die Vorurkunden zurückgriff, so vielleicht deshalb, weil unsere Arnolf-Urkunde einer Sonderregelung diene. Dem Erzbischof wurde wegen dringender Not für Bremen zugestanden, was an sich für seinen eigentlichen Sitz Hamburg galt. Es war — wie dieses Aus-

<sup>12)</sup> K e h r : Arnolf S. XXXVI f. und 39 f.

<sup>13)</sup> Ich halte es nicht für ausgeschlossen, daß man mit der Quarzlampe und der Fluoreszenzphotographie noch allerhand herausholen kann. Beides, auch das erstere, stand mir in Stade nicht zur Verfügung.

weichen nach Bremen — offenbar nur als zeitweilig gedacht<sup>14</sup>). Tatsächlich lag der Mittelpunkt der Diözese Hamburg-Bremen spätestens seit 937 wieder in der Marienkirche zu Hamburg, während das Domstift Bremen damals zusammen mit Ramelsloh, Bassum und Bücken zu den übrigen Klöstern bzw. Stiftern der Diözese zählte<sup>15</sup>). Man wird also in Erzbischof Adaldag wohl den Erbauer der bei „Speersort“ in Hamburg entdeckten Burganlage sehen dürfen. Auch aus solchen Gründen konnte für Bremen eine endgültige, neue Vergebung stattfinden.

<sup>14</sup>) Da die Urkunde einmal nicht als Vorurkunde herangezogen wurde, zum andern Adam sie nicht *in scriniis ecclesiae nostrae (sc. Bremensis)* fand, sie zum dritten nicht verfälscht ist, darf man wohl annehmen, daß sie als überholt schon bald wieder nach Hamburg übergeführt wurde, wo sie dann liegenblieb.

<sup>15</sup>) Vgl. DO I, 11 u. 13. — „Monasterium“ bedeutet Kloster oder Stift.



## II

**Die Bremer Markturkunden von 888 und 965  
und die ottonische Marktrechtsentwicklung**

Von Heinrich Büttner

Durch die beiden großen zusammenfassenden Werke von Edith Ennen<sup>1)</sup> und Hans Planitz<sup>2)</sup> über die europäische und deutsche Stadtentwicklung des Mittelalters hat die Stadtrechtsforschung, die seit den Arbeiten von H. Pirenne sich mit den Fragen des Werdens und der Ausformung des mittelalterlichen Städtewesens immer wieder beschäftigte, einen erneuten kräftigen Anstoß erfahren. Dabei brach sich sehr bald die Erkenntnis eine Bahn, daß die zusammenfassende Synthese auf der Bearbeitung einzelner kleinerer Räume aufbauen müsse<sup>3)</sup>, da keineswegs überall zur gleichen Zeit die gleichen Voraussetzungen des geschichtlichen Werdeganges für die Stadt und ihre Vorformen gegeben waren; wie fruchtbringend diese Gesichtspunkte waren, ergab sich vor allem aus den stadtgeschichtlichen Untersuchungen des Konstanzer Arbeitskreises<sup>4)</sup>. Die stadtgeschichtliche Fragestellung hat auch die Beschäftigung mit der Marktentwicklung wiederaufleben lassen<sup>5)</sup>, da der Markt mit Recht als einer jener Faktoren angesehen wird, die bei der Gestaltung des städtischen Lebens eine besondere Rolle spielten.

Die Städte der spätrömischen Zeit verloren mit dem Zusammenbruch des weströmischen Reiches ihre wirtschaftliche Funktion im 5. und im 6. Jahrhundert keineswegs völlig. Die Stadt als Mittelpunkt der *civitas* konnte in Gallien auch in der Merowingerzeit eine gewisse

<sup>1)</sup> Edith Ennen, Frühgeschichte der europäischen Stadt. Bonn 1953. Mit ausführlichem Literaturverzeichnis.

<sup>2)</sup> H. Planitz, Die deutsche Stadt im Mittelalter. Köln 1954.

<sup>3)</sup> Vgl. besonders die Arbeiten von W. Schlesinger, Zur Frühgeschichte der europäischen Stadt in: Westfälische Forschungen 7 (1953/1954) 229—239; Über mitteleuropäische Städtelandschaften der Frühzeit in: Blätter für deutsche Landesgesch. 93 (1957) 15—42; Städtische Frühformen zwischen Rhein und Elbe in: Vorträge u. Forschungen, hrsg. von Th. Mayer, Bd. 4 (Konstanz 1958) 297—362; alle genannten Arbeiten jetzt auch in: W. Schlesinger, Beiträge zur deutschen Verfassungsgeschichte des Mittelalters Bd. 2 (Göttingen 1963) 42—91, 148—212.

<sup>4)</sup> Vorträge und Forschungen, hrsg. von Th. Mayer, Bd. 4 (Konstanz 1958).

<sup>5)</sup> W. Schöller, Das Marktproblem im Mittelalter. Westf. Forschungen 15 (1962), 43—95.

Bedeutung im Handel und im Warenaustausch bewahren. Das gilt vor allem für die Städte des südlichen und mittleren Galliens; aber auch im Norden Galliens sowie im germanischen Bereich von Rhein und Donau waren trotz der tiefgreifenden politischen und sozialen Wandlungen in der überlebenden *civitas* noch Reste der ehemaligen wirtschaftlichen Aufgaben übriggeblieben. In den Gebieten rechts des Rheines und seines Vorlandes sowie nördlich der Donau, in denen es keine fortlebenden *civitates* gab, waren in der Merowingerzeit die Plätze des Warenumschlages und des möglichen Marktes viel seltener als im Innern Galliens; ganz erloschen war im rechtsrheinischen Gebiet des Merowingerreiches die Handelstätigkeit aber auch nicht. Sie vollzog sich aber meist nur an wenigen Plätzen, zu denen die Kaufleute hinzogen zur Zeit des Marktverkehrs, der offensichtlich bereits mit einer gewissen Regelmäßigkeit stattfand. Für das niederdeutsche Gebiet braucht in diesem Zusammenhang nur auf die Handelsplätze im Rheinmündungsgebiet oder an den Elbelandschaften hingewiesen zu werden. Das Überwachungsgebot für den Handel, der nach dem Slawenland ging, wie es im Jahre 805 von Karl dem Großen erlassen wurde<sup>7)</sup>, zeigt von der unteren Elbe bis nach Magdeburg und weiter zum oberen Main und zur Donau solche Handelsplätze, wie sie für die Landschaften rechts des Rheines typisch waren, in der schriftlichen Überlieferung auf.

In den Gegenden, die zwischen dem Helweg und dem Nordmeer lagen, gab es im 8./9. Jahrhundert offensichtlich nur wenig Möglichkeiten und auch wenig Notwendigkeit für solche größeren Märkte. Die große Verbindung von Köln nach der Elbe lief von West nach Ost vor den letzten Ausläufern der Mittelgebirge; von den Häfen im Maas- und Rheinmündungsgebiet nach den großen Handelsplätzen von Haithabu und von Birka in Schweden führte der Weg über See. Die niederdeutschen Gebiete zwischen Rhein und Elbe besaßen im frühen Mittelalter noch weite Wald- und Moorlandschaften; die Besiedelung konnte infolgedessen nicht allzu stark sein. Noch in der Zeit Karls des Großen zeigte es sich bei den langjährigen Sachsenfeldzügen, wie wenige große Straßenzüge das niederdeutsche Sach-

<sup>6)</sup> Vgl. die oben Anm. 3 genannten Arbeiten von W. Schlesinger.

<sup>7)</sup> Mon. Germ. Hist. Capit. reg. Franc. I 122 Nr. 44,7.

senland aufzuweisen hatte<sup>8)</sup>. Für Bremen gibt die *Vita s. Willehadi* indirekt eine Bestätigung der eben skizzierten Zustände; als Willehad nach der Wiederaufnahme seines Wirkens im Gau Wigmodia den Mittelpunkt seiner Tätigkeit in Bremen einrichtete und dort die St.-Peters-Kirche erbaute<sup>9)</sup>, war in Bremen offensichtlich nach der Schilderung der Vita noch keine bedeutsame Siedlung oder ein wichtiger, volkreicher Handelsplatz und Kaufmannsort. Als Übergang über die Weser besaß diese Stelle aber sicherlich schon eine gewisse Bedeutung aus den Voraussetzungen der Landschaft heraus<sup>10)</sup>.

Das Marktwesen wurde im Karolingerreich des 8. Jahrhunderts und des frühen 9. Jahrhunderts noch nicht als ein besonderes Königsrecht beansprucht. Andererseits war in den ostfränkischen Gebieten seit dem 9. Jahrhundert ein Streben vorhanden, die Autorität des fränkischen Königtums bei der Errichtung eines Marktes deutlich werden zu lassen. Dies trat bei Kloster Corvey im Jahre 833 klar in Erscheinung. Der Abt des erst wenige Jahre zuvor gegründeten Klosters hatte die Überzeugung gewonnen, daß in der Weserlandschaft ein Markt notwendig sei; er wandte sich an Kaiser Ludwig den Frommen mit der Bitte um Einrichtung eines solchen<sup>11)</sup>. Der Herrscher verfügte jedoch die Verleihung des Münzrechtes an die Abtei Corvey; von dem Marktrecht ist in der Urkunde Ludwigs nicht die Rede. Dieser zunächst erstaunliche Sachverhalt findet leicht seine Erklärung, wenn man das Münzrecht bereits als Regal erkennt, andererseits der karolingische Herrscher das Marktrecht noch nicht als ein solches ansah. Die Frage aber, wer im ostfränkischen Gebiete die Märkte unter seinen Schutz nehmen und einen sicheren Ablauf des Marktlebens gewährleisten sollte, war seit dem Corveyer Verlangen für das 9. Jahrhundert gestellt. Sie war hier wichtiger als im westlichen und südlichen Teil des Karolingerreiches; denn dort war im 9. Jahrhundert die Gründung von Märkten nicht besonders aktuell, da diese Land-

<sup>8)</sup> Geschichtlicher Atlas von Hessen, Blatt 7.

<sup>9)</sup> Mon. Germ. Hist. Script. 2, 383: Bei der Kirchweihe in Bremen im Nov. 789 wird eine besondere Eigenschaft dieses Platzes nicht erwähnt.

<sup>10)</sup> H. Schwarzwälder, Entstehung und Anfänge der Stadt Bremen (Bremen 1955) S. 39 ff., 53 ff. — Ders., Bremen im Mittelalter. In: Studium generale 16 (1963) 391—421, besonders 395 f.

<sup>11)</sup> Böhmer-Mühlbacher, Regesta imperii Nr. 922; S. Rietschel, Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis (Leipzig 1897), S. 16 f.

schaften aus der Vergangenheit über genügend Handelsplätze verfügten<sup>12)</sup>. Im ostfränkischen Raume aber mußte sich die Frage nach der rechtlichen Einordnung des Marktes erheben, je weiter dieser in die karolingische Welt hineinwuchs und ihr soziales und wirtschaftliches Gefüge auf sich anwendete.

In diesen Zusammenhang ist die Urkunde zu stellen, die am 9. Juni 888 zu Frankfurt der karolingische König Arnulf für den Erzbischof Rimbert, der seinen Titel nach der Bremer Kirche führte, ausstellen ließ<sup>13)</sup>. Der greise Erzbischof selbst kam freilich nicht mehr in den Besitz der von ihm erbetenen Königsurkunde; bereits am 11. Juni verstarb er zu Bremen<sup>14)</sup>. Arnulf bestätigte in diesem in seiner Kanzlei ausgefertigten Diplom der Bremer Kirche die Besitzungen und das Immunitätsrecht, so wie dies in den Urkunden seiner Vorgänger von Karl dem Großen bis zu Karl III. geschehen war. Darüber hinaus aber verlieh er für Bremen das Münz- und Marktrecht, wie die Bischöfe es bisher für Hamburg besessen hatten, es aber dort wegen der Wikingergefahr nicht mehr handhaben konnten. Damit ist die Urkunde Arnulfs, die zunächst nur eine Bestätigung vorhandener Rechte war, mitten in das Zeitgeschehen hineingestellt.

Die Formulierung des Marktrechtes für Bremen läßt bereits aufhorchen; denn hier ist in den ostfränkischen Königsurkunden für den Markt zum ersten Male die Rede von einer *permissio*, einer *concessio*, einer Erlaubnis und Genehmigung des Königs für einen Markt. Der Begriff des *concedere* wird dabei bereits auf den gerade aufgegebenen Markt von Hamburg angewendet. Wie weit diese Gewährung eines ostfränkischen Königs hier in die Vergangenheit zurückging, wird nicht gesagt; am ehesten wird man sie auf Ludwig den Jüngeren beziehen, der auch sonst in seinem Herrschaftsbereich neue verfassungsrechtliche Gedanken übernahm, wie sich am deutlichsten bei der Klostervogtei zeigt.

<sup>12)</sup> Vgl. Traute Endemann, Markturkunde und Markt in Frankreich und Burgund vom 9. bis 11. Jahrh. Konstanz 1964; bes. S. 15 ff.

<sup>13)</sup> Mon. Germ. Hist. DArn. S. 39 Nr. 27; Schwarzwälder S. 75 ff.

<sup>14)</sup> Hauck, Kirchengesch. Bd. 2, 817.

Die Formulierung, die in der Arnulfurkunde für den Markt zu Bremen gefunden wurde<sup>15)</sup>, gibt noch einige weitere Aufschlüsse; der Wortlaut ist (durch das Verbum *fieri*) auf das Marktgeschehen, auf die Tätigkeit des Marktlebens als solche gerichtet, in der Vorstellungswelt des Verfassers der Urkunde spielt der Marktplatz oder die Marktsiedlung noch keine besondere Rolle.

Das Privileg Arnulfs für Bremen ist um so beachtenswerter in seinem Inhalt, als in der ersten Jahreshälfte 888 für Arnulf an sich ganz andere Fragen im Vordergrund standen. Nachdem dieser Karolinger seinen Vorgänger und Oheim Karl III., der noch einmal alle karolingischen Gebiete unter seiner Herrschaft vereint hatte, im Spätjahre 887 beiseite geschoben und verdrängt hatte, mußte er sich mit den Selbständigkeitsbestrebungen auseinandersetzen, die allenthalben im Karolingerreich spürbar wurden. Während des Verweilens von Arnulf im Gebiet von Frankfurt und Worms im Frühsommer 888 kam es mit Odo von Westfranken zu einer Übereinkunft<sup>16)</sup>. Vom Elsaß aus sandte Arnulf sodann ein Heer gegen Rudolf von Hochburgund; dieser suchte seinen Gegner schließlich im Spätherbst des Jahres zu Regensburg auf.

Mitten in dieser politisch hochbewegten Zeit, in welcher Arnulf sich überzeugen mußte, daß er die Nachfolge im ganzen Karolingerreich nicht ungehindert erlangen konnte, fand er doch noch Zeit, sich mit den niederdeutsch-sächsischen Gebieten zu befassen. Die Urkunden, die im Juni 888 zu Frankfurt ausgestellt wurden, gingen an Empfänger im niederrheinischen Raum und im Wesergebiet<sup>17)</sup>; noch in das gleiche Jahr 888 fällt auch eine Arnulfurkunde für Halberstadt<sup>18)</sup>. Der neue Herrscher im ostfränkischen Reiche war offensichtlich bestrebt, seinen Einfluß möglichst weit nach Norden geltend zu machen. Die Bitte des Erzbischofs Rimbert für Bremen konnte König Arnulf nur gelegen kommen. Allerdings wußte dieser der schwersten Bedrohung

<sup>15)</sup> *Super hec etiam percussuram nummorum et negociandi usum in eodem loco Brema nuncupato fieri permittimus, sicut dudum ecclesie eiusdem rectoribus in Hammaburg concessum fuisse, sed propter infestationem paganorum nunc inibi esse non posse comperimus sitque in potestate episcopi provisio eiusdem mercati cum iure telonei.*

<sup>16)</sup> *Annales Fuldenses*, ed. Kurze, S. 116.

<sup>17)</sup> *Mon. Germ. Hist. DArn.* S. 37 ff. Nr. 26 ff.

<sup>18)</sup> *Mon. Germ. Hist. DArn.* S. 59 Nr. 41.

im Norden seines Reiches, der Normannengefahr, damals noch nicht recht zu begegnen.

Bereits im Jahre 845 hatten die Wikinger, welche die Nordsee beherrschten, ihre Angriffe nicht nur bis zum Seinegebiet vorgetragen, sie hatten auch Friesland angegriffen und im sächsischen Bereich Hamburg geplündert<sup>19)</sup>. Der Schaden in Hamburg war so stark, daß das Bistum mit dem Bremer Bischofssitz vereinigt wurde<sup>20)</sup>. Nach einem Abklingen der Angriffe der Nordmänner auf die europäischen Festlandsküsten setzten mit der Rückkehr des „großen Heeres“ der Wikinger nach dem Scheldegebiet im Jahre 879 die Kämpfe mit erneuter Heftigkeit ein. Bereits in den ersten Monaten des Jahres 880 errangen die wiederauftauchenden Wikinger in Sachsen einen großen Erfolg; die Fuldaer Annalen, eine der bedeutendsten zeitgenössischen Quellen, stehen stark unter dem Eindruck der Niederlage der ostfränkischen Streitkräfte und bringen eine Art von Verlustliste bei diesen Kämpfen<sup>21)</sup>; darunter werden die Bischöfe von Minden und Hildesheim, Herzog Bruno, der Schwager des Königs Ludwig des Jüngeren, sowie weitere elf Grafen und 18 *satellites regii* namentlich aufgeführt. Eine besondere Heftigkeit erreichten die Normannenangriffe am Niederrhein, in Friesland und in Sachsen wieder im Jahre 885, nachdem die Nordleute im Jahre 882 bis in den Raum von Koblenz und Trier vorgestoßen waren. Erst im Jahre 891 wurde den kühnen Angreifern durch König Arnulf an der Dyle bei Löwen eine erste empfindliche Schlappe beigebracht. Im nächsten Jahre hörten die Angriffe der Leute aus dem Norden gegen das Festland plötzlich auf; ihre Züge richteten sich wieder gegen die englische Insel. In den ersten Jahren und Jahrzehnten des 10. Jahrhunderts dauerten die Einfälle und Angriffe der Wikinger auch im westfränkisch-französischen Gebiet von der Seine bis zu Loire weiter an, auch nachdem sie unter Rollo nach dem Vertrag des Jahres 911 mit dem schwachen Karolinger Karl dem Einfältigen sich in der nach ihnen seitdem benannten Normandie niedergelassen hatten. Noch bis in die dreißiger Jahre des 10. Jahrhunderts hatte der französische König Rudolf lang-

<sup>19)</sup> Annales Fuldenses, ed. Kurze, S. 35 f.: *Castellum etiam in Saxoniam q. v. Hammaburg populati nec inulti reversi sunt.*

<sup>20)</sup> Planitz, Deutsche Stadt S. 50; Schlesinger, Städt. Frühformen (Vgl. oben Anm. 3) S. 300 f.

<sup>21)</sup> Annales Fuldenses, ed. Kurze S. 94.

dauernde Kämpfe mit den unruhigen Wikingern zu führen. Nach wie vor waren in diesen Jahrzehnten die Wikinger, die auch unter dem Namen der Dänen zu verstehen sind, die unbestrittenen Herren der Nordsee. So war für ein Handelsleben an den Mündungen der ostfränkisch-deutschen Flüsse in die Nordsee eine wenig günstige Zeit. Zum weiteren Darniederliegen des Verkehrs trugen die Ungarscharen bei, die sich auch im niederdeutschen Gebiet störend bemerkbar machten; auch Bremen wurde um 915 durch die Reiterscharen der Ungarn verwüstet und stark in Mitleidenschaft gezogen<sup>22)</sup>. Selbst noch unter Erzbischof Unni (919—936) brachte die Ungarngefahr eine erhebliche Unsicherheit in Sachsen, ebenso wie auch Angriffe der Dänen unter ihrem König Hardeknut wieder aufflammten<sup>23)</sup>.

Erst die Erfolge Heinrichs I. über die Ungarn und sein Sieg über die Dänen im Jahre 934, der bis nach Italien hin Aufsehen erregte<sup>24)</sup>, schufen im niederdeutschen Gebiet Wandel zu einer ruhigeren Entwicklung. Auf den Erfolgen seines Vaters konnte dann Otto I. aufbauen und die deutsche Überlegenheit gegenüber den Dänen während des ersten Jahrzehntes seiner Regierung festigen. Diese Erfolge Ottos I. gegenüber den Dänen schützten indirekt nunmehr auch die deutsche Nordseeküste und ihre Fluß- und Seewege.

Als das Bistum Bremen, das mit dem Erzstift Hamburg verbunden war, zu Beginn der Regierung Ottos I. wieder frei wurde, bestellte er dort den sächsischen Adligen Adaldag, der aus dem Domstift Hildesheim zur königlichen Kanzlei gekommen war, zum Erzbischof von Hamburg-Bremen<sup>25)</sup>; damit hatte Bremen eine außerordentliche Persönlichkeit als Leiter seiner Geschicke für die nächsten fünf Jahrzehnte erhalten. In leichter Abwandlung einer Vergilstelle stellte der Geschichtsschreiber Adam von Bremen ein Jahrhundert später fest: *Iste est, qui nobis rempublicam restituit*; dieses allgemeine Urteil schickte er gewissermaßen als Leitsatz seiner Darstellung der Regierungszeit Adaldags voraus<sup>26)</sup>.

<sup>22)</sup> Adam von Bremen I 52/53, ed. Schmeidler S. 53 f.

<sup>23)</sup> Adam von Bremen I 55; ed. Schmeidler S. 56.

<sup>24)</sup> Noch Liudprand von Cremona berichtet, wie stark der Eindruck der Dänenerfolge Heinrichs I. auf den italischen König Hugo gewesen ist.

<sup>25)</sup> G. Glaeske, Die Erzbischöfe von Hamburg-Bremen als Reichsfürsten (937 bis 1258) (Hildesheim 1962) S. 5—25.

<sup>26)</sup> Adam von Bremen II 1, ed. Schmeidler S. 61.

Adaldag ließ sich sogleich bei der Übernahme des Erzstiftes Hamburg-Bremen dessen Besitz und Rechte durch Otto I. bestätigen. In der Königsurkunde, die dieser im Juni 937 seinem Vertrauensmann in Bremen ausstellen ließ, wird die Rechtslage der zu den Reichskirchen Hamburg-Bremen gehörigen Besitzungen klar umrissen<sup>27)</sup>. Die Entwicklung der weltlichen Rechte hatte mit der fortschrittlichsten Verfassungsgestaltung der Zeit Schritt gehalten; die überkommene karolingische Immunität war bereits weitgehend zu einem Gerichtsbereich des Erzstiftes geworden, der von dessen Hochvogt ausgeübt wurde. Für unsere Betrachtung aber ist noch wichtiger, daß in der Königsurkunde die Begriffe *libertas et tuitio* auftauchen<sup>28)</sup>, um die Rechtslage knapp zu umreißen. Die reichskirchlichen Institutionen, über die Adaldag gebot, sollten dieselben Rechte genießen wie andere Königsklöster, mithin das beste Recht dieser Art erhalten. Der Begriff *libertas* war in das Verfassungsdenken, wie es sich in den Königsurkunden spiegelt, gerade ein Jahr zuvor bei einem Diplom Ottos I. für Corvey neu aufgenommen worden<sup>29)</sup>.

Erzbischof Adaldag ging bei diesem grundlegenden Schriftstück, das er sich durch Otto I. bei Beginn seines Wirkens in Bremen ausstellen ließ, von den grundherrschaftlichen Voraussetzungen aus, auf denen die verwaltungsmäßigen und iurisdiktionellen Befugnisse beruhten. Der Markt wird in dieser grundlegenden Urkunde nicht erwähnt. Nach all dem, was wir über die Ereignisse im Nordseebereich während des ausgehenden 9. und während der ersten Jahrzehnte des 10. Jahrhunderts gehört haben, nimmt dies nicht wunder. Das Wirtschafts- und Handelsleben an der sächsischen Nordseeküste war tief gestört worden; es konnte sich nach dem Tiefpunkt, auf den es während der unruhigen Jahrzehnte gesunken war, in so kurzer Zeit nach dem Dänensiege Heinrichs I. noch nicht wieder erholen. Das Fehlen des Marktrechtes, wie es in der Arnulfurkunde von 888 gestanden hatte, ist kein Zufall, sondern begründet in der allgemeinen Lage, in der sich Erzbischof Adaldag zurechtfinden mußte.

<sup>27)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 98 Nr. 11.

<sup>28)</sup> Erzbischof Adaldag erbittet *talem libertatem et tuitionem monasteriis in eius episcopio consistentibus, qualem cetera per regnum nostrum monasteria noscuntur habere.*

<sup>29)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 92 Nr. 3.

Das Bedürfnis nach Märkten war im niederdeutschen Raum in den ersten Jahrzehnten des 10. Jahrhunderts noch nicht groß. Als die Rechtslage des neuen Familienstiftes der Ottonen zu Quedlinburg im September 936 durch Otto I. festgelegt wurde<sup>30)</sup>, war für das Stift kein Marktrecht vorgesehen; erst im Jahre 994 erhielt Quedlinburg Markt, Münze und Zoll<sup>31)</sup>; erst bis zu diesem Zeitpunkt war die Wirtschaftsentwicklung so weit gediehen, daß diese Rechte für das Stift notwendig und erwünscht wurden.

Auch im übrigen niederdeutschen Raume dauerte es nach dem Regierungsantritt Ottos I. noch fast ein volles Jahrzehnt, bis ein weiterer Markt begründet wurde. Abt Bovo von Corvey erhielt im Mai 946 durch Otto I. den Bann über seine beiden Siedlungen Meppen übergeben; die volle Gerichtsbarkeit stand dem Vogt des Abtes zu. Innerhalb dieses Gerichtsbezirkes konnte die Abtei einen Markt an beliebiger Stelle errichten<sup>32)</sup>. Für die ottonische Marktentwicklung bringt die Urkunde über Meppen wieder ein neues Element. Der mit Erlaubnis des Königs entstandene und im Banngerichtsbezirk von Corvey gelegene Markt erhielt für seine Besucher einen besonderen Friedensschutz<sup>33)</sup>. Wenn diese *pax firmissima* für die Marktbesucher offenkundig sich für die königlich bestätigten Märkte auch allmählich herausgebildet hatte, so tritt sie in der Urkunde von Meppen für uns zum erstenmal faßbar auf. Der Königsfriede für alle, die zum Markte gingen oder von ihm zurückkehrten oder dort weilten, sollte für die Zukunft eine erhebliche Wirkkraft entfalten. Für die Landschaften Niederdeutschlands aber ist die Meppener Markturkunde von 946 zugleich ein Zeichen, daß die Verhältnisse sich nach den unruhevollen Jahrzehnten wieder zu konsolidieren begannen.

Auch bei der Hamburg-Bremer Kirche ließen sich bald die Ergebnisse der erfolgreichen Dänenpolitik Heinrichs I. und Ottos I. bemerken. Auf der Ingelheimer Synode, die Otto I. im Juni 948 ab-

<sup>30)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 89 Nr. 1.

<sup>31)</sup> Mon. Germ. Hist. DO III 566 Nr. 155.

<sup>32)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 157 Nr. 77.

<sup>33)</sup> *mercatum vero constituent publicum in illis, ubicumque abbati placuerit, locis pacemque firmissimam teneant aggredientes et regredientes et ibi manentes eodem modo, sicuti ab antecessoribus nostris regibus iam pridem allis publicis mercatorum locis concessum erat.*

halten ließ<sup>34)</sup>, nahmen die Bischöfe der neuentstandenen Bistümer von Schleswig, Ripen und Aarhus teil, die dem Erzbistum Hamburg-Bremen unterstellt wurden. Für Erzbischof Adaldag bedeutete dies im kirchlichen Bereich eine Aufgabe, die ihn an der Erweiterung und Festigung des ottonischen Einflusses in Dänemark mitwirken ließ. Dieser aber bildete für die Christianisierung der dänischen Gebiete die unabdingbare Voraussetzung; zugleich aber mußte sich diese politische Lage im gesamten Nordseebereich geltend machen und sich auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse an der Nordseeküste auswirken.

Die großen inneren Wirren des ottonischen Reiches in den Jahren 953/954 und die gefährvolle Entwicklung der Ungarneinfälle von 954/955 stellten die erreichten Ergebnisse der ottonischen Politik im Elbegebiet und gegenüber Dänemark noch einmal in Frage. Der Sieg über die Ungarn auf dem Lechfeld am Laurentiustage 955<sup>35)</sup> und der nachfolgende Slawensieg Ottos I. im gleichen Jahre sicherten jedoch die Fortdauer des Erreichten auch für die niederdeutschen Gebiete. Otto I. selbst wurde bald in die Zusammenhänge der großen europäischen Politik noch intensiver einbezogen, als es bisher schon geschehen war. Im August 961 begann der Italienzug, der Otto I. die Kaiserkrone brachte<sup>36)</sup>. Über Erwarten lang dauerte für ihn der Aufenthalt südlich der Alpen; erst zu Beginn des Jahres 965 kehrte der Kaiser wieder in die Gebiete nördlich der Alpen zurück. Während des Aufenthaltes in Italien waren kaum Urkunden für deutsche Empfänger ausgestellt worden; die Reichsregierung wurde durch jenen Personenkreis ausgeübt, den Otto I. vor seinem Zug nach dem Süden dazu bestellt hatte.

Vom Frühjahr 965 an aber setzte eine große Reihe von Urkundenverleihungen ein: Otto I. griff mit Energie die Zügel der Regierung wieder auf. Unter den Urkunden befand sich auch eine Reihe von Marktprivilegien. Der Abtei Lorsch, deren Abt Gerbodo den Herr-

<sup>34)</sup> Mon. Germ. Hist. Const. I 12 Nr. 6. — H. Fuhrmann, Die Synoden von Ingelheim. In: Ingelheim am Rhein, hrsg. Johanna Autenrieth (Ingelheim 1964), S. 147—173, bes. S. 159—164.

<sup>35)</sup> H. Büttner, Die Ungarn, das Reich und Europa bis zur Lechfeldschlacht des Jahres 955 in: Zeitschr. f. bayer. Landesgesch. 19, 3 (1956) 433—458.

<sup>36)</sup> R. Holtzmann, Geschichte der sächsischen Kaiserzeit (München, 3. Aufl., 1955) S. 190 ff.

scher während des ganzen Aufenthaltes in Italien begleitet hatte, wurde ein Markt zu Wiesloch verliehen<sup>37)</sup>; dieser entstand an der großen Straße, die entlang den Gebirgsrändern nach Süden zog, inmitten einer Landschaft mit gehäuften Besitz der Reichsabtei Lorsch. Etwa gleichzeitig wurde dem großen Reichskloster Weißenburg das Recht auf das Burgwerk seiner Hintersassen für die Siedlung Weißenburg gegeben<sup>38)</sup> und für dessen rechtsrheinische Besitzungen zu Ettlingen das Marktrecht verliehen<sup>39)</sup>. Dabei kehrten alle Verfassungsmerkmale des Marktes, die zu Meppen im Jahre 946 begegneten, in geschlossener Vollständigkeit wieder. Der Markt wurde im Immunitätsbezirk Weißenburgs zu Ettlingen errichtet; der Vogt des Abtes übte die Gerichtsbarkeit mit dem Königsbann aus. Auf eines aber gilt es noch hinzuweisen: im Rheingebiet bezogen sich die Neueinrichtungen von Märkten im Jahre 965 bereits auf kleinere Plätze; sie lagen zwar verkehrsgünstig an der großen Straße von Frankfurt nach Basel; aber sie selbst konnten sich mit den bedeutenden Niederlassungen im oberrheinischen Gebiet nicht vergleichen. Dies gilt es zu beachten, wenn wir nunmehr den Blick nach dem niederdeutschen Gebiet von Elbe und Weser lenken.

Während des Sommers 965 entfaltete Otto I. in dem genannten Bereich eine eindrucksvolle politische Tätigkeit, die, als Ganzes betrachtet, zeigt, wie sehr der deutsche Herrscher bemüht war, die bereits in den vierziger Jahren des 10. Jahrhunderts gelegten Keime und Grundlagen der Geltung des ottonischen Einflusses auszugestalten und zu steigern. Eine Reihe von Maßnahmen in den Monaten Juni bis August 965 wurde in diesem Sinne getroffen. Weitgehend mitbeteiligt war dabei auch der Hamburg-Bremer Erzbischof Adalag, der Otto I. auf seinem Italienfeldzug begleitet und dabei eine besondere Vertrauensstellung eingenommen hatte<sup>40)</sup>. Erzbischof Adalag tritt Ende Juni 965 zu Magdeburg in der Urkunde Ottos I. auf, die für die Bistümer Schleswig, Ripen und Aarhus ausgestellt wurde<sup>41)</sup> und deren Rechtsstellung völlig nach deutschen verfassungsrechtlichen

<sup>37)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 399 Nr. 283.

<sup>38)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 401 Nr. 287.

<sup>39)</sup> G. Haselier, Das älteste Zinsverzeichnis der St.-Martins-Kirche in Ettlingen in: Zeitschr. f. Gesch. d. Oberrheins 111 (1963) 1—64, bes. S. 11 ff.

<sup>40)</sup> Glaeske, Erzb. S. 10 f.

<sup>41)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 411 Nr. 294.

Vorstellungen umriß, obwohl sie doch im dänischen Bereich lagen. Der überragende Einfluß Ottos I. und der Bremer Kirche im dänischen Raum machte sich dabei in vollem Maße geltend.

Während der Monate Juni und Juli 965 wurde sodann eine Reihe von Urkunden ausgestellt, welche die Rechtslage des Mauritiusklosters zu Magdeburg, welcher Ort ja wiederum als neues Erzbistum vorgesehen war, ausgestalten und ergänzen sollten<sup>42)</sup>. Neben den politischen Gesichtspunkten traten in diesen damals erworbenen Privilegien jetzt auch wesentliche wirtschaftliche Faktoren auf. In einem Zollprivileg für Magdeburg wurde der Raum zwischen Ohre und Bode in den auf Magdeburg ausgerichteten Handelsverkehr einbezogen<sup>43)</sup>; der zu Magdeburg bestehende Markt wurde dem Mauritiusstift übertragen<sup>44)</sup>. Burgwerk und Königsbann wurden dem Vorsteher der Magdeburger Kirche ebenso verliehen wie die volle Gerichtsbarkeit über die Juden und die zu Magdeburg seßhaften Kaufleute<sup>45)</sup>. Diese wurden somit in die allgemeine Ausrichtung und Gestaltung der Verfassungsentwicklung zu Magdeburg einbezogen. Faßt man die Rechte, die dem Mauritiuskloster zu Magdeburg seit dem Jahre 937 verliehen waren, und jene Festsetzungen, die in den Urkunden von 965 ihren Niederschlag fanden, zusammen, so war nunmehr von der verwaltungsmäßigen wie von der wirtschaftlichen Seite die Siedlung Magdeburg durch die Unterstellung unter St. Mauritius und dessen Vogt aus ihrer ländlichen Umgebung herausgehoben; damit war die Grundlage geschaffen, auf der die Weiterentwicklung zur Stadt sich vollziehen konnte.

In den gleichen Gedankengängen der großen Elbe-Weser-Politik Ottos I. ist jene Urkunde zu sehen, die am 10. August 965 dem Erzbischof Adaldag zu Merseburg für seine Siedlung Bremen verliehen wurde<sup>46)</sup>. Ist es nur ein Zufall, daß diese Urkunde für Bremen gerade am zehnten Jahrestag der großen Ungarnschlacht auf dem Lechfeld ausgestellt wurde? Für Bremen bildete dieses Privileg ebenfalls die Ergänzung und Ausgestaltung jener Rechtsentwicklung, die im Jahre 937 ihren ersten urkundlichen Niederschlag gefunden hatte. Das be-

<sup>42)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 411 Nr. 295 bis 421 Nr. 306.

<sup>43)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 415 Nr. 299.

<sup>44)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 416 Nr. 301.

<sup>45)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 415 Nr. 300.

<sup>46)</sup> Mon. Germ. Hist. DO I 422 Nr. 307.

herrschende Thema dieser Urkunde für Bremen ist jedoch der Markt; bereits im Eingangssatz wird ausgesprochen, daß Otto I. die Erlaubnis gab, einen Markt zu errichten<sup>47)</sup>. Die Formulierung des Textes ist für die Rechtsvorstellung Ottos I. bezeichnend, da in zwei Ausdrücken und damit unmißverständlich auf das Marktregal des Königs verwiesen wird. Zölle und Münze und alle weiteren Fiskalrechte, die das Königtum daraus ableiten konnte, wurden der Bremer Kirche übertragen. Auch der Königsbann wurde für den Markt Bremen verliehen. Die Wendung *construere mercatum* taucht erstmals in dieser Bremer Urkunde von 965 auf; der Wortsinn ist analog dem sonstigen Verwendungsbereich dieses Wortes *construere* in Königsurkunden zu deuten. Dabei geben die Klosterurkunden den nötigen Hinweis; gemeint ist jetzt nicht mehr einfach die Marktfunktion, sondern gedacht ist in erster Linie an die räumliche Einrichtung des Marktes. Dabei braucht allerdings eine eingehendere Einteilung und Aufgliederung noch keineswegs mitgedacht zu sein. Die Markterrichtung steht in Bremen im Verwaltungs- und Gerichtsereich des Erzbischofs, der diesen durch seinen Vogt versehen läßt. Auch Bremen beginnt damit, ganz ähnlich wie Magdeburg, aus seiner ländlichen Umwelt sich abzuheben.

Der Königsschutz wird in der Ottonenurkunde von 965 den Kaufleuten zugesichert, und zwar wird hier ausdrücklich auf die Kaufleute als Einwohner Bremens Bezug genommen<sup>48)</sup>. Es wird nicht mehr von den *manentes* gesprochen, den zur Zeit des Marktes Anwesenden und Bleibenden, sondern eindeutig von *incolae*, von Einwohnern der Siedlung Bremen. Es sind Kaufleute, die in Bremen ihren ständigen Wohnsitz und ihre Warenlager haben, wenn ihre Handelstätigkeit sie auch noch so oft und noch so lang auf Reisen sein läßt.

Die Markturkunde von 965 erwähnt die Arnulfurkunde von 888 nicht und schließt sich auch in der Textgestaltung nicht an sie an.

<sup>47)</sup> ... *construendi mercatum in loco Bremun nuncupato illi concessisse licentiam. Bannum et theloneum necnon monetam totumque, quod inde regius rei publicae fiscus obtinere poterit, prelibatae conferimus sedi.*

<sup>48)</sup> *Quin etiam negotiatores, eiusdem incolas loci, nostrae tuitionis patrocinio condonavimus precipientes . . . , quo in omnibus tali patrocinetur tutela et potiantur iure, quali ceterarum regalium institores urbium nemoque inibi aliquam sibi vendicet potestatem nisi prefati pontificatus archiepiscopus et quem ipse ad hoc delegaverit.*

Wohl aber ist die Urkunde von 965 die Ergänzung des Privilegs von 937 und aus denselben Vorstellungen zu deuten, wie es bei den Magdeburger Privilegien von 937 bis 965 zu geschehen hat.

Die Wikingerzeit des endenden 9. und des frühen 10. Jahrhunderts wie die Ungarngefahr hatten die Entwicklung, wie sie sich im Arnulfprivileg spiegelte, unterbrochen. Erzbischof Adalag begann 937 seine aufbauende Tätigkeit von der Basis der Grundherrschaft aus und der daraus sich ableitenden Rechtslage. Im Jahre 965 war dann der Zeitpunkt gekommen, daß der mit dem Kaiser aus Italien zurückkommende Erzbischof die rechtliche Regelung erstrebte auch für das Handelsleben, das mit den Erfolgen der ottonischen Politik sich wieder eingestellt hatte und das wieder zu einer Möglichkeit für den Kaufmann in Bremen zu führen begann, die ein dauerndes Verweilen dortselbst als sinnvoll erscheinen ließ. Die Jahre zwischen 937 und 965 hatten den Neuanfang Bremens als Marktort gebracht und mit einer seßhaft werdenden Kaufmannsbevölkerung den Beginn einer Entfaltung, die bis zum 12. Jahrhundert zur ausgestalteten Stadt führte.

Mit dem Marktprivileg von 965 für Bremen war für die Zeit Ottos I. zugleich der Abschluß in der sachlichen Ausgestaltung der Markturkunden gegeben. In Bremen freilich erfahren wir auch, daß es Kräfte gab, die mit der neuen Entwicklung, wie sie uns 965 für dieses und für Magdeburg faßbar wurde, nicht zufrieden waren und ihr widerstrebten. Dies ergibt sich aus einer Urkunde Ottos II. vom Oktober 967, die Erzbischof Adalag deshalb durch seinen Gesandten Wigbert eigens erbeten hatte<sup>49)</sup>. Der Widerstand richtete sich dabei sicherlich weniger gegen die Kaufleute und ihre Tätigkeit als gegen die erreichte Entwicklung in der gesamten Rechtsstellung Bremens, das sich als selbständiger Rechtskreis außerhalb der Grafschaften ausgebildet hatte. Das Handelsrecht trug allerdings erheblich dazu bei, diesen Unterschied der Siedlung Bremen nach außen deutlich werden zu lassen.

Unter Otto II. kamen im königlichen Marktrecht keine neuen Momente hinzu. Die Aufmerksamkeit in den Urkunden dieses Herrschers war mehr den direkt nutzbaren Einkünften wie Zoll und Münze zugewandt. Während der kurzen Regierungszeit Ottos II. wurden ohnehin nur wenige neue Märkte mit Urkunden bedacht. Die zahl-

<sup>49)</sup> Mon. Germ. Hist. DO II 24 Nr. 16.

reichen Märkte südlich Magdeburgs bis nach dem Harz hin, die erstmals in einer Urkunde des Jahres 994 genannt werden<sup>50)</sup>, sind eher der Zeit Ottos I. zuzuweisen. Erst mit der Zeit Ottos III. trat die Markturkunde wieder in eine neue Entwicklungsstufe ein; vom Jahre 994 an werden zur Kennzeichnung der dem neuen Markt zgedachten Rechtslage Bezugsorte genannt, deren Märkte als Leitbild dienen sollten. Diese Gepflogenheit in den Urkunden Ottos III. wurde aus den Klosterprivilegien und aus Urkunden für Bistümer übernommen, in denen diese Gewohnheit seit den Jahren 973<sup>51)</sup>, bzw. 979<sup>52)</sup> Platz gegriffen hatte.

Die Bezugsorte der Markturkunden Ottos III. wurden nicht willkürlich aufgeführt, sondern sie entsprachen der Ausrichtung und dem Handelsverkehr und den Wirtschaftsbeziehungen, die man besaß oder erstrebte. Dabei zeichnen sich drei große Gruppenbildungen ab, die ihre Mittelpunkte in Köln, Mainz und Regensburg besaßen<sup>53)</sup>; die niederdeutschen Märkte nördlich der Linie Dortmund–Gandersheim–Magdeburg werden dabei nicht erwähnt. Sie waren sicherlich nicht beziehungslos, sondern sie bildeten eher eine eigene Gruppe, die nach der Nordsee ausgerichtet und in das Wirtschaftsgeschehen von Flandern und Friesland bis nach Schleswig einbezogen war. Die Katastrophe in der Slawenpolitik und das Zurücktreten der deutschen Beziehungen nach Dänemark, wie sie das Jahr 983 mit sich brachten<sup>54)</sup>, erwiesen sich als vorübergehende Erscheinungen. Insbesondere Bremen wurde dadurch kaum nachhaltig berührt. Am Ende seines Lebens konnte Erzbischof Adalag für Bremen noch einmal die erreichten Ergebnisse in der Verfassungs- und Wirtschaftsentwicklung bestätigen lassen, als der junge Herrscher Otto III. im März 988 in Wildeshausen weilte<sup>55)</sup>. Noch einmal traten die Urkunden von 937 und 965 als die Grundpfeiler für die Festsetzungen von 988 hervor. Das Erzstift Bremen und der Bremer Kaufmann konnten den Weg in die weiteren Jahrhunderte der mittelalterlichen Geschichte beginnen.

<sup>50)</sup> Mon. Germ. Hist. DO III 566 Nr. 155.

<sup>51)</sup> Mon. Germ. Hist. DO II 52 Nr. 43.

<sup>52)</sup> Mon. Germ. Hist. DO II 225 Nr. 199.

<sup>53)</sup> Hertha Borchers, Untersuchungen zur Handels- und Verkehrsgeschichte am Mittel- und Oberrhein (Diss. Marburg 1952), Karte 4.

<sup>54)</sup> R. Holtzmann, Sächs. Kaiserzeit, S. 288 ff.

<sup>55)</sup> Mon. Germ. Hist. DO III 439 Nr. 40.



## III

**Neue Beiträge zum Fund der Bremer Kogge****1****Zu der Geschichte des Fundes,  
seiner Bergung und wissenschaftlichen Betreuung**

Von Rosemarie Weber

Die zwei unmittelbar von der um 1400 errungenen Machtstellung unserer Hansestadt kündenden Denkmäler, der steinerne Roland auf dem Marktplatz, der dort an Stelle der 1366 verbrannten Holzstatue erstellt wurde, und das 1405—1407 erbaute Rathaus, wurden unlängst durch ein drittes Zeugnis jener Zeit bereichert, nämlich den Fund einer mittelalterlichen Hansekogge. Dieses Geschenk des Zufalls darf man insofern als sinnvolle Ergänzung solcher monumentalen Geschichtsdokumentation verstehen, als wir hiermit erstmalig eines der Großschiffe kennenlernen, mit denen der bremische Fernhandel jenen Aufschwung nahm, der die Voraussetzung eines gesteigerten bürgerlichen Wohlstandes und Selbstbewußtseins war.

Die Einmaligkeit dieses Schiffsfundes, seine Bedeutung für Bremen wie auch für die gesamte mittelalterliche Schiffahrtsgeschichte, vor allem aber die wissenschaftliche Pionierarbeit im Zuge der Bergung, Datierung und Konservierung der Hölzer rechtfertigen schon jetzt, bevor der Wiederaufbau der Kogge begonnen ist, einen kurzen fundgeschichtlichen Überblick.

Pionierarbeit mußte bereits bei der Bergung im Oktober 1962 geleistet werden, als bei der Abaggerung eines Uferstreifens gegenüber dem Bremer Europahafen, auf einer noch 75 Meter in den Strom ragenden restlichen Landzunge, das Schiff, das heißt, besser gesagt, nur ein Teil seiner Backbordwand, sichtbar wurde. Galt es hier doch einen den Naturgewalten von Ebbe und Flut ausgesetzten, größtenteils unter Wasser noch in Sand und Kleimassen versteckten Schiffskörper zu bergen, eine Aufgabe, für die sich Kustos Dr. Siegfried Fliedner, dem Leiter der Schiffahrtsabteilung des Focke-Museums, der den Fund identifizierte und die wissenschaftliche Leitung der Bergung übernahm, keine Vergleichsunternehmungen anboten, deren Erfahrungen er hier hätte verwerten können.

Umsichtiges und schnellstes Handeln verlangte vor allem die Tatsache, daß das Schiff Auflösungserscheinungen zeigte, die Hölzer keineswegs mehr im festen Verband waren und so der gesamte Schiffskörper auseinandergerissen zu werden drohte.

Außerdem war es bereits Oktober, das heißt die Jahreszeit so weit fortgeschritten, daß nur noch verhältnismäßig kurze Zeit bis zu dem zu erwartenden Eisgang verblieb, der in diesem Jahre dann auch im Dezember mit besonderer Gewalt einsetzte.

Alle diese erschwerenden Umstände waren sofort zu berücksichtigen sowie Bergungsablauf und -methoden hierauf abzustimmen. Zunächst mußten schnellstens die jeweils bei Niedrigwasser sichtbaren Schiffspartien geborgen werden, da diese am bedrohlichsten den Einflüssen des Gezeitenwechsels ausgesetzt waren. Zeigte sich doch jetzt schon in erschreckendem Maße, wie sehr überall da, wo das Schiff von dem es bisher bedeckenden Sand und Klei befreit war, die Hölzer sich aus ihren Verbänden lösten. Damit wurde frühzeitig erkannt, was dann auch im späteren Verlauf der Arbeiten sich mehr und mehr bestätigte, daß das Schiff niemals im ganzen, sondern nur in seinen Einzelteilen zu bergen war<sup>1)</sup>.

Bald wurde die Aufgabe dann sehr viel schwieriger, da der größere Teil des Schiffskörpers unter dem Niedrigwasserspiegel lag und nur mit Hilfe eines Tauchers weitergearbeitet werden konnte. Dabei mußten die Räumungsarbeiten (Bagger- und Saugarbeiten) besonders behutsam weitergeführt werden, um nicht nur Schiffsteile freizulegen, sondern auch alle etwaigen losen Hölzer und Einzelfunde erfassen zu können.

Verschiedene Arbeitsgänge liefen nebeneinander: der Taucher war in dem undurchsichtigen Weserwasser in besonderem Maße auf die ständige Hilfe der Bergungsleitung angewiesen. Um so wichtiger war es, daß die abgeborgenen Einzelhölzer sofort in vorläufige Rekonstruktionszeichnungen eingetragen wurden, damit auch die Bergungsleitung ihrerseits ein klareres Bild von den Fundverhältnissen gewinnen konnte. Auf solche Weise fügte sich gleichsam zeichnerisch wieder zu einem Schiffsganzen zusammen, was unter Wasser in

<sup>1)</sup> Die Bergung mit Hilfe einer Spundwand durchzuführen, erwies sich aus verschiedenen Gründen als unmöglich. Vgl. dazu S. Fliedner, Die Bremer Kogge. Hefte des Focke-Museums, Nr. 2 (1964), S. 25.

Einzelteilen abgenommen und an Bord des Bergungspontons gebracht wurde.

Um den späteren Wiederaufbau der Kogge zu sichern, mußten die einzelnen Hölzer nach einem eigens hierfür erdachten System gekennzeichnet werden, eine Maßnahme, die übrigens schon seit Beginn der Bergung durchgeführt wurde. Gleichzeitig mußten die durch und durch nassen Hölzer vor jeglichem Verlust an Feuchtigkeitsgehalt bewahrt und vor Pilzbefall geschützt werden. Hierbei konnte man sich nach einem in Dänemark gewählten Verfahren richten, wengleich sich zeigte, daß man dort zu dem Zeitpunkt auch noch nicht über ein Versuchsstadium hinausgekommen war. Vielmehr mußten die zuerst in Plastikhüllen verpackten und mit Fluralsil BS bestrichenen Koggehölzer später in Bottichen, angefüllt mit einer einprozentigen Fluralsillösung, eingelagert werden, da, auf die Dauer gesehen, die erste Methode keinen ausreichenden Schutz der Hölzer gewährleistete.

Die Bergungsmaßnahmen waren damit grundsätzlich auf zwei Gesichtspunkte hin ausgerichtet: einmal unmittelbar dem Gebot der Stunde gehorchend zu handeln, wie es oben kurz dargestellt werden konnte — diese erste Bergungsphase erstreckte sich bis Dezember 1962 —, zum anderen aber auf längere Sicht mit unbedingter Gründlichkeit die Fundstelle abzusuchen. Wenn auch etwa 85 Prozent der gesamten Schiffshölzer geborgen wurden und damit der Wiederaufbau garantiert erschien, so konnte man sich im Hinblick auf die außerordentliche Bedeutung dieses Fundes wie auch im Sinne wissenschaftlicher Genauigkeit damit noch nicht zufriedengeben.

1963 leitete Dr. Fließner eine neue Bergungsaktion, die mit Hilfe von Tauchern an der Fundstelle durchgeführt wurde und noch gute Ergebnisse brachte. Dabei zeigte sich aber auch um so deutlicher, daß mit dieser Methode — es wurde bereits darauf hingewiesen, daß der Taucher in dem trüben Weserwasser nichts sehen kann und nur auf seinen Tastsinn angewiesen ist — das Unternehmen nicht in der erforderlichen Weise zu Ende geführt werden konnte.

War doch bei der Bedeutung des Fundes jedem noch so kleinen zugehörigen Teil besonderer Quellenwert zuzumessen. Sicherlich erschwerten ungewöhnliche Voraussetzungen solche „Bodenforschung“, ergaben sich daraus besonders schwierige Probleme; aber erst in

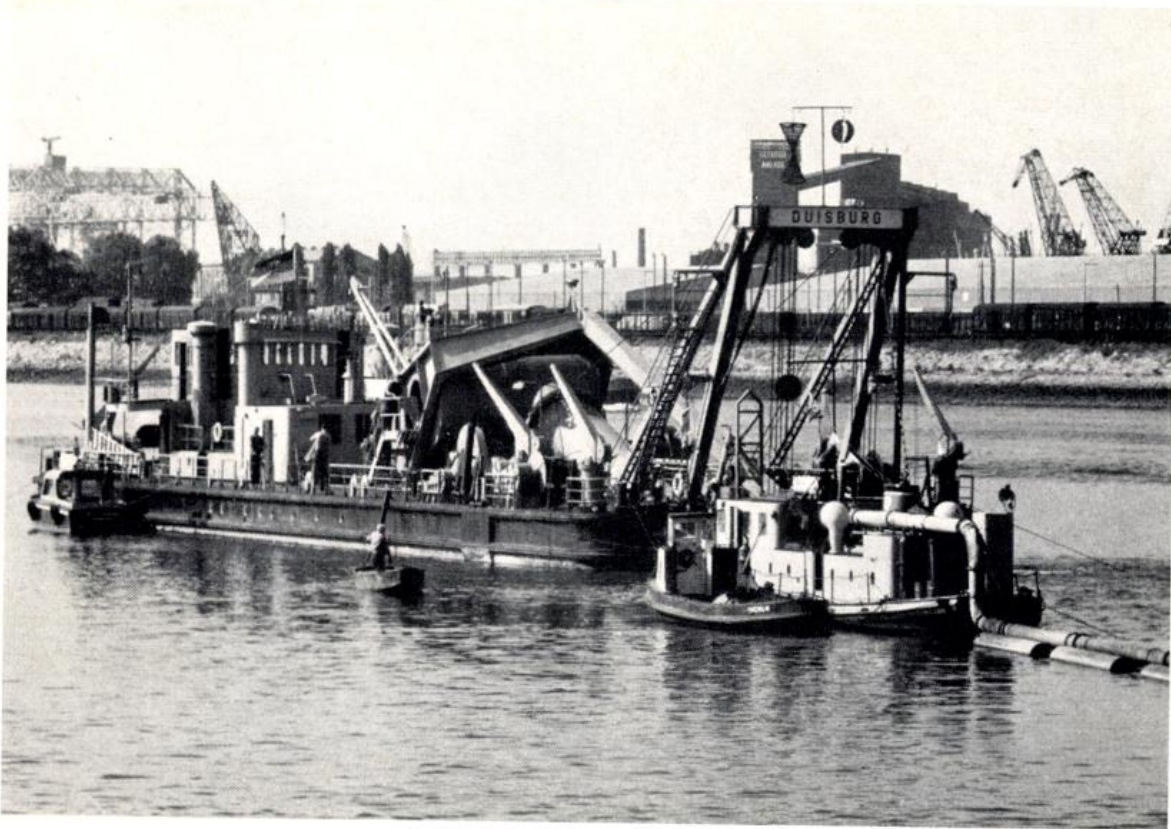
ihrer Bewältigung konnte sich wissenschaftliches Verantwortungsbewußtsein bewähren.

Das war dann auch der Grund für die umfangreiche Vorbereitung einer abschließenden Untersuchung der Koggefundstelle. Hatte der Taucher diese aus genannten Gründen nur mangelhaft absuchen können, so galt es nunmehr einen Weg zu finden, das Strombett möglichst gründlich und bis zu einer gewissen Tiefe sowie in einem größeren Umkreis des Fundplatzes zu durchforschen, zumal sichere Hinweise vermuten ließen, daß Einzelteile sich vom Schiffsverband schon sehr früh gelöst hatten und, mehr oder weniger weit verstreut, von Sand und Kleimassen überdeckt worden waren. Dabei war zu berücksichtigen, daß das Schiffswrack, bevor es endgültig an der Fundstelle versandete, seine Lage vielleicht mehrfach verändert hatte, wobei Teile abgelöst oder herausgeschwemmt worden sein konnten.

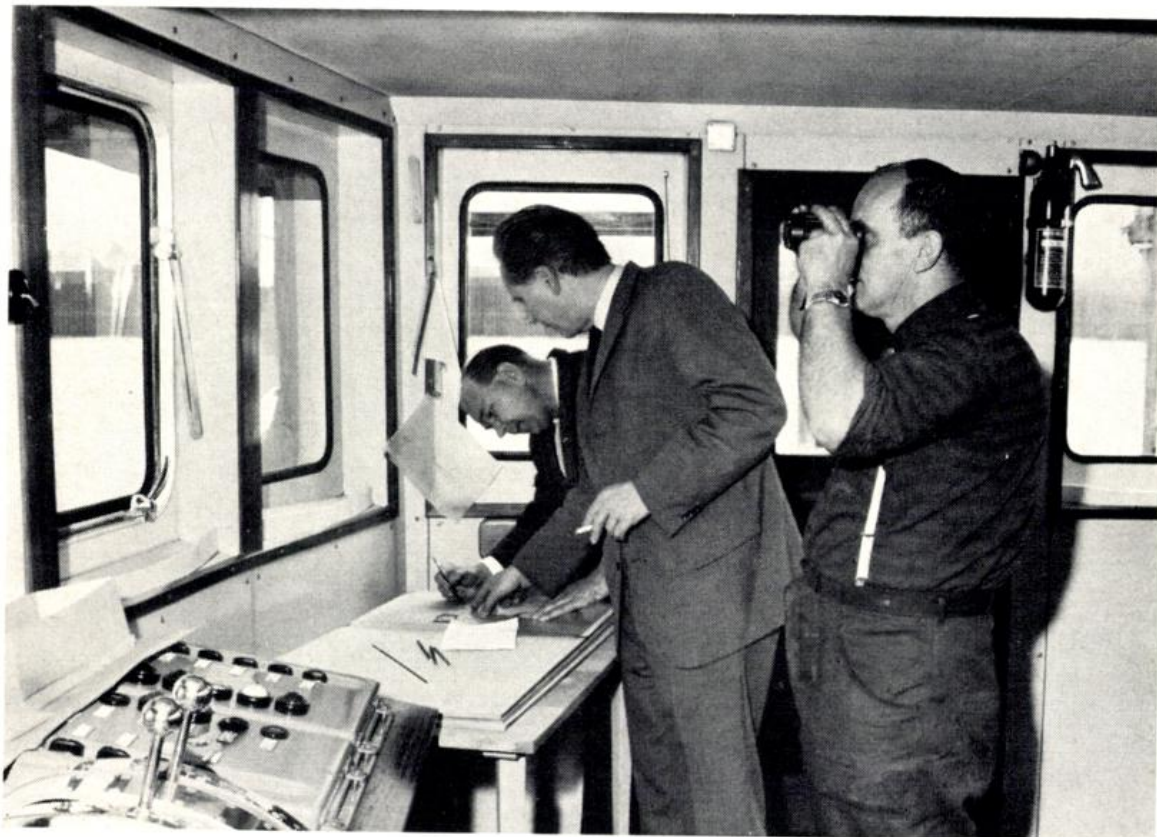
Das einzige Spezialfahrzeug, das für eine solche Untersuchung geeignet zu sein schien und auch die hierfür dringend erforderliche Tiefe bis zu 10 Meter erreicht, ist das im Oktober 1963 bei der Schifffahrtsdirektion Duisburg in Dienst gestellte Taucherglockenschiff „Carl Straat“. Dieses Fahrzeug ist so konstruiert, daß eine achtern angebrachte Taucherglocke, die ein Gewicht von 110 t hat, auf die Stromsohle herabgesenkt werden kann. Durch Luftüberdruck wird das Wasser verdrängt, so daß man in der Glocke eine Fläche von 4×6 Metern wasserfrei hat und die entsprechenden Bodenuntersuchungen durchführen kann.

Nachdem die Verwendungsmöglichkeit des Taucherschachtes für dieses besondere Forschungsvorhaben von Dr. Fliedner erkundet war, wurde seinem Antrag um Bereitstellung der für den Einsatz erforderlichen geldlichen Mittel unter Befürwortung der Deutschen Forschungsgemeinschaft von der Stiftung Volkswagenwerk stattgegeben. Hiermit erfuhr das gesamte bisherige Bergungsverfahren insofern eine Bestätigung, als nun eine ebenso aufwendige wie höchsten wissenschaftlichen Ansprüchen genügende Schlußuntersuchung durchgeführt werden konnte.

Nach langwierigen und komplizierten Vorarbeiten, Untersuchungen der innerhalb von mehr als zwei Jahren veränderten Bodenverhältnisse auf dem Wesergrund, Erarbeitung der notwendigen Peilunterlagen — Vorbereitungen, die vom Hafenbauamt, Hafenoberbaudirektor Dr. Lutz, sowie von dem Präsidenten der Wasser- und Schifffahrts-



*Das Taucherglockenschiff „Carl Straat“ und der Saugbagger „Saale“ im Einsatz an der Kogge-Fundstelle.*



*Auf der Kommandobrücke des Taucherglockenschiffes wurden alle Messungen schriftlich und zeichnerisch festgehalten.*



*Arbeiten in der Taucherglocke. Mit einem Minensuchgerät wurde der Boden auf Eisenteile untersucht.*



*Links: Zimmermannshammer mit Verkieselung, so wie er ausgegraben wurde.  
Rechts: Eine der geborgenen „Juffern“.*

direktion Bremen, Dr. Schauburger, und ihren Mitarbeitern großzügig unterstützt und gefördert wurden —, konnte vom 6. Juni bis 2. Juli 1965 das Taucherglockenschiff „Carl Straat“ an der Koggefundstelle eingesetzt werden.

Die gesamten Bergungsarbeiten leitete Dr. Fliedner im Zusammenwirken mit der Verfasserin, derart, daß jeweils ein Wissenschaftler über Wasser, meist auf der Kommandobrücke, der andere in der Glocke, also unmittelbar im Suchbereich, tätig war. Ihnen standen die Museumsangestellten Kurt Kollmann, Eduard Krieg, Karl Schierholz, Hermann Wahlers und der Zeichner Paul Huf zur Seite. Die Führung des Taucherglockenschiffes und seiner Besatzung lag in den Händen des Geräteführers Hans Gutjahr.

Das Ergebnis dieser gründlichen Restabsuche übertraf alle Erwartungen. Das Strombett erwies sich in weitem Umkreis um die Koggefundstelle als fündig, teilweise bis zu großer Tiefe. Die Tatsache, daß sich zusammengehörige Teile des Schiffes manchmal weit voneinander entfernt fanden, bestätigte die Annahme, daß die Kogge im Strom mehrfach hin und her geworfen wurde, bevor sie an der Fundstelle endgültig versandete. So fand sich z. B. eine der eisernen Ruderösen, die sich vom Achtersteven gelöst hatte, 62 m vom Ufer entfernt, 5,80 m abwärts von Kilometer 4 der Stromkilometrierung und in einer Tiefe von — 8,25 NN. Eine ihrer beiden Laschen, die auf die Bordwände übergreifen hatten, fehlte daran (alte Bruchstelle!) und wurde bei der systematischen Absuche an ganz anderer Stelle gefunden: 20 m weiter stromeinwärts, 10 m stromab und 2 m höher.

Werkzeuge von Schiffszimmerleuten — Hammer, Beil, Kalfatermesser und anderes — sowie in engem Fundzusammenhang ausgegrabene Holzabfälle und unbenutzte Dübel unterstrichen die in den Veröffentlichungen Dr. Fliedners bereits ausgesprochene Annahme, das Schiff habe sich noch im Bau befunden, als es, kurz vor seinem Stapellauf, von den Helgen gerissen wurde und sank.

Während des vierwöchigen Einsatzes des Taucherglockenschiffes konnte eine Fläche von 1400 Quadratmetern abgesucht werden. Dabei wurde so verfahren, daß von der Uferböschung jeweils entsprechend der Stromkilometrierung die genaue Lage der Glocke eingepeilt wurde, während vom Schiff aus mit Hilfe eines optischen Entfernungsmessers die Entfernung vom Ufer ermittelt wurde. Zur Bestimmung der Tiefe der Glocke (unter NN, bzw. SKN) konnte an der Pegeluhr

des Europahafens der jeweilige Wasserstand von der Kommando-  
brücke aus abgelesen werden. Dort wurden alle Meßwerte sorgfältig  
registriert und zeichnerisch festgehalten, auch fernmündlich zur  
Glocke durchgegeben, wo sie als Grundlage für die Vermessungs-  
arbeiten unmittelbar am Fundort dienten.

Insgesamt 271mal wurde in dem Untersuchungsbereich von Km 3,995  
bis Km 4,03 der Stromkilometrierung, d. h. auf einer Länge von 35 m  
und in einer Entfernung von 50 bis 90 m von der Oberkante der Ufer-  
böschung, also auf einer Breite von 40 m, die Glocke angesetzt. Dabei  
ist daran zu erinnern, daß die einstige Fundlage der Kogge etwa  
Km 4,005 bis 4,01 und 65—85 m von der Oberkante der Uferböschung  
war.

Das bedeutet, daß die jeweils von der Glocke bedeckten 24 Quadrat-  
meter der Stromsohle durchschnittlich vier- bis fünfmal untersucht  
wurden. Grundsätzlich wurde so verfahren, daß die durchforschten  
Schichten immer wieder von dem Saugbagger „Saale“ der Firma Carl  
Plötner, Bremen, unter der Leitung von Bauingenieur Theo Paysen,  
vorsichtig abgesaugt wurden, so daß man systematisch tiefere Fund-  
bereiche erschließen, ja an den tiefsten Stellen insgesamt 4 bis 5 m  
der Stromsohle untersuchen konnte. Vorher hatte dieser Saugbagger  
allerdings den Suchbereich schon von dem dort überall hoch an-  
stehenden Schlick befreien müssen, der sich seit dem Bergungsunter-  
nehmen 1962/1963 angesammelt hatte. Trotzdem mußte Tag für Tag  
der jeweilige unmittelbar in Angriff zu nehmende Suchbereich erneut  
freigebagert werden, da der dünnflüssige Schlick von allen Seiten  
immer wieder nachlief. Dieser ständige Kampf mit dem Schlick war  
mit das Schwierigste bei der Bergung: nur durch einen entsprechend  
gründlich durchgeführten gleichzeitigen Einsatz von Saugbagger und  
Taucherglockenschiff war hier zum guten Ende zu kommen.

140 Stunden insgesamt hat ein „Team“ von 4—5 Personen in der  
Glocke gearbeitet. Sand und Klei konnten dort bis zu etwa 1 m Tiefe  
durchgraben werden. Wurden dabei Funde festgestellt, die in noch  
größere Tiefe reichten, so wurden sie entweder ganz freigegeben  
oder wenigstens so weit, daß sie an einem Stropp und mit Hilfe eines  
Kettenzuges herausgezogen werden konnten. Selbst Schlick konnte  
durch sorgfältiges Sondieren mit langen Eisenstangen verhältnismäßig  
gut durchsucht werden. Außerdem wurde mit einem Minensuchgerät  
gearbeitet, mit dessen Hilfe man Eisenteile bis zu 1 m Tiefe aufspüren

konnte. Je nach Größe wurden die Funde dann entweder durch den Schacht und die Druckluftschleuse des Taucherglockenschiffes heraufbefördert oder in der Glocke an einen Flaschenzug gehängt und mit ihr hoch über den Wasserspiegel gehoben, so daß sie auf eine Barkasse herabgelassen, mit dieser längsseits an das Glockenschiff gefahren und von dort an Bord gehievt werden konnten. Dann wurden sie gereinigt, numeriert und fotografiert, ja soweit wie möglich auch schon zeichnerisch aufgenommen und so lange feucht gelagert, bis sie in eine Barkasse oder Schute verladen und zur Halle des Industriehafens gefahren werden konnten, wo auch die übrigen Kogge-Hölzer in Wasserbottichen lagern.

Die einzigartige Möglichkeit, innerhalb der Glocke die Stromsohle wasserfrei zu haben, wurde auch für Bodenbohrungen, Vermessungen der Bodenschichten sowie zur Entnahme von Bodenproben genutzt, um so möglichst umfassenden Aufschluß über die Fundsituation zu gewinnen.

Insgesamt wurden etwa 550 Einzelteile der Kogge geborgen: Teile der Außen- und Innenbeplankung, des Spantengerüsts, der Kastellkonstruktion, aber auch solche, die über die Takelung des Schiffes wichtige Aufschlüsse geben, wie Bruchstücke des Mastes, Juffern usw. Andererseits kamen auch viele Holzteile zum Vorschein, die zunächst, losgelöst aus ihrem ursprünglichen Zusammenhang, hinsichtlich ihrer Zweckbestimmung nur schwer zu deuten waren und somit der Forschung neue Fragen stellen. Übrigens wurden außer der erwähnten Ruderöse (mit Laschen) sowie dem Zimmermannswerkzeug noch Eisenteile gefunden, die erst von Verkieselung und Rost befreit werden müssen, ehe sie näher bestimmt werden können. Aufs Ganze gesehen, wird die wissenschaftliche Aufbereitung aller Funde noch geraume Zeit beanspruchen. Dabei wird jedes Fundstück nicht nur für sich, sondern auch hinsichtlich seiner ursprünglichen Verwendung am Schiff sowie im Zusammenhang der gesamten Fundsituation zu betrachten sein. Hierfür, wie auch für manche anderen noch anstehenden wissenschaftlichen Fragestellungen wird die baldmöglichst in Angriff zu nehmende Planung des Wiederaufbaus der Kogge von größter Bedeutung sein, da erst dann, wenn sich die Schiffsteile wieder zu einem Ganzen zusammenfügen, manche Einzelstücke genauer eingeordnet werden können.

Mit dieser umfassend und systematisch durchgeführten Sucharbeit

darf die Bergung des Schiffsfundes als endgültig abgeschlossen betrachtet werden. Schon jetzt kann gesagt werden, daß dank der Vielzahl und besonderen Beschaffenheit der Funde eine wesentlich vollständigere Wiederherstellung des Schiffes gewährleistet ist, als es bis dahin angenommen werden konnte. In der Forschung dürften diese außerordentlich aufwendigen Bergungsarbeiten bislang einmalig dastehen. Nur dadurch sind sie möglich gewesen, daß inzwischen die besondere Bedeutung des Fundes durch Veröffentlichungen und Vorträge klar herausgestellt worden war.

Mittlerweile ist die Forschung auch noch auf anderem Gebiete tätig geworden. In Zusammenarbeit mit der Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft in Hamburg-Reinbek sowie im Erfahrungsaustausch mit dänischen und schwedischen Museumsleuten konnten weiterhin Fragen der Altersbestimmung und endgültigen Konservierung der Schiffshölzer geklärt werden.

Ausgehend von den, allerdings durchweg stark stilisierten Koggedarstellungen auf Siegeln von Hansestädten, konnte Dr. Fliedner die Bremer Kogge dem Zeitraum von 1250 bis 1400 zuweisen<sup>2)</sup>. Die Richtigkeit dieser auf Grund typologischer Vergleiche gewonnenen Datierung bestätigen nun die jahrringchronologischen Untersuchungen von Prof. Dr. Walter Liese, dem Leiter des Holzbiologischen Instituts der soeben genannten Bundesforschungsanstalt<sup>3)</sup>, nach denen das Schiff etwa um 1400 erbaut worden sein muß.

Nachdem Dr. Detlef Noack vom Holzphysikalischen Institut der Bundesforschungsanstalt ein in seinem hier an dritter Stelle folgenden Aufsatz des näheren dargestelltes Konservierungsverfahren entwickelte, wird jetzt, dank der Förderung durch den Bremer Senator für das Bildungswesen, Bürgermeister Dehnkamp, in hoffentlich absehbarer Zeit mit dem Wiederaufbau der Kogge begonnen werden können. Danach wird es denn auch möglich sein, eine umfassende Veröffentlichung — mit Zeichnungen, Rissen und Abbildungen — des Schiffsfundes herauszubringen, da das Originalschiff erst dann als Ganzes sichtbar und genau zu vermessen ist.

<sup>2)</sup> S. Fliedner am o. a. O. — Ders., Der Fund einer Kogge bei Bremen im Oktober 1962 in: Brem. Jahrb., 49. Bd. (1964), S. VII—X. — Ders., Der Fund einer Kogge bei Bremen im Oktober 1962 in: Mededelingen van Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, 1963, Nr. 7.

<sup>3)</sup> Vgl. den an zweiter Stelle nachfolgenden Aufsatz.

Damit allerdings wird ein Fund von internationaler Bedeutung, ein für die Erforschung mittelalterlicher Schiffahrtsgeschichte einzigartiges Studienobjekt, anschaulich werden, das als ein für die Hansestadt Bremen hochbedeutsames Geschichtsdenkmal mit Recht zusammen mit dem Rathaus und dem Roland genannt werden darf.

## 2.

**Das Alter der Bremer Kogge**

Von Walter Liese und Josef Bauch

Institut für Holzbiologie und Holzschutz,  
Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft,  
Reinbek bei Hamburg

Die Bremer Kogge ist das einzige im Original erhaltene Schiff aus der Zeit der hansischen Großschifffahrt gegen Ende des Mittelalters. Ein Vergleich bestimmter Bauelemente mit den Darstellungen auf Stadtsiegeln der Hansestädte ergab Anhaltspunkte für eine zeitliche Einordnung in das 13. oder 14. Jahrhundert <sup>1)</sup>. Eine genauere Datierung schien jedoch wünschenswert.

Das Schiff selbst enthält hierfür wenig Anhaltspunkte. Ausrüstungsgegenstände und Geräte der Besatzung, aus denen zeitliche Rückschlüsse möglich sein würden, waren nicht vorhanden. Auch die Suche in den die Kogge umschließenden Sand- und Kleimassen nach datierbaren Kulturrelikten war ergebnislos. Die Fundstelle erwies sich, abgesehen von dem Schiff und zugehörigen Teilen, als ausgesprochen fundarm. Es mußte daher versucht werden, das Alter der Kogge durch Untersuchung der hölzernen Bauteile selbst zu ermitteln.

**Altersbestimmung von Holzfunden**

Seit dem Jahre 1949 ist eine Datierung von pflanzlichem Material mit Hilfe der Radiokarbonmethode möglich. Der Begründer dieses Verfahrens, W. F. Libby, wurde für seine Leistung 1960 mit dem Nobelpreis ausgezeichnet.

Die Atmosphäre enthält geringe Spuren radioaktiven Kohlenstoffs ( $1:10^{12}$ ), der von der Pflanze über die Kohlensäureassimilation in die

<sup>1)</sup> S. Fliedner, Die Bremer Kogge. Hefte des Focke-Museums Bremen, Nr. 2. Bremen 1964. — Ders., Der Fund einer Kogge bei Bremen im Oktober 1962. Brem. Jahrb., 49. Bd. (1964), S. VII—X.

entstehende organische Substanz, wie z. B. Holz, eingebaut wird. Die Intensität der Strahlung verringert sich in  $5568 \pm 30$  Jahren jeweils auf die Hälfte (Halbwertszeit), so daß aus der vorhandenen Aktivität auf das Alter der Probe geschlossen werden kann. Da der Radiokarbongehalt der Atmosphäre jedoch örtlich und zeitlich nicht konstant ist und insbesondere seit Mitte des vorigen Jahrhunderts durch Verbrennung von radiokarbonfreien Brennstoffen (Kohle, Erdöl) abnimmt, sind Altersangaben mit einer Schwankungsbreite von mindestens  $\pm 150$  Jahren belastet. Das Verfahren ermöglicht daher besonders für vorgeschichtliche Funde wichtige Aussagen, arbeitet jedoch für die Bestimmung von Material aus historischer Zeit zu ungenau. Zur Altersbestimmung der Kogge war es somit nicht einzusetzen.

Wesentlich genauere Angaben gestattet jedoch die *Dendrochronologie*. Diese Methode wurde von dem Amerikaner A. E. Douglass entwickelt, der als Astronom den Zusammenhang zwischen der Sonnenflecken-Periodik und der Jahrringbildung an über 3000jährigen Mammutbäumen untersuchte. In Deutschland hat vor allem Professor Dr. Dr. h. c. B. Huber mit seinen Mitarbeitern in Tharandt und München in über 30jähriger Arbeit die Jahrringchronologie zu großer Vollkommenheit entwickelt und mit ihr bedeutende Erfolge, vor allem bei der Datierung mittelalterlicher und vorgeschichtlicher Hölzer, erzielt <sup>2)</sup>. Grundlage dieser Methode sind die von den Bäumen alljährlich als Jahresringe angelegten Zuwachsschichten, deren Breite von klimatischen Faktoren beeinflußt wird (Bild 1). Hierdurch ergibt sich für einen entsprechenden Zeitraum eine charakteristische Folge unterschiedlicher Jahrringbreiten, die für die Holzart eines bestimmten Gebietes typisch ist. Ausgehend von Bäumen der Gegenwart, können schrittweise durch überlappende Jahrringfolgen auch ältere Holzproben bestimmt werden. Die Einmaligkeit gewisser Jahrringfolgen ist so ausgeprägt, daß bei synchronisierbaren Holzproben die Verzahnung der Jahrringbreitenkurven mit den Zacken eines Sicherheitsschlüssels verglichen werden kann. Dieses sogenannte Überbrückungsverfahren ist als Schema in Bild 2 dargestellt. Durch eine Zusammenfassung mehrerer Einzelkurven erhält man dann eine Mittelkurve, die die typischen Jahresringe schärfer hervortreten läßt.

<sup>2)</sup> B. Huber, Radiocarbon- und Jahrringforschung im Dienste der Geochronologie. Mitteilungen a. d. Staatsforstverw. Bayerns, H. 34 (1964), S. 162—178.

Zur Vermessung der Jahresringe ist Eichenholz besonders geeignet, da diese ringporige Holzart zur Wasserversorgung der austreibenden Knospen alljährlich einen neuen Jahresring anlegen muß. Bei anderen Holzarten kann mitunter die Bildung von Zuwachsschichten ausbleiben, was die spätere Datierung erheblich erschwert. Eichenholz stellt zugleich wegen seiner guten Bearbeitbarkeit und der hohen Dauerhaftigkeit das meistverwendete Baumaterial in unseren historischen Bauten dar und bietet damit die Möglichkeit zum Vergleich der Jahrringkurven.

Ausgehend von den über 600jährigen Spessarteichen<sup>3)</sup>, gelang es, durch Synchronisierung der Jahrringkurven von Holzproben aus Hessen, Unter- und Oberfranken, wie z. B. aus der Remigiuskirche in Büdingen (1278–1693) und aus der Brüdertkirche in Kassel (1124–1393), eine über tausendjährige, bis zum Jahre 942 zurückreichende Jahrringchronologie aufzustellen<sup>4)</sup>.

Diese für Süddeutschland als Ausdruck der klimatischen Schwankungen erarbeitete Standardmittelkurve ist jedoch kaum zur Datierung norddeutscher Eichen verwendbar, da die Jahrringbildung im küstennahen Bereich weniger klimabestimmt ist. Es liegen daher noch keine über rezente Proben hinausgehende Standardkurven für die Altersbestimmung von Eichenholz aus dem norddeutschen Küstengebiet vor. J. Weitland<sup>5)</sup> konnte in seinen jahrringchronologischen Untersuchungen an Laubbaumarten von Küstenstandorten nur für räumlich enger begrenzte Gebiete einheitliche, synchronisierfähige Jahrringfolgen darstellen.

### Altersbestimmung der Kogge

Obwohl somit für den Bremer Raum noch nicht die erforderlichen Vergleichskurven vorliegen, wurde im Interesse einer genauen Datierung der Bremer Kogge eine dendrochronologische Untersuchung der Hölzer versucht. Der Schiffsfund hat daher auch in dieser Hinsicht weitere Arbeiten angeregt.

<sup>3)</sup> B. Huber, W. v. Jazewitsch, A. John u. W. Wellenhofer, Jahrringchronologie der Spessarteichen. Forstw. Cbl. 86 (1949), S. 705–715.

<sup>4)</sup> B. Huber, a. a. O.

<sup>5)</sup> J. Weitland, Jahrringchronologische Untersuchungen an Laubbaumarten Norddeutschlands. Mittlg. d. Bundesforschungsanstalt f. Forst- und Holzwirtschaft, Nr. 48, II (Hamburg 1960), 122 S.

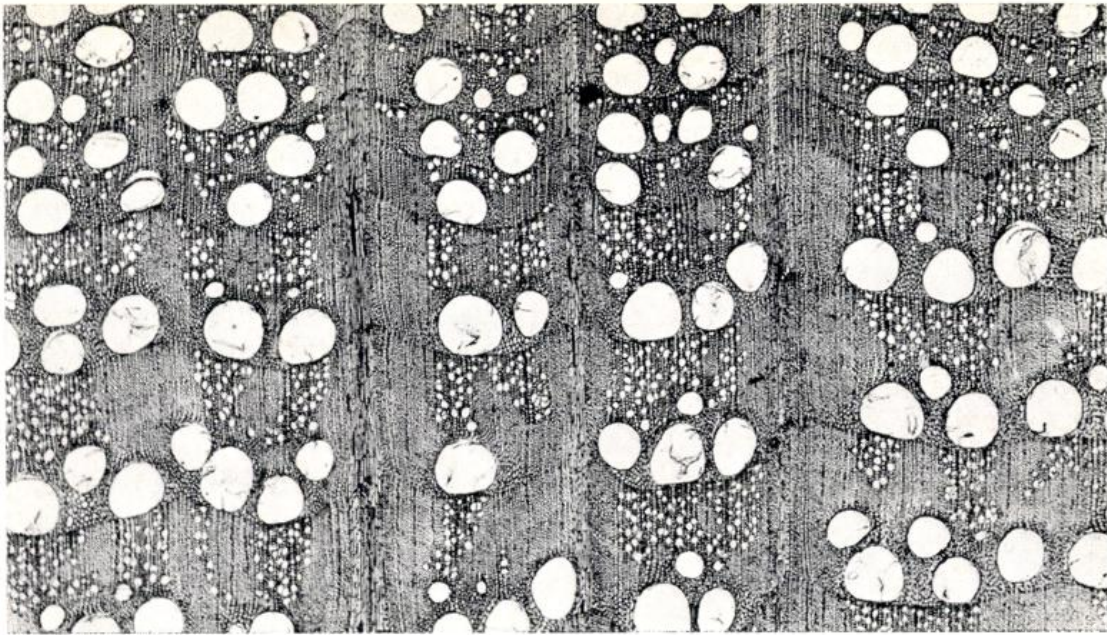


Bild 1: Mikroskopischer Querschnitt durch Eichenholz mit verschieden breiten Jahrringen.

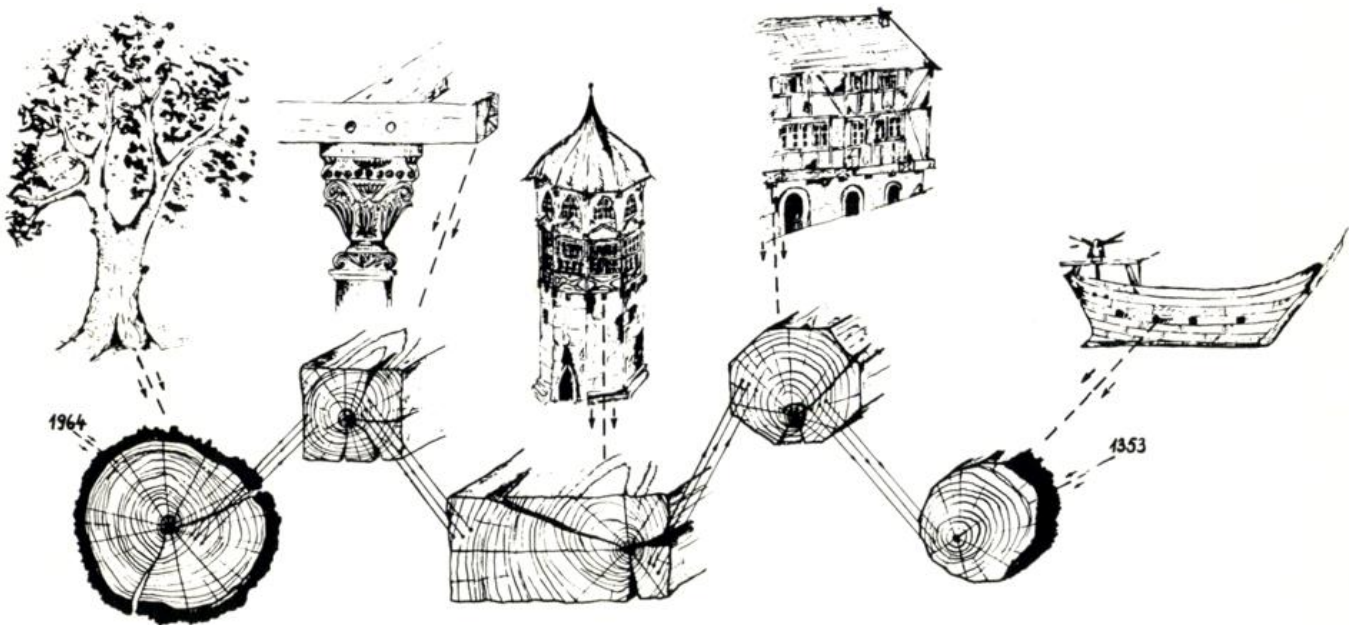


Bild 2: Schema für die Datierung verschieden alter Hölzer (Überbrückungsverfahren). Zeichnung A. Thiess.

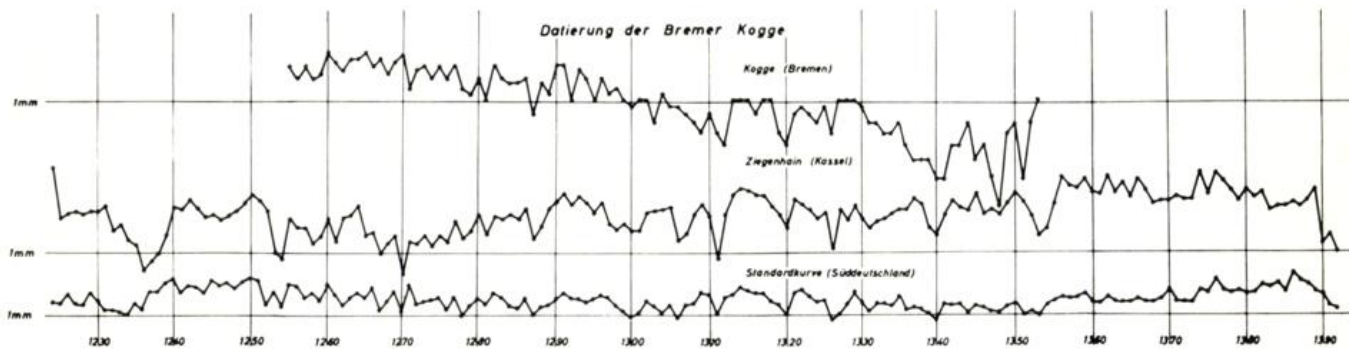


Bild 3: Jahrringkurve für die Bremer Kogge mit synchronisierten Vergleichskurven.

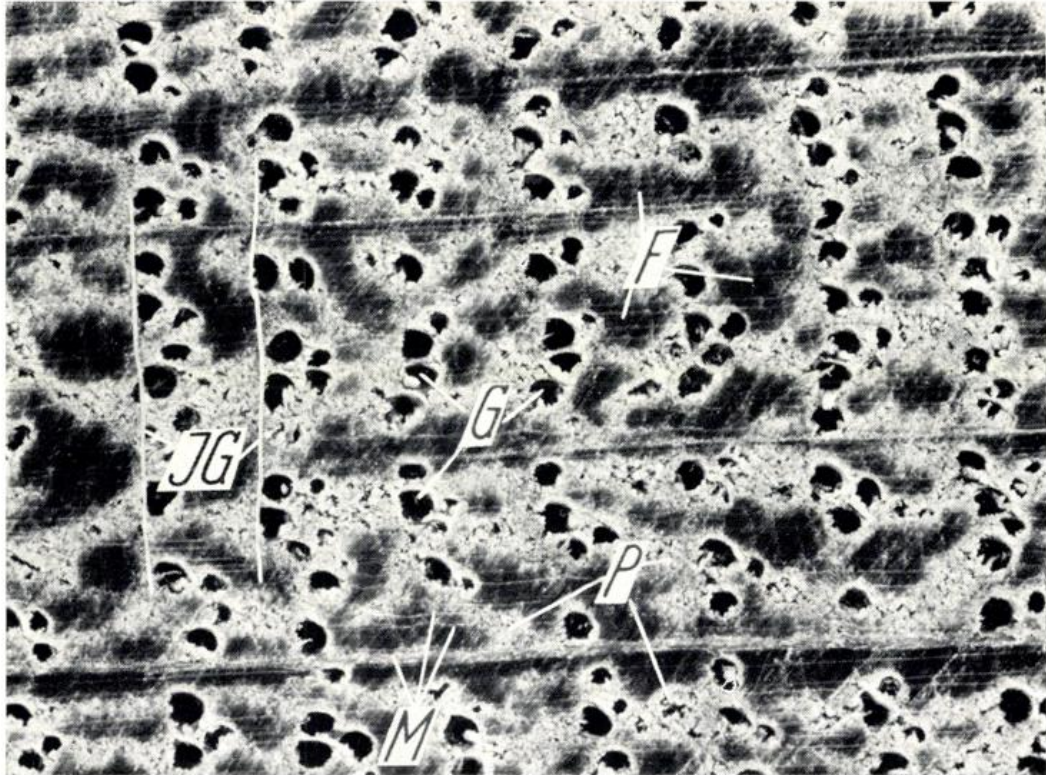


Bild 1: Hirnschnitt eines mitteleuropäischen Eichenholzes (*Quercus* sp.), (Auflicht, Vergrößerung: 10fach). G = Gefäße, F = Holzfaserzellen, P = Holzparenchymzellen, M = Markstrahlen, JG = Jahringgrenze.

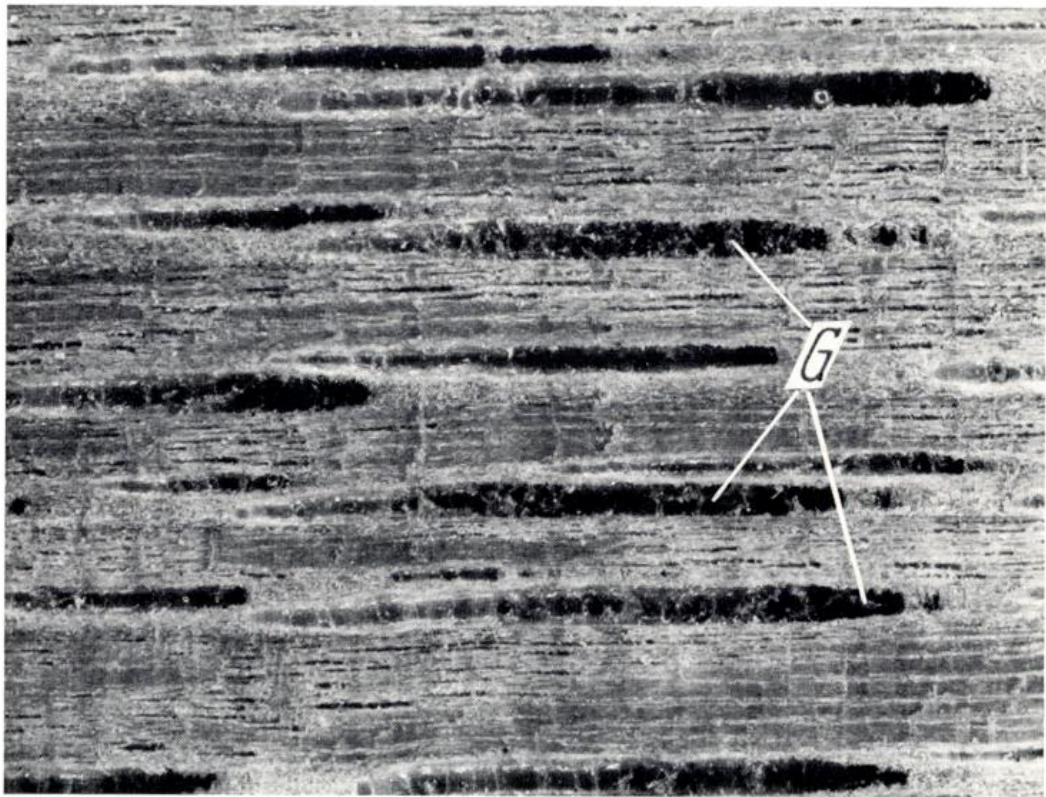


Bild 2: Tangentialschnitt eines mitteleuropäischen Eichenholzes (*Quercus* sp.), (Auflicht, Vergrößerung: 10fach). G = angeschnittene, stark verthyllte Gefäße.

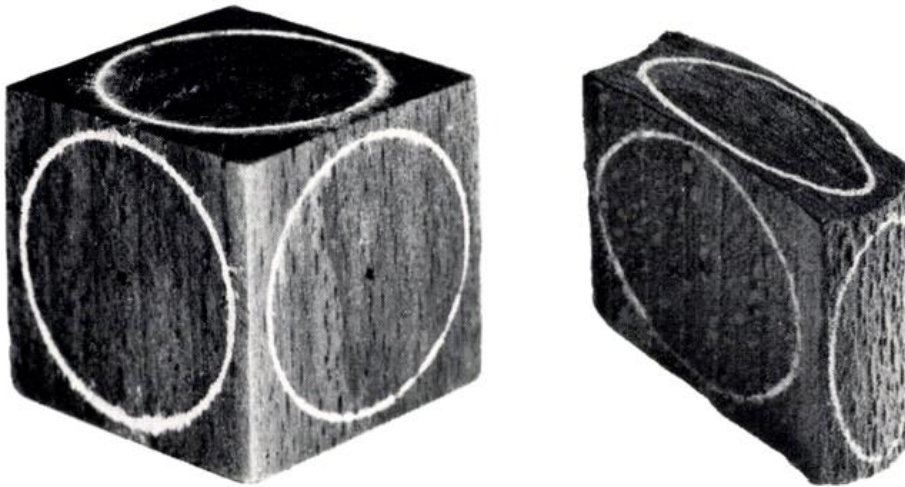


Bild 3: Altes, wassergelagertes Rotbuchenholz aus Funden der Bremer Kogge  
v o r und n a c h einer schonenden Lufttrocknung.

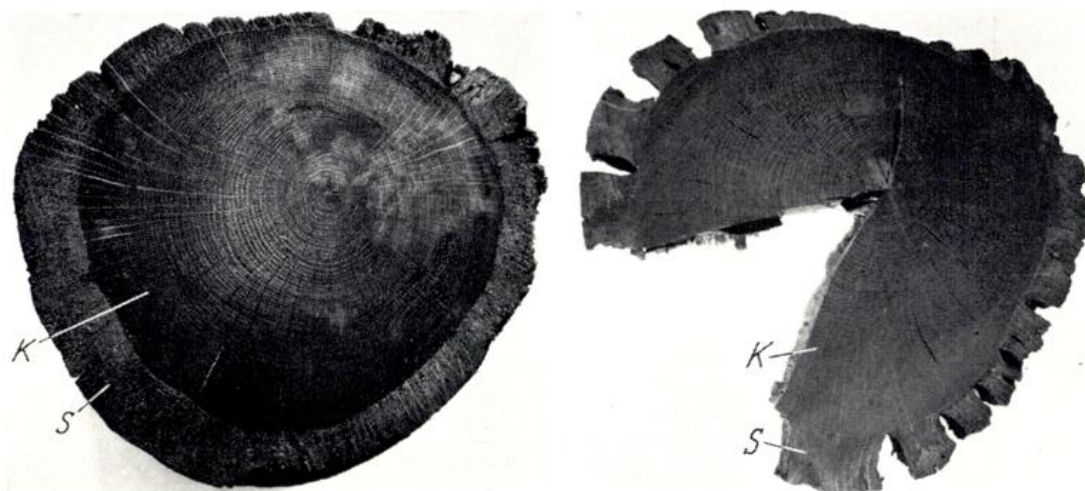


Bild 4: Querschnitt eines Rundholzes aus Eiche, das in der Bremer Kogge  
gefunden wurde und zur Herstellung von Proben für anatomische, chemische  
und physikalische Untersuchungen diente. Links: Stammscheibe im wasser-  
gesättigten Zustand; rechts: Stammscheibe nach der Trocknung in einem  
Paraffinbad. S = Splintholz, K = Kernholz.

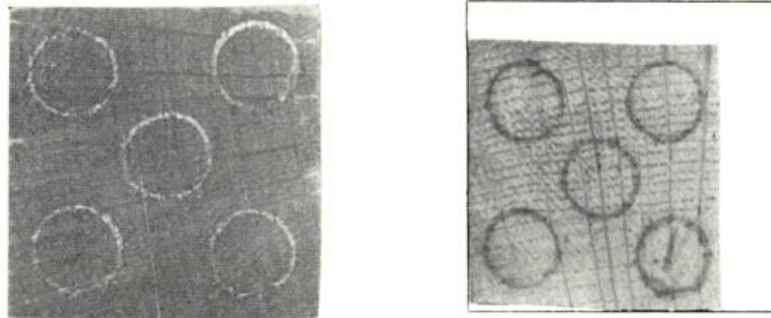


Bild 5: Schwindungsproben aus Eichenkernholz vor und nach einer schonenden Trocknung.

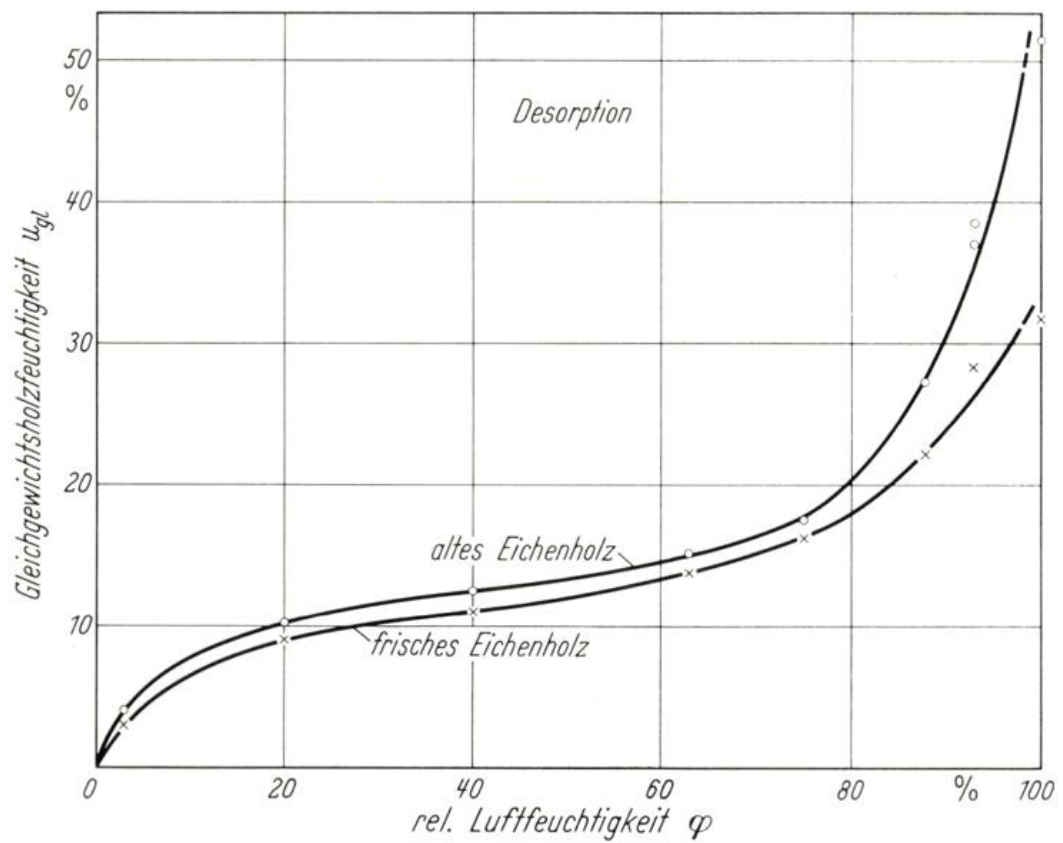


Bild 6: Sorptionsisothermen von frischem und altem Eichenkernholz.

Für die Datierung der Kogge wurden mit einem Spezialbohrer Proben aus verschiedenen Teilen des Schiffes entnommen, und zwar aus dem Kiel, dem Gangspill, dem Bratspill, den ehemals die Bordwand durchstoßenden mächtigen Querbalken sowie aus einem Längsunterzugsbalken des Decks. Es ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, daß die Kogge fast ausschließlich aus Eichenholz gebaut worden war. An den geglätteten Proben wurde dann mit einem Meßmikroskop mit automatischer Registrierung die Jahrringbreite auf 0,1 mm Genauigkeit gemessen<sup>6)</sup>. Die Werte für die Jahrringkurven wurden auf halblogarithmisches Transparentpapier aufgetragen, um hierdurch die charakteristischen Minimajahre zu betonen.

Zunächst wurde versucht, die Holzproben untereinander zu datieren. Ein durch Übereinanderlegen der Jahrringfolgen durchgeführter Vergleich zeigte für einige Hölzer charakteristische Ähnlichkeiten. Hieraus ist zu schließen, daß die für diese Bauteile verwandten Eichen von einem räumlich begrenzten Standort stammen müssen, an welchem für das Wachstum der Bäume ähnliche Wuchsbedingungen bestanden haben. Andere Proben, insbesondere die zwei aus dem Decksunterzugsbalken, wiesen hingegen eine Jahrringfolge auf, die mit den anderen Kurven nicht zur Deckung zu bringen ist. Dies bedeutet, daß das für die Kogge verbaute Holz nicht allein aus einem eng begrenzten Bereich stammt, sondern von verschiedenen, räumlich mehr oder weniger getrennten Standorten angeliefert worden sein dürfte.

Die Untersuchungen von J. Delfs<sup>7)</sup> haben gezeigt, daß bereits im 13. Jahrhundert auf der Weser rege Flößerei herrschte und an den Ufern des Flusses sich große Holzlagerplätze befanden. Es war daher naheliegend, besonders die Jahrringkurve für den großen Decksunterzugsbalken mit der Mittelkurve von Eichen aus der Kasseler

<sup>6)</sup> Wir danken Fräulein H. Markert für ihre gewissenhafte Mitarbeit bei der Messung und Auswertung.

<sup>7)</sup> J. Delfs, Die Flößerei im Stromgebiet der Weser. Schriften d. Wirtschaftswiss. Ges. z. Studium Niedersachsens e. V., N. F., Bd. 34 (Bremen-Horn 1952), 125 S.

Gegend<sup>8)</sup> sowie mit der süddeutschen Standardkurve zu vergleichen<sup>9)</sup> Für diesen Balken konnte durch Kurvenvergleich eine exakte Datierung erfolgen: sein Jahrringverlauf fügte sich deutlich in den Zeitraum von 1255 bis 1353 ein. Bild 3 zeigt den entsprechenden Abschnitt der Kurvenfolge des von uns ermittelten Jahrringverlaufs des Koggebalkens, eine Kurvenfolge aus Ziegenhain/Kassel sowie die süddeutsche Standardkurve. Wichtige Weiserjahre mit einem ausgeprägten schmalen oder breiten Zuwachs sind 1260, 1277, 1278, 1286, 1287, 1300, 1320, 1326, 1329, 1340 und 1350. Der äußerste Jahresring in der Probe des Längsunterzugsbalkens stammt nach dieser Synchronisierung aus dem Jahre 1353. Für die Altersbestimmung ist jedoch zu berücksichtigen, daß der Decksunterzugsbalken bearbeitet werden mußte, wobei nicht nur das anfällige, 10 bis 20 Jahresringe enthaltende Splintholz, sondern auch das äußere Kernholz entfernt wurden. Zusätzlich ist eine mögliche Lagerung des Holzes für einige Zeit zu berücksichtigen. Fügt man daher zum Jahre 1353 noch 30 bis 40 Jahre hinzu, so dürfte der Baum für diesen Balken im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts gefällt worden sein. Hieraus folgert, daß die Kogge um die Jahrhundertwende (1400) gebaut worden ist. Die Ähnlichkeit der Jahresringe bestätigte zugleich, daß dieser Stamm, an dessen Maße und Geradwüchsigkeit besondere Anforderungen gestellt werden mußten, aus einer südlicheren Gegend kommt und westerabwärts nach Bremen geflößt worden sein dürfte.

Die Datierung der Kogge beruht vorerst auf der Auswertung nur einer Jahrringkurve, nämlich der des Decksunterzugsbalkens. Aus der Übereinstimmung der Ringfolgen mit den Vergleichskurven ergibt sich aber für die ermittelte Jahreszahl eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit. Somit ist, obwohl die weiteren Untersuchungen an den übrigen Holzproben noch laufen, bereits mit diesem Ergebnis eine zeitliche Bestimmung der Bremer Kogge möglich.

<sup>8)</sup> W. v. Jazewitsch, Jahrringchronologie von Ziegenhainer Eichengebälken. Zs. d. Vereins f. Hess. Gesch.- u. Landeskde., 65/66 (1954), S. 55—71.

<sup>9)</sup> Wir danken Herrn Prof. Dr. Dr. h. c. B. Huber, München, auch an dieser Stelle herzlich, daß er uns die Kurven freundlicherweise zur Verfügung stellte.

**3.****Der gegenwärtige Stand der Dimensionsstabilisierung von Holz  
und Schlußfolgerungen für die Konservierung der Bremer Kogge \*)**Von **Detlef Noack**

Institut für Holzphysik und mechanische Technologie des Holzes,  
Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft,  
Reinbek bei Hamburg

**Einleitung**

Die Konservierung von Holz aus archäologischen Funden bereitet den Museumskonservatoren seit jeher große Schwierigkeiten, da durch die jahrhundertelange Lagerung oft so starke Veränderungen des Holzes eingetreten sind, daß eine Aufstellung der Funde ohne eine vorherige Schutzbehandlung zu einem Zerfall oder zu ernststen Dimensions- und Formänderungen der meist sehr wertvollen und unersetzlichen Gegenstände führt. Zur Vermeidung solcher Zerstörungen und Wertminderungen wurden im Laufe der Zeit die verschiedensten Konservierungstechniken erprobt. Viele dieser Methoden brachten aber leider Mißerfolge oder nur recht fragwürdige Ergebnisse, so daß in den letzten Jahren grundsätzliche Betrachtungen über die vielfältigen Probleme, die mit einer Konservierung von Holz verbunden sind, von seiten der Holzforschungsinstitute angestellt wurden<sup>3, 35, 41</sup>). Die wichtigsten Ergebnisse dieser Arbeiten sollen im folgenden erörtert und im Hinblick auf eine Konservierung der Bremer Kogge ausgewertet werden.

**Erhaltungszustand alter, wassergelagerter Hölzer**

Bei Schiffsfunden<sup>3, 11, 29, 30</sup>) handelt es sich in der Regel um Holz, das in Mooren oder Seen, in Hafenbecken oder an Flußläufen viele Jahrhunderte lang — durch Schlamm- und Sandablagerungen mehr

\*) Die Ziffern in den Anmerkungen beziehen sich auf die jeweiligen Nummern der im Schrifttumsverzeichnis am Ende des Aufsatzes genannten Arbeiten.

oder weniger stark geschützt — unter dem Wasserspiegel lagerte. Die Bremer Kogge z. B., die mit 3 bis 4 Meter dicken Sand- und Kleischichten bedeckt war, befand sich auch bei niedrigem Wasserstand tief unter dem Wasserspiegel der Weser. Die lange Lagerung in einem wassergesättigten Medium hat zu gewissen physikalischen, chemischen und strukturellen Veränderungen der Hölzer geführt. Das Ausmaß dieser Veränderungen ist nicht nur abhängig von der morphologischen Struktur und der chemischen Zusammensetzung des Holzes, aus dem die Gegenstände hergestellt wurden, sondern es wird auch durch zahlreiche äußere Einflußgrößen, wie Temperatur, Feuchtigkeitszustand des umgebenden Mediums, aerobe und anaerobe Bedingungen, pH-Wert usw., bestimmt.

Wird wassergesättigtes Holz normalen klimatischen Bedingungen ausgesetzt, so findet ein Austausch der Feuchtigkeit im Holz mit der umgebenden Luft statt. Hierbei trocknet das Holz als ein hygroscopisches Material aber nicht vollkommen bis auf einen Holzfeuchtigkeitsgehalt von 0% aus, sondern es stellt sich bei einer bestimmten Raumtemperatur ein Gleichgewicht zwischen dem Feuchtigkeitsgehalt im Holz und der relativen Luftfeuchtigkeit der umgebenden Atmosphäre ein. Der Trocknungsvorgang des Holzes auf diesen Gleichgewichtszustand ist zusätzlich begleitet von Schwindungsvorgängen, das heißt von einer Verminderung des Holzvolumens mit abnehmendem Feuchtigkeitsgehalt. Die Ursache für dieses Schwindungsverhalten ist in dem submikroskopischen Aufbau des Holzes und in den Sorptionsverhältnissen, die aus ihm resultieren, zu suchen. Durch die Veränderungen, die bei archäologischen Funden während der Lagerungszeit in der morphologischen Struktur und in der chemischen Zusammensetzung des Holzes stattgefunden haben, wird das Trocknungs- und Schwindungsverhalten dieser Hölzer wesentlich beeinflusst. Für eine richtige Beurteilung der Auswirkungen dieser Veränderungen auf das Schwindungsverhalten des Holzes und der Möglichkeiten einer Dimensionsstabilisierung von Holz sind Kenntnisse über den Feinbau des Holzes erforderlich, von dem man sich heute auf Grund umfangreicher grundlegender Untersuchungen, die während der letzten Jahrzehnte durchgeführt wurden, ziemlich gute Vorstellungen machen kann.

Holz ist kein gleichmäßiger, homogener Stoff von einheitlichem Gefüge, sondern es ist ein natürliches Gewebe, das aus sehr verschieden-

artig geformten Zellen besteht, die im Holzkörper unterschiedlich verteilt sind. In der Mehrzahl handelt es sich um röhrenförmige, langgestreckte Zellen, deren Längsachsen parallel zur Stammachse des Baumes liegen. Man bezeichnet diese Richtung daher auch als Faserrichtung des Holzes. Betrachtet man die Schnittfläche des Holzes quer zur Faserrichtung mit einer Lupe (Bild 1), so ist der vielgestaltige mikroanatomische Aufbau des Holzes an den querdurchschnittenen Zellen klar zu erkennen. In seitlicher Richtung sind die Zellen durch kleine, nur mit Hilfe eines Mikroskops erkennbare Tüpfelöffnungen miteinander verbunden, die durch Kernstoffablagerungen und andere Inhaltstoffe sowie durch Verthyllungsvorgänge verstopft sein können. Holz ist also ein poriger Körper, der im Prinzip aus Zellwandsubstanz und Luft besteht.

Obwohl die großen Gefäße des mitteleuropäischen Eichenholzes (Bild 1) auf eine große Porosität dieses Holzes schließen lassen, ist Eichenholz bekannt als ein besonders undurchlässiges Holz, das daher auch im Schiffbau und für die Herstellung von Fässern verwendet wird. Der Grund hierfür liegt darin, daß die weitleumigen Gefäße des Frühholzes beim Verkernungsvorgang durch Thyllen (Bild 2), das sind dünnwandige Zellausstülpungen, die blasenartig durch Vergrößerung der Tüpfelschließhäute aus den Nachbarzellen herauswachsen, verstopft werden, und daß für die Flüssigkeitsdurchlässigkeit eines Holzes in erster Linie die Permeabilität senkrecht zur Faserrichtung des Holzes von Bedeutung ist.

Auch die Zellwände des Holzes bestehen nicht aus einer homogenen Substanz, sondern weisen ihrerseits eine vielgestaltige mikroskopische und submikroskopische Struktur auf.

Das Grundgerüst der verholzten Zellwand wird von den langen Kettenmolekülen der Zellulose gebildet, die mit einem Anteil von 45 bis 65% zusammen mit anderen begleitenden Kohlehydraten (Hemizellulosen) die wichtigste Holzkomponente darstellt. In dem dreidimensionalen Molekülgerüst der Zellulose, in dem die Kettenmoleküle im Prinzip in Längsrichtung der Zellen orientiert sind, treten — statistisch verteilt — kristalline und amorphe Bereiche auf. In den hochorientierten kristallinen Bereichen liegt eine dreidimensionale Gitterordnung von dicht gelagerten, parallel verlaufenden Kettenmolekülen vor, die als Mizelle bezeichnet wird. In den nichtorientierten amorphen, intermizellaren Bereichen dagegen weisen die Zellulosemoleküle sehr viel größere seitliche Abstände auf, und man bezeichnet diese Gebiete daher auch als Lockerstellen. Viele hintereinander und neben-

einander angeordnete Mizellen bilden Elementarfibrillen, und diese wiederum verbänden sich zu langen, fadenförmigen Mikro fibrillen mit einem Durchmesser von etwa 2 bis  $3 \cdot 10^{-6}$  cm. Die Mikro fibrillen schließen sich ihrerseits zu Fibrillen zusammen, die als lichtmikroskopisch sichtbare Stränge mit einem Durchmesser von etwa 1 bis  $2 \cdot 10^{-5}$  cm etwa 20 Mikro fibrillen enthalten und, in bestimmten Schichten angeordnet, das Grundgerüst der Zellwand darstellen.

Neben der Zellulose ist das Lignin mit 25 bis 35 (bis 40) % ein wesentlicher Bestandteil der Zellwand. Das Lignin, das in die größeren Mizellzwischenräume eingelagert ist, weist eine amorphe Struktur auf und bildet ein zusammenhängendes Netzwerk.

Die Zellwand selbst wiederum besitzt einen schichtenförmigen Aufbau, wobei die einzelnen Wandschichten (Mittellamelle, Primär-, Sekundär- und Tertiärwand) sich hinsichtlich ihrer Dicke, ihrer Fibrillentextur und ihres Ligningehaltes unterscheiden.

Aus der außerordentlich heterogenen, vielgestaltigen Struktur der Zellwände geht hervor, daß in der Holzzellwand ein untereinander verbundenes, submikroskopisches Kapillarsystem vorliegt, das eine ganze Skala von Kapillarabmessungen umfaßt, die von intermizellaren Spalten in der Größenordnung von etwa  $10^{-7}$  cm bis zu Hohlräumen zwischen den Mikro fibrillen bis etwa  $10^{-6}$  cm und weiter bis zu noch größeren Hohlräumen zwischen zusammengefaßten Mikro fibrillen bis etwa  $6 \cdot 10^{-6}$  cm reicht, womit man bereits in das Gebiet der kleineren Schließhautkapillaren in den Tüpfeln kommt. Eine Folge dieses zusammenhängenden Netzes von zerklüfteten Hohlräumen ist die große innere Oberfläche des Holzes, die auf etwa 200 Quadratmeter je Gramm trockenes Holz geschätzt werden kann.

Wassergesättigtes Holz besitzt einen verhältnismäßig hohen Feuchtigkeitsgehalt, der vom Porenraum des Holzes abhängig ist und bei normalem Eichenholz etwa 100 bis 110 % des Gewichtes der trockenen Holzzellwandsubstanz betragen kann. Das Wassergewicht und das Gewicht der trockenen Holzsubstanz eines wassergesättigten Eichenholzstückes sind also annähernd gleich groß. Dieses Wasser liegt im Holz in zwei verschiedenen Formen vor: als frei tropfbares Wasser in den Zellumen und als „gebundenes“ Wasser in dem Hohlräumssystem der Zellwandsubstanz. Der Anteil des „gebundenen“ Wassers, der von den Zellwänden normalen Eichenholzes maximal aufgenommen werden kann, beträgt etwa 30 % des Gewichtes der trockenen Zellwandsubstanz durch Sorptionskräfte, d. h. durch molekulare Anziehungskräfte zwischen den Wassermolekülen und den Molekülen der Zellwandsubstanz, und man bezeichnet daher

einen Holzfeuchtigkeitsgehalt von etwa 30 % auch als „Fasersättigungsfeuchte des Holzes“. Die Sorptionskräfte des Holzes werden in erster Linie durch die Hydroxylgruppen der Holozellulose und in geringerem Maße auch durch die Hydroxylgruppen des Lignins hervorgerufen, die eine starke Affinität zu Wasser besitzen. Hierbei können die Wassermoleküle aber nur in das intermizellare Hohlräumsystem eingelagert und durch Sorption gebunden werden, wodurch zugleich eine Vergrößerung der Mizellabstände hervorgerufen wird. In den kristallinen Bereichen der Zellulose, den Mizellen, sind die Zellulosemoleküle dagegen durch eine gegenseitige Absättigung der Hydroxylgruppen so dicht gepackt, daß die Wassermoleküle nicht in die Mizellbereiche einzudringen vermögen, sondern nur auf der Oberfläche der Mizellen adsorbiert werden.

Wird wassergesättigtes Holz getrocknet, so verdunstet zunächst das frei tropfbare Wasser in den Zellumen. Anschließend beginnen auch die Zellwände solange auszutrocknen, bis sich der Gleichgewichtszustand zwischen der relativen Luftfeuchtigkeit des Trocknungsklimas und den Sorptionskräften des Holzes eingestellt hat. Eine Austrocknung der Zellwand ist aber mit einer Abnahme ihres Volumens verbunden, da die Mizellabstände durch die Abgabe der zwischen die Mizellen eingelagerten Wassermoleküle verringert werden. Bei normalem Holz entspricht der Volumenverlust der Zellwände etwa dem Wasservolumen, das aus den Zellwänden durch Trocknung entfernt wurde. Durch die enge Kopplung der einzelnen Zellen im Holzverband, der im mechanischen Sinne einen Verbundkörper darstellt, wird die Schwindung der einzelnen Zellwände auf die Nachbarzellen übertragen und äußert sich damit auch am makroskopischen Holzstück in einer Abnahme des Holzvolumens, die annähernd dem Volumen der abgegebenen Wassermenge entspricht.

Diese Schwindung des makroskopischen Holzkörpers ist in den drei anatomischen Hauptrichtungen des Holzes auf Grund der bestehenden strukturellen Unterschiede sehr verschieden. Da die Zellulosemoleküle vornehmlich in Faserrichtung orientiert sind, werden die Wassermoleküle in erster Linie auf den seitlichen Oberflächen der Mizellen adsorbiert, so daß die Schwindung nahezu ausschließlich senkrecht zur Faserrichtung, also in tangentialer und radialer Richtung des Holzes erfolgt, während in der Faserrichtung des Holzes im allgemeinen nur vernachlässigbar geringe Dimensionsänderungen auftreten. Aber

auch quer zur Faserrichtung zeigt Holz wegen der besonderen Anordnung der verschiedenen Zellen im Holzverband ein sehr unterschiedliches Schwindungsverhalten. So schwindet Holz in tangentialer Richtung (in Richtung des Jahrringverlaufes) etwa doppelt so stark wie in radialer Richtung (in Richtung der Markstrahlen). Die Folge hiervon ist, daß sich ursprünglich rechteckige Holzquerschnitte bei Austrocknung je nach der Jahrringlage und nach dem Ausmaß der Schwindungsanisotropie sehr unterschiedlich verziehen. Vormalig gerade Querschnittskanten erfahren hierdurch Krümmungen, die insbesondere beim Rahmenbau zu solchen Spannungen führen können, daß sowohl die Gesamtkonstruktion sich verzieht als auch die Holzverbindungen geschädigt werden. Stärkere Verwerfungen werden bei einer Austrocknung des Holzes insbesondere auch dann hervorgerufen, wenn im Holzquerschnitt ein schräger Faserverlauf vorliegt.

Neben den besprochenen Schwindungserscheinungen des Holzes, deren Ursache in einer Abnahme der von der Zellwand sorbierten Feuchtigkeit liegt und die daher nur im sogenannten hygroskopischen Feuchtigkeitsbereich des Holzes, d. h. im Feuchtigkeitsbereich von 0 bis etwa 30 %, auftreten, können bestimmte Holzarten unter gewissen Trocknungsbedingungen auch bei Holzfeuchtigkeiten oberhalb Fasersättigung abnorme Schwindungserscheinungen zeigen, die als „Zellkollaps“ bezeichnet werden. Hierbei handelt es sich um eine unnatürlich große Schwindung des Holzes, die durch ein Zusammenfallen der Zellen des wassergesättigten Holzes hervorgerufen wird, wenn die Zugspannungen in den Wasserkapillaren des Holzes auf Grund der Oberflächenspannung des Wassers größer sind als die Ausbeulfestigkeit der Zellwandsubstanz, so daß der Widerstand der Zellwände gegen ein Kollabieren überwunden wird. Insbesondere alte, wassergelagerte Hölzer mit starken Abbauerscheinungen, wie sie bei archäologischen Funden aus Ahornholz<sup>29)</sup>, Eichensplintholz<sup>1)</sup> und auch anderen Holzarten<sup>5)</sup> vorliegen, sind bei Austrocknung außerordentlich kollapsempfindlich, da die erweichten Zellwände nur eine geringe Festigkeit besitzen. Welche Ausmaße die durch Zellkollaps hervorgerufenen Schwindungserscheinungen annehmen können, ist aus Bild 3 zu erkennen. Trotz schonender Trocknung bei Raumtemperatur in Luft mit einer relativen Luftfeuchtigkeit von über 90 % ist der links in Bild 3 dargestellte Würfel aus wassergesättigtem Rotbuchenholz, der einem in der Bremer Kogge gefundenen Buchenholz-

stab entnommen wurde, vollkommen kollabiert (Bild 3, rechts). Ähnliche Kollapserscheinungen treten bei der Trocknung von altem Eichensplintholz auf (Bild 4). Durch Zellkollaps werden auf diese Weise abnorme Volumen-Schwindmaße hervorgerufen, die beim vorliegenden Rotbuchenholz in der Größenordnung von 70 bis 80 % des ursprünglichen Holzvolumens liegen. Wie aus den aufgezeichneten Kreisen ersichtlich ist, erfolgen die Zelleinbrüche nahezu ausschließlich in tangentialer Richtung des Holzes, so daß das Schwindmaß in dieser Richtung bei etwa 65 % liegt. Schwindungsverformungen dieser Art demonstrieren in eindrucksvoller Weise die Notwendigkeit, besondere Maßnahmen zu ergreifen, wenn kollapsempfindliche Holzarten zu trocken sind.

Für den Bau alter Schiffe verwendete man in erster Linie das recht dauerhafte, feste und für Feuchtigkeit sehr schwer durchlässige Eichenholz (Osloer Wikingerschiffe, „Vasa“, Bremer Kogge, usw.). Aber auch andere Holzarten, wie vor allem Kiefernholz, wurden gebraucht, nicht zuletzt für Innenbepankungen<sup>3)</sup>, Zubehör<sup>1, 29)</sup> und kleinere Boote<sup>30)</sup>. Durch die sehr lange Lagerung unter feuchten Bedingungen haben in der Regel Zersetzungs Vorgänge der chemischen Bestandteile des Holzes stattgefunden, die auf eine Tätigkeit von Mikroorganismen<sup>4, 20, 37)</sup>, wie vor allem Moderfäule-Pilzen und Bakterien, zurückgeführt werden. Hierbei ist die Widerstandsfähigkeit der einzelnen Holzbestandteile gegen diesen Angriff der Mikroorganismen sehr verschieden und auch von den äußeren Bedingungen abhängig<sup>24)</sup>. Gewöhnlich findet zuerst eine Zersetzung der Hemizellulosen statt, an die sich ein Abbau der Zellulose anschließt, wie aus Röntgen-Interferenz-Untersuchungen hervorgeht<sup>29)</sup>, während das Lignin die widerstandsfähigste Komponente darstellt<sup>17, 19, 29)</sup>. Diese Feststellungen stehen in Übereinstimmung mit chemischen Analysen, die am Holz der „Vasa“<sup>3)</sup> und der Bremer Kogge<sup>8)</sup> durchgeführt wurden (Tabelle 1). Neben diesen Zersetzungserscheinungen wurden in wassergelagerten Hölzern auch größere Mineralstoff-Ablagerungen gefunden<sup>9, 39)</sup>, was auch aus dem stark erhöhten Aschengehalt dieser Hölzer (Tabelle 1) zu erkennen ist, der bei normalem Holz nur einige Zehntel Prozent beträgt.

Betrachtet man altes, wassergelagertes Holz, das äußerlich ziemlich unverändert aussieht, so stellt man fest, daß der Zersetzungsgrad, der in starkem Maße von der Holzart abhängig ist<sup>3, 20, 29, 30)</sup>, örtlich

sehr unterschiedlich sein kann. Weitgehend abgebaut sind normalerweise Gegenstände aus nicht dauerhaften Laub- und Nadelhölzern, die von Mikroorganismen leicht angegriffen werden, wie das Holz von Rotbuche, Ahorn, Linde und Birke, das Splintholz von Eiche und von verschiedenen Kiefernarten. Einen sehr weit fortgeschrittenen Zersetzungsgrad weisen ebenfalls die Oberflächenschichten von Gegenständen auf, die aus dauerhafteren Holzarten, wie aus dem Kernholz von Eiche und Kiefer, hergestellt wurden. Die Zellwände dieser abgebauten Hölzer bestehen praktisch nur noch aus der dünnen, ligninreichen Mittellamelle und der angrenzenden dünnen Primärwand<sup>20, 29</sup>), woraus sich der hohe Lignin- und geringe Zellulosegehalt dieser Zellgewebe ergibt. Die Festigkeit dieser Holzteile, aus denen sich das freie Wasser wie aus einem Schwamm herauspressen läßt, ist daher auf einen Bruchteil der Festigkeit des normalen Holzes herabgesunken. Die Druckfestigkeit des in Bild 3 dargestellten, alten wassergelagerten Rotbuchenholzes z. B. beträgt in Faserrichtung des Holzes nur noch etwa 10 kp/qcm, während normales, waldfrisches Rotbuchenholz eine Druckfestigkeit von etwa 250 kp/qcm besitzt.

Bei Holzteilen aus Eichen- und Kiefern-Kernholz, die eine größere natürliche Dauerhaftigkeit besitzen, sind die weichen, stark abgebauten Außenschichten oft nur einige Millimeter dick. Die darunter liegenden Gewebe sind wesentlich weniger angegriffen, und bei sehr dicken Bauelementen haben die innersten Teile oft nahezu die gleiche chemische Zusammensetzung wie normales Holz<sup>3, 8</sup>) (Tabelle 1).

Als ein guter Weiser für den Zersetzungsgrad alten, wassergelagerten Holzes kann sein Feuchtigkeitsgehalt angesehen werden (Tabelle 2). Je weiter der chemische Abbau des Holzes fortgeschritten ist, desto höher ist der Feuchtigkeitsgehalt und desto größer ist die Gefahr von Kollapserscheinungen bei einer Austrocknung des Holzes.

Die Veränderungen der chemischen Eigenschaften und der Mikrostruktur des Holzes, die während der jahrhundertelangen Lagerung im feuchten Medium eingetreten sind, haben zur Folge, daß auch die physikalischen Eigenschaften des alten, wassergelagerten Holzes verändert sind. Selbst wenn die chemischen Veränderungen des Holzes so gering sind, daß sie mit einfachen chemischen Analysen nicht gesichert nachgewiesen werden können, zumal direkte Vergleichsproben fehlen, weist das alte, wassergelagerte Holz ein wesentlich anderes Schwindungs- und Sorptionsverhalten auf. So besitzt Holz, das aus

der Mittelzone sehr dicker Bauteile alter Schiffe entnommen wurde, etwa die gleiche chemische Zusammensetzung wie normales Holz<sup>3, 8)</sup> (Tabelle 1), zeigt aber auf der anderen Seite bei Trocknung eine etwa doppelt so große Schwindung<sup>1, 27)</sup>. Wird normales, wassergesättigtes Eichenkernholz schonend auf den absolut trockenen Zustand gebracht, so betragen die maximalen Schwindmaße senkrecht zur Faserrichtung des Holzes im Mittel in radialer Richtung  $\beta_r = 4,8\%$  und in tangentialer Richtung  $\beta_t = 10,6\%$ <sup>26)</sup>. Die entsprechenden maximalen Schwindmaße des Eichenkernholzes der Bremer Kogge, die an einem in der Kogge gefundenen Rundholz von etwa 20 cm Durchmesser bestimmt wurden (Bild 4), betragen dagegen in radialer Richtung  $\beta_{r,BK} = 9$  bis  $10\%$  und in tangentialer Richtung  $\beta_{t,BK} = 19,5$  bis  $20,6\%$ . Somit liegt die maximale Volumenschwindung des alten, wassergelagerten Eichenkernholzes — unter Vernachlässigung der verhältnismäßig geringen Schwindung in longitudinaler Richtung — in der Größenordnung von 29 bis 30% (Bild 5). Das Ausmaß der Schwindung des ungeschützten alten Eichenkernholzes ist an Stammscheiben besonders eindrucksvoll zu erkennen (Bild 4). Durch diese starke Schwindung wird auch eine Erhöhung der Rohdichte alten Eichenholzes hervorgerufen, die im trockenen Zustand etwa 0,9 g/ccm beträgt, während normales Eichenholz unter gleichen Bedingungen nur eine mittlere Rohdichte von 0,65 g/ccm aufweist.

Wird altes, wassergelagertes Eichenholz in unbehandeltem Zustand unter normalen Museumsbedingungen in einem Klima mit einer relativen Luftfeuchtigkeit von etwa 50 bis 60% aufgestellt, so trocknet es nicht vollkommen aus, sondern es stellt sich im Laufe der Zeit im Holz ein Gleichgewichts-Holzfeuchtigkeitsgehalt von etwa  $u_{ge} = 13$  bis  $15\%$  (Bild 6) ein. Die hierdurch hervorgerufene Volumenschwindung liegt aber dennoch in der Größenordnung von etwa 20% des ursprünglichen Volumens, so daß große Formänderungen und Querschnittsverzerrungen die Folge sind. Hinzu kommt, daß das Holz mit seinen verminderten Festigkeitseigenschaften nicht in der Lage ist, größere Trocknungs- und Schwindungsspannungen aufzunehmen, so daß stärkere Rißbildungen auftreten, die zu einem Aufbrechen der Holzteile bis zu einem völligen Zerfall des Holzverbandes führen können. Dies gilt auch für dünne Holzteile, da bei ihnen die weniger abgebauten Zonen bisweilen nur einen kleinen Bruchteil des Gesamtquerschnittes ausmachen.

Aufschlußreiche Einblicke in das Quellungsverhalten alter Hölzer ergeben sich auch aus ihren Sorptionseigenschaften. Während bei sehr alten Hölzern, die mehrere Jahrtausende in trockener Luft lagerten, eine leichte Abnahme der Hygroskopizität zu bestehen scheint<sup>6)</sup>, liegen bei altem, wassergelagertem Eichenkernholz andere Verhältnisse vor, wie die in Bild 6 dargestellten Sorptionsisothermen von frischem und altem Eichenholz zeigen. Die Gleichgewichts-Holzfeuchtigkeit, die sich in altem Eichenholz bei einer bestimmten relativen Luftfeuchtigkeit einstellt, liegt stets über der entsprechenden Gleichgewichts-Holzfeuchtigkeit frischen Eichenholzes, und besonders stark treten diese Abweichungen bei hohen relativen Luftfeuchtigkeiten, also im Bereich der Fasersättigungsfeuchtigkeit, hervor. Dieses Verhalten steht in Übereinstimmung mit der Beobachtung, daß altes, wassergelagertes Eichenholz bereits bei hohen Holzfeuchtigkeiten von 50 bis 60 % zu schwinden beginnt<sup>1, 27)</sup>, während die Schwindung bei frischem Eichenholz erst bei einem Holzfeuchtigkeitsgehalt von etwa 30 % einsetzt. Auch dieses veränderte Sorptionsverhalten dürfte in erster Linie auf strukturelle Veränderungen im Molekularbereich zurückzuführen sein; weitere Aufschlüsse hierüber versprechen Untersuchungen über Veränderungen des elastischen und plastischen Formänderungsverhaltens dieser Hölzer.

Eine Bestimmung der Schwindmaße stark abgebauter Hölzer, wie sie bei altem, wassergelagertem Rotbuchenholz, Eichensplintholz und bei den Außenschichten von Bauteilen aus Eichenkernholz vorliegen, bereitet große Schwierigkeiten, da sich bei ihnen Zellkollapserscheinungen trotz schonendster Trocknungsführung unter normalen Bedingungen nicht vermeiden lassen (Bild 3). Diese Zelleinbrüche führen folglich zu abnorm hohen Schwindmaßen (Tabelle 3), wobei die Dichte des kollabierten Holzes mit etwa 0,6 g/ccm noch etwas unter der Dichte des normalen Holzes liegt, die etwa 0,65 g/ccm beträgt. Von Bedeutung ist hierbei aber, daß auch die Schwindmaße in Faserrichtung des Holzes auf Grund des starken Abbaues der in Faserrichtung orientierten Zellulosemoleküle beachtlich sind und nicht mehr vernachlässigt werden können. Diese große Longitudinalschwindung stark zersetzter Hölzer, die darüber hinaus auch in Faserrichtung nur noch eine sehr geringe Festigkeit aufweisen, dürfte dafür verantwortlich sein, daß bei den Tierkopfpfosten, die im

Wikingerschiff von Oseberg<sup>29)</sup> gefunden wurden, trotz schonender Vakuum-Gefriertrocknung Querrisse auftraten.

Dieses abnorme Schwindungsverhalten ist ein Zeichen dafür, daß stark abgebaute Hölzer sehr empfindlich auf Feuchtigkeitsänderungen reagieren und bei Trocknung zerreißen, aufblättern und zerfallen, wenn nicht besondere Schutzmaßnahmen getroffen werden. Besonders gefährdet gegen eine Abtrocknung sind auch die stärker abgebauten Oberflächenschichten dickerer Holzteile, da eine Trocknung bei größeren Holzstücken niemals vollkommen gleichmäßig über den gesamten Querschnitt erfolgen kann. Die gefährdeten Oberflächenschichten trocknen zuerst aus und beginnen stark zu schwinden, während der feuchte, festere Kern noch seine ursprünglichen Ausmaße besitzt. Die Folge hiervon sind starke Zugspannungen in den schwindenden Oberflächenschichten, die bei Überschreiten der Festigkeit dieser Schichten zu Rißbildungen längs und quer zur Faserrichtung und zu einem Abblättern der Oberflächenschichten führen, wie Trocknungsversuche an ungeschützten Hölzern bestätigen<sup>30)</sup>. Auch bei Anwendung schonendster Trocknungsverfahren lassen sich Schwindspannungen zwischen den Oberflächenschichten und dem Kern einer Holzbohle nicht vermeiden, wenn das Holz der stärker abgebauten Oberflächenschichten ein größeres Schwindmaß als das Holz des festeren Kerns besitzt. Besondere Schwierigkeiten können zusätzlich dadurch auftreten, daß die stärker abgebauten Holzzone manchmal nesterförmig in die tieferliegenden, weniger zersetzten Holzteile eingreifen.

Aus dem gegenwärtigen Zustand des Holzes der Bremer Kogge ergibt sich als zwingende Konsequenz, daß das Holz einer Konservierungsbehandlung unterworfen werden muß, wenn es für die Nachwelt erhalten bleiben soll. Eine Trocknung des Holzes ohne vorherige Vergütung der Dimensionsstabilität kann nicht verantwortet werden, da sie zu ernsten, nicht absehbaren Deformationen, Rißbildungen und anderen Trocknungsschäden führen würde. Besondere Probleme bei der Konservierung werden dadurch aufgeworfen, daß es sich bei der Bremer Kogge um ein sehr großes Objekt mit vielen Bauteilen großen Ausmaßes handelt, die über den gesamten Querschnitt schwindungsvergütet werden müssen, um die Kogge ohne unzulässige Beeinträchtigung der Qualität des Holzes aufstellen zu können. Die Dimensionsstabilisierung des Holzes hat hierbei nicht

nur die Aufgabe, eine einmalige Trocknung des Holzes auf den Gleichgewichts-Feuchtigkeitsgehalt zu ermöglichen, sondern sie soll darüber hinaus auch einen bleibenden Schutz gegen die gefährlichen und normalerweise unvermeidbaren Schwankungen der relativen Luftfeuchtigkeit gewähren, mit denen in Museumsräumen zu rechnen ist und die bei ungeschütztem Holz zwangsläufig dauernd Schwindungs- und Quellungsvorgänge nach sich ziehen, so daß in den ungeschützten Holzgegenständen fortwährend Schwindungs- und Quellungsspannungen erzeugt werden. Günstig ist es außerdem, wenn durch die Schutzbehandlung zugleich eine Verstärkung der stärker abgebauten Holzgewebe erreicht werden kann.

Neben einer Dimensionsstabilisierung ist durch eine zusätzliche Holzschutzbehandlung dafür zu sorgen, daß ein weiterer Abbau des Holzes durch Mikroorganismen und andere tierische und pflanzliche Schädlinge für alle Zeiten ausgeschlossen ist.

In jedem Falle ist bei alten, wassergelagerten Hölzern darauf zu achten, daß diese Hölzer nicht austrocknen dürfen, bevor die Konservierung vollzogen ist. Sie sind daher in Wasser zu lagern und — falls eine Aufbewahrung an der Luft bei Vermessungsarbeiten oder beim Zusammenbau der Objekte erforderlich ist — durch ständiges Besprühen mit Wasser und andere Maßnahmen, die eine hohe relative Luftfeuchtigkeit von annähernd 100 % im Arbeitsraum garantieren, feucht zu halten.

### **Möglichkeiten der Dimensionsstabilisierung von Holz**

Eine Verbesserung der Dimensionsstabilisierung von Holz läßt sich grundsätzlich nach folgenden Verfahrenstechniken erzielen: (1) Mechanische Stabilisierung, (2) Oberflächenüberzüge, (3) Einlagerung von Stoffen in die Zellwand und (4) Verminderung der Hygroskopizität des Holzes.

Bei praktischen Konservierungsbehandlungen treten diese Verfahrensfälle selbstverständlich nicht immer rein auf, sondern es liegt häufig eine Kombination verschiedener Wirkungen vor, wobei aber normalerweise der Einfluß eines Verfahrensprinzips überwiegt.

(1) Die einfachste Methode, die mangelnde Formbeständigkeit des Vollholzes zu verbessern, ist eine mechanische Absperrung durch einen besonderen Aufbau der Holzteile. Diese wirtschaftliche Methode

wird mit großem Erfolg bei der Herstellung von Holzwerkstoffen, wie Sperrholz, Tischlerplatten und Spanplatten, angewendet, nachdem mit der Erfindung der synthetischen Kunstharzleime die Voraussetzung für die Herstellung solcher Erzeugnisse geschaffen war. Für eine Dimensionsstabilisierung archäologischer Funde ist die Absperrentechnik aber nicht geeignet, da mit ihr unzulässige Veränderungen der Objekte verbunden sein würden.

(2) Bei den Oberflächenüberzügen mit Stoffen, die für Wasser möglichst undurchlässig sind, ist zu unterscheiden zwischen Überzügen und Anstrichen auf der äußeren Holzoberfläche und Überzügen auf der inneren Oberfläche des Holzes.

Die Wirkungsweise von Überzügen auf der äußeren Holzoberfläche, wie Lack- und Kunststoffbeschichtungen der unterschiedlichsten chemischen Zusammensetzung: Firnisse, Ölfarben, Wachse, Paraffine, Asphalt- und Kautschukstoffe, ist dadurch begrenzt, daß es keinen vollkommen wasserdampfundurchlässigen Überzug gibt. Selbst Aluminiumfolie auf Zelluloselackgrund ist nicht in der Lage, den Feuchtigkeitsaustausch zwischen dem Holz und der umgebenden Luft vollkommen zu unterbinden<sup>40)</sup>. Durch die allseitige Beschichtung der Holzoberfläche wird vielmehr erreicht, daß der Feuchtigkeitsaustausch je nach der Schutzwirkung des Überzuges mehr oder weniger stark verzögert wird. Bei einer Lagerung des Holzes unter konstanten Klimabedingungen wird sich zwar langfristig der entsprechende Gleichgewichts-Feuchtigkeitsgehalt im Holz einstellen, da er durch den Oberflächenschutz nicht beeinflußt wird, aber die Austrocknung des Holzes und die damit verbundenen Schwindungsvorgänge gehen sehr viel langsamer und somit auch schonender vor sich, was bisweilen ausreichend sein kann. Da durch die Oberflächenbehandlung auch eine gewisse Verfestigung der stärker abgebauten Oberflächenschichten möglich ist, wird die Neigung der Oberflächenschichten zu Ribbildungen und zu einem Abblättern durch diese Schutzbehandlung etwas verringert<sup>24)</sup>. Für eine Behandlung wassergesättigter Hölzer sind allerdings viele Anstrichstoffe nicht geeignet, da es große Schwierigkeiten bereitet, eine ausreichende Haftung zwischen der Beschichtung und der nassen Holzoberfläche zu erreichen. Aber in allen Fällen, wo in erster Linie ein Schutz lufttrockenen Holzes gegen kurzzeitige Schwankungen der relativen Luftfeuchtigkeit erzielt werden soll und mechanische Be-

schädigungen der Schutzschichten durch Abnutzung oder nachträgliche Bearbeitung ausgeschlossen sind, können äußere Oberflächenüberzüge als eine wertvolle und erfolgreiche Schutzbehandlung zur Vermeidung größerer Dimensionsänderungen angesehen werden.

Überzüge auf der inneren Oberfläche des Holzes lassen sich in gewissem Umfang durch eine Imprägnierung des Holzes mit wasserabweisenden Stoffen, wie Leinöl, Steinkohlenteeröl, in Benzol gelöste Paraffine, geschmolzenes Wachs, oder mit wasserlöslichen Kunstharzlösungen erreichen. Da es hierbei aber wegen der komplizierten Kapillarstruktur des Holzes bisher nicht möglich ist, einen vollkommen geschlossenen Schutzfilm auf der inneren, mikroskopisch sichtbaren Oberfläche der Zellwand aufzubringen, sind innere Oberflächenüberzüge, mit denen auch nur eine Verzögerung des Feuchtigkeitsaustausches und der damit verbundenen Schwindungs- und Quellungsvorgänge bewirkt wird, im allgemeinen noch weniger wirksam als gute, geschlossene äußere Anstriche, zumal die Imprägnierung normalerweise nur auf eine verhältnismäßig dünne Oberflächenschicht begrenzt ist, wenn das Mittel durch ein einfaches Tauch-, Sprüh- oder Streichverfahren aufgebracht wird. Die Einbringung von wasserabweisenden Stoffen in das Holz und deren Ablagerung auf der mikroskopisch sichtbaren Oberfläche kann zwar als Schutz gegen kurzzeitige Schwankungen der relativen Luftfeuchtigkeit recht nützlich und wirksam sein; sie stellt aber keine echte Schwindungs- und Quellungsvergütung dar, da sich bei langfristigen Klimaänderungen der gleiche Feuchtigkeits-Gleichgewichtszustand wie bei unbehandeltem Holz einstellt. Nur wenn darüber hinaus auch eine teilweise Einlagerung des Schutzmittels in die submikroskopische Kapillarstruktur der Zellwand erfolgt, wie das bei der Teeröl- und Kunstharztränkung z. B. in gewissem Umfang der Fall ist, ist mit der Imprägnierbehandlung zugleich auch eine gewisse Quellungsvergütung verbunden.

(3) Die dritte Verfahrensweise einer Dimensionsstabilisierung besteht im Prinzip darin, daß man nicht-flüchtige Stoffe an Stelle des flüchtigen Wassers in die Mizellzwischenräume, d. h. in das innere, submikroskopische Hohlraumssystem der Zellwand, einlagert. Dadurch, daß sich jetzt an Stelle der Wassermoleküle die Moleküle des Füllstoffes in der Feinstruktur der Zellwand befinden, wird das Holz praktisch ständig im gequollenen Zustand erhalten, weil die

eingelagerten Chemikalien eine Schwindung des Holzes blockieren. Da das Holz bei dieser Stabilisierung im maximalen Quellungs-zustand, in dem die Mizellzwischenräume ihren größten Abstand aufweisen, fixiert wird, entsprechen die Festigkeitseigenschaften im allgemeinen auch nur den Festigkeiten des Holzes im grünen, wald-frischen Zustand, die bedeutend geringer sind als bei lufttrockenem Holz.

Zur Dimensionsstabilisierung durch Einlagerung in die Feinstruktur der Zellwände eignen sich eine Reihe nicht-flüchtiger Stoffe, wie anorganische und organische Salze, Zucker, Polyäthylenglykole, Kunstharze und andere Polymere, wobei der Erfolg der Quellungs-vergütung je nach der Intensität des Einlagerungseffektes recht unter-schiedlich sein kann.

Durch eine Behandlung des Holzes mit hochkonzentrierten, wässrigen Salz- und Zuckerlösungen läßt sich eine gewisse Stabilisierung durch eine Diffusion und einen Einbau dieser Stoffe in die Kapillarstruktur der Zellwand erzielen, deren Ausmaß von der Löslichkeit dieser Chemikalien abhängig und daher bei Zuckern größer als bei Salzen ist<sup>38)</sup>. Das Schwindmaß von Birken- und Ahornholz zum Beispiel kann durch eine Behandlung mit 9- bis 30prozentigen Zuckerlösungen in Abhängigkeit von der Konzentration um 40 bis 80 % verringert werden<sup>18)</sup>.

Eine zusätzliche und sehr bedeutende Wirkung dieser selbst sehr hygro-skopischen Salze und Zucker besteht aber darin, daß eine Trocknung des Holzes erst dann einsetzt, wenn die relative Luftfeuchtigkeit des umgeben-den Raumes unter den Wert der relativen Luftfeuchtigkeit sinkt, die im Gleichgewicht mit den wässrigen Lösungen im Holz steht. Für eine ge-sättigte Kochsalzlösung beträgt diese relative Luftfeuchtigkeit zum Beispiel etwa 75 %. Liegt im Holz also über dem gesamten Querschnitt eine ge-sättigte Kochsalzlösung vor, so kann das Holz erst austrocknen, wenn die relative Luftfeuchtigkeit im Aufstellungsraum geringer als 75 % ist. Dieses Verhalten wird bei der „chemischen Trocknung des Holzes“ ausgenutzt. Liegt die relative Luftfeuchtigkeit im Aufstellungsraum andererseits oberhalb von 75 %, dann nimmt die konzentrierte, stark hygroskopische Kochsalzlösung ständig Feuchtigkeit aus der umgebenden Luft auf, wodurch eine Befeuchtung der Holzoberfläche und damit eine Auslaugung und ein Ausblühen der zur Oberfläche diffundierenden Salze hervorgerufen wird. Nach der Auslaugung, die bis zum völligen Verlust der wasserlöslichen Stoffe führen kann, zeigt das Holz dann aber wieder normales Schwindungs-verhalten. Eine Behandlung des Holzes mit hygroskopischen Stoffen ist da-her nur zweckmäßig, wenn der Teildruck des Wasserdampfes im Aufstel-lungsraum stets niedriger als der Dampfdruck über der gesättigten Lö-sung des Imprägniermittels ist, wenn also eine gewisse Austrocknung des Holzes zugelassen werden kann.

Bei kleinen archäologischen Funden wassergesättigten Holzes brachte eine Behandlung mit konzentrierten Alaunlösungen bisweilen zufriedenstellende

Ergebnisse<sup>12, 28</sup>), wenn die relative Luftfeuchtigkeit im Aufstellungsraum unter 57 % gehalten wird<sup>29</sup>). Das so behandelte Holz ist aber durch die Salzeinlagerung ziemlich schwer und spröde, so daß bei starkem Abbau der Holzsubstanz große Bruchgefahr besteht.

Bei einer Tränkung des Holzes mit wasserlöslichen Salzen und Zuckern ist im allgemeinen mit folgenden Nachteilen zu rechnen:

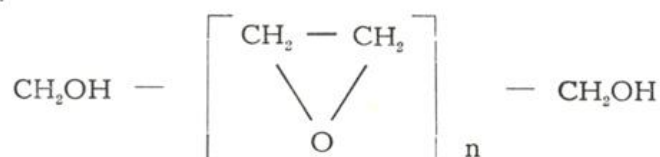
- a) Auslaugung der Salze durch ein „Schwitzen“ des Holzes bei hohen relativen Luftfechtigkeiten;
- b) Austrocknung des Holzes bei geringen relativen Luftfechtigkeiten, womit Schwindungsvorgänge verbunden sind;  
bei Salzen besteht darüber hinaus
- c) Korrosionsgefahr bei Kontakt mit Metallen;  
und es ist ferner bisher nicht bekannt, ob
- d) bei einigen Salzen nicht auch korrodierende Schädigungen der Zellwandsubstanz bei sehr feuchtem Holz befürchtet werden müssen.

Daher kann diese Methode der Schwindungsvergütung für wassergelagertes Holz nur in speziellen Fällen empfohlen werden, insbesondere solange Fixierungsmöglichkeiten durch eine Überführung dieser Stoffe in Verbindungen, die in Wasser schwer- oder unlöslich sind, fehlen.

Ein anderes, wasserlösliches Mittel, das in den letzten Jahren mit großem Erfolg für die Dimensionsstabilisierung von waldfrischem und wassergesättigtem Holz eingesetzt wurde, ist das nicht-flüchtige Polyäthylenglykol<sup>1, 3, 13, 23, 30, 33, 36, 38, 39, 41</sup>). Auch die Konservierung mit diesem Mittel beruht darauf, daß der größere Teil des auf der inneren Oberfläche und in dem submikroskopischen Hohlraumsystem der Zellwand sorbierten Wassers durch Polyäthylenglykol ersetzt wird. Die Einlagerung dieser Polyäthylenglykol-Moleküle in die Zellwand, die durch Diffusionsvorgänge in den wassergefüllten Kapillaren des Holzes erfolgt, ist dadurch möglich, daß das Polyäthylenglykol (engl. *Polyethylene glycol*, Abkürzung: PEG) eine hohe Löslichkeit in Wasser besitzt; darüber hinaus dürfte es auf Grund seiner Hydroxylgruppen und Ätherbrücken eine gewisse Polarität aufweisen, die zu einer geringen Affinität zwischen der Zellwandsubstanz und dem PEG führt, so daß es ähnlich wie Wasser auf der inneren Oberfläche des Holzes sorbiert wird und auf diese Weise das Holz bei Austrocknung im gequollenen Zustand hält. Wenn es gelingt, eine ausreichende Menge dieses Mittels gleichmäßig über den gesamten Querschnitt des Holzes in die Zellwand einzubringen, dann kann eine vollständige Dimensionsstabilisierung erreicht werden<sup>3</sup>), wobei sogar ein leichtes Quellen des Holzes in den PEG-Lösungen beobachtet wurde<sup>33</sup>). Das bedeutet, daß nasses Holz, das mit einer

ausreichenden Menge PEG imprägniert werden kann, bei einer späteren Austrocknung praktisch überhaupt keine Schwindungserscheinungen mehr zeigt, da mit PEG Schwindungsvergütungen in der Größenordnung von 90 bis 95 % möglich sind<sup>36)</sup>. Dieser hohe Vergütungseffekt ist daher als optimal zu bezeichnen.

Polyäthylenglykole (Carbowachse) werden in einer weiten Molekulargewichtsspanne, die von etwa 200 bis 60 000 reicht, hergestellt. Die chemische Formel lautet:



wobei „n“ vom mittleren Molekulargewicht abhängig ist. Polyäthylenglykole mit einem Molekulargewicht < 600 sind bei einer Temperatur von 20° C noch flüssig, und sie sind außerdem recht hygroskopisch<sup>23)</sup>, so daß Hölzer, die mit diesen niedrigmolekularen Polyäthylenglykolen behandelt wurden, ebenso wie salz- und zuckerbehandelte Hölzer zum „Schwitzen“ neigen, wenn im Aufstellungsraum hohe relative Luftfeuchtigkeiten herrschen<sup>30)</sup>. PEG-1000 mit einem Schmelzpunkt von 38° C ist bei einer Raumtemperatur von 20° C weich, wachsartig, wenig hygroskopisch und in Wasser zu etwa 70 % löslich<sup>23)</sup>, wobei eine Steigerung der Wasserlöslichkeit selbstverständlich durch geringe Temperaturerhöhungen möglich ist. Bei noch höherem Molekulargewicht des PEG erhält man Produkte, die bei Raumtemperatur fest und paraffinartig sind und deren Hygroskopizität und Wasserlöslichkeit mit steigendem Molekulargewicht abnehmen. Andererseits nimmt aber auch die Größe der Moleküle mit steigendem Molekulargewicht zu, wodurch nicht nur eine wesentliche Verminderung der Diffusionsgeschwindigkeit und damit eine Abnahme des Stofftransportes im Holz hervorgerufen, sondern auch die Einlagerung der großen PEG-Moleküle in die engen Spalten des submikroskopischen Hohlraumsystems der Zellwand erschwert wird. Aus diesem Grunde dürften Polyäthylenglykole mit einem Molekulargewicht > 4000 bis 6000 wenig aussichtsreiche Mittel für eine Dimensionsstabilisierung von Holz, insbesondere von schwer-imprägnierbaren Hölzern, sein. Nach bisherigen Untersuchungen scheint PEG-1000 der optimale Kompromiß zwischen der Erzielung eines guten Einlagerungseffektes und der Tendenz einer geringen Hygroskopizität zu sein<sup>36)</sup>. Die bei bisherigen Imprägnierversuchen am meisten angewendeten PEG-Sorten sind daher auch PEG-1000 und PEG-4000.

Da Polyäthylenglykol wasserlöslich ist, erfolgt eine Imprägnierung von Holz mit diesem Mittel in einfachster und zweckmäßigster Weise nach dem Diffusionsverfahren<sup>1)</sup>. Hierfür ist Voraussetzung, daß das Holz vor der Behandlung mit Wasser gesättigt ist, damit die Diffusionsvorgänge nicht durch im Holz eingeschlossene Luft behindert werden. Das wassergesättigte Holz wird in eine PEG-Lösung be-

stimmter Konzentration getaucht, so daß die PEG-Moleküle auf Grund des Konzentrationsgefälles in das Holz diffundieren, während gleichzeitig das Wasser aus dem Holz herausdiffundiert und in die PEG-Lösung gelangt. Obwohl die Diffusionsgeschwindigkeit eines Stoffes um so höher ist, je größer das Konzentrationsgefälle des betreffenden Stoffes ist, dürfen bei der Behandlung mit Polyäthylenglykol-Lösungen nicht zu große Konzentrationsgefälle angewendet werden, da dann die Gefahr besteht, daß das Wasser schneller aus dem Holz herauswandert, als die sehr viel größeren PEG-Moleküle in die Holzsubstanz hineindiffundieren können. Es findet in diesem Falle also ein der Osmose ähnlicher Vorgang statt, wobei das Holz wie eine semipermeable Membran wirkt, die für Wasser durchlässig, für PEG dagegen undurchlässig ist. Dieser „Austrocknungsvorgang“ des Holzes ohne gleichzeitige Einlagerung von PEG in die Zellwandsubstanz ist aber zwangsläufig mit Schwindungserscheinungen verbunden, die in jedem Falle zu vermeiden sind<sup>36)</sup>. Hinzu kommt, daß sich dieser Austrocknungsvorgang progressiv verstärkt, wenn er erst einmal eingesetzt hat<sup>13)</sup>, und man kann dann von einer Blockierung der PEG-Imprägnierung durch zu hohe PEG-Konzentrationen in den Oberflächenschichten der Holzkörper sprechen<sup>23)</sup>. Dieses Diffusionsverhalten des Polyäthylenglykols ist auch der Grund dafür, daß mit PEG schlechte Konservierungserfahrungen gemacht wurden, wenn die Hölzer von Beginn an mit einer sehr hochprozentigen PEG-Lösung<sup>36)</sup> oder sogar mit einer PEG-Schmelze<sup>29)</sup> behandelt wurden. Daher ist es notwendig, das Holz zu Beginn in eine möglichst niedrigprozentige, z. B. in eine weniger als 25prozentige PEG-Lösung zu tauchen und mit fortschreitender PEG-Imprägnierung dann die Konzentration im Laufe der Zeit langsam auf den gewünschten Endwert zu erhöhen<sup>23)</sup>.

Die Verfahrensbedingungen einer PEG-Tränkung (Anfangskonzentration, Geschwindigkeit der Konzentrationserhöhung, Endkonzentration, Temperaturverhältnisse) sind von vielen Faktoren abhängig, wie von Holzart und Zustand des Holzes, von der Diffusionsgeschwindigkeit des PEG senkrecht zur Faserrichtung des Holzes, von Länge und Querschnittsabmessungen der Holzkörper u. a., so daß ein sorgfältiges Studium der Diffusionsvorgänge erforderlich ist, um eine optimale Verfahrenstechnik mit möglichst kurzer Tränkzeit zu entwickeln. Nachteilig für dickere Hölzer ist hierbei, daß die Diffusions-

geschwindigkeit des PEG senkrecht zur Faserrichtung des Holzes — insbesondere bei den schwer-imprägnierbaren Hölzern, wie z. B. Eichenholz — außerordentlich gering ist, so daß schon dünne Bretter relativ lange Behandlungszeiten benötigen, die nach bisherigen Erfahrungen z. B. bei 25 mm dicken Eichenbrettern in der Größenordnung von etwa zwei Jahren liegen dürften, um über den gesamten Brettquerschnitt eine gleichmäßige Verteilung des PEG in einer für eine vollständige Dimensionsstabilisierung ausreichenden Menge zu erreichen. Dieser Schutz des Holzes über den gesamten Querschnitt ist eine zwingende Forderung für eine gute Konservierungsbehandlung, da sonst bei der späteren Austrocknung die ungeschützten Innenteile des Holzes stark schwinden würden, während die geschützten Außenzonen in ihrer Schwindung blockiert sind. Innenrisse, Verwerfungen und andere Trocknungsfehler wären die Folge. Wenn daher dicke Bohlen oder Balken mit Polyäthylenglykol zu imprägnieren sind, empfiehlt es sich, mit einer sehr geringen, z. B. etwa 10prozentigen Anfangskonzentration des PEG-Bades zu beginnen und diese Konzentration nur sehr langsam, im Laufe von vielen Jahren auf den erforderlichen Endwert von etwa 70 % zu steigern. Hierbei muß damit gerechnet werden, daß die von den Querschnittsabmessungen abhängige Gesamttränkzeit in der Größenordnung von mehreren Jahrzehnten liegen kann. Bei kleinen Holzteilen, wie Furnieren und Holzkörpern, deren Abmessungen in Längsrichtung nur wenige Millimeter betragen, können dagegen sehr viel schärfere Tränkbedingungen mit Anfangskonzentrationen von etwa 30 bis 50 % und erhöhten Temperaturen gewählt werden, so daß sich die erforderlichen Tränkzeiten auf eine Dauer von wenigen Tagen oder Stunden verkürzen<sup>13, 30, 41</sup>).

Die ins Holz einzubringende Menge Polyäthylenglykol, die erforderlich ist, um eine vollständige Dimensionsstabilisierung zu erzielen, scheint stark von der Holzart und vom Zustand des Holzes abzuhängen<sup>27</sup>). Für normales, gesundes Nadelholz wurde gefunden, daß eine PEG-Menge von etwa 35 % des Trockengewichts des Holzes bereits zu einer großen Schwindungsvergütung führt<sup>33, 36</sup>), während bei alten, wassergelagerten Nadelhölzern eine Aufnahme von etwa 70 % notwendig war, um eine vollständige Dimensionsstabilisierung zu bewirken<sup>30</sup>).

Da eine Konservierung von Holz neben der erforderlichen Dimensionsstabilisierung zugleich auch einen Schutz des Holzes gegen Mikroorganismen und andere tierische und pflanzliche Schädlinge

beinhaltet, muß den PEG-Lösungen zusätzlich noch ein Holzschutzmittel zugesetzt werden, zumal das PEG eine gewisse stimulierende Wirkung auf das Pilzwachstum auszuüben scheint, da sich in reinen PEG-Lösungen bereits nach kurzer Zeit eine reiche Pilzflora entwickelt. Als Holzschutzmittel, das weder die Wasserlöslichkeit des PEG verschlechtert noch irgendwelche Nebenreaktionen mit dem PEG zeigt, wird Natriumpentachlorphenol empfohlen<sup>1)</sup>.

Nach einer ausreichenden Konservierungsbehandlung kann das Holz aus der PEG-Lösung genommen und das restliche, im Holz noch enthaltene Wasser durch eine normale Lufttrocknung entfernt werden. Da sich die PEG-Konzentration in dem Kapillarsystem des Holzes mit zunehmender Austrocknung des Holzes immer stärker erhöht und so auf Grund des zunehmenden Konzentrationsgefälles eine weitere Diffusion des PEG in die Zellwand erfolgen kann, wo es sich dann ablagert und zur Dimensionsstabilisierung beiträgt, ist darauf zu achten, daß die Trocknung so langsam wie möglich erfolgt, um den Stofftransport durch Diffusion so intensiv wie möglich zu gestalten.

Auf der Oberfläche des Holzes haftendes, überschüssiges Polyäthylenglykol kann mit Wasser oder 50prozentigem Alkohol abgewaschen werden. Um zu vermeiden, daß die Oberflächen von PEG-behandeltem Holz bei sehr hohen relativen Luftfeuchtigkeiten auf Grund der leichten Hygroskopizität des PEG feucht werden, wird eine Behandlung mit einer 25prozentigen Lösung von Toluol-Diisocyanat in Äthylacetat empfohlen, die mit PEG in den Oberflächenschichten ein Urethan-Derivat bildet. Überschüssiger Lack kann mit Äthylacetat abgewaschen werden, um ein glänzendes Aussehen der behandelten Holzoberflächen zu vermeiden<sup>24)</sup>.

Die Festigkeitseigenschaften des Holzes werden durch eine PEG-Behandlung nicht nachteilig beeinflußt, wenn man berücksichtigt, daß das Holz im maximalen Quellungszustand fixiert ist. Das Holz läßt sich verleimen<sup>7)</sup> und erlaubt eine zufriedenstellende Oberflächenbehandlung<sup>33)</sup>. Bei sehr alten, wassergelagerten Hölzern, die einen starken Abbau der Zellwandsubstanz aufweisen, wird durch die PEG-Behandlung nicht nur eine Schwindungsvergütung und Kollapsverhinderung bewirkt, sondern auch eine gewisse Verfestigung der stark abgebauten und zum Abblättern neigenden Oberflächenschichten erzielt<sup>3, 30)</sup>, wobei diese Armierung mit zunehmendem Molekulargewicht des PEG an Bedeutung gewinnt. Eine Auslaugung des Polyäthylenglykols ist unter normalen klimatischen Bedingungen praktisch ausgeschlossen, wenn PEG mit einem Molekulargewicht von 1000 oder größer verwendet wird. Auf der anderen Seite läßt sich aber die PEG-Imprägnierung jederzeit durch eine Lagerung des Holzes in fließendem Wasser rückgängig machen.

Neben dem Tränkverfahren, das sich insbesondere gut für Holzteile mit kleinen Abmessungen eignet, bei denen sich die Behandlungszeiten in absehbaren Grenzen bewegen, müssen bei sehr großen Objekten, wie z. B. bei dem Schiffskörper der „Vasa“, die aus räumlichen Gründen nicht viele Jahre lang in ein Tränkbad getaucht werden können, andere Verfahrenstechniken als Notlösungen angewendet werden. So erhofft man sich bei der Konservierung der „Vasa“ zufriedenstellende Ergebnisse durch die Anwendung eines einfachen Sprühverfahrens<sup>23)</sup>. Hierfür wird der in einer geschlossenen Halle aufgestellte Schiffskörper der „Vasa“ zur Vermeidung von stärkeren Trocknungserscheinungen ständig mit Wasser besprüht, so daß die relative Luftfeuchtigkeit in der Aufstellungshalle nahe 100 % liegt. In dieser „Nebelatmosphäre“ wird der gesamte Schiffskörper täglich zweimal im Handverfahren mit einer 30prozentigen PEG-Lösung so intensiv abgesprüht, daß das Lösungsmittel nicht in der Zwischenzeit an der Oberfläche abdunsten kann<sup>23)</sup>. Die nach diesem Verfahren bisher vom Holz aufgenommenen PEG-Mengen sind außerordentlich gering; es wird aber erwartet, daß sich im Laufe der Zeit doch eine ausreichende Tiefenimprägnierung des Holzes erzielen läßt<sup>39)</sup>. Diese Art der PEG-Imprägnierung stellt bei der Größe des Objektes zur Zeit die einzige, technisch realisierbare Lösung dar.

Für Holzteile mit mäßigen Abmessungen wurden in jüngster Zeit vielversprechende Versuche unternommen, die PEG-Imprägnierung von Holz durch ein Kesseldruckverfahren zu beschleunigen<sup>22)</sup>. Inwieweit sich dieses Verfahren für die Konservierung von schwerimprägnierbaren, alten, wasser-gelagerten Schiffsbauhölzern eignet, muß noch geprüft werden.

Die Einlagerung von wasserunlöslichen Stoffen (Wachs, Paraffin, Leinöl u. a.) in das submikroskopische Hohlräumssystem des wassergesättigten Holzes ist nur mit Hilfe eines wasserlöslichen Aufbereitungsmittels möglich. Hierfür verwendet man Äthylenglykol-Monoäthyläther<sup>33, 35)</sup>, mit dem das im Holz enthaltene Wasser vollständig verdrängt werden kann, wobei das Holz im maximalen Quellungs-zustand erhalten bleibt. Das mit Äthylenglykol-Monoäthyläther gesättigte Holz wird anschließend in geschmolzenes Wachs getaucht. Da das Wachs in Äthylenglykol-Monoäthyläther löslich ist, diffundiert es in die Zellwand, während zur gleichen Zeit das Lösungsmittel herausdiffundiert. Nach Abschluß des Diffusionsprozesses wird überschüssiger Äthylenglykol-Monoäthyläther unter Vakuum verdampft und zurückgewonnen. Die Einlagerung des Wachses in die Zellwand ist nicht so vollkommen wie die von Polyäthylenglykol, da das Holz keine Affinität zum Wachs besitzt; es erfolgt aber immerhin eine Verminderung des Schwindmaßes um etwa 80 % des Normalwertes<sup>35)</sup>. Für größere Stücke ist dieser doppelte Diffusionsprozeß zu zeitraubend und zu kompliziert.

Zur Präparierung von wassergesättigten Holzfunden aus den züiderseeischen Nordostpoldern verwendete G. D. van der Heide<sup>29)</sup> unter Anwendung des Sprüh- und Streichverfahrens eine 10prozentige, wässrige Lösung von Methylzellulose. Systematische Untersuchungen über dieses Verfahren liegen zwar noch nicht vor, nach den bisherigen Erfahrungen<sup>42)</sup> ergab diese Behandlung aber bei sehr stark abgebauten Hölzern nicht den erwarteten Erfolg.

Eine weitere Stoffgruppe für die Dimensionsstabilisierung durch Einlagerung in die Feinstruktur der Zellwand sind Kunstharze. Die wirksamste und dauerhafteste Schwindungsvergütung läßt sich hierbei durch eine Imprägnierung des Holzes mit wasserlöslichen Phenol-Formaldehyd-Harzen erreichen<sup>35, 38)</sup>, da die Moleküle des wasserlöslichen Phenol-Formaldehyd-Harzes klein genug sind, um tief in das submikroskopische Hohlraumssystem der Zellwand eindringen zu können, wobei das Holz leichte Quellungserscheinungen zeigt. Eine Aushärtung der Kunstharze in der Zellwandstruktur, die durch Härter oder Anwendung von sehr hohen Temperaturen erfolgen kann, führt zu einer dauerhaften, nicht-auslaugbaren und irreversiblen Einlagerung der Kunstharze. Bei einer Harzaufnahme von 40 bis 50 % des Trockengewichtes des Holzes konnte die Schwindung des Holzes mit Phenol-Formaldehyd-Harz um etwa 75 % ihres Normalwertes verringert werden<sup>38)</sup>. Bisher ist eine zufriedenstellende Kunstharzimprägnierung aber nur bei Furnieren<sup>31, 35)</sup> und bei Holzteilen, die in Faserrichtung sehr geringe Abmessungen aufweisen, möglich. Bei Holzkörpern mit größeren Querschnittsabmessungen wurden dagegen keine zufriedenstellenden Ergebnisse erzielt, da die erforderliche gleichmäßige Verteilung des Kunstharzes über den gesamten Querschnitt wegen der außerordentlich geringen Diffusionsgeschwindigkeit des Kunstharzes große Schwierigkeiten bereitet. Hinzu kommen besondere Probleme der Aushärtung, so daß die Kunstharztränkung bisher nur für eine Dimensionsstabilisierung von Furnieren und Lagenhölzern größere praktische Bedeutung erlangt hat. Durch die Einlagerung des Kunstharzes werden Druckfestigkeit und Härte des Holzes verbessert, während Zugfestigkeit und Bruchschlagarbeit etwas abnehmen<sup>18)</sup>.

Neben den wasserlöslichen Phenol-Formaldehyd-Harzen wurde die Eignung einer großen Zahl anderer thermohärtender und thermoplastischer Kunstharze für eine Dimensionsstabilisierung von Holz untersucht<sup>24)</sup>, wobei auch an kleinen Proben recht unterschiedliche Ergebnisse erhalten wurden. Die wichtigsten untersuchten Duro-

plaste sind: Harnstoff-Formaldehyd-Harz<sup>2, 37)</sup>, Melamin-Formaldehyd-Harz<sup>25)</sup>, Epoxyharze<sup>43)</sup> und Polyester<sup>16)</sup>. Die wichtigsten Thermoplaste sind: Polyvinylacetat<sup>15)</sup>, Polyvinylchlorid<sup>10)</sup>, Polystyrol<sup>14)</sup> und Polyacrylverbindungen<sup>15, 41)</sup>. Die erreichte Quellungsvergütung ist im allgemeinen aber schlechter als bei Phenol-Formaldehyd-Harzen, und bei einigen Kunstharzen ist darüber hinaus eine Trocknung des Holzes vor der Behandlung erforderlich, so daß diese Verfahren in jedem Falle für eine Dimensionsstabilisierung alter, wassergelagerter Hölzer ausscheiden.

In jüngster Zeit wurden Versuche unternommen, Holz mit verschiedenen monomeren Harzen zu durchtränken und als Initiator für die Polymerisation der Harze an Stelle eines Katalysators hochenergetische Gamma- oder Elektronenstrahlung zu verwenden<sup>14, 15)</sup>. Aber auch dieses Verfahren ist bisher nur für sehr kleine Holzteile anwendbar.

(4) Das vierte Verfahrensprinzip einer Dimensionsstabilisierung besteht in einer chemischen Veränderung der Holzkomponenten mit dem Ziel, die Hygroskopizität des Holzes zu vermindern. Hierbei bedient man sich zwei verschiedener Verfahrenstechniken: (a) der Wärmebehandlung oder Hitzestabilisierung des Holzes und (b) der Behandlung des Holzes mit geeigneten Chemikalien.

Eine Wärmebehandlung des Holzes muß, wenn ein optimaler Vergütungseffekt erzielt werden soll, bei sehr hohen Temperaturen von 250 bis 300 °C, also bei Temperaturen, die dicht unter der Verkohlungstemperatur des Holzes liegen, durchgeführt werden<sup>34)</sup>. Die durch Wärmebehandlung maximal erreichbare Verminderung der Schwindmaße des Holzes, die auf eine Umwandlung der sehr hygroskopischen Hemizellulosen in weniger hygroskopische Polymere zurückgeführt wird<sup>32, 35, 41)</sup>, beträgt etwa 45 %; in diesem Fall ist dann aber durch die Hitzebehandlung bereits ein Gewichtsverlust der Trockensubstanz des Holzes von etwa 20 % eingetreten<sup>32, 38)</sup>, so daß mit der Quellungsvergütung zugleich eine starke Abnahme der Festigkeitseigenschaften, der Härte und insbesondere der Zähigkeit des Holzes verknüpft ist. Wegen dieser großen Festigkeitsverluste hat dieses Verfahren der Quellungsvergütung nur sehr begrenzte Anwendung finden können. Da die Behandlung entweder an trockenem Holz ausgeführt wird oder aber das Holz während der Wärme-

behandlung stark austrocknet, ist dieses Verfahren für eine Dimensionsstabilisierung alter, wassergelagerter Hölzer ohnehin ungeeignet.

Eine permanente Verminderung der Hygroskopizität des Holzes durch eine chemische Behandlung besteht im Prinzip in einem Austausch der Hydroxylgruppen in den amorphen Bereichen der Holzstruktur durch nicht-hygroskopische Gruppen, während die restliche Holzsubstanz unverändert bleibt, oder in chemischen Brückenbildungen zwischen den Struktureinheiten der Zellwandsubstanz, um eine intermizellare Wassereinlagerung einzuschränken<sup>35)</sup>.

Bei der Acetylierung des Holzes erfolgt ein Austausch der Hydroxylgruppen gegen Acetatgruppen durch eine Veresterung mit Essigsäureanhydrid<sup>38)</sup>. Als Katalysator für diese Reaktion können gewisse organische Basen, wie Pyridin und andere tertiäre Amine, dienen. Man ersetzt daher das Wasser in dem gequollenen Holz durch Pyridin, wobei die Quellung des Holzes bis zu etwa 25 % des Normalwertes zunimmt, und führt die Acetylierung mit Essigsäureanhydrid durch. Durch diese Behandlung, die bisher nur an kleinen Proben vorgenommen werden konnte, läßt sich eine permanente Quellungsvergütung von etwa 70 % erzielen, wenn die Gewichtserhöhung des Holzes durch die Acetylierung 15 bis 20 % beträgt. Die meisten Festigkeitseigenschaften des Holzes werden durch diese Behandlung nicht nachteilig beeinflußt, es findet sogar eine geringe Erhöhung der Zähigkeit des Holzes statt.

Eine Dimensionsstabilisierung des Holzes durch eine Brückenbildung zwischen den Hydroxylgruppen der Struktureinheiten des Holzes ist durch eine Behandlung von trockenem Holz mit Formaldehyddampf möglich<sup>33)</sup>. Diese Verbindung erfolgt aber nur in Gegenwart einer starken Säure als Katalysator, wodurch die Festigkeit des Holzes stark herabgesetzt wird. Obwohl bei einer Aufnahme von etwa 4 % Formaldehyd Quellungsvergütungen von 60 bis 70 % erreicht werden, sind die Festigkeitsverluste so groß, daß eine wirtschaftliche Anwendung dieses Verfahrens solange nicht möglich ist, wie nicht ein geeigneter Katalysator für die Brückenbildungsreaktion gefunden ist.

### **Schlußfolgerungen für die Konservierung der Bremer Kogge**

Nach dem gegenwärtigen Stand der Kenntnisse über die Dimensionsstabilisierung von Holz ist das Konservierungsmittel Polyäthylenglykol als das beste und geeignetste Mittel für eine Konservierung alter, wassergelagerter Hölzer anzusehen. Über die

Konservierung von Holz mit Polyäthylenglykol liegen bereits sehr sorgfältige Untersuchungen und umfangreiche praktische Erfahrungen aus Nordamerika und insbesondere aus den skandinavischen Ländern vor, wo zur Zeit große Objekte („Vasa“, Wikingerschiffe) mit diesem Mittel behandelt werden, so daß im Falle der Konservierung der Bremer Kogge auf den bisher gewonnenen Erkenntnissen und Erfahrungen aufgebaut werden kann. Nach den bisherigen Imprägnierungsversuchen sind bei Anwendung einer geeigneten Verfahrenstechnik, die den besonderen Erfordernissen des Gegenstandes angepaßt sein muß, auch bei stark abgebauten Hölzern gute Konservierungsergebnisse mit Polyäthylenglykol zu erwarten.

Für den Erfolg einer Polyäthylenglykol-Imprägnierung ist in jedem Fall entscheidend, daß es gelingt, das Holz gleichmäßig über den gesamten Holzkörper mit Polyäthylenglykol in einer bestimmten, möglichst hohen Konzentration zu imprägnieren. Da andererseits aber die Diffusionsgeschwindigkeit, mit der das Polyäthylenglykol in das Holz eindringt, sehr gering ist, zumal die Eindringung bei altem, wassergelagertem Eichenkernholz noch durch Verstopfungs- und Verklebungsvorgänge mit Abbausubstanzen, Inhaltstoffen oder Fremdstoffen behindert zu sein scheint<sup>27)</sup>, erstreckt sich eine Imprägnierung dieses Holzes mit Polyäthylenglykol zwangsläufig über sehr lange Zeiträume, wenn Holzteile mit größeren Querschnittsabmessungen, wie sie bei der Bremer Kogge vorliegen, konserviert werden sollen. Um ernste Qualitätsminderungen und Zerstörungen des Holzes zu vermeiden, ist es erforderlich, daß die Hölzer vor und während der langen Behandlungszeit keinerlei Austrocknung erfahren. Die beste Verfahrenstechnik für eine Konservierung des alten Eichenholzes der Bremer Kogge ist daher eine Tauchimprägnierung in wässrigen Polyäthylenglykol-Lösungen, wobei in den ersten Jahren mit sehr geringen Polyäthylenglykol-Konzentrationen von 5 bis 10 % begonnen werden sollte, die dann im Laufe der Zeit allmählich auf eine Endkonzentration von etwa 60 bis 70 % zu steigern sind. Bei den zum Teil sehr großen Abmessungen der Bauteile wird eine vollständige oder zumindest ausreichende Imprägnierung dieser Hölzer mit Polyäthylenglykol sehr lange Zeiträume in Anspruch nehmen. Daher kann es als eine optimale Lösung angesehen werden, wenn es gelingt, die Bremer Kogge in einer durch Wassersprüheinrichtungen künstlich erzeugten „Nebelatmosphäre“ mit sehr hoher relativer Luft-

feuchtigkeit zusammenzubauen und anschließend in einem großen Aquarium mit seitlichen Sichtfenstern unter Wasser aufzustellen<sup>21)</sup>. Wenn das Wasser durch eine stetige Reinigung von färbenden Extraktstoffen, die aus dem Holz ausgelaugt werden, befreit wird, ist es möglich, das Schiff in relativ kurzer Zeit der Öffentlichkeit für Besichtigungen zugänglich zu machen. Durch einen Zusatz von fungiziden und bakteriziden Holzschutzmitteln kann das Holz der Kogge unter Wasser unbegrenzt erhalten werden, und es besteht ferner die Möglichkeit, dem Wasser Polyäthylenglykol zuzusetzen, so daß auf diese Weise im Laufe der Zeit mit der Unterwasserlagerung zugleich eine Schwindungsvergütung durch allmähliche Steigerung der Polyäthylenglykol-Konzentration verbunden werden kann. Nach Beendigung der Konservierungsbehandlung kann das Schiff dann vorsichtig getrocknet und unter normalen Bedingungen an der Luft aufgestellt werden. Da in diesem Zustand im Holz ausreichende Mengen an Polyäthylenglykol und an Holzschutzmitteln vorhanden sind, können die beiden Grundvoraussetzungen, die an eine gute Konservierung von Holz gestellt werden, „Dimensionsstabilität“ und „Holzschutz“, als erfüllt angesehen werden.

## Tabellen

Tabelle 1: Chemische Zusammensetzung alter, wassergelagerter Hölzer

Holzart (Herkunft, Lage)	Aschen- gehalt ‰	Gehalt an Holo- zellulose ‰	Lignin- gehalt ‰	Quelle
Kiefer („Vasa“)				
Außenschicht	5,6	26	62	3
Innenschicht	3,4	67	29	3
Eiche (Bremer Kogge)				
Splintholz	7,7	17	62	8
Kernholz (stärker abgebaut)	5,3	46	36	8
Rotbuche (Bremer Kogge)	3,2	31	64	8
Eiche (Bremer Kogge)				
Splintholz			56	8
Kernholz, Abstand von der Oberfläche: 2 cm			29	8
6 cm			27	8
12 cm			25	8

Tabelle 2: Feuchtigkeitsgehalt alter, wassergelagerter Hölzer

Holzart (Herkunft)	Feuchtigkeitsgehalt ‰	Quelle
Eiche („Vasa“)		
inneres Kernholz	150	1
Splintholz und äußeres Kernholz	700—800	1
Birke („Vasa“)	1000	1
Rotbuche (Bremer Kogge)	590—610	27
Eiche (Bremer Kogge)		
Splintholz	600	27
Kernholz	96—120(—145)	27
Eiche/White Oak (Bootsfunde in USA)	150	30
Kiefer/White Pine (Bootsfunde in USA)	410—590	30
Kiefer/Yellow Pine (Bootsfunde in USA)	230—260	30

Tabelle 3: Schwindmaße alter, wassergelagerter Hölzer

Holzart (Herkunft)	Maximale Schwindmaße		
	radial ‰	tangential ‰	longitudinal ‰
Eichenkernholz (Bremer Kogge)	9—10	19,5—20,6	—
Eichensplintholz (Bremer Kogge)	54—63	18—19	10—13
Rotbuchenholz (Bremer Kogge)	65—70	8—9	15—17

## Schrifttum

1. Barkman, L.: Konserveringen av Wasa. Wasastudier 1 (1962).
2. Bick, L., I. W. Antse und E. S. Cripps: A Wooden Bucket Restored. Museums Journal 57, 1958: 257—261.
3. Birkner, L., T. Boström, R. Morén und B. Thunell: Vasa konserveras. Skogen 48 (4), 1961: 66—67.
4. Boutelje, J. B., und H. Kiessling: On Water-Stored Oak Timber and Its Decay by Fungi and Bacteria. Archiv für Mikrobiologie 49 (3) 1964: 305—314.
5. Brorson-Christensen, B.: On the Preservation of Wooden Objects Found in Peat-Bogs. Aarbøger for nordisk Oldkyndighet og Historie, København 1951: 22—55.
6. Buck, R. D.: A Note on the Effect of Age on the Hygroscopic Behaviour of Wood. Studies in Conservation 1 (1) 1952: 39—44.
7. Crumlin-Pederson, O.: Persönliche Mitteilung (1964). Dänisches Nationalmuseum, Schiffshistorisches Laboratorium, Brede.
8. Dietrichs, H. H.: Unveröffentlichte Untersuchungsergebnisse. Institut für Holzchemie und chemische Technologie des Holzes der Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft (1964).
9. Dietrichs, H. H., und D. Noack: Unveröffentlichte Untersuchungsergebnisse. Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft (1964).
10. Domaslowski, W.: Problem in the Conservation of Wood. West-Pomesanian Materials 4, 1958: 398—424.
11. Fliedner, S.: Die Bremer Kogge. Hefte des Focke-Museums Bremen, Nr. 2 (1964).
12. Gustafson, C.: Die Konservierung der im Vikingschiff gefundenen Alttertümer. Chem. Ztg. 37, 1913: 1599.
13. Kenaga, D. L.: Effect of Treating Conditions on Dimensional Behaviour of Wood during Polyethylene Glycol Soak Treatments. Forest Products Journal 13 (8) 1963: 345—349.
14. Kenaga, D. L., J. P. Fennessey und V. T. Stannet: Radiation Grafting of Vinyl Monomers of Wood. Forest Products Journal 12 (4) 1962: 161 bis 168.

15. Kent, J. A., A. Winston und W. R. Boyle: Preparation of Wood-Plastics Combinations using Gamma. U. S. Atomic Energy Commission. Division of Technical Information. Rep. ORO—612 (1963).
16. Ketelsen, A.: Konservierung bodenfeuchter Hölzer. Präparator 5, 1959: 31.
17. Kohara, J.: Permanence of Wood. Journal of the Japan Wood Research Society 1 (1) 1955: 21—24.
18. Kollmann, F.: Technologie des Holzes und der Holzwerkstoffe, Band II. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1955: Springer.
19. Kratzl, K.: Über den mikroanalytischen Nachweis des Lignins. Mikrochemica Acta 1956: 1—6, 159—170.
20. Liese, W.: Unveröffentlichte Untersuchungsergebnisse. Institut für Holzbiologie und Holzschutz der Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft (1964).
21. Liese, W., H. H. Dietrichs und D. Noack: Unveröffentlichter Bericht über die Konservierung der Bremer Kogge an das Focke-Museum, Bremen (1964).
22. Morén, R.: Polyäthylenglykol als Hilfsmittel bei Holz Trocknung und Holzbearbeitung. Vortrag auf dem Symposium für Sorption und Rheologie, München 1964.
23. Morén, R., und B. Centerwall: The Use of Polyglycols in the Stabilizing and Preservation of Wood. Techn. Information Nr. 64 der Moomch Domsjö AB, Schweden. Reprint from Mémoires du Musée Historique de L'Université de Lund (Juni 1960): 176—196.
24. Mühlethaler, B.: Report on the Study of Conservation of Water-Logged Wood. Research Laboratory, Swiss National Museum, Zürich (1963?).
25. Müller-Beck, H. J., und A. Haas: A Method for Wood Preservation using Arigal C. Studies in Conservation 5, 1960: 150—157.
26. Noack, D.: Vergleichende Untersuchungen über einige physikalische und technologische Eigenschaften des Kern- und Splintholzes der mitteleuropäischen Eiche. Holz als Roh- und Werkstoff 21 (3) 1963: 108—121.
27. Noack, D.: Unveröffentlichte Untersuchungsergebnisse. Institut für Holzphysik und mechanische Technologie des Holzes der Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft (1964).
28. Rosenberg, G. H.: The Preservation of Antiquities of Organic Material. The Museums Journal 33, 1933: 432—436.
29. Rosenquist, A. M.: The Stabilizing of Wood found in the Viking Ship of Oseberg. Studies in Conservation 4 (1/2) 1959: 13—22, 62—72.
30. Seborg, R. M., und R. B. Inverarity: Conservation of 200 year old Waterlogged Boats with Polyethylene Glycol. Studies in Conservation 7 (4) 1962: 111—120.
31. Seborg, R. M., und H. Tarkow: Effect of Storage on Phenolic Resins and their Ability to stabilize Wood Dimensions. Forest Products Journal 7 (8) 1957: 256—261.
32. Seborg, R. M., H. Tarkow und A. J. Stamm: Effect of Heat upon the Dimensional Stabilization of Wood. Journal of the Forest Products Research Society 3 (3) 1953: 59—67.
33. Stamm, A. J.: Effect of Polyethylene Glycol on the Dimensional Stability of Wood. Forest Products Journal 9 (10) 1959: 375—381.
34. Stamm, A. J.: Dimensional Stabilization of Wood by Thermal Reactions and Formaldehyd Cross-Linking. Tappi 42 (1) 1959: 39—44.

35. Stamm, A. J.: Stabilization of Wood. *Forest Products Journal* 12 (4) 1962: 158—162.
36. Stamm, A. J.: Factors Affecting the Bulking and Dimensional Stabilization of Wood with Polyethylene Glycols. *Forest Products Journal* 14 (9) 1964: 403—408.
37. Stocker, W. von: Ein neues Verfahren zur Konservierung von Moorhölzern. *Nachrichten-Blatt f. d. Vorzeit* 15, 1939: 145—149.
38. Tarkow, H., A. J. Stamm und E. C. O. Erickson: Acetylated Wood. U. S. Forest Products Laboratory, Rep. 1593 (1955, rev. 1960).
39. Thornton, J.: Preservation of the Warship 'Wasa'. *Wood* 29 (6) 1964: 65—66.
40. U. S. Forest Products Laboratory: *Wood Handbook*. Agriculture Handbook No. 72 (1955): 351—379.
41. U. S. Forest Products Laboratory: Report of Dimensional Stabilization Seminar. Rep. No. 2145 (1959).
42. Van der Heide, G. D.: Briefliche Mitteilung (1963).
43. Werner, A. E., Ciba Ltd. Duxford, Technical Notes 218, o. J.

## IV

**Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter****I. Teil****Die Rechtszeichen der vorheraldischen Zeit**

Von Hans Horstmann

<b>Inhalt</b>	Seite
Vorwort .....	73
Das Kreuz als Zeichen des Königsfriedens .....	75
Der Gonfanon als zweites Friedenszeichen .....	94
Das europäische Fahnenwesen des hohen Mittelalters .....	101
Der Gonfanon des Kaisers .....	110
Der Hamburger Flügel .....	122
Außerdeutsche Gonfanons und ihre Farben .....	124
Die gleichzeitige Führung mehrerer Gonfanons .....	130
Schluß .....	132

**Vorwort**

Die Arbeit, deren erster Teil hier vorgelegt wird, ist das Ergebnis einer langjährigen, allerdings mehrfach unterbrochenen Beschäftigung mit den Quellen der mittelalterlichen Flaggen- und Schiffszeichen-Geschichte. Bereits im Jahre 1932 habe ich in der „Marine-Rundschau“ eine kurze Studie über die Entstehung der Nationalflagge veröffentlicht, in der ich auf die engen Beziehungen zwischen der Heraldik und dem frühen Flaggenwesen hingewiesen habe<sup>1)</sup>. Die in dieser Studie niedergelegten Gedankengänge haben sich in der Folgezeit im wesentlichen als richtig erwiesen. Vieles allerdings mußte ergänzt und erweitert werden. Auch waren manche Einzelheiten zu ändern, vor allem in bezug auf das städtische Flaggenwesen. Darüber hinaus ergab sich die Notwendigkeit, die Untersuchung auch auf die Schiffszeichen der vorheraldischen Zeit auszudehnen. Dabei mußten, um nicht ins Uferlose zu geraten, nach verschiedenen Seiten Grenzen gezogen werden. Zeitlich umfaßt die vorliegende Arbeit den Zeitraum vom 9. bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts. Um 1350 haben sich die Grundformen des

<sup>1)</sup> „Marine-Rundschau“ (Berlin) 1932, Heft 2, S. 77—82.

heutigen Flaggenwesens herausgebildet. Von da ab löst sich die Flaggengeschichte von der Heraldik und geht ihre eigenen Wege. Räumlich ergab sich eine Begrenzung daraus, daß das mittelalterliche Flaggenwesen ebenso wie die Heraldik eine rein europäische Angelegenheit ist. So wurden die Verhältnisse bei den außereuropäischen Völkern nur insoweit berücksichtigt, als es zum Verständnis der europäischen Verhältnisse erforderlich war.

Als Oberbegriff wurde nach dem Vorschlag von Percy Ernst Schramm der Begriff des „Rechtszeichens“ gewählt<sup>2)</sup>. Rechtszeichen sind nach seiner Begriffsbestimmung Zeichen, die „den Zustand oder Wandel eines Rechtsverhältnisses sinnfällig“ machen. Diese Begriffsbestimmung bedarf allerdings einer Erweiterung. Es gibt Rechtszeichen, die ein Rechtsverhältnis nur bekunden, also eine rein „deklaratorische“ Bedeutung haben, und solche, durch die ein Rechtsverhältnis erst begründet wird, denen also eine „konstitutive Wirkung“ zukommt. Diese Unterscheidung ist zur Klärung mancher Einzelfragen notwendig.

In den Kreis der Betrachtung wurden alle Rechtszeichen einbezogen, die etwas über die rechtliche Eigenschaft eines Schiffes aussagen. Nicht berücksichtigt wurden also einmal die Zeichen, die nur zufällig an Bord eines Schiffes gezeigt wurden, vor allem die Fahnen und Feldzeichen der eingeschifften Truppen, obschon sie sich rein äußerlich vielfach kaum von den Flaggen unterscheiden. Nicht berücksichtigt wurden ferner alle Zeichen, die nur zu „Schmuck und Zier“ der Schiffe dienten. Und außer Betracht blieben endlich die Zeichen, die zur Übermittlung von Nachrichten benutzt wurden, also die Signalzeichen. Daher gehörten auch die Kriegs- und Friedensschilder der Nordgermanen nicht in den Kreis unserer Betrachtung. Denn auch sie sagten nichts über die rechtliche Eigenschaft der Schiffe aus, sondern waren Signale — die allgemein üblichen Zeichen kriegerischer oder friedlicher Gesinnung, wie sie nicht nur von den Besatzungen der Kriegsschiffe, sondern auch von den Truppen an Land gebraucht wurden<sup>3)</sup>.

<sup>2)</sup> Percy Ernst Schramm: Die Erforschung der mittelalterlichen Symbole; Wege und Methoden. In: Berent Schwineköper, Der Handschuh im Recht, Ämterwesen, Brauch und Volksglauben. Berlin 1938, S. VII ff.

<sup>3)</sup> Hierauf hoffe ich demnächst an anderer Stelle näher eingehen zu können.

Mein Dank gilt allen amtlichen Stellen und allen Privatpersonen, die mich bei meinen Nachforschungen bereitwilligst unterstützt haben. Besonders habe ich Herrn Prof. Dr. Peter Berghaus, Münster, zu danken, der mir auf dem mir nicht so vertrauten Gebiet der Numismatik ein stets hilfsbereiter Freund und Berater war.

Je länger ich mich mit dem vorliegenden Thema befaßt habe, um so mehr ist mir zum Bewußtsein gekommen, daß eine restlose Erfassung aller vorhandenen Quellen die Arbeitskraft eines einzelnen übersteigt, zumal wenn die Arbeit nur nebenberuflich ausgeübt werden kann. Ich halte es daher für möglich, daß neue Funde zu neuen Erkenntnissen in Einzelfragen führen können. Daß sich das Gesamtbild dieser Arbeit dadurch ändern wird, glaube ich allerdings nicht.

### **Das Kreuz als Zeichen des Königsfriedens**

In seiner „Geschichte der deutschen Seeschiffahrt“ schreibt Walter Vogel bei der Betrachtung des gewaltigen Umbruchs, der sich in Nordwesteuropa seit der Ottonenzeit in Wirtschaft, Handel und Kultur vollzog: „Die alten Siegel unserer Seestädte zeigen meist ein Segelschiff; und in der Tat ist das Segelschiff bei uns das Wahrzeichen einer neuaufkommenden Siedelungs- und Lebensweise, der Zeit des Städtewesens und Bürgertums“<sup>1)</sup>. Und an einer anderen Stelle sagt er im Hinblick auf die Münzen von Dorestad und Quentowik mit ihren streng stilisierten Schiffsdarstellungen: „Schon im Frankenreich galt also das Segelschiff als das rechte Symbol der Seehandelsstadt“<sup>2)</sup>. Betrachtet man die auf diesen Münzen und Siegeln dargestellten Schiffe näher, so stellt man etwas sehr Merkwürdiges fest. Sie alle zeigen vom 9. bis weit in das 13., zum Teil sogar noch in das 14. Jahrhundert hinein an der Spitze des Mastes ein Kreuz. Dieses Kreuz, über das die schriftlichen Quellen fast völlig schweigen, ist bisher nur wenig beachtet worden. Paul Heinsius konnte daher noch 1956 schreiben: „Ich habe lange gezweifelt, ob dieses Kreuz nicht vielleicht doch eine Zutat der Siegelstecher war“<sup>3)</sup>. Er kommt dann aber doch

<sup>1)</sup> Walter Vogel, Geschichte der deutschen Seeschiffahrt. 1. Bd., Berlin 1915, S. 69.

<sup>2)</sup> Walter Vogel a. a. O. S. 94.

<sup>3)</sup> Paul Heinsius, Das Schiff der hansischen Frühzeit. Weimar 1956, S. 143.

zu dem Ergebnis, „daß es sich hier um ein zu den hansischen Schiffen gehörendes Toppzeichen handelt“. Zu demselben Ergebnis waren schon vor ihm Sachkenner wie J. M. Lappenberg<sup>4)</sup> und H. H. Brindley<sup>5)</sup> gekommen, ohne allerdings wesentlich mehr als das reine Vorhandensein dieses Toppzeichens nachweisen zu können. Über die Bedeutung des Kreuzes gehen die Vermutungen auseinander. Heinsius glaubt, daß es sich um ein „Zeichen und Symbol der christlichen Seefahrt“ handelt<sup>6)</sup>. Der Rechtshistoriker Herbert Meyer möchte in ihm einen Hinweis auf den „Gottesfrieden als die Quelle des freien hansischen Rechts“ sehen<sup>7)</sup>, während die ältere rechtshistorische Schule das Kreuz in Parallele zu dem Marktkreuz an Land gestellt und als „Symbol für Marktschiffe“ bezeichnet hatte<sup>8)</sup>. Eine eingehende, gründlich fundierte Prüfung der Frage fehlt bisher.

Überblicken wir das vorliegende Material, so finden wir zeitlich an erster Stelle die bereits erwähnten Münzen von Dorestad und Quentowik<sup>9)</sup>. Es handelt sich um Prägungen Karls des Großen und Ludwigs des Frommen aus der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts. Das Münzbild zeigt ein Segelschiff vom Nef-Typ. Das Schiff führt ein Seitensteuer. Die Rah ist herabgelassen. Der Mast wird gekrönt von einem mächtigen, an den Enden sich verbreiternden Kreuz. Diese Form des sog. Tatzenkreuzes ist für die ganze Folgezeit charakteristisch. Mag die Größe des Kreuzes übertrieben sein, — daß es vor-

4) I. M. Lappenberg, Von den Bundeszeichen der Hanse. Zeitschr. des Vereins f. hamburg. Gesch. 3. Bd. (1848), S. 165. — Lappenberg erwähnt in diesem Zusammenhang irrtümlicherweise auch die Stadt Marseille.

5) H. H. Brindley, *The ship of the seal of Paris. Cambridge Antiquarian Society's Communications*, Vol. XX (1917), S. 125.

6) Paul Heinsius a. a. O. S. 143.

7) Herbert Meyer, Freiheitsroland und Gottesfrieden. *Hans. Geschichtsbl.*, 56. Jahrg. (1931), S. 60. — In einer früheren Arbeit hatte Meyer das Kreuz als „Zeichen des Königsfriedens und freien Geleites“ bezeichnet (Heerfahne und Rolandsbild, *Nachr. v. d. Gesellsch. d. Wissenschaften zu Göttingen, Phil.-Hist. Klasse*, 1930, S. 494, Anm. 2).

8) Richard Schröder, Die Stellung der Rolandssäulen in der Rechtsgeschichte. In: Richard Béringuier, *Die Rolande Deutschlands*. Berlin 1890, S. 15.

9) Dorestad an der Gabelung des Niederrheins in den sog. Krümmen Rhein und die Lek; Quentowik, das heutige Étapes, an der französischen Küste südlich von Boulogne. Beide Orte gehörten zum fränkischen Reich und waren die wichtigsten Handelszentren der Karolingerzeit. — Abb. der Münzen in „*Germania*“, 24. Jahrg. (1940), S. 213 ff.

handen war, daran ist, wenn man die weitere Entwicklung überblickt, nicht zu zweifeln<sup>9a)</sup>).

Die Münzen von Dorestad sind im Ostseeraum, vor allem von der Münzstätte Haithabu, mehrfach nachgeprägt worden<sup>10)</sup>, — ein Beweis dafür, daß das Schiff mit dem Kreuz im Topp des Mastes während des 9. Jahrhunderts auch in der westlichen Ostsee keine unbekannte Erscheinung war. Dagegen zeigen die während des gleichen Zeitraums in Birka, der größten Marktstätte Schwedens, geprägten Schiffsmünzen das Kreuz nicht<sup>11)</sup>.

Im 11. Jahrhundert finden wir ein Schiff mit einem Kreuz im Topp auf Münzen Kaiser Heinrichs III. (1039—1056) aus der Münzstätte Celles<sup>12)</sup>. An eine Nachprägung der Dorestad-Münzen ist hier nicht zu denken. Dafür ist der zeitliche Abstand zu groß. Die Münzen beweisen vielmehr, daß auch zu dieser Zeit in der Segelschiffahrt ein Kreuz an der Spitze des Mastes üblich war. Daneben haben wir von Heinrich III. noch Münzen aus der Münzstätte Speyer, auf denen ein Flußschiff mit Rudern und einem kajütenförmigen Aufbau dargestellt ist. Hier ist die Spitze des Kajütendaches von einem Kreuz bekrönt<sup>13)</sup>.

<sup>9a)</sup> In jüngster Zeit ist ein in Quentowik geprägter Denar Karls des Großen bekannt geworden, der auf der Vorderseite das Brustbild des Kaisers und auf der Rückseite ein Schiff zeigt, das im Topp des Mastes ein eigenartig gewundenes Zeichen trägt, das an ein plastisches Tierbild erinnert. Möglicherweise handelt es sich um einen plastischen Adler. Eine sichere Deutung vermag ich jedoch im Augenblick noch nicht zu geben. Auf jeden Fall scheint es sich um einen Einzelfall zu handeln, aus dem sich Rückschlüsse für das Thema dieser Arbeit nicht ziehen lassen. Abb. in dem Katalog *Vente Publique XXIX der Münzen und Medaillen A.G. Basel* (1964), Tafel I Nr. 5.

<sup>10)</sup> Arthur Suhle, *Deutsche Münz- und Geldgeschichte von den Anfängen bis zum 15. Jahrhundert*. Berlin 1955, S. 29. Die Zuweisung der Münzen an Haithabu ist jedoch nicht unbestritten. Vgl. *Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder*. Band 1, Kopenhagen 1956, Sp. 588 ff. unter dem Stichwort „Birkamynt“.

<sup>11)</sup> Vgl. Holger Arbman, *Birka*. Upsala 1940. Tafel 142. — Auch bei den zahlreichen Schiffsdarstellungen auf den Grabsteinen Gotlands, die aus der Zeit vom 5. bis 11. Jahrhundert stammen, findet sich kein Kreuz im Topp des Mastes. Vgl. Sune Lindquist, *Gotlands Bildsteine*. Stockholm 1941.

<sup>12)</sup> H. Dannenberg, *Die deutschen Münzen der sächsischen und fränkischen Kaiserzeit*. Berlin 1876. Tafel 8, Nr. 185.

<sup>13)</sup> H. Dannenberg a. a. O. Tafel 36, Nr. 830 und 837; Tafel 81, Nr. 1642. Vgl. auch „*Germania*“, 24. Jahrg. (1940), S. 221. Gustav Braun von Stumm (*Mainzer Zeitschr.*, Band 46/47, 1951/1952, S. 53) hält dieses Schiff für ein Symbol der Kirche.

Nicht in den Kreis unserer Betrachtung gehört das Schiff Wilhelms des Eroberers auf dem Bildteppich von Bayeux aus dem letzten Drittel des 11. Jahrhunderts<sup>14</sup>). Es besteht heute wohl Übereinstimmung darüber, daß das mit einem Kreuz belegte Rechteck an der Spitze des Mastes keine Flagge, sondern die in den schriftlichen Quellen erwähnte Topplaterne ist<sup>15</sup>). Das kleine Kreuz darüber dürfte lediglich eine Bekrönung dieser Laterne sein, falls es sich nicht überhaupt, wie W. G. Perrin vermutet<sup>16</sup>), um eine Wetterfahne handelt<sup>17</sup>).

Aus dem 12. Jahrhundert ist zunächst die Schiffsdarstellung auf einem Taufstein in der Kathedrale zu Winchester zu erwähnen<sup>18</sup>). Es handelt sich um eine normannische Arbeit, wahrscheinlich ein Werk der Schule von Tournai, aus der Zeit um 1170. Dargestellt ist eine Szene aus dem Leben des hl. Nikolaus. Bei dem Schiff handelt es sich um einen Hulk, der als Bugzier einen Tierkopf und im Topp des Mastes ein Kreuz führt.

Mit dem Ende des 12. Jahrhunderts beginnt dann eine fortlaufende Reihe von Schiffssiegeln, die übereinstimmend das Kreuz an der Spitze des Mastes bezeugen. An erster Stelle steht dabei bezeichnenderweise nicht das Siegel einer Stadt, sondern einer Kaufmannsgilde, das Siegel

<sup>14</sup>) Die Entstehungszeit des Teppichs von Bayeux ist umstritten. Nach der herrschenden Ansicht ist er zwischen 1066 und 1077 entstanden. Vgl. zuletzt Francis Wormald in: Sir Frank Stenton, *Der Wandteppich von Bayeux*. Köln 1957, S. 21 ff. u. 32. Demgegenüber nehmen W. G. Perrin (*British Flags*, Cambridge 1922, S. 13) und Ch. Freiherr von Ulmenstein (*Über Ursprung und Entstehung des Wappenwesens*, Weimar 1935, S. 12 ff., Anm. 3) die Mitte des 12. Jahrhunderts als Entstehungszeit an. Vgl. auch E. Kittel in: *Blätter f. deutsche Landesgesch.*, 98. Jahrg. (1962), S. 287 u. die dort verzeichnete Literatur.

<sup>15</sup>) Vgl. Perrin a. a. O. S. 15; Charles H. Gibbs-Smith bei Stenton a. a. O. S. 178; Heinsius a. a. O. S. 149 und zuletzt Björn Landström, *Das Schiff*. Gütersloh 1961, S. 163.

<sup>16</sup>) Perrin a. a. O. S. 15.

<sup>17</sup>) Anderer Ansicht Heinsius a. a. O. S. 143. Dagegen spricht jedoch die Tatsache, daß nur das Schiff Wilhelms des Eroberers dieses Kreuz führt, nicht dagegen die anderen Schiffe. Um ein allgemeines Abzeichen der normannischen Schiffe kann es sich also nicht gehandelt haben.

<sup>18</sup>) Abb. bei Heinsius a. a. O. S. 48. Vgl. ferner George Zarnecki, *Later English romanesque sculpture 1140—1210*. London 1953, S. 17, u. Abb. 38.

der *Mercatorum aquae* von Paris<sup>19)</sup>. Diese Gilde, in deren Händen der Handels- und Schiffsverkehr auf der Seine und deren Nebenflüssen lag, wird bereits im Jahre 1121 erwähnt<sup>20)</sup>. Ihr Siegel mit der Umschrift SIGILLVM MERCATORVM AQVE PARISIIVS stammt aus dem Ende des 12. Jahrhunderts. Der früheste Abdruck findet sich an einer Urkunde aus der Zeit zwischen 1198 und 1203<sup>21)</sup>. Da diese Gilde die älteste und wichtigste der Pariser Gilden war und alle führenden Posten der Stadt in ihren Händen hielt, wurde ihr Siegel später als Stadtsiegel übernommen.

Es folgt das Siegel des Bailiff Elias von Ipswich, SIGILL(um) ELIE FIL(ii) TVRSTINI DE GIPEWICH, aus dem Anfang des 13. Jahrhunderts<sup>22)</sup>. Die Stadt Ipswich erhielt im Jahre 1200 durch König Johann ohne Land eine Charta, wonach sie zwei *bailivi* und vier *conservatores* wählen durfte<sup>23)</sup>. Unmittelbar danach wird dieses Siegel, das bis zur Einführung eines eigenen Stadtsiegels auch zur Beglaubigung der städtischen Urkunden benutzt wurde, entstanden sein.

Das älteste Stadtsiegel mit einem Schiff ist das Siegel der Stadt La Rochelle: SIGILLVM COMVNIE DE ROCHELLA<sup>24)</sup>. Es wird erstmals im Jahre 1224 erwähnt<sup>25)</sup>, ist aber offensichtlich älter. Die Kommune von La Rochelle wurde 1199 durch Eleonore und Johann ohne Land von England bestätigt<sup>26)</sup>. Kurz darauf dürfte das Siegel entstanden sein.

In der nun folgenden Liste von Städtesiegeln bedeutet die Jahreszahl, soweit nichts anderes vermerkt ist, das Jahr des frühesten Nach-

<sup>19)</sup> H. H. Brindley, *Impressions and casts of seals, coins, tokens, medals and other objects of art, exhibited in the Seal-Room National Maritime Museum, Greenwich* 1938 (im folgenden abgekürzt als: Brindley, Catalogue), Abb. 4.

<sup>20)</sup> J. Kulischer, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*. Band I, 1928, S. 182.

<sup>21)</sup> Brindley, *The ship of the seal of Paris*, S. 125.

<sup>22)</sup> Heinsius a. a. O. S. 46, Abb. 16.

<sup>23)</sup> Julius Hatschek, *Englische Verfassungsgeschichte*. München-Berlin 1913, S. 110.

<sup>24)</sup> Brindley, Catalogue, Abb. 1.

<sup>25)</sup> Karl Hegel, *Städte und Gilden der germanischen Völker im Mittelalter*, Band II, Leipzig 1891, S. 15 f.

<sup>26)</sup> Hegel a. a. O.

weises, nicht das Jahr der Entstehung des Siegels. Soweit sich außer dem Kreuz im Topp noch ein anderes Zeichen findet, ist dies besonders vermerkt.

- Lübeck (I)            SIGILLVM BVRGENSIVM DE LVBEKE<sup>27)</sup>  
 1226  
 Unter dem Kreuz weht ein langgestreckter gonfanon-  
 förmiger<sup>28)</sup> Wimpel.



Lübecker Siegelbild 1226

- Damme (I)            SIGILLVM DE HONDESDAMMA<sup>29)</sup>  
 1237
- Nieuport            SIGILLVM DE NOVO PORTV<sup>30)</sup>  
 1237  
 Unter dem Kreuz ein gonfanonförmiger Wimpel.
- New Romney        SIGILLVM BARONVM DE RONEMEVS<sup>31)</sup>  
 1238
- Stavoren            SIGILLVM BVRGENSIVM . . .<sup>32)</sup>  
 1246

<sup>27)</sup> Heinsius a. a. O. Tafel IX, Nr. 19. — Veröffentlichung der Zeichnung mit frdl. Genehmigung des Verfassers.

<sup>28)</sup> „Gonfanon“ ist die Bezeichnung für die frühmittelalterlichen Lanzenfahnen der Ritter. Sie hatten die Form eines langgestreckten Rechtecks und endeten in mehreren, meistens drei rechteckig abgestumpften Zipfeln, den sog. „Zungen“.

<sup>29)</sup> Heinsius a. a. O. S. 23, Abb. 4.

<sup>30)</sup> Heinsius a. a. O. S. 47, Abb. 17.

<sup>31)</sup> F. Moll, Das Schiff in der bildenden Kunst. Bonn 1929. E. VI 545.

<sup>32)</sup> Heinsius a. a. O. Tafel XI, Nr. 24. Zur Datierung ebdt. S. 56.

Tafel 1: Siegel



*Stadtsiegel von La Rochelle, um 1200*



*Stadtsiegel von Lübeck, 1226*

Die Abbildungen auf den Bildtafeln sind so ausgewählt, daß die bei Schiffen und Stadtansichten gleichlaufende Entwicklung: Kreuz — (Kreuz und Gonfanon nebeneinander) — Gonfanon unter dem Kreuz — Gonfanon allein, zu erkennen ist.

*Tafel 3 und 4 nach Seite 96*

Tafel 2: Siegel



*Stadtsiegel von Pevensey,  
Ende des 13. Jahrhunderts*



*Stadtsiegel von Dover,  
Ende des 13. Jahrhunderts*

- Lübeck (II) SIGILLVM BVRGENSIVM DE LVBEKE<sup>33)</sup>  
1249  
Unter dem Kreuz ein gonfanonförmiger Wimpel.
- Wismar (I) SIGILLVM WISSEMARIE CIVITATIS<sup>34)</sup>  
1256  
Unter dem Kreuz ein gonfanonförmiger Wimpel, am Mast ein Schild mit dem mecklenburgischen Wappen.
- Winchelsea SIGILLVM BARONVM DOMINI REGIS ANGLIE DE WINCHELLESE<sup>35)</sup>  
Das Siegel stammt aus der Zeit König Eduards I. (1272—1307).  
Unter dem Kreuz ein gonfanonförmiger Wimpel, an der Rah ein Schild mit dem englischen Wappen.
- Pevensey Münzsiegel aus der Zeit Eduards I. (1272—1307).  
Vorderseite:  
SIGILLVM(m) BARONVM DOMINI REGIS ANGLIE DE PEVENES<sup>36)</sup>  
Unter dem Kreuz ein gonfanonförmiger Wimpel, an der Rah ein Schild mit dem englischen Wappen.  
Rückseite:  
S(an)C(t)E NICOLAE DVC NOS SPONTE TRAHE PEV(enes)<sup>37)</sup>  
Zwei Schiffe, davon das eine mit Kreuz, das andere mit Kreuz und gonfanonförmigem Wimpel.
- Bristol SECRETI CLAVIS SV(m) PORT(us) NAVITA NAVIS PORTA(m) CVSTODIT PORT(um) VIGIL INDICE P(ro)DIT<sup>38)</sup>  
Zeit Eduards I. (1272—1307).

<sup>33)</sup> Heinsius a. a. O. Tafel IX, Nr. 20.

<sup>34)</sup> Brindley, Catalogue, Abb. 9.

<sup>35)</sup> Brindley, Catalogue, Abb. 27.

<sup>36)</sup> Brindley, Catalogue, Abb. 12.

<sup>37)</sup> Gale Pedrick, Borough Seals of the Gothic Period. London 1904. Abb. 4.

<sup>38)</sup> Heinsius a. a. O. Tafel I, Nr. 1.

Damme (II)	SIGILLVM SCABINORVM ET BVRGENSIVM DE DAM <sup>39)</sup> 1275 <sup>40)</sup> Unter dem Kreuz ein gonfanonförmiger Wimpel, auf dem Vor- und Achterkastell je ein Mann mit einem Stadtbanner.
Bergen	SIGILLVM COMMVNITATIS DE CIVITATE BERGENSI <sup>41)</sup> 1276 Bergen erhielt 1276 das Stadtrecht <sup>42)</sup> .
Stralsund (II)	SIGILLVM CIVITATVS STRALESSVNT <sup>43)</sup> Unter dem Kreuz ein gonfanonförmiger Wimpel.
Kiel (I)	SIGILLVM CIVIVM KILENSIVM <sup>44)</sup> 1283 Am Bug ein Schild mit dem holsteinischen Nesselblatt, unter dem Kreuz anscheinend eine quadratische Flagge <sup>45)</sup> .
Danzig (I)	SIGILLVM BVRGENSIVM IN DANTZIKE <sup>46)</sup> 1294 Unter dem Kreuz ein Wimpel; Zeichnung undeutlich.

<sup>39)</sup> Heinsius a. a. O. Tafel VII, Nr. 16.

<sup>40)</sup> Vgl. B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert. Veröffentl. d. Vereins f. hamburg. Gesch. Band I, Berlin 1914, S. 13, Anm. 2. — Die sich mehrfach findende und auch von mir (Marine-Rundschau 1932, S. 81) angegebene Datierung „1226“ ist falsch und beruht auf einer Verwechslung mit dem ersten Siegel der Stadt Damme (s. o.).

<sup>41)</sup> Heinsius a. a. O. Tafel VIII, Nr. 18.

<sup>42)</sup> Hegel a. a. O. Band I, S. 368. Das Siegel dürfte aus derselben Zeit stammen. So auch Brindley, Catalogue, S. 13, und Hagedorn a. a. O. S. 11. Anders Heinsius a. a. O. S. 58, Anm. 2.

<sup>43)</sup> F. Fabricius, Die älteren Siegel der Stadt Stralsund. Stralsund 1874 (Sonderdruck aus der Vierteljahresschr. d. Vereins „Deutscher Herold“, Jahrg. 1874, II. Heft, Abb. 2).

<sup>44)</sup> Brindley, Catalogue, Abb. 10.

<sup>45)</sup> Originalstempel im Stadtarchiv Kiel. Das Siegel ist gerade an dieser Stelle sehr undeutlich und erweckt den Anschein, als sei die Flagge erst nachträglich eingearbeitet worden. Otto Hupp (Die Wappen und Siegel der deutschen Städte, Flecken und Dörfer, Frankfurt a. M. 1896 ff., Heft 3, S. 68) glaubte in der Flagge ein Nesselblatt zu erkennen.

<sup>46)</sup> Heinsius a. a. O. S. 60, Abb. 32.

New Shoreham	Münzsiegel (Rückseite) HOC HVLCI SINGNO VOCOR OS SIC NOMINE D(ei?) INGNO <sup>47)</sup> 1295 Unter dem Kreuz ein gonfanonförmiger Wimpel.
Dublin	SIGILLVM COMMVNE CIVIVM DVBLINIE <sup>48)</sup> 1297 Unter dem Kreuz anscheinend ein gonfanonförmiger Wimpel; Zeichnung undeutlich.

Hinzu kommen noch folgende Schiffssiegel des 13. Jahrhunderts, für die eine Jahreszahl nicht angegeben werden kann: Faversham (I), Folkestone, Fordwich, Hythe, Kingstown, Monmouth, Southampton (*Sigillum prepositure*) und Tondern (mit langgestrecktem Wimpel unter dem Kreuz). Ob die Schiffe in den Siegeln von Rutherglen und Southampton (*Sigillum ballivorum*) ein Kreuz im Topp führen, läßt sich bei dem schlechten Erhaltungszustand nicht mit Sicherheit entscheiden<sup>49)</sup>. Hinzuweisen ist endlich noch auf das älteste Siegel der französischen Stadt Pamiers aus dem Jahre 1267 mit einer Darstellung der Legende des hl. Antoninus<sup>50)</sup>. Auch hier weht unter dem Kreuz im Topp des Mastes ein gonfanonförmiger Wimpel.

Auch außerhalb des Siegelwesens finden sich während des 13. Jahrhunderts mehrfach Schiffsdarstellungen mit einem Kreuz im Topp, so auf englischen Miniaturen aus dem Anfang des 13. Jahrhunderts<sup>51)</sup>, auf einer Wandmalerei in der Kirche zu Berghausen (Westfalen) um 1220<sup>52)</sup> und auf einer Ritzzeichnung in der Stiftskirche St. Paul zu Worms aus dem zweiten Viertel des 13. Jahrhunderts<sup>53)</sup>.

<sup>47)</sup> Heinsius a. a. O. Tafel XII, Nr. 25.

<sup>48)</sup> Heinsius a. a. O. Tafel VI, Nr. 13.

<sup>49)</sup> Die Leitung des National Maritime Museum in Greenwich teilte mir auf Anfrage mit: *There is possibly a cross on the top of the mast, but it is not possible to be definite.*

<sup>50)</sup> Sammlung der Archives Nationales in Paris, Nr. 5554.

<sup>51)</sup> Vgl. u. a. Eric G. Millar, *La Miniature Anglaise du X. au XIII. Siècle.* Paris 1926, Tafel 52. Ferner F. Moll a. a. O. G 19 t 10.

<sup>52)</sup> Abb. bei Anton Henze, *Romanische Malerei in Westfalen.* Münster 1955, S. 21.

<sup>53)</sup> Abb. u. a. bei Friedrich M. Illert, *St. Paul zu Worms* (Kunstführer Nr. 609), München 1954, S. 7. Das Schiff wird allgemein als Kreuzfahrerschiff bezeichnet, jedoch zu Unrecht. Wir kennen keinen Fall, in dem ein Kreuzfahrerschiff aus dem atlantischen Raum ein Kreuz im Topp geführt hätte. Wohl werden hier gelegentlich Kreuze in den Segeln erwähnt. Vgl. unten S. 108, Anm. 30.

Überblickt man das vorliegende Material, so läßt sich folgendes feststellen:

- a) Das Kreuz im Topp des Mastes findet sich fortlaufend von der Karolingerzeit bis zum Ende des 13. Jahrhunderts<sup>54)</sup>.
- b) Die frühesten Nachweise stammen aus dem fränkischen Raum.
- c) Der Brauch breitet sich über das gesamte nordwesteuropäische Schifffahrtsgebiet aus. Dagegen findet er sich nicht im Mittelmeer<sup>55)</sup>.
- d) Er findet sich nur bei Segelschiffen, und zwar nur, soweit sie friedlichen Zwecken dienen, vornehmlich also bei Handelsschiffen. Kriegsschiffe führten das Kreuz nicht<sup>56)</sup>. Die Schiffe im zweiten Siegel der Stadt Faversham und im Siegel der Stadt Sandwich, die durch eine Anzahl Bewaffneter ausdrücklich als Kriegsschiffe gekennzeichnet sind, und das Schiff im Siegel der Stadt Hastings, das gerade ein feindliches Schiff rammt, haben kein Kreuz im Topp<sup>57)</sup>.

Gegenüber diesem reichhaltigen bildlichen Material ist die schriftliche Überlieferung äußerst dürftig, was bei der bekannten Lückenhaftigkeit der mittelalterlichen Quellen nicht zu verwundern ist. Zum erstenmal wird das Kreuz im Topp wahrscheinlich schon in dem Geschichtswerk des fränkischen Geschichtsschreibers Nithard erwähnt<sup>58)</sup>. Nithard berichtet dort zum Jahre 841, daß Karl der Kahle im Kampf gegen seinen Bruder Lothar bei Rouen einige Kauffahrteischiffe (*mercatorum naves*), die vom Sturm in die Seinemündung getrieben waren, beschlagnahmte und mit diesen auf das andere Ufer der Seine übersetzte. Als nun seine Gegner „das Kreuz, auf das sie geschworen hatten“ (*crucem, in qua juraverant*), und den König erkannten, ergriffen sie die Flucht. Um eine königliche Insignie, etwa das Originalkreuz, auf das die Anhänger Lothars vor Ludwig dem Frommen den

<sup>54)</sup> Mit dem Ende des 13. Jahrhunderts beginnt das Toppkreuz allmählich zu verschwinden. Es verliert seine rechtliche Bedeutung und wird durch die heraldischen Schiffsabzeichen verdrängt. Darüber im zweiten Teil dieser Arbeit.

<sup>55)</sup> So schon Heinsius a. a. O. S. 143.

<sup>56)</sup> Ebenfalls bereits Heinsius a. a. O. S. 143, Anm. 4.

<sup>57)</sup> Brindley, Catalogue, Abb. 19, 15 u. 25.

<sup>58)</sup> *Nithardi historiarum libri IIII* (MG. SS. II), Buch II, Cap. 6. Den Hinweis auf diese Stelle verdanke ich Herrn Prof. Dr. Peter Berghaus, Münster (Westf.).

Eid abgelegt hatten, kann es sich hier nicht gehandelt haben. Denn Karl und seine Begleiter hatten lediglich die Kleidungsstücke, die sie auf dem Leibe trugen, und ihre Waffen bei sich. Erst in Troyes wurden dem König durch Gesandte aus Aquitanien die Krone und der königliche Ornat (*corona et omnis ornatus, tam regius quam et quicquid ad cultum divinum pertinebat*) nachgebracht<sup>59)</sup>. Aber auch danach wird niemals erwähnt, daß er im Kampf seinen Gegnern ein Kreuz entgegengetragen hätte, z. B. auch nicht in der ausführlich geschilderten Schlacht bei Fontanetum. Es ist andererseits wenig wahrscheinlich, daß Karl eigens für die kurze Dauer der Überfahrt sein Schiff mit einem besonderen Kreuz versehen hätte. Die Vermutung erscheint daher nicht unbegründet, daß es sich hier um ein Kreuz handelt, das an Bord der Schiffe bereits vor der Beschlagnahme vorhanden war, eben jenes Kreuz an der Spitze des Mastes, wie wir es schon auf den Dorestader Münzen Karls des Großen fanden.

Möglicherweise handelt es sich auch bei der *enseigne*, die in einer Verordnung über den Aufenthalt der Niederlothringer in England aus der Zeit um 1154 erwähnt wird<sup>60)</sup>, um ein Toppkreuz. Es wird dort geschildert, wie die lothringischen Kaufleute in den Hafen von London einlaufen. Sobald sie mit ihren Schiffen die Hafengrenze Londons bei New Wear erreichen, zapfen sie ein Faß Wein an und *leveront leur enseigne*. Die Übersetzung Walter Vogels: „Sie setzen ihre Flagge“<sup>61)</sup> ist zweifellos unrichtig. Denn in der damaligen Zeit gab es, wie wir später sehen werden, noch keine Flaggen im heutigen Sinne. Mary Bateson übersetzt daher vorsichtiger: *They raise their ensign*<sup>62)</sup>. Die Gleichsetzung *enseigne* = Kreuz findet sich mehrfach in den französischen Quellen des Mittelalters<sup>63)</sup>. So halten wir es für möglich, daß auch hier das Kreuz an der Spitze des Mastes gemeint ist<sup>64)</sup>.

<sup>59)</sup> Nithard, Buch II, Cap. 8.

<sup>60)</sup> Hansisches Urkundenbuch (HUB) 3 Nr. 602. — Zur Datierung vgl. Mary Bateson, *A London municipal collection of the reign of John*. In: *The English Historical Review*. Vol. XVII (1902), S. 495.

<sup>61)</sup> Walter Vogel a. a. O. S. 110.

<sup>62)</sup> Mary Bateson a. a. O. S. 496.

<sup>63)</sup> Vgl. Richard Schröder, Weichbild. In: *Historische Aufsätze, dem Andenken an Georg Waitz gewidmet*. Hannover 1886, S. 320.

<sup>64)</sup> Möglicherweise wehte unter dem Kreuz ein gonfanonförmiger Wimpel. Vgl. dazu unten S. 97.

Ein Kreuz als Abzeichen eines Nefs wird in einem französischen Heldengedicht aus dem Ende des 12. Jahrhunderts erwähnt, das die sagenhaften Fahrten des Huon de Bordeaux schildert<sup>65</sup>). Es heißt dort Vers 8471:

*Et voit venir une moult grande nef;  
Une crois d'or avoit sor le canel.*

Und kurz darauf (Vers 8478):

*Bien les ai avisés;  
Je voi le crois sor le bort de la nef.*

Da es sich hier nicht um ein Kreuzfahrerschiff handelt, kann das Kreuz *sor le bort* und *sor le canel* eigentlich nur ein Toppkreuz sein. Fraglich ist allerdings, was der Verfasser unter einem *canel* versteht. Der Ausdruck ist sonst völlig unbekannt<sup>66</sup>). So muß die Frage nach dem Charakter des Kreuzes hier offenbleiben.

Eindeutig klar wird das Toppkreuz nur einmal erwähnt, und zwar in dem um 1225 entstandenen Heldengedicht von König Ortnit<sup>67</sup>). Die Stelle ist bereits mehrfach veröffentlicht worden. Während die christlichen Helden sich mit ihren Schiffen dem heidnischen Hafen nähern, kommt ihnen der Konstabel und Stadtrichter mit 40 *roupgalinen* entgegen (Vers 249). Als er erfährt, daß die Ankömmlinge „Kaufschatz“ führen, gewährt er ihnen Frieden und setzt sich selbst mit seinem Schiff an ihre Spitze. Und:

*Einen vanen und ein kriuze  
er an den masboum bant:  
dâ mit er si bewiste,  
daz in fride waere bekannt.*

(Vers 257)

Es ist dies, wie gesagt, die einzige Stelle, an der klar und eindeutig das Kreuz an der Spitze des Mastes bezeugt ist. Und zugleich wird

<sup>65</sup>) Huon de Bordeaux. p. p. F. Guessard et C. Grandmaison. Paris 1860.

<sup>66</sup>) Vgl. die Zeitschrift „Romania“, vol. 31, S. 367, und vol. 36, S. 260.

<sup>67</sup>) Ortnit und die Wolfdietriche. Ed. A. Amelung und O. Jaenike (Deutsches Heldenbuch, 3. Teil), Berlin 1871.

hier auch etwas über die Bedeutung des Kreuzes gesagt: es war ein Friedenszeichen. Das ist ein wichtiger Hinweis, wenn man auch die Bedeutung der Stelle nicht überschätzen darf. Der Dichter des Ortnit ist ein Oberdeutscher, der mit den Einzelheiten der Schifffahrt nicht sehr vertraut ist. So läßt er seiner Phantasie vielfach freien Lauf. Z. B. läßt er auf einer der heidnischen Galeeren 40 *pusûnaere* erscheinen (Vers 257), während die Höchstzahl, die uns sonst auf mittelalterlichen Schiffen begegnet, vier Trompeter sind<sup>68</sup>). Deshalb ist auch die Angabe, daß ausgerechnet der heidnische Stadtrichter auf seinem Schiff ein Kreuz im Topp setzt, mit Vorsicht aufzufassen. Immerhin beweist die Stelle, daß dem Verfasser das Toppkreuz als Friedenszeichen bekannt war. Wie unklar trotzdem noch alles bleibt, sieht man aus den verschiedenen Deutungen, die diese Stelle gefunden hat. Herbert Meyer hielt das Kreuz für ein Zeichen des Gottesfriedens<sup>69</sup>). Diese Ansicht ist jedoch nicht haltbar. Denn die Idee des Gottesfriedens kommt erst im Laufe des 11. Jahrhunderts zum Durchbruch, zunächst 1040 in Frankreich, seit Heinrich IV. auch in Deutschland und in den Niederlanden. Das Kreuz am Mast dagegen ist bereits zwei Jahrhunderte früher nachweisbar. Zudem findet es sich besonders häufig gerade in England, einem Land, in dem der Gottesfriede niemals verkündet worden ist<sup>70</sup>).

<sup>68</sup>) Der Gebrauch von Trompeten an Bord wurde während der Kreuzzüge von Byzanz übernommen. Bereits auf einer byzantinischen Miniatur des 11. Jahrhunderts finden sich zwei Kriegsschiffe mit je einem Trompeter (Kurt Weitzmann, *Greek Mythology in Byzantine Art*, Princeton 1951, Abb. 134). In den *Annales Januenses* wird zum Jahre 1101 berichtet, daß König Balduin vor Jaffa *cum duabus sagitteis et cum tubis* herannahte (MG. SS. 18, S. 12, 34). Auf der Galeere des Dogen von Venedig waren nach dem Bericht von Ville-Hardouin bei der Abfahrt zum 4. Kreuzzug 1202 vier Trompeter mit silbernen Trompeten, außerdem einige Pauker (Ville-Hardouin, *Die Eroberung von Constantinopel im Jahre 1204*. Hg. von B. Todt, Halle 1878, S. 59). Auf englischen Schiffssiegeln (Dover, Faversham, Pevensey, Southampton, Winchelsea) finden sich ein oder zwei Trompeter. Die Statuten von Venedig vom Jahre 1255 schrieben für kleinere Schiffe zwei Trompeter, für größere einen Trompeter, einen Tambour und zwei Trommler vor (Pardessus, *Statutes*, V. 8, S. 28).

<sup>69</sup>) Vgl. oben S. 76.

<sup>70</sup>) Eugen Wohlhaupter, *Studien zur Rechtsgeschichte des Gottes- und Landesfriedens in Spanien*. Heidelberg 1933, S. 27.

Aber auch die Ansicht Richard Schröders, das Kreuz sei ein „Symbol für Marktschiffe“ gewesen<sup>71)</sup>, ist in dieser Form abzulehnen. Schröder denkt offenbar an eine Art Lokalfrieden ähnlich dem Marktfrieden. Aber allein schon der Ausdruck „Marktschiff“ ist unklar und beweist, daß dem sonst so verdienstvollen Verfasser die Verhältnisse der mittelalterlichen Seeschifffahrt nicht hinreichend bekannt waren. Tatsächlich änderten sich gerade in dem Zeitraum vom 9. bis zum 13. Jahrhundert die Stellung und der Aufgabenbereich des Handelsschiffes grundlegend<sup>72)</sup>. Am Anfang dieses Zeitraums steht der seefahrende Kaufmann, der mit seinen Waren selbst über See fährt und für den das Schiff gewissermaßen eine schwimmende Marktstätte ist<sup>73)</sup>. Am Ende dagegen haben wir die fast völlige Trennung zwischen dem seefahrenden Reeder auf der einen und dem Fernhändler und Befrachter auf der anderen Seite. Das Schiff ist hier nur noch ein reines Transportmittel. Gemeinsam ist beiden Betriebsformen lediglich, daß es sich um Kaufmannsschiffe und Kaufmannsgut handelt.

Nun wissen wir, daß bei den germanischen Völkern der Kaufmann unter einem besonderen Königsschutz stand<sup>74)</sup>. Nicht nur seine Person, auch seine Waren genossen diesen Schutz. Und soweit er ein Fernhändler war und ein Schiff besaß, war auch dieses vor dem widerrechtlichen Zugriff Dritter geschützt. Dabei galt dieser Schutz nicht nur innerhalb der Reichsgrenzen, sondern — theoretisch wenigstens — auch im Ausland, überall, wo der Kaufmann Handel trieb. Anfänglich wurde der Königsschutz durch ein besonderes königliches Privileg erworben. Der Kaufmann wurde dadurch zum Königsmuntling, zum *mercator regis*, ohne Rücksicht auf seinen Wohnort und Heimathafen. Später galt — entsprechend dem allgemeinen Übergang vom „Personalitätsprinzip“ zum „Territorialprinzip“ — der Schutz für alle Mit-

<sup>71)</sup> Vgl. oben S. 76.

<sup>72)</sup> Vgl. zum folgenden Walter Vogel a. a. O. S. 203 u. 374 f. Die zeitliche Grenze liegt etwa bei dem Jahr 1200.

<sup>73)</sup> In dem um 1240 entstandenen Kudrun-Lied findet sich noch ein Nachklang dieses Zustandes. Vgl. Kudrun. Karl Simrocks Übersetzung, eingeleitet und überarbeitet von Friedrich Neumann. Stuttgart 1958. Vers 251, 291 ff., 324 u. 442.

<sup>74)</sup> Vgl. zum folgenden die Arbeiten von Hans Planitz in der Zeitschr. d. Savigny-Stiftung f. Rechtsgesch., Germ. Abt., Band 60 (1940), 63 (1943) und 64 (1944) sowie die zusammenfassenden Ausführungen in seinem Buch „Die deutsche Stadt im Mittelalter“, Graz-Köln 1954.

glieder einer Kaufmannsgilde oder eines Wiks<sup>75)</sup> und zuletzt für alle Bürger einer Stadt, soweit sie Fernhandel trieben. Erworben wurde er im Einzelfall durch die Aufnahme in die Gilde oder durch die Verleihung des Bürgerrechts. Es fragt sich, ob das Kreuz am Mast des Schiffes das Zeichen dieses königlichen Schutzes und Friedens<sup>76)</sup> gewesen sein kann. In Ermangelung unmittelbarer Zeugnisse hängt die Beantwortung der Frage im wesentlichen davon ab, was wir allgemein über den Königsfrieden auf germanischem Boden und über das Kreuz als Zeichen dieses Friedens wissen.

Wenn hier von Frieden die Rede ist, so handelt es sich nicht um Frieden im völkerrechtlichen Sinne, sondern um jenen innerstaatlichen Sonderfrieden, dessen Wurzeln im Königtum ruhen, der vom König auf Grund seines Bannrechts geboten und von ihm garantiert wird. Der bekannteste Fall ist der Marktfrieden, dessen äußeres Zeichen das Marktkreuz war. Mit der Aufrichtung des Kreuzes begann für die Marktstätte und ihre Besucher der besondere Königschutz, unter dem alle Verstöße mit erhöhter Buße geahndet wurden. Mit der Wegnahme des Kreuzes endete er. Dieses „temporäre“<sup>77)</sup> Marktkreuz hatte also eine rechtsbegründende Wirkung, im Gegensatz zu den ortsfesten Säulenkreuzen, die sich in verschiedenen Gegenden, vor allem in Nord- und Mittelfrankreich, in Luxemburg, Lothringen und Belgien, finden. Diese Kreuze hatten lediglich eine rechtsbekundende Bedeutung, soweit ihnen nicht überhaupt nur ein Denkmalscharakter, eine „Erinnerungsfunktion“, zukam<sup>78)</sup>.

<sup>75)</sup> Die Kaufmannsgilde war die politische Gemeinde des Wik. Gildevorstand und Gemeindevorstand des Wik waren identisch. Vgl. Hans Planitz, *Die deutsche Stadt*, S. 71.

<sup>76)</sup> Königsschutz und Königsfrieden sind nur verschiedene Bezeichnungen für dasselbe Rechtsinstitut, je nachdem, von welcher Seite aus man es betrachtet. Dem vom König kraft seiner Banngewalt gebotenen Frieden entspricht der Königsschutz der Untertanen.

<sup>77)</sup> Die Unterscheidung zwischen „temporären“ und dauernden Marktkreuzen stammt von Richard Schröder (*Weichbild*, S. 313). Wilhelm Funk unterscheidet in ähnlicher Weise bewegliche und feststehende Rechtszeichen (*Alte deutsche Rechtsmale*, Bremen-Berlin 1940, S. 168). Beide Begriffsbestimmungen erfassen jedoch nicht den Kern der Sache. Das Entscheidende ist die verschiedene rechtliche Bedeutung, die rechtsbegründende (konstitutive) Wirkung auf der einen, die rechtsbekundende (deklaratorische) Bedeutung auf der anderen Seite.

<sup>78)</sup> Vgl. hierzu vor allem Werner Haftmann, *Das italienische Säulenmonument*. Diss. Göttingen 1939, S. 130 f.

Das bewegliche, „temporäre“ Marktkreuz wird in den Quellen, wenn wir von dem umstrittenen Zeugnis für das Kloster St. Philibert aus der Mitte des 9. Jahrhunderts absehen<sup>79)</sup>, seit der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts erwähnt. Es findet sich gleicherweise in Deutschland, Frankreich und Norwegen; es trug nach den Worten Richard Schröders „gemeingermanischen Charakter“<sup>80)</sup>. Sein Ursprung jedoch liegt nach dem übereinstimmenden Ergebnis aller bisherigen Untersuchungen im fränkischen Raum. Karl der Große war der erste fränkische Herrscher, der sich der Kaufleute annahm und ihnen gesetzlichen Schutz verlieh<sup>81)</sup>. Dieser zunächst persönliche Schutz erhielt seit Ludwig dem Frommen auch örtlichen Charakter. Der Marktort selbst wurde unter den Schutz des Königsfriedens gestellt. „Mit dieser Umwandlung muß die Einführung der königlichen Marktzeichen zusammenhängen. Denn sie bezogen sich auf den königlichen Marktban. Sie waren Zeichen des Königsfriedens, der dem Ort gewirkt war.“<sup>82)</sup>

Der Marktfrieden war jedoch nicht der einzige Fall, der durch ein Kreuz „konstitutiv“ kenntlich gemacht wurde. Jede Art des königlichen Sonderfriedens, der auf einen Ort oder eine Sache gelegt wurde, jeder „dingliche Schutzban“<sup>83)</sup>, bedurfte der Kennzeichnung durch ein Kreuz. So finden wir neben dem Marktkreuz das Fronkreuz<sup>84)</sup> und das Kreuz als Zeichen des Vermögensbannes<sup>85)</sup>. Das Kreuz war im germanischen Raum ganz allgemein das Zeichen des königlichen Son-

<sup>79)</sup> Gegen den Charakter des Kreuzes von St. Philibert als eines Marktkreuzes Siegfried Rietschel, Markt und Stadt, Leipzig 1897, S. 215.

<sup>80)</sup> Richard Schröder, Marktkreuz und Rolandsbild. In: Festschrift zur 50jährigen Doktor-Jubelfeier Karl Weinholds, Straßburg 1896, S. 130, und Schröder-Künßberg, Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte, VII. Auflage 1932, S. 116, Anm. 21.

<sup>81)</sup> Hans Planitz, Handelsverkehr und Kaufmannsrecht im fränkischen Reich. In: Festschrift Ernst Heymann, I. Band (1940), S. 186.

<sup>82)</sup> Richard Schröder, Die Stellung der Rolandssäulen in der Rechtsgeschichte, S. 35.

<sup>83)</sup> Schröder-Künßberg, Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte, S. 122.

<sup>84)</sup> Karl von Amira, Grundriß des germanischen Rechts. 3. Aufl., Straßburg 1913, S. 122.

<sup>85)</sup> Karl von Amira a. a. O. S. 281; Schröder, Weichbild S. 320.

derfriedens<sup>86</sup>). In angelsächsischen Quellen heißt es denn auch ausdrücklich *gridcross* = Friedenskreuz<sup>87</sup>).

Über das Aussehen dieser Friedenskreuze sind wir durch zahlreiche bildliche Quellen unterrichtet. Die Bilderhandschriften des Sachsen spiegels, die allerdings erst dem 14. Jahrhundert angehören, bringen mehrfach das Bild eines Marktkreuzes und einmal auch das Bild eines Fronkreuzes<sup>88</sup>). Auf der Ebstorfer Weltkarte aus der Mitte des 13. Jahrhunderts ist bei der Stadt Lüneburg, die als Sitz des Landesherrn und Auftraggebers der Karte besonders hervorgehoben ist, außer dem landesherrlichen Schild und Banner ein großes Kreuz eingezeichnet, das nur als Marktkreuz gedeutet werden kann<sup>89</sup>).

Von besonderer Bedeutung sind die Darstellungen auf den mittelalterlichen Münzen. Markt und Münze gehörten von jeher zusammen<sup>90</sup>). Und es war das Bestreben der Münzmeister, dem Marktbesucher sichtbar vor Augen zu führen, daß er am Markttort unter dem Königsfrieden stand. Vereinzelt geschah dies durch schriftliche Hinweise. So ließ sich Otto der Große auf einer Straßburger Münze als PACIFICVS bezeichnen<sup>91</sup>). Trierer Münzen aus der Zeit von 1102—1124 zeigen das Bild eines Friedensengels mit der Umschrift PAX TREVERIS und PAX PETRVS<sup>92</sup>). Eine Münze der Stadt Lund aus derselben Zeit (1103—1134) trägt die Umschrift PA(x) POR(tus)<sup>93</sup>). Und auf einer in Halle geprägten Münze Ludolfs von Koppentstedt

<sup>86</sup>) Karl von Amira, Die Dresdener Bilderhandschrift des Sachsen spiegels. Leipzig 1902—1926, Band I, S. 126.

<sup>87</sup>) von Amira, Grundriß des germanischen Rechts, S. 120.

<sup>88</sup>) von Amira, Sachsen spiegels, Band II, Abb. 21, 22, 30 a 1.

<sup>89</sup>) Walter Rosien, Die Ebstorfer Weltkarte. Hannover 1952. Farbtafel II.

<sup>90</sup>) „Zu einer Stadt . . . gehört in erster Linie ein Markt und zu einem Markt das Geld, mit dem man kauft und verkauft. Deshalb knüpfen die sehr zahlreichen Münzprivilegien . . . fast stets an die Errichtung eines Marktes an.“ Ferdinand Friedensburg, Deutsche Münzgeschichte (Meister's Grundriß der Geschichtswissenschaft, Band I, Abt. 4). 2. Aufl., Leipzig und Berlin 1902, S. 113.

<sup>91</sup>) Arthur Suhle a. a. O. S. 47.

<sup>92</sup>) Arthur Suhle, Der Fund von Bébange und die Trierer Friedenspfennige. In: Zeitschr. f. Numismatik, Band 34 (1924), S. 325 f., Nr. 7 und 9; S. 341 ff. — Zu der Bedeutung des Wortes PAX auf Münzen vgl. Ferdinand Friedensburg, Die Symbolik der Mittelaltermünzen, II. und III. Teil, Berlin 1922, S. 397 ff., insbesondere S. 398: PAX bedeutet den Rechtsfrieden.

<sup>93</sup>) P. Hauberg, *Myntforhold og Udmyntninger i Danmark indtil 1146*. Kjøbenhavn 1900. Tafel 13, Nr. 1.

findet sich das Bild des Erzbischofs, der ein Spruchband mit den Worten PAX VOBIS in den Händen trägt<sup>94)</sup>. Da jedoch die Marktbesucher in ihrer überwiegenden Mehrzahl weder lesen noch schreiben konnten, bevorzugte man bildliche Darstellungen. Seit der Mitte des 11. Jahrhunderts finden wir in den verschiedensten Abwandlungen das stilisierte Bild einer Stadt, die durch ein Kreuz als Marktstätte gekennzeichnet ist. Teils steht das Kreuz zwischen zwei Türmen auf einer Mauer, teils erscheint es innerhalb eines Mauerkranzes. Später, seit der Mitte des 12. Jahrhunderts, finden sich auch Darstellungen mit zwei Kreuzen, die rechts und links von einem Mittelturm stehen. Den Anlaß zu dieser symmetrischen Form der Darstellung gab die Tatsache, daß die Münzen vielfach — ähnlich wie ursprünglich die Metallbarren — in zwei Teile gebrochen wurden. So war auf jeder der beiden Hälften der wesentliche Teil des Münzbildes zu erkennen<sup>95)</sup>.

Dieses stilisierte Bild der von einem Kreuz überhöhten Stadt ist weit über den gesamten germanischen Raum verbreitet. Es findet sich nicht nur auf deutschen, sondern auch auf dänischen Münzen, auf Münzen des Deutschen Ordens und bis nach Schweden hinauf<sup>96)</sup>. Es ist gewissermaßen das Gegenstück zu dem Segelschiff mit dem Kreuz im Topp. Wie dieses das Symbol der Seehandelsstadt war, so kann man jenes als das Symbol der Handelsstadt im Binnenland bezeichnen. Als Münzbild war es bei der engen Verknüpfung von Markt und Münze besonders geeignet. Es symbolisierte für den Marktbesucher die Stadt als die unter Königsschutz stehende Marktstätte.

Nach dem Vorbild der Münzen haben im 13. Jahrhundert auch einige Stadtsiegel das Bild einer Stadt mit dem königlichen Friedenskreuz übernommen, wenn auch in der Mehrzahl der Fälle hier andere Zeichen und Symbole erscheinen. Als Beispiele seien die Siegel von Beckum (1245)<sup>97)</sup>, Utrecht (3. Stadtsiegel 1256)<sup>98)</sup>, Osterode (1261)<sup>99)</sup>,

<sup>94)</sup> Arthur Suhle, Hohenstaufenzeit im Münzbild. München 1963, Abb. 24.

<sup>95)</sup> Arthur Friedensburg a. a. O. S. 107. — Ders., Die Münze in der Kulturgeschichte. Berlin 1909, S. 96.

<sup>96)</sup> Vgl. die Beispiele Abb. Tafel III u. IV. Eine vollständige Aufzählung ist aus räumlichen Gründen nicht möglich.

<sup>97)</sup> Die westfälischen Siegel des Mittelalters. Herausg. vom Verein f. Gesch. u. Altertumskunde Westfalens. Münster 1882 ff. Tafel 97, Nr. 2.

<sup>98)</sup> S. Müller, *Beschrijving der Utrechtsche Stadtzegele*. Utrecht 1916, Abb. 3.

<sup>99)</sup> Vgl. Otto Hupp, *Deutsche Ortswappen*. Bremen 1913 (Kaffee Hag).

Gudensberg (1269)<sup>100</sup>), Kreuznach (1290)<sup>101</sup>), Bitburg (3. Stadtsiegel um 1300)<sup>102</sup>), Winterberg (um 1300)<sup>103</sup>) und Driburg (um 1300)<sup>104</sup>) genannt. Das zuletzt erwähnte Siegel ist deshalb besonders bemerkenswert, weil hier das Kreuz völlig unsymmetrisch und fast naturalistisch rechts neben dem wuchtigen Mittelturm auf der Mauer steht<sup>105</sup>).

Es kann an dieser Stelle davon abgesehen werden, weitere bildliche Darstellungen anzuführen. Die bisher gebrachten Beispiele des königlichen Friedenskreuzes genügen, um einen Vergleich zwischen ihm und dem Kreuz im Topp der Handelsschiffe durchzuführen. Folgendes kann als Ergebnis unserer Untersuchung festgestellt werden:

1. Beide Kreuze stimmen in ihrer äußeren Form überein. Sie zeigen beide die charakteristische Form des Tatzenkreuzes.
2. Beide Kreuze sind seit der karolingischen Zeit nachweisbar.
3. Beide sind offensichtlich auf fränkischem Boden entstanden.
4. Beide verbreiten sich über den gesamten germanischen Raum. Sie tragen gegen Ende des 12. Jahrhunderts gemeingermanischen Charakter.

Es kann danach wohl kein Zweifel darüber bestehen, daß beide Kreuze identisch sind. Mit anderen Worten: auch das Kreuz im Topp der mittelalterlichen Handelsschiffe war das Zeichen eines königlichen Sonderfriedens, eben jenes Kaufmannsfriedens, den wir oben kennengelernt haben.

Diese Feststellung bedarf allerdings einer Einschränkung. Der Kaufmannsschutz in seiner Gesamtheit umfaßte sowohl die Person des Kaufmanns wie auch seine Waren und sein Schiff. Er war Per-

<sup>100</sup>) Hessisches Ortswappenbuch. Herausgegeben von K. E. Demandt und O. Renkhoff. Glücksburg 1956, Nr. 44.

<sup>101</sup>) Wilhelm Ewald, Rheinische Siegel. Band III, Bonn 1931, S. 208, und Tafel 96, Nr. 1.

<sup>102</sup>) Wilhelm Ewald, a. a. O. S. 217, und Tafel 101, Nr. 1.

<sup>103</sup>) Die westfälischen Siegel des Mittelalters. Tafel 97, Nr. 13, und Tafel 99, Nr. 4.

<sup>104</sup>) Die westfälischen Siegel des Mittelalters. Tafel 81, Nr. 1.

<sup>105</sup>) Leider hat man bei der Neufestsetzung des Driburger Stadtwappens im Jahre 1908 den Charakter des Kreuzstabes verkannt und an seiner Stelle ein freischwebendes „Paderborner“ Kreuz eingezeichnet. Richtig Otto Hupp a. a. O. und Otto Korn in: Westfälisches Städtebuch. Herausgeg. von Erich Keyser. Stuttgart 1954, S. 119.

sonal- und Sachfrieden. Das Kreuz dagegen findet sich nur als Zeichen eines örtlich begrenzten Sachfriedens<sup>106</sup>). Es begründete den Frieden für eine Örtlichkeit oder für ein Gebäude. So zeigte es auch in der Schifffahrt den Frieden nur insoweit an, als dieser auf dem Schiff ruhte<sup>107</sup>). Es war ein Schutzzeichen des Schiffes, nicht etwa des Kaufmanns, der sich an Bord befand.

### Der Gonfanon als zweites Friedenszeichen

Überblicken wir die oben (S. 80—83) gegebene Liste der mittelalterlichen Schiffssiegel, so finden wir seit dem zweiten Viertel des 13. Jahrhunderts in mehreren Fällen unter dem Toppkreuz einen bildlosen, in mehrere Zipfel auslaufenden Wimpel. Auf deutschem Boden kommen die Siegel von Lübeck (I und II) und Wismar (I) in Betracht. In Flandern sind es die Siegel von Nieuport, dem Hafen von Ypern, und Damme (II), dem Hafen von Brügge, im Herrschaftsbereich der dänischen Könige die Siegel von Stralsund (II) und Tondern. Für England sind die Siegel von Winchelsea, Pevensey und New Shorham, für Irland das Siegel von Dublin und für Frankreich das Siegel von Pamiers zu erwähnen. Es handelt sich hier nicht um Flaggen im Sinne der späteren Nationalflaggen; sie weisen keinerlei heraldische Zeichnung auf<sup>1</sup>). Es handelt sich aber auch nicht um einfache Windfahnen, wie sie zu allen Zeiten in der Segelschifffahrt üblich waren. Wir haben vielmehr einen ganz bestimmten Typ bildloser gonfanonförmiger Wimpel vor uns, die zu Beginn des 13. Jahrhunderts erscheinen, sich

<sup>106</sup>) Die Bemerkung bei Schröder-Künßberg a. a. O. S. 646, Anm. 28, ist mißverständlich. Sie bezieht sich nur auf das Tragen von grünen Zweigen, nicht von Kreuzen.

<sup>107</sup>) Es zeigt sich hier die allgemeine rechtliche Gleichstellung von Schiffen und Gebäuden, wie sie schon im Mittelalter üblich war. Vgl. Julius von Gierke, Handelsrecht und Schifffahrtsrecht. 8. Aufl. Berlin 1958. S. 585.

<sup>1</sup>) Es handelt sich hier nicht etwa um ein Unvermögen der Siegelstecher. Vgl. z. B. das sehr sorgfältig gestochene Siegel der Stadt Dover aus dem Ende des 13. Jahrhunderts (Brindley, Catalogue, Abb. 23): am Heck die Flagge der *Cinque Ports*, im Topp ein gonfanonförmiger Wimpel, der durch ein schrägliegenes Gittermuster als bildlos gekennzeichnet ist. In ähnlicher Weise ist in dem zweiten Siegel der Stadt Lübeck und in dem Siegel der Stadt Lydd (Gale Pedrick a. a. O. Abb. 34) die bildlose Fläche des Gonfanons mit einem liegenden Kreuz belegt. Auch dieses Kreuz hat nur eine ornamentale Bedeutung; es ist nicht etwa ein heraldisches Bild.

nach dem Aufkommen der heraldischen Nationalflaggen noch eine Zeitlang neben diesen halten, um dann im 14. Jahrhundert — ebenso wie das Toppkreuz — allmählich zu verschwinden<sup>2)</sup>.

Die gleiche Erscheinung zeigt sich im Binnenland bei den Stadtansichten auf Münzen und Siegeln. Hier setzt die Entwicklung sogar schon etwas früher ein. Sie beginnt im kölnischen Bereich mit den Münzen des Erzbischofs Adolf I. von Berg (1193—1205). Wir finden hier ein Gebäude mit einem Mittelturm, das nach der Umschrift die *Sancta Colonia* symbolisiert. Zu beiden Seiten des Turmes steht ein Kreuzstab, an dem nun — im Gegensatz zu früheren Münzdarstellungen — ein bildloser Gonfanon befestigt ist<sup>3)</sup>. Dieser Typ ist von zahlreichen Münzstätten übernommen worden, vor allem im Gebiet des Herzogtums Westfalen, aber auch außerhalb in Dortmund, Driburg, Duisburg, Essen, Friedberg, Hildesheim, Osnabrück und anderen.

Auch in den Siegeln einiger westfälischer Städte findet sich dieses neue Bild, in den Siegeln von Herford (1231)<sup>4)</sup>, Brilon (1248)<sup>5)</sup> und Dorsten (1251)<sup>6)</sup>. Abweichend von diesem offensichtlich von den Münzbildern beeinflussten Siegeltyp zeigt das Siegel der Stadt Schmalenberg aus dem Jahre 1243 über einer Mauer mit einem Tor einen zinnenbekrönten Festungsturm, auf dem ein Kreuzstab mit einem Gonfanon aufgefplant ist<sup>7)</sup>.

Noch früher begegnet uns die Verbindung des Kreuzstabes mit einem Gonfanon bei einem Münztyp, den wir bisher noch nicht besprochen haben. Es handelt sich um Münzen, auf denen der Münz- und Marktherr dargestellt ist, der als Wahrer des Marktfriedens einen Kreuzstab in seiner Hand hält. Diese Art der Darstellung findet sich

<sup>2)</sup> Das Toppkreuz verschwindet früher. Daher findet sich in den Siegeln von Dover und Lydd (siehe oben Anm. 1) und in den Schiffssiegeln von Portsmouth (Brindley, Catalogue, Abb. 20) und Ipswich (Sammlung Trummer, Staatsarchiv Hamburg), die alle aus der Zeit um 1300 stammen, wohl noch der bildlose Gonfanon, dagegen nicht mehr das Toppkreuz. Die Entwicklung verläuft hier ähnlich wie bei dem Marktkreuz und der Marktfahne (Siehe unten S. 100).

<sup>3)</sup> Walter Hävernack, Die Münzen von Köln. Köln 1935. Nr. 588 ff.

<sup>4)</sup> Die westfälischen Siegel des Mittelalters, Tafel 69, Nr. 3.

<sup>5)</sup> Ebd. Tafel 66, Nr. 1.

<sup>6)</sup> Ebd. Tafel 70, Nr. 4.

<sup>7)</sup> Ebd. Tafel 72, Nr. 2. Wahrscheinlich ist hier der Turm der um 1240 zerstörten Burg des Erzbischofs von Köln dargestellt. Das Siegel würde danach aus der Zeit vor 1240 stammen.

besonders häufig bei den Münzen geistlicher Würdenträger, bei Bischöfen, Äbten und Äbtissinnen. Man könnte daher zweifeln, ob es sich hier um das weltliche Friedenskreuz oder um ein sakrales Vortragekreuz handelt. Sie findet sich aber ebenso bei Münzen weltlicher Fürsten, wo ein solcher Zweifel ausgeschlossen ist<sup>8)</sup>. Seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts nun wird auch bei diesem Münztyp dem Kreuzstab ein Gonfanon beigefügt. Auf Kölner Münzen geschieht dies zuerst unter Erzbischof Philipp von Heinsberg (1167—1191)<sup>9)</sup>. Der Erzbischof hält hier den Krummstab, das Zeichen seiner geistlichen Würde, in der Rechten, den Kreuzstab mit der Fahne in der Linken. Weitere Beispiele dieses Typs sind die Münzen des Abtes Heribert I. von Helmstedt (1183—1199)<sup>10)</sup> und der Äbtissin Agnes von Quedlinburg (1184—1203)<sup>11)</sup>. Auf Magdeburger Moritzpfennigen aus der Zeit des Erzbischofs Wichmann von Seeburg (1152—1192) wird vereinzelt auch dem hl. Mauritius eine Kreuzfahne in die Hand gegeben<sup>12)</sup>. Der Münzherr mit zwei symmetrisch angeordneten Kreuzfahnen findet sich auf Münzen des Abtes Heribert II. von Helmstedt (1199—1220)<sup>13)</sup>, auf Münzen der Erzbischöfe von Köln seit Dietrich I. (1208—1212)<sup>14)</sup>, auf Münzen der Bischöfe von Konstanz<sup>15)</sup>, Hildesheim<sup>16)</sup> und Münster<sup>17)</sup>. Von weltlichen Fürsten ist eine Münze

<sup>8)</sup> Vgl. die Münzen

a) des Markgrafen Albrecht von Brandenburg (1134—1170) bei: Emil Bahrfeldt, Die Münzen der Mark Brandenburg. Berlin 1889. Tafel I, Nr. 15<sup>1)</sup>,

b) des Herzogs Bernhard von Sachsen (1180—1212) bei: Th. Elze, Die Münzen Bernhards Grafen von Anhalt. II. Heft, Berlin 1881. Nr. 65—67,

c) der Herzöge Bogislaw I. und Kasimir I. (1200—1250) bei: Hermann Dannenberg, Münzgeschichte Pommerns. Berlin 1893. Tafel II Nr. 27.

<sup>9)</sup> Walter Hävernich a. a. O. Nr. 549—555.

<sup>10)</sup> Arthur Suhle, Münzbilder der Hohenstaufenzeit. Leipzig 1938. Tafel 3.

<sup>11)</sup> P. J. Meyer, Beiträge zur Brakteatenkunde des nördlichen Harzes (Archiv für Brakteatenkunde, Band 2 (1890/1893), Tafel 13, Nr. Ia.

<sup>12)</sup> Arthur Suhle, Das Münzwesen Magdeburgs unter Erzbischof Wichmann 1152—1192 (Magdeb. Forschungen, Band 1). Magdeburg 1950. Tafel 9 und Tafel 17, Nr. 15. — Numismatische Zeitung 1859. Tafel IV, Nr. 9.

<sup>13)</sup> Zeitschr. f. Numismatik, 34. Band, 1924, Tafel V, Nr. 20.

<sup>14)</sup> Walter Hävernich a. a. O. Nr. 608 ff.

<sup>15)</sup> J. Cahn, Münz- und Geldgeschichte von Konstanz . . . im Mittelalter. Heidelberg 1911, Nr. 58.

<sup>16)</sup> E. Mertens, Sammlung Arthur Löbbecke; Deutsche Brakteaten. Halle 1925, Nr. 70.

<sup>17)</sup> H. Ph. Cappe, Die Mittelalter-Münzen von Münster pp. Dresden 1850. Tafel 2, Nr. 20—32.

Tafel 3: Münzen



*Magdeburg, 1107—1119*



*Münster, 1226—1247*



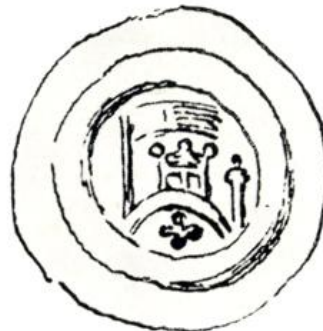
*Meißen, 1156—1190*



*Magdeburg, 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts*



*Köln, 1193—12??*



*Stralsund, um 1250*

Tafel 4: Siegel



*Stadtsiegel von Beckum, 1245*



*Stadtsiegel von Brilon, 1248*

Albrechts des Bären (1134—1170) zu erwähnen<sup>17a)</sup>. Eine zu Nymwegen geprägte Münze Friedrichs I. (1152—1190) zeigt sogar den Kaiser mit einer Kreuzfahne in der Hand<sup>18)</sup>.

Die schriftlichen Belege sind auch hier äußerst dürftig. Für das Gebiet der Schifffahrt kommt mit Sicherheit nur die oben erwähnte Stelle aus dem Ortnit aus der Zeit um 1225 in Betracht<sup>19)</sup>. Hier bindet der heidnische Stadtrichter nicht nur ein Kreuz, sondern *eine vane und ein kriuze* als Zeichen des Friedens an den Mastbaum. Ein weiterer Hinweis findet sich vielleicht in der englischen Ordonnanz über den Aufenthalt der Niederlothringer aus der Zeit um 1154<sup>20)</sup>. Jedenfalls macht Walter Vogel darauf aufmerksam, daß im weiteren Verlauf der Verordnung bestimmt wird, der Verkauf der eingeführten Waren solle *bas le tonge* erfolgen<sup>21)</sup>. Dies könnte auf einen Gonfanon am Mast hindeuten, der bekanntlich in mehrere Zungen auslief.

Daß es an Land üblich war, an das königliche Friedenskreuz eine „Fahne“ zu binden, und daß es sich bei den Darstellungen auf den Münzen und Siegeln nicht etwa nur um Phantasiebilder der Münzmeister und Siegelstecher handelt, beweist eine Stelle aus den Fivelgoer Bußtaxen aus der Mitte des 13. Jahrhunderts<sup>22)</sup>. Dort heißt es bei der Beschlagnahme eines Grundstücks im Namen des Königs: *Tha nam thi fogeth thes keninges crus and band ther to enen fona en settet uppa thes monnes hus* — „Da nahm der Vogt des Königs Kreuz und band eine Fahne daran und setzte es auf des Mannes Haus“. Mit Recht bemerkt Richard Schröder zu dieser Stelle: „Zugleich beweist die angeführte Bestimmung . . . , daß die Fahne ursprünglich kein selbständiges Symbol, sondern ein bloßes Beiwerk des Kreuzes gewesen ist“. Wir aber müssen weiter fragen: Wie kam es zu diesem „Beiwerk“, wie kam man dazu, das königliche Friedenskreuz mit einer Fahne zu versehen, und welche Bedeutung hatte diese Fahne?

<sup>17a)</sup> H. Ph. Cappe, Beschreibung der Münzen von Goslar. Dresden 1860. Tafel III, Nr. 26.

<sup>18)</sup> Blätter für Münzfreunde, Jahrg. 1914, Sp. 5620.

<sup>19)</sup> Vgl. oben S. 86.

<sup>20)</sup> Vgl. oben S. 85.

<sup>21)</sup> Walter Vogel a. a. O. S. 111, Anm. 1.

<sup>22)</sup> Richard Schröder, Die Stellung der Rolandssäulen, S. 31; ders. Weichbild, S. 321. — Die alte Grafschaft Fivelgo lag westlich der Emsmündung nordöstlich von Groningen.

An sich ist die Verbindung des Kreuzes mit einem anderen Rechtszeichen nichts Ungewöhnliches. Vor allem bei dem Marktkreuz finden wir mehrfach die Verbindung mit einem Schwert oder einem Handschuh, die beide ein Symbol der richterlichen Gewalt des Friedenswahrers waren<sup>23)</sup>. Die Verbindung des Kreuzes mit einer Fahne ist jedoch im ersten Augenblick deshalb so befremdlich, weil es sich hier um zwei im Grunde völlig wesensfremde Elemente handelt. Das Kreuz ist ein reines Friedenszeichen, während die Fahne ihrem ursprünglichen Wesen nach ein Feldzeichen, also ein kriegerisches Zeichen ist.

Auf Kölner Münzen erscheint der Kreuzstab mit dem Gonfanon zuerst unter dem Erzbischof Philipp von Heinsberg<sup>24)</sup>, der im Jahre 1180 mit dem Herzogtum Westfalen belehnt wurde. Die Belehnung erfolgte nach dem ausdrücklichen Wortlaut der Verleihungsurkunde mit dem kaiserlichen Banner, *vexillo imperiali*. Walter Hävernick hält daher den Kreuzstab mit dem Gonfanon für eine Herzogsfahne<sup>25)</sup>. Und ebenso erklärt G. Tumbült die Kreuzfahnen in den Siegeln von Herford, Brilon, Dorsten und Schmallebenberg als Zeichen der herzoglichen Gewalt des Stadtherrn<sup>26)</sup>. Diese Auffassung ist jedoch nicht haltbar. Denn der mit einem Gonfanon geschmückte Kreuzstab findet sich, wie wir sahen, auch auf Münzen der Äbte von Helmstedt, der Äbtissin von Quedlinburg sowie der Bischöfe von Konstanz, Hildesheim und Münster<sup>27)</sup>.

H. Lückger und H. Buchenau haben deshalb eine andere Vermutung geäußert<sup>28)</sup>. Nach ihrer Ansicht, die sie allerdings nicht näher begründen, handelt es sich bei diesen Kreuzfahnen um Friedensfahnen und Symbole des Marktfriedens. Diese Vermutung liegt in der Tat nahe,

<sup>23)</sup> Vgl. Eberhard von Künßberg, *Rechtliche Volkskunde*. Halle 1936, S. 107.

<sup>24)</sup> Vgl. oben S. 96, Anm. 9.

<sup>25)</sup> Walter Hävernick a. a. O. S. 5.

<sup>26)</sup> G. Tumbült in: *Die westfälischen Siegel des Mittelalters*, Text zu Tafel 66,1 u. 69,3. — Herbert Meyer nimmt ohne nähere Begründung an, daß die beiden Fahnen auf den Kölner Münzen auf „die beiden Herzogtümer Niederfranken und Westfalen“ hindeuten (*Zeitschr. d. Savigny-Stiftung für Rechtsgesch., Germ. Abt.*, Band 50 [1930], S. 325, Anm. 1).

<sup>27)</sup> Vgl. oben S. 96. — Eine Nachprüfung etwa nach Kölner Muster kommt bei diesen Münzen nicht in Betracht.

<sup>28)</sup> H. Lückger, *Die Münzen von Köln* (1939), S. 4; H. Buchenau in: *Blätter für Münzkunde*, 36. Jahrg., S. 231, und 49. Jahrg., S. 5620.

und zwar aus einem doppelten Grunde. Einmal handelt es sich bei den Kreuzfahnen offensichtlich um eine Fortbildung der schlichten Kreuzstäbe, die wir als Zeichen des Markt- und Königsfriedens kennengelernt haben. Zum andern kennen wir aus dem späteren Mittelalter den Gebrauch von Marktfahnen, die als Rechtszeichen dieselbe rechtsbegründende Aufgabe hatten wie die Marktkreuze. Mit ihrem Aufziehen begann der Marktfrieden, mit ihrem Einholen endete er. In schriftlichen Quellen lassen sich diese Fahnen bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts zurückverfolgen<sup>29)</sup>. Sie sind aber zweifellos älter. Über das Verhältnis der Marktfahnen zu den Marktkreuzen fehlt es bisher an einer eingehenden Untersuchung. Karl von Amira sagt lediglich, daß die Marktfahne „genauer noch als das Marktkreuz . . . den königlichen Frieden zum Ausdruck“ gebracht habe und daß sie deshalb „oft neben dem Kreuz, freilich nur temporär“ vorkomme<sup>30)</sup>. Etwas schärfer umreißt Richard Schröder das Verhältnis der beiden Zeichen, wenn er feststellt, daß Kreuz und Fahne ursprünglich nebeneinander gebraucht worden seien, daß dann aber im Laufe der Zeit die Fahne das Kreuz verdrängt habe<sup>31)</sup>.

Durch die Münzbilder wird diese Beobachtung Schröders bestätigt und nicht unwesentlich ergänzt. Es zeigt sich hier, daß auf der frühesten Stufe der Entwicklung das Marktkreuz allein gebraucht wurde<sup>32)</sup>. Dann folgt eine kurze Zwischenstufe, während der Kreuz und Fahne nebeneinander und offensichtlich in derselben Funktion erscheinen. Die wenigen Beispiele stammen aus der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Wir haben zunächst einen Magdeburger Moritzpfennig aus der Zeit des Erzbischofs Wichmann (1152—1192)<sup>33)</sup>. Er zeigt das Brustbild des hl. Mauritius zwischen zwei freistehenden Türmen, von denen der linke ein Kreuz, der rechte eine Fahne trägt. Ähnlich sind zwei Münzen der Markgrafen von Meißen aus der Zeit von 1156—1190<sup>34)</sup>. Auf der einen stehen Kreuz und Fahne nebeneinander

<sup>29)</sup> Eine — allerdings ergänzungsbedürftige — List der bekannten Marktfahnen bei Richard Schröder, Die Stellung der Rolandssäulen, S. 16.

<sup>30)</sup> Karl von Amira a. a. O. S. 119.

<sup>31)</sup> Richard Schröder, Die Stellung der Rolandssäulen, S. 16.

<sup>32)</sup> Vgl. oben S. 92.

<sup>33)</sup> Numismatische Zeitung. 27. Jahrg. 1860. S. 87, Nr. 67.

<sup>34)</sup> W. Schwinkowski, Münz- und Geldgeschichte der Mark Meissen. I. Teil, Frankfurt 1931. Nr. 330 u. 333.

auf einer Stadtmauer; auf der anderen stehen sie zu beiden Seiten eines Stadtturmes. Auf der nächsten Stufe findet sich das Kreuz mit der Fahne zu einem einheitlichen Zeichen verbunden<sup>35</sup>). Und zuletzt verschwindet das Kreuz, und als Zeichen des Marktfriedens bleibt nur die Fahne, so vor allem auf Stralsunder Münzen aus der Mitte des 13. Jahrhunderts und auf einer Erfurter Münze aus der Zeit um 1300<sup>36</sup>).

Richten wir unsern Blick jetzt wieder auf die Schiffssiegel, so kann wohl kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß der Gonfanon, der hier unter dem Kreuz im Topp des Mastes weht, ebenfalls ein königliches Schutz- und Friedenszeichen war. Die Frage aber, weshalb dieses zweite Friedenszeichen neben dem seit alters üblichen Zeichen des Kreuzes eingeführt wurde, ist damit noch nicht beantwortet. Und unbeantwortet ist auch die zweite, gerade für das Gebiet der Schifffahrt wichtige Frage, welche Farbe diese gonfanonförmigen Wimpel in den verschiedenen Staaten hatten. In Deutschland deutet manches darauf hin, daß die Marktfahnen ursprünglich einheitlich rot waren<sup>37</sup>). Und für die deutschen Schiffe, insbesondere für die Schiffe der drei Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck, hat vor rund 30 Jahren Herbert Meyer die Behauptung aufgestellt, sie hätten im Topp des Mastes einen roten „Flüger“ geführt. Dieser Flüger war nach seinen Worten „nicht nur äußerlich der Blutfahne des Reiches gleich, sondern

<sup>35</sup>) Vgl. oben S. 94 ff.

<sup>36</sup>) H. Dannenberg, Münzgeschichte Pommerns. Tafel II, Nr. 48 u. 49, Tafel V, Nr. 150. — Wilhelm Jesse, Der Wendische Münzverein (Quellen u. Darstellungen zur Hansischen Gesch., N. F., Band 6). Lübeck 1928. Nr. 154. — C. F. v. Posern-Klett, Sachsens Münzen im Mittelalter, I., Leipzig 1846, Tafel VII, Nr. 27.

<sup>37</sup>) Allgemein sei auf Carl Erdmann, Kaiserliche und päpstliche Fahnen im hohen Mittelalter (Quellen u. Forschungen in italienischen Archiven und Bibliotheken, Bd. 25), S. 25 verwiesen, der feststellt, daß sich in Deutschland seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts eine rote Fahne findet, die als Zeichen der Belehnung, des Gerichts und der Regalien, also auch des Marktregals, diene. Die Nachweise für die rote Marktfahne sind im einzelnen nicht so zahlreich, wie im allgemeinen angenommen wird. Meistens begnügen sich die Quellen damit, die Marktfahne als solche zu erwähnen, ohne die Farbe, die offenbar als bekannt vorausgesetzt wird, besonders anzugeben. Immerhin ist eine rote Marktfahne für Freiburg, Nordhausen und Frankfurt nachgewiesen. In Utrecht wurde statt der Fahne ein roter Marktschild aufgehängt (H. W. M. J. Kits Nieuwenkamp, Encyclopedie van de Heraldiek, Amsterdam 1961, S. 193).

die drei Städte führten wirklich das Sinnbild der königlichen Gerichtshoheit“<sup>38)</sup>. So hat „die Hanse ursprünglich unter dem (roten) Banner des Reiches ihre Kriege geführt und die See befriedet“<sup>39)</sup>. Leider sind die Ausführungen Herbert Meyers trotz der Fülle des von ihm gebrachten Materials widerspruchsvoll und nicht überzeugend. Sie werden heute weitgehend abgelehnt<sup>40)</sup>. Wir müssen deshalb, um auf sicheren Boden zu gelangen, weiter ausholen und die allgemeine Entwicklung des Fahnenwesens während des 12. Jahrhunderts nachprüfen.

### Das europäische Fahnenwesen des hohen Mittelalters

Überblicken wir die Feldzeichen der europäischen Heere im hohen Mittelalter, so lassen sich drei Hauptgruppen unterscheiden:

- a) Die Hauptheerfahnen, die mit dem Bild eines Heiligen geschmückt waren. Sie dienten nicht so sehr taktischen Zwecken, sondern waren in erster Linie religiöse Symbole. Byzantinische und altgermanische Überlieferung trafen hier zusammen. Bereits unter Heinrich I. (919—936) und Otto I. (936—973) zeigte das Hauptbanner des deutschen Heeres das Bild eines Engels, wahrscheinlich des Erzengels Michael<sup>1)</sup>. Später waren es vor allem die Truppen der Bischofsstädte, die eine Hauptheerfahne mit dem Bild des Bistumsheiligen führten. Für Mainz ist ein solches Banner mit dem Bild des hl. Martin, für Magdeburg mit dem Bild des hl. Mauritius bezeugt. Marseille führte ein Hauptbanner mit dem Bild des hl. Victor, Parma ein solches mit dem Bild des hl. Prosper. Die Hauptheerfahne des Deutschen Ordens zeigte das Bild der Gottesmutter, der Schutzpatronin des Ordens. Das Straßburger Hauptbanner mit dem Bild der Gottesmutter *mit zertanen Armen* war noch im 18. Jahrhundert erhalten und

<sup>38)</sup> Herbert Meyer, *Freiheitsroland und Gottesfrieden*, S. 58 f.

<sup>39)</sup> Herbert Meyer, *Die rote Fahne*. In: *Zeitschr. d. Savigny-Stiftung f. Rechtsgeschichte, Germ. Abt.*, Bd. 50 (1930), S. 336.

<sup>40)</sup> Vgl. die Kritik von Percy Ernst Schramm, *Herrschaftszeichen und Staatssymbolik*, II. Band, Stuttgart 1955, S. 649.

<sup>1)</sup> Erich Gritzner, *Symbole und Wappen des alten Deutschen Reiches*, Leipzig 1902. S. 18.

wurde erst bei der Plünderung des Stadthauses im Juli 1789 vernichtet<sup>2)</sup>. Das Würzburger Kilians-Banner aus dem Jahre 1266 wird noch heute auf der Festung Marienberg aufbewahrt<sup>3)</sup>.

- b) Die taktischen Feldzeichen des Fußvolks, die *signa*. Sie bestanden in ihrer Grundform aus einer Stange, die mit einem plastischen Tierbild bekrönt war. Vor allem sind hier die kaiserlichen Adlerfeldzeichen, die *victrices aquilae*, zu nennen, die bis in das beginnende 13. Jahrhundert hinein nachweisbar sind<sup>4)</sup>.
- c) Die Lanzenfahnen der Führer und Unterführer in den einzelnen Heeresgruppen, die Gonfanons<sup>5)</sup>. Nur diese sind für unsere weitere Untersuchung von Bedeutung.

Über die Farbe der Gonfanons hat in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts eine erbitterte Fehde zwischen Herbert Meyer und Carl Erdmann getobt. Nach Meyer zeigten alle Gonfanons seit der Zeit der Karolinger die rote Farbe. Rot war nach seiner Ansicht die Kriegsfarbe, die Farbe der germanischen Fahnen schlechthin<sup>6)</sup>. Diese These

<sup>2)</sup> Paul Martin, Die Hoheitszeichen der freien Stadt Straßburg 1200—1681. Straßburg 1941. S. 75.

<sup>3)</sup> Vielfach wurde die Hauptheerfahne auf einem besonderen Fahnenwagen (*Carroccio*) in die Schlacht gefahren. Vgl. Walter Rose, Der mittelalterliche Fahnenwagen (*Carroccio*) der italienischen und deutschen Städte, in: Zeitschrift für historische Waffen- und Kostümkunde, 15. Bd. (N. F. 6. Bd.), 1937/1938, S. 78 ff., und Carl Erdmann, Die Entstehung des Kreuzzugs-gedankens. Stuttgart 1935. S. 47 ff.

<sup>4)</sup> Erich Gritzner a. a. O. S. 18 u. 30 ff. — Das Bild eines solchen plastischen Adlerfeldzeichens mit der Umschrift „VICTRIX A(quila)“ findet sich auf einer Münze des Lütticher Bischofs Heinrich II. (1145—1165); Abbildung bei B. J. de Chestret de Hanefte, *Numismatique de la Principauté de Liège, Bruxelles 1890*, Nr. 103. Ein Adlerfeldzeichen, bei dem unter dem Adler noch ein gonfanonförmiger Wimpel weht, ist in einer Prudentius-Handschrift aus dem Anfang des 12. Jahrhunderts dargestellt; Abb. bei R. Stettiner, Die illustrierten Prudentius-Handschriften (1895), Tafel 123, Nr. 1.

<sup>5)</sup> Über den Begriff des Gonfanons vgl. oben S. 80, Anm. 28.

<sup>6)</sup> Außer den bereits genannten Schriften Herbert Meyers sei noch auf seine folgenden Arbeiten verwiesen:

a) Die Oriflamme und das französische Nationalgefühl. In: Nachrichten v. d. Gesellsch. d. Wissenschaften zu Göttingen, Phil.-hist. Klasse, 1930, S. 95 ff.

b) Sturmflagge und Standarte. In: Zeitschr. d. Savigny-Stiftung f. Rechtsgeschichte, Germ. Abt., Band 51 (1931), S. 230 ff.

c) Kaiserflagge und Blutflagge. Ebd., Band 53 (1933), S. 291 ff.

ist von Carl Erdmann überzeugend widerlegt worden<sup>7)</sup>. Nach seinen Ausführungen ist es nicht mehr zu bezweifeln, daß bis zum ersten Kreuzzug die gonfanonförmigen Lanzenfahnen von beliebiger Farbe und beliebiger ornamentaler Verzierung waren. Die Fahne als solche war das Zeichen des Anführers, ohne Rücksicht auf ihre Farbe und Zeichnung. Mit solchen Gonfanons zogen auch die Anführer der Kreuzfahrerheere zum ersten Kreuzzug aus. Sehr anschaulich wird in den *Gesta Dei per Francos* geschildert, wie im Nahkampf die Zungen von Bohemunds Banner um die Köpfe der Türken schlugen: *Tam vehementer instabat illis, ut linguae honorabilis vexilli volitarent super Turcorum capita*<sup>8)</sup>.

Durch die Berührung mit Byzanz und dem Islam lernten nun die Kreuzfahrer etwas für sie völlig Neues kennen, — ein wohldurchdachtes System farbiger Zeichen. Von jeher hatte im Orient die Farbe eine besondere Rolle gespielt. Jede alte Kalifenfamilie hatte ihre eigene Farbe, die nicht nur in den Fahnen, sondern auch auf den Turbanen und den als Rangabzeichen des Herrschers geführten Sonnenschirmen erschien<sup>9)</sup>. Schwarz war die Farbe der Abbasiden, Weiß die der Omajjaden, Grün die der Fatimiden. Auch Mohammeds Fahne war grün. Im byzantinischen Heer hatte seit dem 8. Jahrhundert jedes Regiment seine eigene Farbe, die in den Kompaniefahnen, in den Kommandozeichen der Kommandeure und sogar in den Lanzenwimpeln jedes einzelnen Reiters wiederkehrte<sup>10)</sup>. Offenbar unter dem Eindruck dieses für sie neuen Brauches gingen nun auch die Kreuzfahrer dazu über, für die Gonfanons bestimmte Farben einzuführen, die für die Person der Anführer und ihre Heeresgruppen charak-

7) Carl Erdmann, Kaiserfahne und Blutfahne. In: Sitzungsberichte d. Preussischen Akademie d. Wissenschaften, Phil.-hist. Klasse, Band 28 (1932), S. 868 ff. — Ders., Kaiserliche und päpstliche Fahnen im hohen Mittelalter. In: Quellen u. Forschungen in italienischen Archiven und Bibliotheken. Band 25 (1933/1934), S. 1 ff.

8) Jacques Bongars, *Gesta Dei per Francos*. Hanau 1611. Band I, S. 12.

9) Über die Farben des Islam vgl. J. Wellhausen, *Das arabische Reich und sein Sturz* (1902), S. 332, und B. Spuler, *Iran in frühislamischer Zeit* (1952), S. 348 f.

10) Vgl. Robert Grosse, *Die Fahnen der römisch-byzantinischen Armee des 4. bis 10. Jahrhunderts*. In: *Byzantinische Zeitschr.*, I. Abt., Bd. 24, S. 368.

teristisch waren<sup>11)</sup>. Allzuviel berichten die Quellen hierüber allerdings nicht. Immerhin hören wir — und das ist für europäische Verhältnisse etwas völlig Neues —, daß das Banner Bohemunds von Tarent rot, das Roberts von der Normandie golden und das Balduins weiß war<sup>12)</sup>. Ob Albert von Aachen, der selbst an dem Kreuzzug nicht teilgenommen hatte, recht hat, wenn er wiederholt von einer Vielzahl roter, blauer, gelber und grüner Banner spricht<sup>13)</sup>, darf füglich bezweifelt werden. Jedenfalls war es kein buntes Durcheinander. Vielmehr ist anzunehmen, daß nach östlichem, vor allem byzantinischem Vorbild jeweils die Bannerfarbe des Anführers auch für die Unterführer der ganzen Heeresgruppe galt.

Hinzu kam noch etwas anderes, was die Kreuzfahrer im Orient kennenlernten und was für die spätere Entwicklung in Europa von entscheidender Bedeutung werden sollte. Das war der dingliche Ge-

<sup>11)</sup> Daß die Verschiedenfarbigkeit der Gonfanons im ersten Kreuzzug auf- gekommen sei, hat bereits Herbert Meyer (Die Oriflamme und das französische Nationalgefühl, S. 115, Anm. 5) vermutet. — In einer sehr lesenswerten Studie *Origin of Heraldry in Europe* (II. Edition Washington 1953) hat Calvin Kephart darauf hingewiesen, daß in dem Kreuzfahrerheer anfänglich eine ziemliche Regellosigkeit herrschte, und daß eine straffere Ordnung erst während der Belagerung von Antiochien eintrat. Kephart führt dies darauf zurück, daß die Kreuzfahrer in der Schlacht bei Doryläum am 1. Juli 1097 „Silber und Gold, Brokat-Gewänder und fremde Dinge, die sie noch nie vorher gesehen hatten“, erbeuteten (S. 35). Er vermutet, daß es sich bei den „noch nie vorher gesehenen Dingen“ um zeichengeschmückte Schilde gehandelt habe, und daß daraufhin die Kreuzfahrer auch ihrerseits Schildzeichen, also Wappen, eingeführt hätten, um so die einzelnen Heeresgruppen voneinander zu unterscheiden (S. 43). Gegen die Ausführungen Kepharts bestehen jedoch, soweit sie sich auf die Einführung von Wappen beziehen, erhebliche Bedenken (Vgl. die Kritik in dem „Archivum Heraldicum“, Bd. 70, 1956, S. 38). Der wichtigste Einwand dürfte sein, daß das Wappenwesen in den Kreuzfahrerstaaten später auftritt als in Westeuropa. Dagegen ist es nicht unwahrscheinlich, daß während der siebenmonatigen Belagerungszeit von Antiochien der Brauch der farbigen Gonfanons eingeführt wurde. In diesem Zusammenhang ist eine Stelle in den *Gesta Tancredi* zum Jahre 1098 anlässlich der Belagerung von Antiochien von besonderer Bedeutung: *Ideo Turci, quum appropiant, substant; ipsum hoc simulantes Christicolae hastas vexillis armant, singula singulis aptantes, quasi tot abderent agmina, quot proderent vexilla* (Rec. des Hist. des Croisades, Hist. Occ. III, S. 648).

<sup>12)</sup> Vgl. Carl Erdmann, Kaiserfahne und Blutfahne, S. 883, und die dort Anm. 7—9 angegebenen Quellen.

<sup>13)</sup> Vgl. die Belege bei Carl Erdmann, Kaiserliche und päpstliche Fahnen, S. 39, Anm. 2.

brauch der farbigen Banner, durch die das Eigentum oder die Schutzherrschaft eines Fürsten und Heerführers über eine Burg oder eine Stadt sichtbar zum Ausdruck gebracht wurde. Es ist dabei weniger an den Brauch zu denken, das persönliche Banner eines Heerführers auf einem Turm oder der Mauer einer eroberten Stadt aufzupflanzen<sup>14)</sup>. Wichtiger sind die Fälle, in denen eine Vielzahl gleichfarbiger Banner, die eigens zu diesem Zweck angefertigt waren und niemals als Feldzeichen gedient hatten, auf den Mauern und Türmen einer Stadt oder Burg aufgerichtet wurden und dort zum Zeichen der Herrschaft wehten, auch wenn der Herrscher selbst nicht anwesend war. Das früheste Beispiel dieser Art auf der Seite der Kreuzfahrer stammt bereits aus dem Jahre 1099<sup>15)</sup>. Als Raimond von Saint-Gilles sich im Januar dieses Jahres der Stadt Tripolis näherte, schickte der dortige Emir eine Gesandtschaft zu ihm und schlug ihm den Abschluß eines Freundschaftsvertrages vor. Gleichzeitig ließ er auf den Türmen der Stadt und auf allen Kastellen seines Gebietes die Banner des Grafen aufpflanzen. „Denn so war es im Heere üblich, daß, wenn das Banner eines Franken auf einer Stadt oder einem Kastell vorgefunden wurde, diese von keinem anderen mehr erobert wurde.“ Die dem persönlichen Banner des Anführers nachgebildeten „Duplikatbanner“ zeigten also durch ihre Farbe an, unter wessen Herrschaft die Stadt stand. Wir haben hier die früheste Form farbiger Flaggen vor uns, eine Vorstufe der späteren Nationalflaggen.

Die weitere Entwicklung in den Kreuzfahrerstaaten kann hier nur gestreift werden. Sie ist durch vier Merkmale gekennzeichnet:

- a) Die Bannerfarben der einzelnen Heeresgruppen wurden nach dem Abschluß des Kreuzzuges, soweit die Fürsten in Palästina und Syrien zurückblieben, beibehalten. Sie vererbten sich auf deren Nachkommen und wurden damit, ähnlich wie beim Islam, zum Kennzeichen der einzelnen Dynastien, zu Nationalflaggen in ihrer einfachsten Form. Antiochien, das an Bohemund von Tarent fiel, behielt dessen rote Bannerfarbe bei. Noch 1271 konnte der Sultan Baibars an Bohemund VI. schreiben: „Unsere

<sup>14)</sup> Dieser Brauch findet sich bei den Iraniern bereits im 4. Jahrhundert, in Byzanz im 10. Jahrhundert. Vgl. Carl Erdmann, *Kaiserfahne und Blutfahne*, S. 879.

<sup>15)</sup> Raimund von Aguilers, *Historia Francorum (Rec. des Hist. des Croisades, Hist. Occ. III)*, S. 275.

gelben Fahnen haben deine roten zurückgedrängt“<sup>16)</sup>. Entsprechend der Bannerfarbe war auch das Wappen des Fürstentums Antiochien ursprünglich bildlos rot<sup>17)</sup>. Für das Königreich Jerusalem wurde die weiße Bannerfarbe Balduins zum nationalen Kennzeichen. Spätestens unter Amalrich I. (1162—1173) wurde dem weißen Banner ein Kreuz eingefügt, zunächst in roter, später in goldener Farbe<sup>18)</sup>. Dieses Kreuzbanner war fortan die Flagge des Königreiches.

- b) Das Königreich Jerusalem steht mit der Aufnahme des Kreuzes in das gonfanonförmige Banner nicht allein da. Schon vorher findet es sich in den persönlichen Bannern des Grafen Pons von Tripolis 1226 und des Fürsten Raimond von Antiochien (1136 bis 1149)<sup>19)</sup>. Und bereits 1115 wird in einem Siegel des Bischofs von Ramleh der hl. Georg zu Pferde mit einem Kreuz im Schild und mit einem kreuzgeschmückten Gonfanon dargestellt<sup>20)</sup>. Diese Darstellung des Heiligen geht auf eine Vision des Jahres 1098 zurück, wo angeblich St. Georg, St. Mercurius und St. Demetrius auf weißen Pferden und mit weißen kreuzgeschmückten Bannern den Kreuzfahrern vor Antiochien zu Hilfe geeilt waren<sup>21)</sup>. Das Kreuz ist damit das erste und für mehrere Jahrzehnte einzige Zeichen, das in den Bannern geführt wird.
- c) In dem Königreich Jerusalem findet sich zum erstenmal auch ein zweifarbiges Banner. Und zwar war es der Templerorden, der in seinem Banner, dem berühmten *Bauçan*, zu der weißen Farbe des Königreiches noch die schwarze Farbe hinzunahm, die bei den islamischen Völkern die Farbe der Rache und das

<sup>16)</sup> R. Grousset, *Histoire des Croisades*. Paris 1934. Band III, S. 656.

<sup>17)</sup> Rémi Mathieu, *Le système héraldique français*. Paris 1946, S. 169, und Anm. 4; Friedrich Wilken, *Geschichte der Kreuzzüge*. Bd. VII. Leipzig 1832. S. 317.

<sup>18)</sup> Der früheste Nachweis dieses Kreuzbanners findet sich auf einer Bleibulle König Amalrichs I. (1162—1173). Abb. bei G. Schlumberger, *Sigillographie de l'Orient latin*. Paris 1943, Nr. 9—11, und bei Bernhard Kugler, *Geschichte der Kreuzzüge*. Berlin 1880, S. 167.

<sup>19)</sup> G. Schlumberger a. a. O. Nr. 136 u. 78.

<sup>20)</sup> G. Schlumberger a. a. O. S. 114, Nr. 109. Während des ersten Kreuzzuges selbst wurde das Kreuz noch nicht in den Fahnen geführt, sondern allgemein nur auf der Kleidung getragen. Vgl. darüber unten S. 117.

<sup>21)</sup> Jacques Bongars a. a. O. Band I, S. 21.

Zeichen eines bevorstehenden Angriffs war<sup>22</sup>). So erklärt sich die spätere Deutung der Bannerfarben: *Vexillum bipartitum ex albo et nigro, quod nominant Bauceant, praeivium habentes, eo quod Christi amicis candidi sunt et benigni, nigri autem et terribiles inimicis*<sup>23</sup>). Das Banner muß vor dem Jahre 1145 entstanden sein, bevor der Papst dem Orden das rote Kreuz als Abzeichen verlieh.

- d) Der Brauch der gonfanonförmigen Duplikatbanner als Zeichen der Herrschaft über Städte und Burgen wurde auch im Frieden beibehalten. Die frühesten Beispiele finden sich wahrscheinlich auf den Siegeln des Grafen Hugo II. von Jaffa und Ascalon 1126 und des Grafen Raimond von Tripolis 1151<sup>24</sup>). Im Königreich Jerusalem zeigen die Siegel Balduins III. (1144—1162) eine stilisierte Stadtansicht, bei der auf dem Mittelturm, dem Turm Davids, zwei bildlose Gonfanons wehen<sup>25</sup>). Auf einer Bleibulle seines Nachfolgers, des Königs Amalrich I. (1162—1173), tragen diese Gonfanons zum erstenmal ein Kreuz<sup>26</sup>). Ein Siegel Balduins III. von Ramla aus dem Jahre 1175 zeigt ein Bild der *Civitas Rama* mit drei Kuppeltürmen, von deren Spitzen langgestreckte bildlose Banner wehen<sup>27</sup>).

Es bleibt noch als letztes übrig, einen Blick auf die Schifffahrt an der syrisch-palästinensischen Küste zu werfen und zu prüfen, ob auch hier bereits Ansätze zur Bildung nationaler Erkennungszeichen zu finden sind. Dabei muß jedoch berücksichtigt werden, daß die Kreuzfahrerstaaten bis in die zweite Hälfte des 12. Jahrhunderts hinein über keine eigenen Flotten verfügten, sondern im Bedarfsfall auf fremde Schiffe angewiesen waren. Daß die Kreuzritter, wenn sie sich auf solchen Schiffen einschifften, ihre Banner mit an Bord nahmen und bei der Abfahrt und Ankunft im Winde wehen ließen, ist an sich eine Selbstverständlichkeit. An einigen Stellen wird dieser Brauch

<sup>22</sup>) Vgl. J. Wellhausen a. a. O. S. 332, Anm. 1, und Fr. Wilken a. a. O. Band I, S. 220.

<sup>23</sup>) Jacob. de Vit. 65; vgl. Seyler a. a. O. S. 231, Anm. 4.

<sup>24</sup>) G. Schlumberger a. a. O. Nr. 112 u. 137. Die Deutung ist nicht ganz sicher. Schlumberger spricht im ersten Fall von *rectangles, peut-être bannières*, im zweiten Fall von *quatre étendarts ou fanaux*.

<sup>25</sup>) G. Schlumberger a. a. O. Nr. 5—7.

<sup>26</sup>) Vgl. oben Anm. 18.

<sup>27</sup>) G. Schlumberger a. a. O. Nr. 127.

auch ausdrücklich erwähnt. So kam, als sich im April 1101 eine venetianische Flotte dem Hafen von Jaffa näherte, König Balduin ihr mit zwei Sagitten *cum tubis et vexillis multis* entgegen<sup>28)</sup>. Und ein Jahr später, als nach der Schlacht von Ramla König Balduin bereits für tot erklärt worden war, erschien er plötzlich auf dem Schiff eines englischen Korsaren vor Jaffa und ließ schon von weitem sein weißes Banner im Winde wehen, damit man seine Anwesenheit erkennen konnte<sup>29)</sup>. Ob man — entsprechend dem Brauch an Land — auch an Bord der Schiffe einfarbige „Duplikatbanner“ als Zeichen des Eigentums oder der Schutzherrschaft über ein Schiff benutzte, wissen wir nicht. Die Quellen berichten nichts darüber; und es ist auch unwahrscheinlich, weil, wie gesagt, die Kreuzfahrerstaaten anfänglich über keine eigenen Schiffe verfügten. Bis zum dritten Kreuzzug suchen wir im Mittelmeer vergeblich nach Schiffsabzeichen, an denen man die Herkunft und Nationalität eines Schiffes hätte erkennen können<sup>30)</sup>.

Damit verlassen wir die Küsten des vorderen Orients und kehren nach Europa zurück. Es ist klar, daß die Kreuzfahrer, die nach dem ersten Kreuzzug in die Heimat zurückkehrten, neben vielen anderen Neuigkeiten auch die Kunde von dem Brauch farbiger Banner mit nach Haus brachten. Und dieser Brauch erschien so zweckmäßig, daß man ihn auch hier übernahm. Damit beginnt in den westeuropäischen Staaten eine im allgemeinen viel zu wenig beachtete Vorstufe der Heraldik, die Zeit der „Farbe als Rekognoszierungs mittel“<sup>31)</sup>. Wir haben für diese Zwischenstufe, die vermutlich unmittelbar nach dem ersten Kreuzzug einsetzte, nur wenige Zeugnisse, weil sie schon bald durch das im zweiten Viertel des 12. Jahrhunderts beginnende Wappenwesen verdrängt wurde.

<sup>28)</sup> Vgl. oben S. 87, Anm. 68.

<sup>29)</sup> Albert von Aachen: *vexillo hastae praeiixo et elato in aere* (Migne Pl. 166, S. 629, Cap. IX).

<sup>30)</sup> Unklar ist es, ob die Schiffe der Kreuzfahrer damals bereits ein Kreuz im Segel führten. Für die spätere Zeit ist dieser Brauch mehrfach bezeugt, so z. B. im Kudrun-Lied (a. a. O. Vers 488, 844, 853). In der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts scheint man einen solchen Schmuck nur vereinzelt geführt zu haben. Albert von Aachen erwähnt zwei Fälle aus den Jahren 1110 und 1113 (Jacques Bongars, *Gesta Dei per Francos*, Band I, S. 364 und 373).

<sup>31)</sup> G. A. Seyler, *Geschichte der Heraldik*. Nürnberg 1885—1889, S. 67 f.

Auch in Westeuropa treten jetzt an die Stelle der bisher willkürlich verzierten Gonfanons solche von bestimmter Farbe. Wohl als erster erwähnt der Verfasser des französischen Rolandsliedes um das Jahr 1110 weiße, blaue, rote, gelbe und goldene Fahnen<sup>32)</sup>. Und wenig später, um das Jahr 1135, spricht der Verfasser des deutschen Rolandsliedes, der Pfaffe Konrad, von

*manig van grunen,  
manigen rot und wizen*<sup>33)</sup>.

Auch hier wäre es jedoch falsch, wenn man annehmen wollte, daß nun plötzlich jeder Ritter nach Belieben ein farbiges *fänlein* an seine Lanze gebunden hätte. Die Führung eines Gonfanons blieb wie bisher ein Vorrecht, das nur den Führern der einzelnen Truppenkontingente, den „Bannerherren“, zustand. Nur trug dieser Gonfanon jetzt eine bestimmte, für den Träger und die Unterführer seiner Heeresgruppe charakteristische Farbe. So bildeten sich hier gewisse landsmannschaftliche Gruppen heraus, die an der Farbe ihrer Gonfanons erkenntlich waren<sup>34)</sup>.

Die weitere Entwicklung ist auch hier die gleiche wie in den Kreuzfahrerstaaten. Das erste und zunächst einzige Zeichen, das in die Gonfanons aufgenommen wurde, ist das Kreuz. Es ist das Kreuz der Kreuzfahrer, die dieses Zeichen erst dann an ihre Fahne hefteten, wenn sie das Kreuzzugsgelübde abgelegt hatten. Nach der Beendi-

<sup>32)</sup> C. Erdmann, Kaiserfahne und Blutfahne, S. 884 u. Anm. 1.

<sup>33)</sup> G. A. Seyler a. a. O. S. 6.

<sup>34)</sup> Eine der wichtigsten Quellen für dieses Zwischenstadium der „Farbe als Rekognosierungsmittel“ ist der zwischen 1154 und 1160 entstandene *Roman de Troie* des Benoît de Sainte Maure (ed. L. Constans, 1904 bis 1912). In dem umfangreichen Werk werden das Fahnenwesen und das beginnende Wappenwesen der damaligen Zeit ausführlich geschildert. Die Anführer der einzelnen Heeresgruppen führen farbige Gonfanons, die einfachen Ritter kleinere Wimpel, die in ihrer Farbe mit den Gonfanons übereinstimmen. Auch die Schilde und Helme sind vielfach mit der Farbe der Heeresgruppe bemalt. Erstmals findet sich hier auch ein Hinweis auf den landsmannschaftlichen Charakter der einzelnen Farbengruppen:

*N'i a cele ou ne pende enseigne  
De drap de seie d' Alemaigne.*  
(Vers 19334)

Vgl. im übrigen die eingehende Untersuchung von P. Adam in: *Archivum Heraldicum*. 77. Jahrg. 1963, S. 18 ff.

gung der Kreuzfahrt wurde es dann vielfach als Erinnerungszeichen beibehalten.

Auch in Europa geht man in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts — allerdings nur in einigen wenigen Fällen — zu zweifarbigen Gonfanons über, und zwar unabhängig von einem etwa im Schild geführten Wappenbild<sup>35)</sup>. Und endlich schafft man auch hier „Duplikatbanner“, gonfanonförmige Flaggen, die durch ihre Farbe die Schutzherrschaft eines Fürsten über eine Stadt, eine Burg oder ein Schiff anzeigen. Einzeluntersuchungen werden die hier in groben Zügen skizzierte Entwicklung ergänzen müssen. Wir beschränken uns im folgenden auf die Gebiete, die im Rahmen unseres Gesamtthemas von Bedeutung sind.

### Der Gonfanon des Kaisers

An erster Stelle befassen wir uns mit dem Gonfanon der deutschen Kaiser. Hier fließen die Quellen am reichlichsten, und hier können wir die Entwicklung am klarsten verfolgen. Gerade diese „Kaiserfahne“<sup>1)</sup> war einer der Hauptpunkte des Streites zwischen Herbert Meyer und Carl Erdmann. Wenn wir oben für die Zeit bis zum ersten Kreuzzug Carl Erdmann recht gaben, so können wir seinen Ausführungen für die nun folgende Zeit bis zum Beginn des Interregnums nicht zustimmen. Hier hat Herbert Meyer trotz seiner bei aller Weitläufigkeit unzureichenden Begründung im Endergebnis doch das Richtige gesehen, wenn er immer wieder für eine bildlose rote Fahne eintrat.

Die Ansicht Erdmanns läßt sich in die folgenden drei Punkte zusammenfassen:

- a) Wie sich aus einem Bericht des Vincentius von Prag zum Jahre 1159 ergibt, waren die kaiserlichen Fahnen unter Friedrich I.

<sup>35)</sup> Über das Verhältnis zwischen Wappen und Gonfanon vgl. unten S. 116 f.

<sup>1)</sup> Im Anschluß an Carl Erdmann verwenden wir im folgenden den Ausdruck „K a i s e r f a h n e“, der dem Sprachgebrauch der Quellen entspricht. Zwischen der königlichen und der kaiserlichen Fahne besteht sachlich kein Unterschied. In Deutschland waren beide identisch. „War der König zum Kaiser gekrönt, so nannte man die Königsfahne auch Kaiserfahne“ (Carl Erdmann, Kaiserliche und päpstliche Fahnen, S. 18).

rot (*rosea*). Die Frage nach dem Ursprung der roten Farbe läßt Erdmann offen. „Wir haben kein Recht, die roten Fahnen bei Barbarossa für etwas Neues, vorher nie Dagewesenes zu erklären“<sup>2)</sup>. Andererseits möchte Erdmann hier aber auch keine feste Tradition annehmen.

- b) Unter Heinrich VI. wird als weitere kaiserliche Fahne eine rote Fahne mit einem weißen Kreuz eingeführt. Abbildungen dieser Fahne finden sich in dem *Liber ad honorem Augusti* des Petrus de Ebulo aus der Zeit um 1195. Schriftlich wird sie erstmals zum Jahre 1195 bei der Belehnung der Stadt Cremona erwähnt („*Confanus . . . erat rubeus, habens crucem albam intus*“). Eine Verbindung zwischen dieser Fahne und den roten Fahnen Barbarossas besteht nach der Ansicht Erdmanns nicht.
- c) Im späteren Mittelalter gab es „eine rote Flagge, die als Lehns- und Gerichtsfahne und als Symbol der Regalien gebraucht wurde“<sup>3)</sup>. Zwischen dieser Flagge, die 1259 zum erstenmal erwähnt wird, und den roten Fahnen Friedrichs I. besteht nach der Ansicht Erdmanns ebenfalls kein Zusammenhang. Es handelt sich vielmehr um eine Neuschöpfung zu einer Zeit, als auch bereits wappengeschmückte Lehnsfahnen üblich waren.

Diese Ausführungen Erdmanns leiden unter einem doppelten Mangel. Einmal ist der Ausdruck „Kaiserfahne“ unklar. Er liegt zwar als Übersetzung des Ausdrucks *imperiale vexillum* nahe. Aber dieser lateinische Ausdruck wird in den Quellen für verschiedene Arten von kaiserlichen Bannern gebraucht. Weiterhin verkennt Erdmann, wie sich zeigen wird, die Bedeutung des Kreuzes in der kaiserlichen Fahne. Versuchen wir also die Frage systematisch zu klären, und fragen wir zunächst nach dem kaiserlichen Gonfanon als dem persönlichen Abzeichen des Kaisers!

Daß die deutschen Kaiser in staufischer Zeit einen Gonfanon geführt haben, steht nach den Quellen einwandfrei fest. Die Kaisersiegel freilich geben uns hierüber keinen Aufschluß. Wir finden hier

<sup>2)</sup> Carl Erdmann, *Kaiserliche und päpstliche Fahnen*, S. 25. — Seine ursprünglich (*Kaiserfahne und Blutfahne*, S. 874) geäußerte Vermutung, die Fahnen Barbarossas hätten auf rotem Tuch einen goldgestickten Adler gezeigt, hat Erdmann später nicht mehr aufrechterhalten. (Vgl. *Kaiserliche und päpstliche Fahnen*, S. 25).

<sup>3)</sup> Carl Erdmann, *Kaiserliche und päpstliche Fahnen*, S. 25.

ausnahmslos den Typ der sog. Thronsigel, bei denen der Kaiser sitzend mit Zepter und Reichsapfel in den Händen dargestellt wird. Auf den kaiserlichen Münzen dagegen findet sich wiederholt das Bild des Kaisers mit einem Gonfanon. An erster Stelle steht ein Brakteat Konrads III. (1138—1152) aus der Reichsmünzstätte Mühlhausen in Thüringen<sup>4)</sup>. Hier erscheint über einer Mauer zwischen zwei Türmen das Brustbild des Kaisers, der in der Rechten ein Schwert, in der Linken eine gonfanongeschmückte Lanze hält. Der Gonfanon trägt hier ausnahmsweise ein Kreuz, das unter den folgenden Kaisern wieder verschwindet. Auf seine Bedeutung werden wir später eingehen. Es folgen einige Münzen Friedrichs I. (1152—1190), auf denen der Kaiser — ähnlich wie in den Siegeln — sitzend dargestellt ist<sup>5)</sup>. Während er in der einen Hand einen Reichsapfel, ein Schwert oder einen Stern trägt, hält die andere Hand eine gonfanongeschmückte Lanze. Wichtig sind dann vor allem die Mühlhauser Reiterbrakteaten, die zuerst unter Friedrich I. auftreten und sich bis in die erste Hälfte des 13. Jahrhunderts hinein halten<sup>6)</sup>. Der Kaiser ist hier als Heerführer hoch zu Roß dargestellt; am linken Arm trägt er den Schild, in der Rechten hält er die Lanze mit dem Gonfanon. Dieser Gonfanon ist stets bildlos. Er ist allenfalls ornamental verziert, trägt aber niemals ein heraldisches Bild<sup>7)</sup>, und zwar auch dann nicht, wenn auf dem Schild des Kaisers ein solches Bild (Kreuz, Adler oder Löwe) erscheint<sup>8)</sup>. Auch auf dem Aachener Karlsschrein aus der Zeit um 1215, auf dem Karl der Große wie ein Kaiser der staufischen Zeit dargestellt ist, finden wir nebeneinander den Adlerschild und den bildlosen Gonfanon<sup>9)</sup>. Wir können daraus entnehmen, daß zu dieser Zeit

<sup>4)</sup> Arthur Suhle, Hohenstaufenzeit im Münzbild. München 1963. Abb. 31.

<sup>5)</sup> Erich Cahn, Der Münzfund vom „Storchen-Areal“. Basel 1957, S. 6, Nr. 12; H. Ph. Cappe, Die Münzen der deutschen Kaiser und Könige des Mittelalters. Band II, Dresden 1850. Tafel 5, Nr. 32 u. 33.

<sup>6)</sup> Vgl. H. Buchenau, Der Brakteatenfund von Seega. Marburg 1905. Nr. 58 ff.

<sup>7)</sup> Cappe a. a. O. Tafel 9, Nr. 73, bildet einen Reiterbrakteaten Heinrichs VI. ab, bei dem im Gonfanon ein Kreuz erscheint. Die Darstellung beruht jedoch nach freundlicher Mitteilung von Herrn Prof. Dr. Suhle, Berlin, auf einem Irrtum. Der Gonfanon ist hier lediglich ornamental mit einem liegenden Kreuz belegt.

<sup>8)</sup> Kreuz: Buchenau Nr. 58 u. 61; Adler: ebd., Nr. 79—84, 86—90, 95, 109; Löwe: ebd., Nr. 94, 97, 98.

<sup>9)</sup> Abb. u. a. bei E. G. Grimme, Die großen Jahrhunderte der Aachener Goldschmiedekunst (Aachener Kunstblätter, Heft 26). Aachen 1962, S. 45.

der wappengeschmückte Schild und die kaiserliche Lanzenfahne noch zwei voneinander unabhängige Zeichen waren.

Über die Farbe des Gonfanons besagen diese Darstellungen natürlich nichts. Sie beweisen lediglich sein Dasein und — abgesehen von der Münze Konrads III. — seine Bildlosigkeit. Um so wichtiger sind daher die wenigen Quellen, die uns über die Farbe unterrichten. An erster Stelle ist hier der bereits erwähnte Bericht über die Belehnung der Stadt Cremona durch Kaiser Heinrich VI. zu nennen. In der Urkunde vom 6. Juni 1195, in der der Vorgang der Belehnung geschildert wird, wird auch die Fahne, mit der der Kaiser die Stadt belehnte, genau beschrieben: *Cum lancea et confano, quam in sua manu tenebat, investivit; confanus, cum quo eos investivit, erat rubeus, habens crucem albam intus*<sup>10)</sup>. Hier erscheint also wieder ein Kreuz in dem Gonfanon. Aber auch hier stellen wir die Frage nach seiner Bedeutung noch einmal zurück und vermerken lediglich, daß die Grundfarbe des Gonfanons rot war.

Ergänzt und bestätigt werden die Angaben der Cremoneser Urkunde durch die Abbildungen in dem *Liber ad honorem Augusti* des Petrus de Ebulo aus der Zeit um 1195<sup>11)</sup>. Allerdings ist diese Quelle nicht ganz zuverlässig, weil die Bilder von späterer Hand überarbeitet worden sind. Viermal ist hier die kaiserliche Lanzenfahne, das *imperiale vexillum*, dargestellt. Einmal ist sie farblos grau mit einem farblosen Kreuz. In zwei Fällen ist sie fuchsigrotbraun, das eine Mal mit einem roten, das andere Mal mit einem weißen Kreuz. Und einmal endlich ist sie orangerot mit einem goldenen Kreuz. Dreimal also stimmt die Grundfarbe des Tuches mit der Angabe der Cremoneser Urkunde überein. Die Vermutung, daß auch die bildlosen Gonfanons, wie wir sie auf den kaiserlichen Münzen und an dem Aachener Karlsschrein fanden, rot waren, liegt danach nahe. Bewiesen ist die Frage damit jedoch nicht.

<sup>10)</sup> Vgl. Paul Wentzcke, Die deutschen Farben. Heidelberg 1927. S. 37 u. Anm. 1.

<sup>11)</sup> Ältere Ausgabe von Eduard Winkelmann, Leipzig 1874, neue von S. Siragusa (*Fonti per la storia d'Italia*. A. 39/40) 1905/1906. Das *vexillum imperiale* findet sich in der Handschrift fol. 12, 14, 16 u. 39. — Vgl. auch F. Hauptmann, Die Illustrationen zu Peter von Ebulo's *Carmen in honorem Augusti* (Jahrb. d. k. k. heraldischen Gesellsch. „Adler“, N. F. Bd. 7, Wien 1897) und Paul Wentzcke a. a. O. S. 37 f.).

Für die weitere Beweisführung bietet nun die Cremoneser Urkunde von 1195 einen wichtigen Fingerzeig. Wenn hier gesagt wird, der Kaiser habe die Belehnung *cum lancea et confano, quam in sua manu tenebat*, vorgenommen, so ist dies kein Einzelfall. Vielmehr war es bis zum Ende des 12. Jahrhunderts allgemein üblich, daß der Kaiser bei einer Belehnung die Fahne benutzte, die er jeweils selbst führte<sup>12)</sup>. Diese Fahne wurde dann von dem Belehnten beibehalten und als Feldzeichen weitergeführt<sup>13)</sup>. Wenn wir also im 12. Jahrhundert bei einem der Reichsfürsten, die ja als Lehnsleute des Kaisers die Oberbefehlshaber der einzelnen Reichskontingente waren, eine Fahne finden, so können wir mit Sicherheit sagen, daß diese Fahne ursprünglich von dem Kaiser selbst geführt worden war. Die zahlreichen Darstellungen von Herzögen, Mark- und Pfalzgrafen mit einem bildlosen Gonfanon auf Siegeln und Münzen können wir hier außer acht lassen. Wichtig jedoch sind die Fälle, in denen wir etwas über die Farbe dieser Gonfanons erfahren. Denn von hier aus ist ein Rückschluß auf die Farbe des kaiserlichen Gonfanons möglich.

Da sind zunächst einige Angaben in der Chronik des Vincenz von Prag. Zum Jahre 1142 beschreibt er die Fahnen des Herzogs und späteren Königs von Böhmen Wladislaw II.; sie waren *rosea*, also hellrot<sup>14)</sup>. Ebenso führte Pfalzgraf Konrad, der Halbbruder Friedrichs I., im Jahre 1160 ein *vexillum roseum*, das ihm von einem *vexillifer* vorangetragen wurde<sup>15)</sup>. Endlich erwähnt Vincenz zum Jahre 1159 anlässlich der Belagerung der Stadt Mailand ganz allgemein die *imperialia rosea vexilla* Friedrichs I.<sup>16)</sup>, die in dieser Mehrzahl notwendigerweise die Fahnen der kaiserlichen Unterführer, eben der vom Kaiser belehnten Reichsfürsten umfassen. Wir können danach mit Sicherheit sagen, daß auch der Gonfanon, den der Kaiser als persönliches Abzeichen führte, damals rot war.

Als weiterer Beweis sei auf das Wappen der Pfalzgrafen von Tübingen verwiesen. Sie führten nachweislich seit 1171 als Wappenbild einen Gonfanon. Die Farben des Wappens sind in ständiger Überlieferung Rot auf gelbem Grund. Es kann kein Zweifel darüber be-

<sup>12)</sup> J. Bruckauf, Vom Fahnlehn und von der Fahnenbelehnung. Diss. Leipzig 1906. S. 49.

<sup>13)</sup> Vgl. das Beispiel bei Carl Erdmann, Kaiserfahne und Blutfahne, S. 886.

<sup>14)</sup> MG. SS. 17 S. 660, 27.

<sup>15)</sup> MG. SS. 17 S. 678, 29.

<sup>16)</sup> MG. SS. 17 S. 677, 5.

stehen, daß es sich hier um den roten kaiserlichen Gonfanon handelt, mit dem im Jahre 1146 den Pfalzgrafen ihr Amt vom Kaiser übertragen worden war<sup>17)</sup>.

Im übrigen wurden, wie schon das Beispiel der Stadt Cremona zeigt, nicht nur die Reichsfürsten, sondern in einzelnen Fällen auch Städte vom Kaiser mit einer Fahne belehnt. Von besonderer Bedeutung ist hier der Fall der Stadt Pisa, die zweimal, in den Jahren 1162 und 1166, unter Überreichung einer Fahne belehnt wurde<sup>18)</sup>. Bei der Belehnung des Jahres 1162 heißt es dabei ausdrücklich: *Dedit imperator eis suum vexillum*. Über die Farbe der Fahne wird hier zwar nichts gesagt. Wenn aber die Stadt Pisa bis in das späte Mittelalter hinein stets nur eine bildlose rote Flagge und ein bildloses rotes Wappen führte, so läßt sich diese allen Regeln der späteren Heraldik widersprechende Tatsache nur daraus erklären, daß die vom Kaiser empfangene Fahne, die von den Pisanern fortan als Feldzeichen geführt wurde, bildlos rot war und durch ihre rote Farbe mit der Zeit zum städtischen Wahrzeichen wurde<sup>19)</sup>. Es liegt hier also ein ähnlicher Fall vor, wie wir ihn oben bei dem Fürstentum Antiochien kennenlernten.

Endlich sei — wenn auch mit einigem Vorbehalt — auf das Banner und Wappen des Schweizer Kantons Schwyz hingewiesen, die ebenfalls ursprünglich bildlos rot waren. Die Schwyzer Bauern erhielten im Jahre 1240 durch Kaiser Friedrich II. die Reichsfreiheit. Ihre rote Fahne geht wahrscheinlich auf die bei dieser Gelegenheit überreichte kaiserliche Fahne zurück<sup>20)</sup>. Aber auch wenn man diesen Fall außer Betracht läßt, so dürften die übrigen Beispiele für den Nachweis genügen, daß der kaiserliche Gonfanon zur Zeit der Staufer rot war.

<sup>17)</sup> So auch Otfried Neubecker, Deutsche Stadtwappen aus West und Ost (Memmingen o. J.) Nr. 58. Vgl. im übrigen die ausführliche Literaturangabe bei Merz-Hegi, Die Wappenrolle von Zürich, Zürich 1930, S. 22, und Eberhard Gönner, Wappenbuch des Landkreises Böblingen, Stuttgart 1960, S. 19.

<sup>18)</sup> MG. SS. 17 S. 777; 19 S. 252.

<sup>19)</sup> Die mehrfach vertretene Ansicht, daß Pisa schon im Jahre 1016 vom Papst ein *signum rubicundum* erhalten habe, beruht auf einem Irrtum. Vgl. Carl Erdmann, Kaiserliche und päpstliche Fahnen, S. 3.

<sup>20)</sup> Das rote Schwyzer Banner findet sich zuerst 1315 in der Schlacht bei Morgarten. Vgl. Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz. Band 6, S. 290.

Wir kommen nun zu der Frage nach der Bedeutung des Kreuzes in dem kaiserlichen Gonfanon. Wir fanden dieses Kreuz unter Konrad III. und später unter Heinrich VI. Wahrscheinlich hat auch Friedrich II. zeitweilig ein Kreuz in seinem Gonfanon geführt. Jedenfalls läßt sich die Bemerkung des Papstes Gregor IX. in seinem Brief, den er im Jahre 1227 an den Kaiser richtete und in dem er von dem *vexillum, quod habes commune cum angelis* spricht<sup>21)</sup>, kaum anders deuten. Zwischendurch verschwindet das Kreuz aber immer wieder, und wir finden den einfachen bildlosen Gonfanon.

Dasselbe zeitweilige Auftreten des Kreuzes findet sich während des 12. und zu Beginn des 13. Jahrhunderts auch bei den Gonfanons einiger Reichsfürsten: auf einer Münze Albrechts des Bären<sup>22)</sup>, auf einem Siegel des Markgrafen Konrad von Meißen aus dem Jahre 1156<sup>23)</sup> und auf einem Siegel des Herzogs Leopold VI. von Österreich aus den Jahren 1214—1229<sup>24)</sup>. Über die Bedeutung dieser Kreuze läßt sich zunächst negativ sagen, daß es sich nicht um Wappenbilder handelt. Die späteren Wappen von Brandenburg, Meißen und Österreich waren anders; die Markgrafen von Brandenburg führten einen Adler, die von Meißen einen Löwen und die Herzöge von Österreich bis zum Jahre 1230 ebenfalls einen Adler. Außerdem erscheinen die ältesten Wappen zunächst nur im Schild. Erst gegen Ende des 12. Jahrhunderts werden die Wappenbilder vereinzelt auch in die Gonfanons gesetzt. Bei den Kreuzen der Markgrafen von Brandenburg und Meißen und des Herzogs von Österreich ist es gerade umgekehrt. Sie erscheinen nur in den Gonfanons und müssen daher eine andere Bedeutung gehabt haben. Die Entwicklung in den Kreuzfahrerstaaten weist uns auch hier auf die richtige Spur. Das Abzeichen der Kreuzfahrer während des ersten Kreuzzuges war bekanntlich ein einfaches gleichschenkeliges Kreuz von beliebiger Farbe<sup>25)</sup>. Es wurde auf der

<sup>21)</sup> MG. H. *Epistulae saeculi XIII.* Bd. I S. 278 Nr. 365.

<sup>22)</sup> E. Bahrfeldt, *Die Münzen der Mark Brandenburg.* Berlin 1889. Tafel 1, Nr. 15.

<sup>23)</sup> Otto Posse, *Die Siegel der Wettiner bis 1324.* Leipzig 1888. Tafel 1, Nr. 3.

<sup>24)</sup> Mitis-Gall, *Die Siegel der Babenberger.* Wien 1954. Nr. 32.

<sup>25)</sup> Vgl. Carl Erdmann, *Kaiserliche und päpstliche Fahnen*, S. 37; ders., *Die Entstehung des Kreuzzugsgedankens*, S. 317. — Meine Angabe in den Vierteljahrsblättern d. Trierer Gesellsch. f. nützliche Forschungen, 4. Jahrgang 1958, S. 44, daß das Kreuz der Kreuzfahrer während des ersten Kreuzzuges einheitlich rot gewesen sei, muß ich berichtigen.

Kleidung, meistens auf der rechten Schulter getragen<sup>26)</sup>. Zur Zeit des zweiten Kreuzzuges übertrug man es auch auf die einzelnen Teile der Rüstung. Bereits Bernhard von Clairvaux hatte die Kreuzritter aufgefordert: *Depingitis hastas, clipeos et sellas*<sup>27)</sup>! Und so findet sich das Kreuz *in frontibus et galeis, in scutis et vexillis*<sup>28)</sup>. Mit der Kreuznahme wurde es jetzt auch an den Gonfanon geheftet und nach der Beendigung der Kreuzfahrt vielfach als Erinnerungszeichen beibehalten, jedoch immer nur von dem Kreuzfahrer selbst, nicht etwa auch von seinen Nachkommen.

In einer geradezu klassischen Weise können wir das Verhältnis von Gonfanon, Kreuzfahrerkreuz und Wappen bei den Herzögen von Österreich beobachten. Ihre Siegel spiegeln die Entwicklung lückenlos wider. Bis zum Jahre 1149 finden wir einen bildlosen Schild und einen bildlosen, mithin einfarbigen Gonfanon<sup>29)</sup>. Im Jahre 1156 erscheint zum erstenmal das herzogliche Amtswappen, der Adler, auf dem Schild. Der Gonfanon bleibt daneben bildlos<sup>30)</sup>. 1192 wird der Adler auch in den Gonfanon gesetzt<sup>31)</sup>. Auch die drei ersten Siegel Leopolds VI. aus den Jahren 1195, 1205 und 1212 zeigen im Schild und Gonfanon den Adler<sup>32)</sup>. In dem vierten Siegel von 1214 jedoch erscheint ein Gonfanon, der außer dem Bild des Adlers auch ein Kreuz trägt<sup>33)</sup>. Inzwischen hatte Leopold VI. im Jahre 1208 das Kreuz genommen; 1212 unternahm er eine Kreuzfahrt nach Spanien, 1217 zog er nach Palästina<sup>34)</sup>. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß sich das Kreuz in seinem Gonfanon hierauf bezieht, zumal es mit seinem Tode wieder verschwindet. Auch in den Siegeln seiner Vertreter, die nicht an der Kreuzfahrt teilnahmen, trägt der Reiter den österreichischen Gonfanon ohne ein Kreuz<sup>35)</sup>.

<sup>26)</sup> MG. SS. 5 S. 62: *Ferentes in humero dextro crucis vexillum.*

<sup>27)</sup> Zitiert nach Paul Ganz, Geschichte der heraldischen Kunst in der Schweiz, Frauenfeld 1899, S. 11, Anm. 4.

<sup>28)</sup> Gerhoh von Reichenberg, MG. Lib. III S. 436, 5.

<sup>29)</sup> Mitis-Gall a. a. O. Nr. 3—11.

<sup>30)</sup> Mitis-Gall a. a. O. Nr. 12.

<sup>31)</sup> Mitis-Gall a. a. O. Nr. 20.

<sup>32)</sup> Mitis-Gall a. a. O. Nr. 25, Nr. 26 u. 30.

<sup>33)</sup> Mitis-Gall a. a. O. Nr. 32.

<sup>34)</sup> Reinhold Röhrich, Die Deutschen im Heiligen Lande. Innsbruck 1894, S. 109.

<sup>35)</sup> Mitis-Gall a. a. O. Nr. 34 ff.

Bei den Markgrafen von Brandenburg und Meißen liegt der Fall nicht so offensichtlich klar. Immerhin wissen wir von Albrecht dem Bären, daß er 1147 an dem Kreuzzug gegen die Wenden teilnahm und daß er 1158 von Regensburg aus eine Kreuzfahrt nach Jerusalem unternahm<sup>36)</sup>. Konrad von Meißen endlich machte — abgesehen von seiner Teilnahme an dem Wendenkreuzzug 1147 — zwei Pilgerfahrten in das Heilige Land, davon die letzte im Jahre 1145<sup>37)</sup>.

Bei den Gonfanons der deutschen Kaiser läßt sich genau dasselbe feststellen. Solange die Kaiser das Kreuz noch nicht genommen haben, ist ihr Gonfanon bildlos. Das Kreuz im Gonfanon findet sich immer erst nach der Ablegung des Kreuzzugsgelübdes. Konrad III. nahm Weihnachten 1146 das Kreuz und brach im Juni 1147 zu seinem so erfolglosen Kreuzzug auf. Die Münze, die ihn mit dem kreuzgeschmückten Gonfanon zeigt, stammt aus den letzten Jahren seiner Regierung<sup>38)</sup>; er starb am 15. Februar 1152. Friedrich I. legte das Kreuzzugsgelübde am 27. März 1188 ab. Die Nachweise für seinen bildlosen roten Gonfanon stammen aus der davorliegenden Zeit. Der kreuzgeschmückte Gonfanon Heinrichs VI. dagegen findet sich erst nach der Kreuznahme des Kaisers am 31. März 1195. Die Belehnung der Stadt Cremona erfolgte erst zwei Monate später am 6. Juni 1195.

Nun hat allerdings Carl Erdmann darauf hingewiesen, daß bei Petrus de Ebulo der rote Gonfanon mit dem Kreuz schon vor dem 6. Juni 1195 erscheint, und er hat daraus den Schluß gezogen, es könne sich nicht um das Kreuz der Kreuzfahrer handeln<sup>39)</sup>. Dieser Einwand ist jedoch nicht stichhaltig. Denn die Zeichnungen der Handschrift sind in späterer Zeit überarbeitet und mit Zusätzen versehen worden<sup>40)</sup>. So sind z. B. die großen goldenen Adler auf der bekannten Darstellung fol. 16 offensichtlich erst nachträglich eingezeichnet wor-

<sup>36)</sup> Reinhold Röhricht a. a. O. S. 45.

<sup>37)</sup> Reinhold Röhricht a. a. O. S. 24. — Der Nachfolger Konrads, Markgraf Dietrich von Meißen (1156—1185), führte einen bildlosen Gonfanon, ohne ein Kreuz. Vgl. Fr. Philippi, Siegel (Urkunden und Siegel in Nachbildungen für den akademischen Gebrauch, hrsg. von G. Seeliger, Band IV) Leipzig 1914, Tafel IV, Nr. 7.

<sup>38)</sup> Der in der Umschrift miterwähnte Lampertus ist 1151 als Burgvogt der Pfalz zu Mühlhausen bezeugt. Dort dürfte die Münze geschlagen worden sein. Vgl. A. Suhle, Hohenstaufenzeit, S. 20.

<sup>39)</sup> Carl Erdmann, Kaiserliche und päpstliche Fahnen, S. 43.

<sup>40)</sup> Vgl. E. Winkelmann a. a. O. S. 9 f.

den<sup>41)</sup>. Auch trägt der Kaiser bereits fol. 14 zwischen Rom und Monte Cassino am rechten Oberarm das Kreuz der Kreuzfahrer, obschon er zu diesem Zeitpunkt das Kreuzzugsgelübde noch nicht abgelegt hatte. Offenbar ist also in der ganzen Handschrift bei der späteren Überarbeitung das Kreuz eingezeichnet worden, das dem Bearbeiter aus der Zeit nach dem 31. März 1195 bekannt war.

Der Aachener Karlsschrein endlich mit dem bildlosen Gonfanon stammt wiederum aus einer Zeit, in der der Kaiser noch nicht das Kreuz genommen hatte. Friedrich II. verschloß ihn in Aachen am 27. Juli 1215<sup>42)</sup>. Erst drei Tage vorher, am 24. Juli, hatte er sich zu seinem Kreuzzug verpflichtet.

Zusammenfassend läßt sich also feststellen, daß die deutschen Kaiser in staufischer Zeit einen roten Gonfanon geführt haben. Dieser Gonfanon war in der Regel bildlos. Nur in den Zeiten, in denen der Kaiser durch ein Kreuzzugsgelübde gebunden war, trug das rote Tuch ein Kreuz<sup>43)</sup>. Da die Kaiser ihren Gonfanon auch zu Lehns-

<sup>41)</sup> Vgl. die Abbildungen bei Wilhelm Ewald, Rheinische Heraldik, S. 11, und Paul Wentzcke a. a. O. Tafel III (S. 48/49).

<sup>42)</sup> E. G. Grimme a. a. O. S. 47.

<sup>43)</sup> So bereits ein ungenannter Verfasser in den Heraldischen Mitteilungen, hrsg. vom Verein „Zum Kleeblatt“ in Hannover, 14. Jahrgang 1903, S. 13: „Wir gestehen, daß uns eine Kreuzesfahne der deutschen Herrscher, abseits der Kreuzzüge, gänzlich unbekannt ist. . . . Aus den Zeichnungen Peters von Ebulo (geht) hervor, . . . daß das Kreuz kein Reichssymbol ist.“ — Zum Beweise dafür, daß die rote Fahne mit dem Kreuz ein selbständiges Hoheitszeichen des Deutschen Reiches gewesen sei, ist mehrfach eine Stelle aus dem „Willehalm“ des Wolfram von Eschenbach herangezogen worden (so von Seyler a. a. O. S. 285 und Gritzner a. a. O. S. 66). Die Stelle lautet:

*mit rehte sol des riches van  
das kriuze tragen . . .*

(Vers 332, 22)

Hier liegt jedoch ein Irrtum vor. Wolfram von Eschenbach behandelt im „Willehalm“ nicht einen deutschen, sondern einen französischen Stoff, die Kämpfe der Franzosen unter Ludwig dem Frommen gegen die Sarazenen in Südfrankreich. Als Vorlage diente ihm eine französische *Chanson de geste*. Die französischen Ritter haben das Kreuz genommen (V. 304, 13). Nun ziehen sie unter *des riches van*, die der König seinem Markgrafen übergeben hatte (V. 212, 15), gegen die ungläubigen Heiden. Als jedoch die Lage kritisch wird, verlassen sie das Heer.

zwecken benutzten, finden wir auch bei den Reichsfürsten zu dieser Zeit einen roten Gonfanon, so daß man bei den Fahnen des deutschen Heeres allgemein von *imperialia rosea vexilla* sprechen konnte.

Wir kommen damit zu der letzten Frage, ob es von dem kaiserlichen Gonfanon auch „Duplikatbanner“, also bildlose rote Flaggen in Gonfanonform, gab, die außerhalb des Heerwesens als dingliche Abzeichen für Örtlichkeiten und Gebäude gebraucht wurden und durch ihre Farbe die Herrschergewalt des Kaisers und den von ihm gewährten Schutz zum Ausdruck brachten. Diese Frage ist zu bejahen. Wir haben wenigstens einen unmittelbaren Beweis dafür. In den *Gesta Frederici* wird zum Jahre 1159 berichtet, daß die Einwohner von Mailand nach der Einnahme ihrer Stadt zum Zeichen der Unterwerfung auf dem Turm des Domes ein *vexillum imperatoris* aufpflanzten<sup>44</sup>), worunter

*Si begunden wider trecken.  
ir schämlich wider wenden  
diu kriuze solte schenden,  
diu an si wârn gemachet.*

(V. 321, 24)

Der Markgraf, der den Oberbefehl führt, nimmt daraufhin das Banner ab und steckt es *in ein sac* (V. 332, 27). Durch das Eingreifen Rennewarts werden die Ritter jedoch zur Umkehr bewogen. Jetzt befiehlt der Markgraf:

*Nu bindt di marter wider an*

(V. 332, 21)

Denn: *Mit rehte sol des riches van  
daz kriuze tragen, dar nâch gesniten,  
dâ unser heil wart an erstriten.*

...

*Iwer kunft uns saelget disen tac:  
diu bringet skriuzes werdekeit.*

(V. 332, 22)

Nicht die Fahne also, sondern das Kreuzfahrerkreuz haben die Ritter durch ihr feiges Verhalten geschändet. Durch ihre Rückkehr ist die Ehre des Kreuzes wiederhergestellt, und mit Recht kann es auch jetzt wieder in der Fahne geführt werden, ohne damit jedoch ein Wahrzeichen des französischen *riches* zu sein.

<sup>44</sup>) SS. rer. Germ. (1892) S. 34. — Nach Otto Morena (MG. SS. Rer. Germ. NS. 7, S. 61) sollen die Mailänder auf dem Campanile ein *signum aquile* aufgepflanzt haben. Diese Stelle ist jedoch ein Zusatz aus späterer Zeit und daher nicht beweiskräftig. Vgl. Carl Erdmann, Kaiserliche und päpstliche Fahnen, S. 30.

nach dem ganzen Zusammenhang nur ein rotes „Duplikatbanner“ verstanden werden kann<sup>45)</sup>.

Wir haben damit den Ansatzpunkt gewonnen, um die letzte Lücke in unserer Beweisführung zu schließen. Von dem Mailänder *vexillum imperatoris* zeitlich fortschreitend, kommen wir zu den bildlosen Gonfanons auf Münzen und Siegeln, die wir als Zeichen des königlichen Schutzes und Friedens, insbesondere des Marktfriedens kennengelernt hatten. Ihre Farbe ist uns nicht überliefert. Wohl aber kennen wir dann wieder aus dem späteren Mittelalter rote Fahnen als Symbol der Gerichtsbarkeit und der Regalien, insbesondere des Marktregals. Daß diese letztgenannten Fahnen, wie Erdmann annimmt, erst um die Mitte des 13. Jahrhunderts eingeführt wurden<sup>46)</sup>, zu einer Zeit also, in der bereits allgemein wappengeschmückte heraldische Fahnen in Gebrauch waren, ist entwicklungsgeschichtlich unmöglich. Es kann sich hier nur um einen fortlaufenden Brauch handeln, der in seinen Anfängen bis in die Mitte des 12. Jahrhunderts zurückreicht, bis in jene Zeit, in der noch die rote Farbe allein das kaiserliche „Rekognoszierungs mittel“ war.

Damit ist der Ring geschlossen. Wir können mit Sicherheit sagen, daß die bildlosen Gonfanons unter dem königlichen Friedenskreuz, wie wir sie auf Münzen und Siegeln fanden, in Deutschland rot waren. Und wir können jetzt auch die Frage beantworten, weshalb jene Gonfanons als zweite Friedenszeichen neben dem Kreuz eingeführt wurden. Das auf gemeingermanischem Boden erwachsene Friedenskreuz war ein Zeichen des Königsfriedens schlechthin. Es hatte im germanischen Bereich gewissermaßen eine internationale Bedeutung. Der rote Gonfanon dagegen trug einen nationalen Charakter. Durch seine Farbe wies er auf den Kaiser hin, der den Frieden gewährleistete. Damit ist seine Bedeutung auch für das Gebiet der Schifffahrt eindeutig geklärt.

<sup>45)</sup> Auch bei Petrus de Ebulo findet sich ein Bild, auf dem man sieht, wie auf dem Turm der eroberten Stadt Salerno das *imperiale vexillum* aufgepflanzt wird (fol. 39). Doch ist es nicht klar, ob der Zeichner hier das persönliche Banner des Kaisers oder ein „Duplikatbanner“ darstellen will.

<sup>46)</sup> Carl Erdmann, Kaiserliche und päpstliche Fahnen, S. 25.

### Der Hamburger Flüger

Auf einigen Umwegen und auf Grund von teilweise etwas verwickelten Überlegungen konnten wir feststellen, daß die Handelsschiffe der deutschen Seestädte ursprünglich einen roten gonfanonförmigen Wimpel im Topp des Mastes geführt haben. Von hier aus gesehen erscheint die Bestimmung des Hamburger Seerechts von 1270 über die Führung eines roten Flügers in einem neuen Licht. Die Bestimmung im Kap. XXVI lautet:

*Ein jewelc user borghere scal voren enen roden vlugher; so we so des nicht ne deit, de scal id beteren bi III marken silvers to der stat kore, he ne leeghe ene neder dor anghestes willen. So welc gast och enen roden vlugher voret, de scal ghewen al so vele, wert he an useme rechte beclaghet.*

Der Ausdruck *vlugher*, der sich in ähnlicher Form auch in dem Lübecker Schiffsrecht von 1299 (*vloyghel*) und dem Rigaer Schiffsrecht aus dem Ende des 13. Jahrhunderts (*vloghel*) findet, bedeutet eine Toppflagge, im Gegensatz zu einer Heckflagge<sup>1)</sup>. Die Hamburger Schiffer waren danach also verpflichtet, im Topp eine rote Flagge zu führen. Diese Bestimmung gilt allgemein als der früheste Nachweis für die Hamburger Flagge, die damit die älteste deutsche Stadtflagge wäre<sup>2)</sup>. Gegen diese Auffassung bestehen allerdings gewisse Bedenken. Er erscheint fraglich, ob die Stadt Hamburg um das Jahr 1270 rechtlich schon in der Lage war, eine eigene Flagge für ihre Schiffe einzuführen. Es wird ja auch in der Bestimmung mit keinem Wort gesagt, daß es sich um einen städtischen Flüger handelt, im Gegensatz etwa zu dem Lübecker Schiffsrecht von 1299, das in Art. XXVII von einem *Lubeschen vloyghel* spricht, oder zu dem Schiffsrecht von Marseille aus den Jahren 1253/1255, wo in Lib. IV Cap. XIV ausdrücklich von einem *vexillum communis Massilie* die Rede ist<sup>3)</sup>. Hierüber wird in dem zweiten Teil dieser Arbeit noch eingehend zu sprechen sein.

Aber selbst wenn man annimmt, daß der rote Flüger bereits im

<sup>1)</sup> Vgl. Friedrich Kluge, *Seemannssprache*. Halle a. d. S. 1911, S. 274.

<sup>2)</sup> Zur Geschichte der Hamburger Flagge vgl. H. Reincke, *Geschichte der Hamburgischen Flagge* (Hamburger Übersee-Jahrbuch 1926, S. 11 ff.).

<sup>3)</sup> Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII. siècle*. Paris 1828—1845. Band III, S. 411, und Band IV, S. 272.

Jahre 1270 das charakteristische Wahrzeichen der Hamburger Schiffe war, so läßt sich doch mit Sicherheit sagen, daß es sich hier nicht um eine Neuschöpfung handeln kann. Der Flügel muß vielmehr schon vorher in anderer Eigenschaft geführt worden und erst nachträglich zur Stadtflagge geworden sein. Um die Mitte des 13. Jahrhunderts steht die städtische Heraldik bereits in voller Blüte. Schon für das Jahr 1237 ist, um nur zwei der ältesten Beispiele zu nennen, für die Stadt Emmerich das Stadtwappen mit dem Eimer bezeugt<sup>4)</sup>, und etwa zwei Jahre später findet sich in dem zweiten Siegel der Stadt Antwerpen eine Stadtflagge mit dem redenden Bild der aufrecht stehenden Hand<sup>5)</sup>. Wenn Hamburg in dieser Zeit eine Stadtflagge neu eingeführt hätte, so hätte diese bestimmt das heraldische Bild der Burg gezeigt, das als Siegelbild bereits 1241, als Münzbild sogar schon seit dem Ende des 12. Jahrhunderts erscheint und das später — rot auf weißem(!) Grund — zum städtischen Wappenbild wurde. Die Einführung einer einfarbigen bildlosen Stadtflagge um die Mitte des 13. Jahrhunderts ist entwicklungsgeschichtlich ebenso unmöglich wie die Einführung einer roten Markt- oder Lehnsfahne. Der bildlose rote Flügel weist auch hier notwendigerweise auf die vorheraldische Zeit zurück. Damals aber gab es noch keine farbigen Stadtzeichen, weder Stadtwappen noch Stadtflaggen. Hier kommt vielmehr allein der rote kaiserliche Gonfanon in Betracht, den die Hamburger Schiffe wie die Schiffe aller anderen deutschen Seestädte als Zeichen des kaiserlichen Schutzes und Friedens führten.

Daß dieser kaiserliche Gonfanon von der Stadt Hamburg übernommen und weitergeführt wurde, ist nicht so ungewöhnlich, wie es im ersten Augenblick den Anschein hat. Etwas Ähnliches hatten wir bereits bei der Stadt Pisa gesehen. Vor allem aber sei auf eine Parallelerscheinung auf dem Gebiet des städtischen Wappenwesens verwiesen. Es wird im allgemeinen viel zu wenig beachtet, daß im 13. Jahrhundert nur wenige Städte bereits ein Stadtwappen lokalen Gepräges hatten. Die meisten Städte führten anfänglich das Wappen des Stadtherrn als Zeichen der Abhängigkeit und Unterwerfung, aber auch als Zeichen der Anhänglichkeit und Treue. Dieses Wappen wurde

<sup>4)</sup> Wilhelm Ewald, *Rheinische Siegel*, Band III. Tafel 75, Nr. 1.

<sup>5)</sup> L. J. M. Philippen, *Sigillographische Zeldzaamheden van het Archief der Commissie van Openbaren Onderstand van Antwerpen*. Antwerpen 1931.

im Laufe der Zeit vielfach zum städtischen Eigenwappen, ohne seine Form zu ändern. Das bekannteste Beispiel ist der Reichsadler, der von zahlreichen Reichsstädten unverändert als Eigenwappen übernommen wurde. In ähnlicher Weise behielt die Stadt Hamburg den roten kaiserlichen Gonfanon als städtisches Wahrzeichen für ihre Schiffe bei. Ob dieses allerdings schon durch das Seerecht von 1270 geschah, ist, wie sich noch zeigen wird, fraglich.

Ähnlich liegt der Fall bei der Stadt Bremen. Daß auch die Bremer Schiffe zunächst den kaiserlichen Gonfanon geführt haben und daß dieser dann auch hier als Stadtflagge beibehalten wurde, beweist das „Stadtbook van Bremen“ vom Jahre 1303, das die Bestimmung des Hamburger Seerechts über die Führung des *roden vlughers* unverändert übernimmt<sup>6)</sup>. Hier setzte man allerdings schon früh, wahrscheinlich schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts, zur besseren Unterscheidung in die rote Flagge den weißen Bremer Schlüssel, der sich als Münzzeichen schon zur Zeit Heinrichs des Löwen findet<sup>7)</sup>.

### Außerdeutsche Gonfanons und ihre Farben

Befanden wir uns bei unseren bisherigen Überlegungen noch auf einigermaßen sicherem Boden, so liegen die Verhältnisse bei den übrigen europäischen Staaten weit ungünstiger. Hier paßt der Stoßseufzer Walter Vogels, daß man bei der Dürftigkeit der mittelalterlichen Quellen manchmal geradezu verzweifeln möchte<sup>1)</sup>. Für die Forschung gilt hier dasselbe, was Ernst Reibstein vor einigen Jahren im Hinblick auf das frühmittelalterliche Völkerrecht sagte: „Es sind immer nur einzelne Streiflichter, die aus den literarischen Quellen . . . fallen und einzelne Situationen erhellen. Zwischen diesen sicheren Anhaltspunkten Verbindungslinien zu ziehen, ist ein berechtigtes Anliegen der historischen Forschung besonders dann, wenn auf diesen

<sup>6)</sup> Gerh. Oelrichs, Vollständige Sammlung alter und neuer Gesez-Bücher der kaiserlichen und des heil. Römischen Reichs freien Stadt Bremen. Bremen 1771. S. 300.

<sup>7)</sup> Vgl. P. J. Meier in: Niedersächsisches Jahrbuch f. Landesgesch., Band 2 (1925), S. 139 und Abb. 11.

<sup>1)</sup> Walter Vogel a. a. O. S. 367.

Linien weitere verbürgte Tatsachen ihren Ort erhalten können“<sup>2)</sup>. Auch wir können bei der Dürftigkeit des vorliegenden Materials, der schriftlichen wie der bildlichen Quellen, nichts anderes tun, als mit vorsichtiger Hand Verbindungslinien zu ziehen. Ob sie in allen Fällen richtig gezogen sind, muß die zukünftige Forschung ergeben.

Verhältnismäßig noch am besten sind wir über die französischen Verhältnisse unterrichtet. Auch hier waren seit der Mitte des 12. Jahrhunderts die Gonfanons des Königs und seiner Unterführer rot. Diese Übereinstimmung der Farbe in Deutschland und Frankreich braucht uns nicht zu verwundern. Sowohl die deutschen Kaiser wie auch die Könige von Frankreich betrachteten sich als die rechtmäßigen Nachfolger Karls des Großen und seines Kaisertums. Daher bestand hier eine ständige Konkurrenz und Duplizität der staatlichen Hoheitszeichen. „In Frankreich war alles so wie auch beim deutschen König“<sup>3)</sup>. So werden auch hier bereits um die Mitte des 12. Jahrhunderts die königlichen *vexilla rosea* erwähnt<sup>4)</sup>. So übernehmen — ähnlich wie in Deutschland die Pfalzgrafen von Tübingen — die Grafen von Auvergne den roten königlichen Gonfanon als Wappenbild<sup>5)</sup>. Und als am 13. Januar 1188 Philipp August von Frankreich, Heinrich II. von England und Graf Philipp von Flandern bei Gisors übereinkamen, bei dem bevorstehenden Kreuzzug ihre Truppen durch verschiedenfarbige Kreuze zu unterscheiden, wählte der König von Frankreich die rote Farbe, die offensichtlich damals als französische Nationalfarbe galt<sup>6)</sup>. Auch Frankreich kannte die königliche Fahne (*pannonceau du roi*) als Zeichen des Friedens und des dinglichen Schutzbannes<sup>7)</sup>. Über ihre Farbe wird in diesem Zusammenhang

<sup>2)</sup> Ernst Reibstein, Das Völkerrecht der deutschen Hanse. In: Zeitschr. f. ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, Band 17 (1956/1957), S. 41.

<sup>3)</sup> Percy Ernst Schramm, Der König von Frankreich. Weimar 1960. Band I, S. 160.

<sup>4)</sup> Bibl. rer. Germ. Band I, S. 64. Vgl. Erich Gritzner a. a. O. S. 40 und Herbert Meyer, Die Oriflamme und das französische Nationalgefühl, S. 127, Anm. 1, und S. 130, Anm. 3.

<sup>5)</sup> Zuerst nachgewiesen in dem Siegel des Grafen Robert IV. vom Jahre 1195. Vgl. G. Braun v. Stumm in: Saarbrücker Hefte Nr. 14 (1961), S. 71, Anm. 14.

<sup>6)</sup> Über das Abkommen von Gisors haben wir gleichlautende Berichte bei fast allen zeitgenössischen Chronisten. Vgl. die Quellenangaben bei Friedrich Wilken, Geschichte der Kreuzzüge. IV. Teil, Leipzig 1826, S. 12, Anm. 13, und Carl Erdmann, Kaiserliche und päpstliche Fahnen, S. 38, Anm. 1.

<sup>7)</sup> Richard Schröder, Weichbild, S. 311 und 320.

nichts gesagt; offensichtlich wird sie auch hier als bekannt vorausgesetzt. Aber nach dem ganzen Zusammenhang kann sie nicht anders als rot gewesen sein.

Für das Gebiet der Schifffahrt ist dies alles jedoch nur von untergeordneter Bedeutung. Zwar war, wie das Siegel von Pamiers beweist, auch in Frankreich der gonfanonförmige Wimpel unter dem Toppkreuz nicht unbekannt. Ob aber irgendwo französische Schiffe unter dem roten Gonfanon der französischen Könige zur See gefahren sind, ist fraglich. Das französische Kronland reichte in der damaligen Zeit nicht bis an die See. Der größte Teil der französischen Kanal- und Atlantikküste stand unter englischer Herrschaft. Und von den restlichen Gebieten, die dem Namen nach zu Frankreich gehörten, hatte sich Flandern weitgehend unabhängig gemacht, so daß es z. B. in dem Vertrag von Gisors 1188 als selbständiger Vertragspartner auftrat und für das Kreuz seiner Truppen eine eigene Farbe in Anspruch nahm<sup>8)</sup>. So blieb nur noch das kleine Küstengebiet der Languedoc, über dessen Schifffahrt während des 12. und beginnenden 13. Jahrhunderts wir jedoch so mangelhaft unterrichtet sind, daß wir nicht sagen können, ob hier überhaupt eins der im Norden üblichen Friedenszeichen, sei es Kreuz oder Gonfanon, geführt worden ist<sup>9)</sup>.

England hatte in dem Vertrag von Gisors für seine Gebiete diesseits und jenseits des Kanals<sup>10)</sup> ein weißes Kreuz angenommen. War demnach Weiß damals die englische Nationalfarbe? Und waren die bildlosen Gonfanons, die wir in den englischen Schiffssiegeln finden, etwa weiß? Verschiedenes spricht für diese Annahme. Wir haben aus dem 13. und dem beginnenden 14. Jahrhundert eine Reihe farbiger Darstellungen englischer Schiffe, die alle im Topp des Mastes einen bildlosen weißen Wimpel führen<sup>11)</sup>. Wir haben in späterer Zeit die weiße St.-Georgs-Flagge mit dem roten Kreuz. Sie findet sich seit dem Ende des 13. Jahrhunderts, und zwar zunächst in der Form eines gonfanonförmigen Wimpels, der durch seine Form zur Genüge be-

<sup>8)</sup> Vgl. unten S. 127f.

<sup>9)</sup> Wegen des Toppkreuzes vgl. oben S. 84 und Anm. 55.

<sup>10)</sup> „*Omnes de terris (!) regis Anglorum*“.

<sup>11)</sup> Vgl. MS. Brit. Mus. Claudius D II, fol. 42 b (*Munimenta Gildhallae Londoniensis Liber albus*. Vol. II, Part. II, London 1860); Oxford Bodleian, Ms. Ashm. 1511 (Moll a. a. O. G 19 t 10); Eric G. Millar, *La miniature anglaise aux XIV. et XV. siècle*. Paris-Bruxelles 1928. Pl. 40 c und 86.

weist, daß es sich um eine Fortbildung des bisherigen bildlosen Wimpels handelt<sup>12)</sup>. Und wir haben endlich in der englischen Miniaturmalerei eine eigenartige, bisher nicht beachtete Sonderentwicklung bei der Darstellung des auferstandenen Christus.

Die christliche Kunst des 12. und 13. Jahrhunderts sah in Christus den himmlischen König und Friedensfürsten<sup>13)</sup> und legte ihm deshalb dieselben Attribute bei, die von den irdischen Königen geführt wurden: die Krone, den Reichsapfel und den Kreuzstab als Zeichen des Friedens<sup>14)</sup>. Seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts, zu derselben Zeit also, in der wir im weltlichen Bereich der Verbindung des Kreuzstabes mit dem königlichen Gonfanon begegnen, erhält auch der Kreuzstab in der Hand Christi einen Gonfanon<sup>15)</sup>. Dieser Gonfanon ist in der deutschen Kunst fast ausnahmslos rot, in der englischen dagegen weiß<sup>16)</sup>. Das kann kein Zufall sein. Wir müssen vielmehr annehmen, daß in beiden Ländern die Künstler den Gonfanon in der Farbe dargestellt haben, die sie bei dem Gonfanon ihres Königs vorfanden.

Völlig im dunkeln tappen wir bei Flandern. Seine Grafen waren

<sup>12)</sup> Vgl. die Siegel von Lyme Regis 1284 (Rudolf Siegel, *Die Flagge*, Berlin 1912, S. 35, Abb. 21) und von Ipswich ca. 1300 (Brindley, *Catalogue* Abb. 3). Zur Datierung des letzteren Siegels vgl. Heinsius a. a. O. S. 120 f.

<sup>13)</sup> Diese Vorstellung wurde im 11. und 12. Jahrhundert zum zentralen Gedanken der christlichen Kunst. Vgl. Otto Schmitt, *Reallexikon zur deutschen Kunstgeschichte*. III. Band, Stuttgart 1954. S. 698.

<sup>14)</sup> In seiner ursprünglichen Bedeutung war der Kreuzstab nicht ein Rechtszeichen, sondern ein Herrschaftssymbol, das Zeichen der *Pax Christiana*. In dieser Eigenschaft übernahmen es die europäischen Herrscher von den byzantinischen Kaisern. In dieser Eigenschaft, als Symbol ohne rechtliche Wirkung, finden wir es in der Hand aller derer, die dazu berufen waren, den Frieden zu wahren. In folgerichtiger Fortführung dieses Gedankens wurde der Kreuzstab in der christlichen Kunst auch zum Attribut des Gotteslammes, zu dem man schon seit dem 10. Jahrhundert betete: *Dona nobis pacem!*

<sup>15)</sup> Gute, wenn auch nicht vollständige Übersicht bei Hubert Schrade, *Ikographie der christlichen Kunst*. Band I: Die Auferstehung Christi. Berlin 1932.

<sup>16)</sup> Auf eine Aufzählung von Beispielen aus dem deutschen Raum kann an dieser Stelle verzichtet werden. Es sei auf das oben Anm. 15 angeführte Werk von Hubert Schrade verwiesen. Englische Darstellungen Christi mit einem weißen Gonfanon finden sich bei Schrade Nr. 47 und 48, ferner bei Joan Evans, *English Art 1307—1461* (Oxford 1949), Tafel 5, in einem Psalter der Abtei St. Alban bei London aus dem 12. Jahrhundert (Hildesheim, St. Godehard) und in dem Arundel-Psalter des Britischen Museums, London, aus der Zeit um 1300.

in dem sogenannten Reichsflandern Lehnsträger des deutschen Kaisers, im übrigen aber solche des französischen Königs. Sie hatten sich jedoch im Laufe des 12. Jahrhunderts von der französischen Krone weitgehend unabhängig gemacht. Infolgedessen führte bereits Graf Philipp seit 1162 an seiner Lanze statt des königlichen Gonfanons ein Wappenbanner in der Form eines hochstehenden Rechtecks mit dem flandrischen Löwen<sup>17)</sup>. Spätestens seit der Mitte des 13. Jahrhunderts findet sich auf den Türmen flandrischer Städte die gräfliche Wappenflagge mit dem Löwen<sup>18)</sup>. Welche Bewandnis es demgegenüber mit den gonfanonförmigen Wimpeln hatte, die die flandrischen Schiffe im 13. Jahrhundert führten<sup>19)</sup>, ist schwer zu sagen. Für die Kreuzfahrer aus Flandern wurde in dem Vertrag von Gisors ein grünes Kreuz vorgeschrieben. Man könnte danach annehmen, daß Grün damals als flandrische Nationalfarbe galt. Dann hätten auch die Schiffe der flandrischen Städte einen grünen Gonfanon geführt. Aber für eine solche Annahme fehlt jede anderweitige Bestätigung. Wahrscheinlicher ist etwas anderes. Bekanntlich leistete Graf Philipp im Jahre 1185 nicht nur für das reichsflandrische Gebiet, sondern auch für das französische Flandern den deutschen Lehnseid<sup>20)</sup>. Die bildlosen Gonfanons der flandrischen Schiffe finden sich erst nach dieser Zeit. Sie finden sich nicht nur bei Nieuport und Damme, sondern auch bei Sluis, dem alten Lamminsvliet, im Gebiet Reichsflanderns<sup>21)</sup>. Man könnte daher auch und vielleicht sogar mit größerem Recht annehmen, daß in beiden Teilen Flanderns einheitlich der rote Gonfanon des Reiches geführt wurde. Die Frage muß jedoch offenbleiben.

Auf verhältnismäßig sicheren Boden gelangen wir dann wieder bei Dänemark. Auch die dänischen Könige haben einen Gonfanon geführt. In den dänischen Königssiegeln suchen wir freilich, ähnlich wie in den deutschen Kaisersiegeln, vergeblich danach. Wohl aber findet er sich

<sup>17)</sup> Abb. bei D. L. Galbreath, Handbüchlein der Heraldik. Zweite Aufl., Lausanne 1948, S. 21.

<sup>18)</sup> Frühester Nachweis in dem zweiten Siegel der Stadt Namur vom Jahre 1250.

<sup>19)</sup> Vgl. die Siegel von Nieuport und Damme (II) sowie das unten erwähnte Siegel von Sluis aus dem Jahre 1293.

<sup>20)</sup> Ilse Scheiding-Wulkopf, Lehnsherrliche Beziehungen der fränkisch-deutschen Könige zu anderen Staaten. Marburg 1948, S. 91.

<sup>21)</sup> Vicomte de Ghellinck-Vaernewyck, *Sceaux et armoiries des villes . . . de la Flandre ancienne et moderne*. Paris 1935, S. 135. Siegel und Rückspiegel von 1293.

auf einigen Münzen. In Betracht kommt zunächst eine Münze Waldemars II. (1202—1241). Sie zeigt auf der einen Seite einen gekrönten Königskopf, auf der anderen einen vierzungigen Gonfanon, der mit einem Kreuz belegt ist<sup>22</sup>). Die Münze stammt aus der Zeit um 1220. Es ist die Zeit, in der Waldemar II. seinen Zug gegen die Esten unternahm (1219) und in der er wenige Jahre später sich als Kreuzfahrer bekannte (1223). Auf eins dieser beiden Ereignisse dürfte sich das Kreuz beziehen<sup>23</sup>). Eine weitere dänische Münze aus dem Jahre 1234 zeigt auf der Vorderseite einen Bischofskopf, auf der Rückseite einen Kreuzstab mit einem bildlosen Gonfanon<sup>24</sup>). Es ist also das aus Kreuz und Gonfanon zusammengesetzte Friedenszeichen, das uns aus Deutschland hinlänglich bekannt ist. Dasselbe Bild findet sich auch auf mehreren Stralsunder Münzen aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts<sup>25</sup>). Etwas später finden wir hier Münzen, bei denen über einem Gebäude lediglich die gonfanonförmige Marktfahne ohne das Kreuz weht<sup>26</sup>). Schiffe mit einem bildlosen Gonfanon im Topp kennen wir aus den Siegeln von Stralsund (II) und Tondern.

Die Farbe des dänischen Gonfanons ist offensichtlich rot gewesen. Das ergibt sich einmal aus der späteren dänischen Flagge, dem Danebrog, der auf rotem Grund ein weißes Kreuz zeigte<sup>27</sup>), zum andern aus der Flagge der Stadt Stralsund, die dadurch entstand, daß man den ursprünglich bildlosen roten Gonfanon mit dem redenden Stadtzeichen einer Pfeilspitze („Stral“) belegte — ein ähnlicher Vorgang also, wie wir ihn bei der Stadt Bremen kennenlernten. Wir werden auf diese beiden Fälle im zweiten Teil dieser Arbeit noch ausführlich eingehen. Daß die dänischen Könige für ihren Gonfanon die rote

<sup>22</sup>) Georg Galster, *Danmarks Mønter*. In: Svend Aakjaer, *Mønt (Nordiske Kultur XXIX)*. Stockholm 1936. Nr. 62.

<sup>23</sup>) Die spätere dänische Flagge, der Danebrog, ist rot mit einem weißen Kreuz. Der Sage nach soll diese Flagge während des Estenfeldzuges 1219 vom Himmel gefallen sein. Diese Sage findet sich jedoch erst um 1500. Der Danebrog selbst ist nicht vor 1365 nachzuweisen (Vgl. Paul Johansen in: *Westfalen, Hanse, Ostseeraum*. Münster 1955, S. 132). Ein Zusammenhang zwischen ihm und dem kreuzgeschmückten Gonfanon Waldemars II. besteht offenbar nicht. Vgl. darüber ausführlich im zweiten Teil dieser Arbeit.

<sup>24</sup>) Georg Galster a. a. O. Nr. 63.

<sup>25</sup>) H. Dannenberg, *Münzgeschichte Pommerns*, Tafel III, Nr. 50/51.

<sup>26</sup>) Vgl. oben S. 100, Anm. 36.

<sup>27</sup>) Die Entwicklung verläuft hier ähnlich wie bei der englischen St.-Georgs-Flagge.

Farbe wählten, dürfte sich aus der Tatsache erklären, daß Dänemark bis zum Jahre 1182 unter der Oberlehnsherrschaft des deutschen Kaisers stand.

### Die gleichzeitige Führung mehrerer Gonfanons

Bevor wir den ersten Teil dieser Arbeit abschließen, werfen wir noch einen Blick auf das Hamburger Seerecht von 1270 zurück. Jeder Hamburger Bürger — *da ein schiphere is*, setzt das lübische Schiffsrecht von 1299 an dieser Stelle ergänzend hinzu — war unter Strafe verpflichtet, den roten Flügel zu führen. Von dieser Vorschrift gab es eine Ausnahme: im Falle der Gefahr, *dor anghestes willen*, brauchte der rote Flügel nicht gezeigt zu werden. Aber was geschah dann? War ein Schiff ohne diesen Flügel, also ohne das kaiserliche Schutzzeichen, nicht erst recht schutzlos? Oder gab diese Bestimmung den Hamburger Schiffen das Recht, im Falle der Gefahr ein anderes Schutzzeichen zu führen? Wir kommen damit zu einer für die Frühzeit des Flaggenwesens grundsätzlichen Frage.

Ein Grundsatz des heutigen internationalen Flaggenrechts besagt, daß jedes Schiff nur e i n e Nationalität haben und daher nur e i n e Flagge führen kann. Das war jedoch nicht immer so. Der Begriff der Schiffsnationalität als der ausschließlichen Schutzherrschaft eines Staates über ein Schiff hat sich erst allmählich herausgebildet. Ursprünglich war es durchaus möglich, daß ein Schiff gleichzeitig unter dem Schutz mehrerer Staaten stand und demgemäß das Recht hatte, mehrere Flaggen zu zeigen. Sehr klar kommt dies in dem Schiffsrecht von Marseille von 1253/1255 zum Ausdruck. Dort heißt es in Lib. IV Cap. XIV:

*Statuimus, quod quelibet navis hominum Massilie portet et portare teneatur in nave vexillum communis Massilie cum cruce extensum in altum, et quod aliqui cives Massilie domini navium non possint nec debeant deferre in navibus suis intra portum Massilie et extra aliquam segneriam vel vexillum aliquod comunitatis alicuius civitatis, nisi tantum modo vexillum communis Massilie cum cruce, excepta terra Surie, in qua illi cives Massilie domini navium, qui in illa terra majori gaudent libertate quam ceteri cives Massilie communiter, possint aliud*

*vexillum in suis navibus ponere et habere, dum tamen in illis navibus sit semper vexillum communis Massilie cum cruce in altum extensum.*

Es ergibt sich daraus, daß es in der damaligen Zeit im Mittelmeerraum nicht ungewöhnlich war, daß ein Schiff die Flaggen mehrerer Staaten oder Städte führte. Für die Schiffe der Stadt Marseille wurde dies verboten und eine Ausnahme lediglich zugunsten der Staaten an der syrischen Küste, also zugunsten der Kreuzfahrerstaaten, gemacht. Allerdings durften die Flaggen dieser Staaten nur geführt werden, wenn gleichzeitig auch die Flagge der Stadt Marseille gezeigt wurde.

Zum besseren Verständnis dieser Bestimmung sei nur kurz darauf hingewiesen, daß für die Kaufleute der oberitalienischen und südfranzösischen Städte seit dem dritten Kreuzzug die Möglichkeit bestand, in den Kreuzfahrerstaaten das Bürgerrecht zu erwerben<sup>1)</sup>. Diese Möglichkeit war vor allem für die Städte von Bedeutung, die — wie Marseille — in den syrischen Häfen keine Immunitätsbezirke, keine „Quartiere“, hatten<sup>2)</sup>. Durch den Erwerb des Bürgerrechtes erlangten die Kaufleute dort eine Sonderstellung gegenüber ihren übrigen Landsleuten. Sie übernahmen zwar größere Pflichten, hatten dafür aber auch größere Privilegien und hatten unter anderem das Recht, ihre Schiffe unter der Flagge des fremden Staates fahren zu lassen. Diese Sonderstellung wurde durch die Bestimmung des Marseiller Schiffsrechts anerkannt.

Es scheint, daß die Bestimmung des Hamburger Seerechts über die Führung, bzw. Nichtführung des roten Flügers etwas Ähnliches besagen will. Auch im atlantischen Raum war es im 13. Jahrhundert möglich, daß der seefahrende Kaufmann unter einem mehrfachen Schutz fuhr. Er stand zunächst unter dem allgemeinen Königsschutz, den ihm das Bürgerrecht der heimatlichen Stadtgemeinde gewährte. Daneben konnte er aber auch noch den besonderen Schutz eines ausländischen Herrschers erwerben. Die hierüber ausgestellten Privilegien lauten teils auf den Namen eines einzelnen Kaufmanns<sup>3)</sup>, teils

<sup>1)</sup> Vgl. Adolf Schaube, *Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebietes bis zum Ende der Kreuzzüge*. München-Berlin 1906. Für Marseille dort vor allem S. 201 ff.

<sup>2)</sup> Genua, Venedig und Pisa hatten im Gegensatz zu Marseille eigene Quartiere.

<sup>3)</sup> Hansisches Urkundenbuch (HUB), Bd. I, Nr. 89, 90, 95, 100, 103—106, 159.

auf den Namen einer Stadtgemeinde und die Gesamtheit ihrer Bürger<sup>4)</sup>. Vor allem die Könige von England haben in ihrem Bestreben, fremden Handel in ihr Land zu ziehen, von der Möglichkeit solcher Privilegien weitgehend Gebrauch gemacht. Die dabei übliche Formel lautete um die Mitte des 13. Jahrhunderts, daß die Kaufleute *in protectionem et defensionem* des Königs<sup>5)</sup> oder noch weitergehend *in protectionem et defensionem nostram et salvum et securum conductum nostrum*<sup>6)</sup> genommen werden. Dabei erstreckten sich der Schutz und das sichere Geleit, wie mehrfach ausdrücklich hervorgehoben wird, nicht nur auf die Person des Kaufmanns und seine Waren, sondern auch auf sein Schiff<sup>7)</sup>. Sollte damit nicht das Recht verbunden gewesen sein, auch das königliche Schutzzeichen, den weißen Gonfanon, zu führen? Die Bestimmung des Hamburger Seerechts, daß im Falle der Gefahr der rote Flügel niedergeholt werden dürfe, scheint diese Annahme zu bestätigen. Denn ohne das gleichzeitige Vorheißeln eines anderen Schutzzeichens wäre das Niederholen des kaiserlichen Schutzzeichens zwecklos gewesen.

Wir werden im zweiten Teil dieser Arbeit sehen, welche Folgerungen sich aus der Annahme der gleichzeitigen Führung eines roten und weißen Gonfanons auf deutschen Schiffen für die deutsche Flaggen-geschichte ergeben.

### Schluß

Fassen wir das Ergebnis der bisherigen Untersuchung zusammen, so läßt sich folgendes feststellen:

Neben dem auf gemeingermanischem Boden erwachsenen Friedenskreuz hat es seit der Mitte des 12. Jahrhunderts in den Staaten Nordwesteuropas eine zweite Art von Friedenszeichen gegeben, deren

<sup>4)</sup> HUB, Bd. I, Nr. 79, 91, 92, 101, 110.

<sup>5)</sup> So in dem Privileg König Heinrichs III. für die Stadt Hamburg vom 25. Okt. 1252 (HUB. Band I, Nr. 444). Der Wortlaut des Textes wurde mir freundlicherweise von dem Public Record Office in London zur Verfügung gestellt.

<sup>6)</sup> Privileg Heinrichs III. für die Stadt Lübeck vom 11. Mai 1258 (HUB., Band I, Nr. 506).

<sup>7)</sup> HUB, Bd. I, Nr. 91, 92, 95, 104, 105, 106, 159.

Entstehung auf orientalische Vorbilder zurückgeht. Es handelt sich um Flaggen, die in ihrer Form den ritterlichen Gonfanons nachgebildet waren und die in ihrer Farbe mit den von den Herrschern persönlich geführten Gonfanons übereinstimmten. In Deutschland, Frankreich und Dänemark waren diese Flaggen rot, in England weiß, in Flandern vielleicht grün, möglicherweise aber auch rot. Diese Flaggen wurden von den Handelsschiffen im Topp des Mastes geführt. Nachweisbar sind sie in der Seeschifffahrt seit dem Anfang des 13. Jahrhunderts.

Dem rückblickenden Betrachter mag dies alles etwas primitiv erscheinen. Und zweifellos war dieser erste Brauch einfarbiger Flaggen wegen der geringen Zahl der zur Verfügung stehenden Farben nicht entwicklungsfähig. Aber wir dürfen nicht vergessen, daß auch die Struktur des westeuropäischen Seehandels im 12. Jahrhundert zunächst noch recht primitiv war. Er war in verschiedene Verkehrskreise aufgeteilt, die zwar aneinander grenzten, sich aber im allgemeinen nicht überschnitten<sup>1)</sup>. Und soweit es sich nicht um reine Küstenschifffahrt handelte, beschränkte sich der Verkehr überwiegend auf die Verbindung mit der gerade gegenüber liegenden Küste. Für diese Form des Seehandels genügten die einfarbigen Toppflaggen. Sie genügten vor allem für das um die Mitte des 12. Jahrhunderts wichtigste Schifffahrtsgebiet zwischen Deutschland und England. Die roten Toppflaggen der deutschen und die weißen Toppflaggen der englischen Schiffe standen sich hier mit genügender Klarheit gegenüber und ließen keinen Zweifel darüber aufkommen, unter wessen Schutz das Schiff fuhr.

In dem Augenblick freilich, als diese eng umgrenzten Verkehrskreise gesprengt wurden und die Schifffahrt der westeuropäischen Staaten zum internationalen Fernhandel bis in das Mittelmeer einerseits, bis an die Küsten Rußlands anderseits überging, genügten die einfarbigen Flaggen nicht mehr. Eine differenziertere Art der Kennzeichnung wurde notwendig, und das Mittel hierzu bot die Heraldik.

<sup>1)</sup> Vgl. Walter Vogel a. a. O., S. 98 f.



## V

**Bremer Silbermarken  
als Zahlungsmittel im Spätmittelalter**

Von Rudolf Dehnke\*)

**Allgemeine Einführung**

Die Bremer Silbermarken sind die ältesten von der Stadt selbst herausgegebenen Zahlungsmittel gewesen. Dieses erste Geld war schon weiträumig verbreitet und beliebt, lange bevor sie das Recht zum Prägen von Münzen erhielt.

Vorausgeschickt sei ein Hinweis, daß eine Silbermark im späten Mittelalter ein Zahlungsmittel von erheblicher Kaufkraft war und in keiner Weise etwa mit unserer heutigen D-Mark gleichzusetzen ist. Die heute landläufige Meinung kommt in einem Zeitungsartikel jüngster Zeit zum Ausdruck: „Wer alte Urkunden studiert, ist immer wieder überrascht, zu sehen, wie niedrig doch, nach unseren Begriffen, das Geld im Kurs stand. So verkaufte die Benediktinerabtei Laach im Jahre 1241 an die Prämonstratenserabtei Rommersdorf bei Neuwied 103 Morgen ihres besten, fruchtbaren Ackerlandes für nur 200 kölnische Mark. Sie wurden zum Kernbesitz von Rommersdorf und tragen heute noch die Bezeichnung ‚die hundert Morgen‘.“ Tatsächlich kommt aber in diesem Kaufpreis von 200 Silbermark für 103 Morgen besten Ackerlandes gerade die Hochwertigkeit des damaligen Geldes zum Ausdruck. Wenn wir den heutigen Wert eines Morgens besten Ackerlandes zu rund 2500 bis 3000 DM rechnen, ergibt sich für die kölnische Mark von 1241 ein Wert von etwa 1250 bis 1550 DM unserer Tage. Die Silbermarken waren also Großgeld, das in einer Zeit, als es noch kein Bankwesen gab, für Grundstückskäufe sowie für den Groß- und Fernhandel von ausschlaggebender Bedeutung gewesen ist.

Wie kam es nun zur Herausgabe solcher Silbermarken durch die Stadt Bremen, ehe sie selbst das Münzrecht besaß? Bevor wir diese Frage beant-

\*) Der Verfasser dieses Beitrages bearbeitet seit der Bergung von zwei großen Silberbarrenfunden in Peine während der Jahre 1954 und 1956 den Problembereich des spätmittelalterlichen Barrensilbers und bereitet eine Monographie über diesen Gegenstand vor. Die hier dargebotene Behandlung der Bremer Silbermarken ist ein Auszug aus den umfassenden Ergebnissen der größeren Arbeit, und daher müssen manche Beweismöglichkeiten der späteren Monographie überlassen bleiben. Schon eingangs wird unter diesen Umständen um Nachsicht gebeten, daß gelegentlich eine Frage mit dem Hinweis auf Forschungsergebnisse aus jenen Untersuchungen beantwortet wird. Trotz dieser Einschränkung glaubte der Verfasser, die Bitte des Herausgebers auf Behandlung der frühen Bremer Silbermarken im Rahmen dieser Festschrift erfüllen zu sollen.

worten können, müssen wir einen kurzen Rückblick auf die Entwicklung des frühen Geldwesens im deutschen Raume werfen.

Heute übt ausschließlich die Bundesrepublik innerhalb ihrer politischen Grenzen das Münzrecht aus. Schon im Römischen Reiche und auch im Reiche Karls des Großen war das Münzrecht alleiniges Hoheitsrecht des Landesherrn. Die Nachfolger Karls begannen jedoch, Münzrechte an Große des Reiches zu verleihen, und in den Jahrhunderten bis zu den Staufern erhielten über die weltlichen und geistlichen Fürsten hinaus zahlreiche Abteien und schließlich auch Reichsstädte das Recht, Münzen zu prägen.

Bereits in der Urkunde König Arnulfs vom Jahre 888 wurden dem hamburgisch-bremischen Erzbischof Rimbart das Münz- und das Marktrecht für Bremen verliehen. Kaiser Otto I. hat dann im Jahre 965 seinem früheren Kanzler, dem Erzbischof Adalag von Bremen, die gleichen Rechte bestätigt. In den folgenden Jahrhunderten wurden den Bremer Erzbischöfen die genannten Rechte wiederholt erneuert. So war das Münzrecht jahrhundertlang stets ein Privileg der Erzbischöfe, und die Stadt selbst erlangte erst im 14. Jahrhundert einen maßgebenden Einfluß auf die Münze. Im Jahre 1369 verpfändete nämlich Erzbischof Albert auf Lebenszeit die Münze an die Stadt Bremen. Damit kam die Stadt erstmalig in den Besitz des zeitweiligen Münzrechtes. Doch bis zur endgültigen Verleihung der Münzhoheit an die Stadt im Jahre 1541 durch Kaiser Karl V. vergingen dann noch fast zwei Jahrhunderte. Von 1369 ab erlangte Bremen allerdings häufig den Pfandbesitz über die Münze und erreichte hinfert auch in den Zeiten, in denen die Erzbischöfe das Münzrecht selbst ausübten, einen gewissen Einfluß auf das Münzgeschäft.

Seit Karl dem Großen war im Reichsgebiet ausschließlich Silber als Münzmetall im Gebrauch, bis um die Mitte des 14. Jahrhunderts neben das Silber das Gold zur Ausprägung der Gulden trat. Der Denar oder Pfennig ist von den Tagen Karls an während des Mittelalters die allgemein übliche Münze gewesen. Je 12 Pfennige bildeten einen Schilling. Der Schilling blieb jedoch bis um 1300 lediglich eine Zähleinheit, und wurde erst von da ab als besondere Münze ausgeprägt.

Auch die Bremer Erzbischöfe haben von Adalag (936—988 n. Chr.) ab Pfennige prägen lassen. Zwischen den von den zahlreichen Münzherren des Mittelalters herausgegebenen Pfennigsorten bildeten sich im Laufe der Zeit Wertunterschiede heraus, die sich heute nur teilweise rekonstruieren lassen. Jedenfalls gilt für den mittelalterlichen Pfennig das gleiche, was eingangs bereits für die Silbermarken gesagt wurde: sein Wert war damals wesentlich

höher als heutzutage. Um einen Begriff für die Kaufkraft der Pfennige im Spätmittelalter zu geben, sei hier erwähnt, daß gegen 1260 die Lübecker Silbermark 40 lübische Schilling oder 480 lübische Pfennig kostete. Da die Lübecker Silbermark zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich der Kölner Silbermark gleichwertig gewesen ist, entsprachen bei Berücksichtigung des oben veranschlagten heutigen Gegenwertes von 1250 bis 1550 DM für die Kölner Mark um 1240 dem Lübecker Pfennig jener Zeit etwa 2,60 bis 3,25 DM unserer heutigen Währung. Außerdem hatten die Pfennige seit den Zeiten Karls des Großen schon erheblich an Wert verloren, so daß die frühesten Pfennige der Bremer Erzbischöfe aus dem 10. Jahrhundert eine weit höhere Kaufkraft besessen haben werden als die Lübecker Pfennige des 13. Jahrhunderts.

Wie bereits erwähnt, mußten sich die Bremer vor 1369 im Erzbistum des landesherrlichen Münzgeldes bedienen, auf das die Stadt bis dahin keinerlei Einfluß besaß. Selbstverständlich haben die Erzbischöfe genauso wie die damaligen Landesherren allgemein aus ihrem Münzrecht möglichst hohen Gewinn gezogen. Die Münzen kamen nicht zum Metallwert in Umlauf, sondern auf den Metallwert wurden die Kosten des Münzprägens und dazu ein Schlagschatz als Gewinn für den Münzherren aufgeschlagen. Dieser Münzaufschlag betrug im allgemeinen im 13. und 14. Jahrhundert zwischen 9 und 15% des Nennwertes. Weiter hatte sich der Brauch entwickelt, die jeweils gültige Münzsorte nach einer gewissen Zeit, zumeist nach Ablauf eines Jahres, abzurufen, d. h. außer Kurs zu setzen. Die bisherigen Pfennige mußten dann in einer bestimmten Frist gegen neu herausgegebene Pfennige eingetauscht werden, und zwar mit einem Verlust von 25% oder mehr. Geld, das in einem Spartopf gehortet und nicht zu den festgesetzten Terminen umgetauscht wurde, verlor ohne Zutun des Eigentümers einen großen Teil seines Wertes.

Besonders lästig und verlustreich war die Notwendigkeit, auf Reisen stets in jedem einzelnen Münzbezirk einen Teil des mitgeführten Geldes zu einem Zwangskurs in den von den Münzherren betriebenen Wechselstuben gegen ortsübliche Pfennige einzutauschen. Um die Verluste möglichst in Grenzen zu halten, bildete sich daher die Gewohnheit heraus, auf Reisen eine gewisse Menge Rohsilber mitzuführen und sich dafür jeweils in einem Münzgebiet die benötigten Pfennige auszahlen zu lassen. Ganz allgemein galt nämlich offenbar der in englischen Quellen des 13. Jahrhunderts auch urkundlich überlieferte Grundsatz, Silber nach einer festen Relation proportional seiner Menge und seinem Feingehalte in jede Pfennigsorte umzutauschen. Das ver-

lustreiche Wechseln einer Pfennigsorte gegen eine andere zu oft sehr ungünstigen Zwangskursen wurde auf diese Weise umgangen.

So war in groben Zügen die Währungslage im 12. Jahrhundert, als die erstarkenden Handelsstädte der Ausbeutung durch die Münzherren überdrüssig wurden. Da sie noch keinen Einfluß auf das Münzwesen nehmen konnten, begannen sie, von sich aus Barrensilber herzustellen und zum Silberwert in Umlauf zu setzen. Das Barrensilber sollte einen doppelten Zweck erfüllen:

1. dem Bürger ein wertbeständiges Zahlungsmittel in die Hand zu geben und damit die Verluste durch die Maßnahmen der Münzherren in gewissen Grenzen zu halten und
2. neben den Pfennigen hochwertige Zahlungsmittel zu schaffen, damit für Steuerzwecke, für Grundstückskäufe und für den Groß- und Fernhandel sowohl im Inlande wie im internationalen Verkehr verlässliches und amtlich verbürgtes Großgeld zur Verfügung stand.

Selbstverständlich stieß diese Entwicklung, die die Einnahmen der Münzstätten erheblich schmälerte, auf den Widerstand der Münzherren. Diese erreichten dann auch, daß mehrfach kaiserliche Verordnungen, durch Heinrich VII. im Jahre 1231 und durch Friedrich II. im Jahre 1232, die Benutzung ungemünzten Silbers im Handelsverkehr untersagten. Doch konnten auch diese Verordnungen nicht viel gegen das Anwachsen des Barrensilberverkehrs ausrichten.

Die Herausgabe des Barrensilbers von seiten deutscher Städte im Spätmittelalter ist somit als echtes Zeugnis für die damals bereits erreichte Selbständigkeit der Städte und für ihre auf das Wohl der Bürger gerichteten Bemühungen zu werten. Bremen hat sich würdig in den Kreis der Barrensilber herausgebenden Städte eingereiht und Bremer Silbermarken in Umlauf gesetzt, die über ein Jahrhundert in nah und fern beliebt und verlässliche Zahlungsmittel gewesen sind.

Die älteste Erwähnung einer Mark Silber in Bremer Urkunden liegt aus dem Jahre 1189 vor<sup>1)</sup>. Doch sind bis 1200 in urkundlich bezeugten Geldgeschäften noch die Pfennige oder das Dutzend Pfennige, der Schilling, bzw. der *solidus denariorum* die Regel. Mit dem Beginn des 13. Jahrhunderts ändert sich das Bild, und bald wurde für mehr als 1 $\frac{1}{2}$  Jahrhunderte überwiegend nach *marca argenti* gerechnet. Zunächst benutzte man nur die allgemeine Bezeichnung „Mark Silber“ oder *marca argenti*. Diese Angabe

<sup>1)</sup> Bremer Urk. Buch (fortan BrUB) I, Nr. 76.

war also wohl eindeutig. Aber 1238 spricht man erstmalig von *marcae argenti secundum pondus Bremense*<sup>2)</sup>, und 1243 werden *marcae argenti secundum valorem et pondus Bremense*<sup>3)</sup> genannt. Diese Angaben mit ausdrücklicher Betonung des zweiten Feingehaltes und des Bremer Gewichtes lassen erkennen, daß inzwischen offenbar mehrere Silbermarken in Bremen gebräuchlich geworden waren und die gemeinte Silberart genau bezeichnet werden mußte, um Verwechslungen zu vermeiden. Von 1260 ab wurden Verträge fast ausschließlich auf *marcae Bremensis ponderis et argenti* abgeschlossen, oder es heißt in den deutschsprachigen Urkunden *marken bremer Sulvers unde Wichte*. Anstelle dieser Bremer Formulierungen heißt es sonst in Niederdeutschland normalerweise etwa *marca argenti brunsvicensis ponderis et valoris* oder zu deutsch *Marc sulver brunswikescher wichte und witte*. Gewicht und Feingehalt (*witte*) der Silbermarken wird örtlich also verschieden gewesen sein, und es gab, wie aus der Betonung *marca argenti secundum valorem et pondus Bremense* hervorgeht, in Bremen wie in anderen Städten Silbermarken mit verschiedenen Feingehalten nebeneinander. Die Bremer Silbermark zweiter Sorte ist das Zahlungsmittel gewesen, das im deutschen Umkreise der Hansestadt im niedersächsischen Raume — besonders in Hannover und Hameln — aber auch darüber hinaus und bis nach Westfalen hinein sehr beliebt wurde. Außerdem hat es aber wohl während der ganzen Zeit, in der das Barrensilber in Gebrauch war, auch eine Bremer Silbermark erster Güte gegeben. Diese Silbermark wurde als *marca puri argenti* oder *Mark lodhigen sulvers* bezeichnet. Das Silber dieser Mark war längere Zeit zwar nicht rein, aber doch ungemischt.

Für unsere weiteren Betrachtungen haben wir also festzuhalten, daß in Bremen zwei einheimische Silbermarken gebräuchlich wurden. Die Silbermark erster Güte werden wir hinfert als Bremer lötige Mark oder abgekürzt als Br. I und die Silbermark zweiter Güte als Bremer Mark oder abgekürzt als Br. II bezeichnen.

\*

Bevor wir uns eingehend mit der Entwicklung der Bremer Silbermarken beschäftigen können, müssen vorerst zwei grundlegende Fragen erörtert werden:

1. die Frage der Gewichte und
2. die Frage der Feingehalte.

<sup>2)</sup> BrUB I, Nr. 208.

<sup>3)</sup> BrUB I, Nr. 221.

Eine „Mark Silber“ war eine Silbermenge im Gewicht einer Mark. Die Bezeichnung „Mark“ tritt uns im Mittelalter in den Bedeutungen „Gewichtseinheit“ und „Währungseinheit“ entgegen, wobei zu berücksichtigen ist, daß die entsprechenden Währungseinheiten alle ursprünglich auf einer Gewichtseinheit mit dem Namen „Mark“ fußten.

Das Hauptgewicht, das im mittelalterlichen Deutschen Reiche benutzt wurde, war die Kölner Mark. Die Kölner Mark ist in Köln bereits im Jahre 1045 urkundlich belegt<sup>4)</sup>. Nach der Ansicht des Altmeisters der Numismatik, Luschin von Ebengreuth, ist die Mark im skandinavischen Norden während der Wikingerzeit entstanden, wo wie im übrigen Europa bis dahin das römische Pfundgewicht benutzt wurde<sup>5)</sup>. Die Kölner Kaufleute werden die Mark in England kennengelernt und übernommen haben. Das absolute Gewicht der Kölner Mark im Mittelalter ist bislang nicht mit hinreichender Genauigkeit zu ermitteln gewesen<sup>6)</sup>. Die preußische Maß- und Gewichtsordnung von 1816 setzte die Mark zu 233,8555 g fest, und mit diesem Betrag diente sie von 1837 bis 1857 als Münzmark der deutschen Zollvereinsstaaten. Grote<sup>7)</sup> hat die Größe der Kölner Mark seit dem 16. Jahrhundert mit 233,095 bis 234,068 g angegeben.

Nun ist die wichtigste Bedingung, die eine Gewichtseinheit von internationalem Rang, wie die Kölner Mark des Mittelalters, zu erfüllen hatte, eine leichte Verrechnungsmöglichkeit mit anderen im zwischenstaatlichen Verkehr damals üblichen Gewichten. Da alle europäischen Gewichte des Mittelalters auf irgendwelche Weise aus dem römischen Pfunde hervorgegangen waren und zu diesem in einfachen Wertbeziehungen standen, muß auch die Kölner Mark in jener Zeit zum römischen Pfunde eine klare Relation besessen haben. Außerdem wird sich das Gewicht der Kölner Mark im Laufe der Jahrhunderte kaum wesentlich verändert haben, wenn wir die bekannte Tatsache berücksichtigen, daß man ganz allgemein sehr zäh an überlieferten Maßen festzuhalten pflegte, wenn nicht besondere Gründe zum absichtlichen Ändern eintraten.

Das römische Pfund wird von französischen Forschern in der Regel auf 326,337 g angesetzt, so daß uns das in Paris gebrauchte Pfund von Troyes zu 367,130 g als  $\frac{9}{8}$  des römischen Pfundes und die Pariser Mark von Troyes

<sup>4)</sup> A. Luschin von Ebengreuth, Allgemeine Münzkunde und Geldgeschichte, 2. Aufl., 1926, S. 163.

<sup>5)</sup> Luschin v. E., a. a. O., S. 162.

<sup>6)</sup> Luschin v. E., a. a. O., S. 163.

<sup>7)</sup> Münzstudien III, 1862/1863, S. 1 ff.: Die numismatische Metrologie.

zu 244,753 g als  $\frac{3}{4}$  des römischen Pfundes entgegenzutreten. Da die beiden letztgenannten Pariser Gewichte besonders zuverlässig überliefert sind, können wir den erwähnten Betrag des römischen Pfundes als gesichert voraussetzen.

Wenn wir nun die Beziehung der Kölner Mark zum römischen Pfunde untersuchen, so ergibt sich, daß zwar nicht bei Benutzung des im 19. Jahrhundert üblichen Gewichtes zu 233,8555 g, wohl aber bei Verwendung eines um nur rund  $\frac{3}{4}$  g von diesem Betrage abweichenden Wertes zu 233,098 g die einfache Relation 5 : 7 zwischen den beiden Gewichtseinheiten bestanden hat.

Für die Kölner Mark wollen wir daher 233,098 g als das mit großer Wahrscheinlichkeit im Mittelalter üblich gewesene Gewicht festhalten. Bei der weiter unten erfolgenden Behandlung mehrerer Fundstücke von Silberbarren werden wir erkennen können, wie sich dieser Gewichtsbeitrag der Kölner Mark in der Praxis bewährt. Im übrigen sei hier erwähnt, daß ein einziger der bislang vorliegenden Silberbarren aus dem 13./14. Jahrhundert genau das Gewicht der Kölner Mark besitzt. Es handelt sich um ein Stück aus Sonneborn, Kr. Gotha<sup>8)</sup>, das mit 233,10 g gewogen ist und einen Stempel mit einem steigenden Löwen im Wappenschild trägt. Der Ausgabeort des Barrens ist unbekannt.

Die Kölner Mark wurde unterteilt in 4 Vierding oder Ferding, in 16 Lot, in 64 Quentchen oder Quentin, in 256 Richtpfennige oder in 288 Grän.

Als größere Währungseinheit war seit Karl dem Großen das Pfund Pfennige üblich, da Karl aus dem von ihm neu eingeführten karolingischen Gewichtspfund zu  $\frac{4}{3}$  des römischen Pfundes mit 435,116 g 20 Schilling = 240 Pfennig prägen ließ. Das Pfund Pfennige zu 20 Schilling gibt es in England noch heute. Auch in Bremen war es lange Zeit als Rechengröße in Gebrauch, und sogar noch 1491 wurde im Amtsprivilegium der Schneider als höchste durch das Amt zu verhängende Strafe *eyn half punt* genannt<sup>9)</sup>. Die Rechnung nach Münzpfunden wurde besonders im östlichen Niedersachsen noch lange Zeit geübt; aber im sonstigen Deutschland und auch in Bremen kam vielfach die Rechnung nach Zählmarken, *marcae denariorum*, auf. Die Pfennigmarken waren allerdings landschaftlich verschieden. In Westfalen galt eine Mark Pfennige zu 12 Schilling, in Oldenburg und wahrscheinlich zunächst auch in Bremen eine solche zu 10 Schilling und schließ-

<sup>8)</sup> Hävernick in den Blättern f. Münzfreunde, 1939, S. 240 f.

<sup>9)</sup> Hermann Jungk, Die Bremischen Münzen, Bremen 1875, S. 42.

lich in Lübeck eine zu 16 Schilling. Für Hannover bildete sich im 14. Jahrhundert eine Pfennigmark zu 24 Schilling heraus, und gleichzeitig bürgerte sich in Bremen die Mark zu 32 Schilling oder zu 32 Grote mit je 12 Pfennigen ein.

Die Frage der Feingehalte des Silbers im Mittelalter war bislang ebenso wenig gelöst wie die Frage nach dem genauen Gewicht der Kölner Mark. Man ging ganz allgemein grundsätzlich von der Annahme aus, daß die Technik des Mittelalters „primitiv“ gewesen sei und die Silberbrenner jener Zeit weder reines Silber herzustellen verstanden hätten noch in der Lage gewesen seien, einen geforderten Sollfeingehalt mit einiger Genauigkeit zu treffen. So sagt beispielsweise Buck<sup>10)</sup>: „Ich wiederhole hier die bekannte Tatsache, daß die unentwickelte Technik des Mittelalters nicht imstande war, ein wirklich reines Silber herzustellen, daß vielmehr beim Brennen immer ein unedler Rest blieb, der bei einer Mark plus minus ein Lot ausmachen mochte.“ Diese Behauptung besagt also, daß die Silberbrenner einen Sollfeingehalt nur mit einem Fehler von  $\pm 1/16$  oder von  $\pm 6,25\%$  erreichen konnten. Tatsächlich liegen die Dinge anders.

Das im Mittelalter als Feinsilber bezeichnete Metall war allerdings nicht chemisch reines Silber mit  $1000^{0}/_{00}$  Ag<sup>11)</sup>. Solch chemisch reines Silber läßt sich aber auch heute im Großen nur unter erheblichem Substanzverlust herstellen, wenn man nicht den ebenfalls sehr kostspieligen Weg der elektrolytischen Gewinnung wählen will. Sobald sich nämlich das Metall in flüssigem Zustand befindet, verdampft ein Teil davon und geht verloren, und beim Erstarrungsvorgang gibt das Silber den beim Schmelzen reichlich aufgenommenen Sauerstoff explosionsartig ab. Bei diesem sogenannten „Spratzen“ werden kleine Metallteile aus unverschlossenen Gefäßen hinausgeschleudert.

Die Beschränkung der mittelalterlichen Silberbrenner auf eine obere Grenze des Feinbrennens ist durchaus als Maßnahme technisch geübter Fachleute anzusprechen. Besonders spricht die Beobachtung dafür, daß es ihnen nicht nur im Gebiet des Deutschen Reiches, sondern im europäischen Bereich gelungen zu sein scheint, als obere Grenze des Feinbrennens und somit als absoluten Feingehaltswert des von ihnen als „Feinsilber“ bezeich-

<sup>10)</sup> Heinrich Buck, Das Geld- und Münzwesen der Städte in den Landen Hannover und Braunschweig, 1935, S. 13, Anm. 36.

<sup>11)</sup> Ag = chemisches Zeichen für Silber = *argentum*.

neten Metalles einen festen Betrag mit erstaunlicher Genauigkeit einzuhalten. Dieser Fixpunkt ist der Feingehalt von 960<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag. Es ist hier nicht der Ort, diese Erkenntnis durch zahlreiche vorliegende Belege zu untermauern. Doch wird bei der Behandlung der Bremer Silbermarken noch Gelegenheit sein, das Vorstehende zu überprüfen.

Das deutsche *argentum purum* oder *lodige sulver* des 13. Jahrhunderts ist jedenfalls Silber mit dem absoluten Feingehalt von 960<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag gewesen. Aus einem englischen Urkundenbeleg<sup>12)</sup> geht hervor, daß dieses deutsche Silber auch im internationalen Rahmen als gleichwertig mit anderen als unvermischt erprobten und geltenden Silbersorten anerkannt wurde.

Unvermisches Silber bezeichnete man in Deutschland als 16lötig, d. h., auf eine Gewichtsmark kamen volle 16 Lot „Feinsilbers“ zu 960<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag. Die Marken *puri argenti* waren aber auch schon im 13. Jahrhundert nicht untereinander gleichwertig, da jede einzelne nach dem Gebrauch ihrer herausgebenden Stadt jeweils zum vorgeschriebenen Gewicht von 16 Lot, von 15 Lot o. ä. abgewogen wurde. Das nicht als lötig oder *purum* bezeichnete Silber oder das sogenannte *argentum secundum* war sicherlich bereits im 13. Jahrhundert absichtlich gemischt.

Nunmehr können wir beginnen, uns die Bremer Silbermarken und ihre Entwicklung näher anzusehen. Es ist wohl bezeichnend, daß uns fast nur auswärtige Urkunden die Möglichkeiten geben, ein Bild der Bremer Silbermarken zu gewinnen. In der Stadt selbst waren sie offenbar so gang und gäbe, daß es unnötig war, ihren Preis in Pfennigen oder ihr Verhältnis zu anderen Währungseinheiten urkundlich zu nennen.

### Das 13. Jahrhundert

#### Die Zeitstufe 1260—1272

In einer Münzmeisterbestellung vom Jahre 1265 durch den Mindener Bischof Kono von Diepholz tritt uns die Bremer Mark in Zusammenhang mit genauen Münzfußangaben entgegen. Die Münzvorschrift lautet: *Denarii talis erunt, ponderis et puritate, ut quinque fertones in pondere marca examinati argenti efficiant, si conflentur. Item 27 solidi et 3 denarii unam marcam ponderabunt.*

<sup>12)</sup> Charles Johnson, *The De Moneta of Nicholas Oresme*, London 1956, S. 50 f., aus dem *Red Book* der Regierungszeit Heinrichs III. — 1216—1272 —.

*Item 24 solidi pro usuali marca sive gravium denariorum sive Bremensis argenti recipientur et solventur*<sup>13</sup>). Die Pfennige sollten nach Schrot und Korn so sein, daß 5 Ferding (also  $1\frac{1}{4}$  Gewichtsmark) im Gewicht eine Mark geprüften Silbers enthielten, wenn sie zusammengeschmolzen und geläutert wurden. Weiter sollten 27 Schilling und 3 Pfennig (= 327 Pfennig) eine Mark wiegen. Weiter sollte jeder 24 Schilling für eine übliche Mark sowohl der schweren Pfennige<sup>14</sup>) wie des Bremer Silbers geben und nehmen.

Zunächst einmal geht aus der Quelle hervor, daß die Bremer Mark im Mindener Bereich ein gängiges Zahlungsmittel war. Wir haben unter diesem Bremer Silber das *argentum secundum*, also gemischtes Silber, zu verstehen. Die Höhe des Feinsilbergewichtes für diese Mark ist leider nur auf Umwegen zu erschließen.

Minden liegt am Rande des zentralen westfälischen Raumes, in dem die sogenannten „schweren Pfennige“ im Werte der englischen Sterlinge zu Hause waren. Die Mindener Pfennige waren leichter als die westfälischen Pfennige, aber wohl nicht so leicht wie die gleichzeitigen Lübecker Pfennige. In unserer Quelle wird die Bremer Mark mit einer in Minden üblichen Mark schwerer westfälischer Pfennige gleichgesetzt. Normal wurde — wie oben erwähnt — in Westfalen eine Zählmark zu 12 Schilling schwerer Pfennige gerechnet. Eine solche Zählmark wird in der Mindener Urkunde nicht gemeint sein, sondern eher eine zu 10 Schilling, wie sie in Oldenburg gebräuchlich war<sup>15</sup>). Wir wissen nämlich, daß 1260 eine Mark Sterling (= 144 Sterling) in Lübeck zu 36 lübischen Schilling gerechnet wurde<sup>16</sup>). Da 1265 andererseits 40 lübische Schilling für eine lötige Mark gezahlt wurden<sup>17</sup>), ergibt sich, daß eine Mark Sterling = einer westfälischen Zählmark zu 12 Schilling schwerer Pfennige damals mit  $\frac{36 \cdot 16}{40} = 7\frac{2}{5} = 14,4000$  Lot fein gleichwertig gewesen sind. Dieses Feingewicht ist für die Bremer Mark in jener Zeit aber entschieden zu hoch. Ein Feingewicht von 12 Lot fein, das 10 Schilling Sterlinge oder schwerer westfälischer Pfennige entsprach, ist dagegen sehr wahrscheinlich. Dieser Betrag paßt auch mit den Mindener Münzfußvorschriften zusammen. Die Gewichtsmark der Mindener Pfennige sollte  $\frac{4}{5}$  einer Mark „geprüften Silbers“ enthalten. Da wir unter dem

<sup>13</sup>) Westfäl. U. B. VI, Nr. 831.

<sup>14</sup>) In Westfalen im Werte der englischen Sterlinge gebräuchlich.

<sup>15</sup>) Jungk, a. a. O., S. 49.

<sup>16</sup>) Ferdinand H. Grautoff, Historische Schriften, Lübeck 1836, III. Band, S. 56.

<sup>17</sup>) Meckl. U. B. II, 1035.

*argentum examinatum* volltötiges Silber zu 16 Lot fein die Mark anzunehmen haben, wird die Mark der Mindener Pfennige eine Feinsilbermenge von  $\frac{16 \cdot 4}{5} = \frac{64}{5} = 12,8000$  Lot fein gehabt haben. Bei  $960\text{‰}$  Ag für 16lötiges Silber sind das  $768\text{‰}$  Ag. Da  $27\frac{1}{4}$  Schilling oder 327 Pfennig aus der Gewichtsmark dieses Silbers gemünzt werden sollten, enthielt der einzelne Pfennig

$$F = \frac{233,098 \cdot 12,8000}{16 \cdot 327} = \frac{233,098 \cdot 4}{5 \cdot 327} = \frac{932,392}{1635} = 0,57027 \text{ g Silber}$$

zu  $960\text{‰}$  Ag = 0,54746 g Silber zu  $1000\text{‰}$  Ag.

Das Feingewicht von 24 Schilling dieser Pfennige betrug:

$$F = 12\frac{4}{5} \cdot \frac{24}{27\frac{1}{4}} = \frac{64 \cdot 24 \cdot 4}{5 \cdot 109} = \frac{6144}{545} = 11\frac{149}{545} = 11,2734 \text{ Lot fein.}$$

Der Nennwert der Pfennige lag höher, und zwar so, daß 24 Schilling einer Bremer Mark zu vermutlich 12 Lot fein entsprachen. Die Differenz zwischen Nennwert und Silberwert von 24 Schilling machte dann 0,7266 Lot fein oder 6,0550% des Nennwertes aus. Diese Höhe des Münzaufschlages ist gut möglich, wenn man bedenkt, daß die Sterlinge damals mit 5% und die Pfennige der stadteigenen Münze in Lübeck 1250 mit 2,709% Aufschlag in Prozenten des Nennwertes ausgegeben wurden.

Wir dürfen daher das Feingewicht der Bremer Mark um 1265 zu 12 Lot fein und den Feingehalt seines Silbers zu 12 Lot „Feinsilber“ auf die Mark =  $720\text{‰}$  Ag vermuten. Die Bremer Mark hätte dann 1265 gegolten: 24 Mindener Schilling, 10 Schilling schwerer westfälischer Pfennige oder 10 Sch. Sterlinge = 120 Sterling oder andererseits 30 lübische Schilling.

Nun wurden 1266 in Frankreich von König Ludwig IX., dem Heiligen, die ersten Groschenmünzen, die sogenannten Turnosen<sup>18)</sup>, geprägt. Diese französischen Groschenmünzen haben sehr schnell Eingang in Deutschland gefunden und wurden auch für die bremische Währungsentwicklung von großer Bedeutung.

Die Turnosen Ludwigs des Heiligen wurden zu 58 Stück aus der Pariser Mark von Troyes ausgebracht. Trotz bisher gegenteiliger Angaben sind die ältesten Turnosen aus „Feinsilber“ zu  $960\text{‰}$  Ag geschlagen worden. Das wird durch ein französisches Münzbuch aus dem 15. Jahrhundert<sup>19)</sup> und durch eine vorliegende chemische Analyse, die den Gehalt von  $957\text{‰}$  Ag

<sup>18)</sup> Nach der französischen Bezeichnung *gros tournois* wegen ihrer Prägestadt Tours.

<sup>19)</sup> *De Wailly, Recherches sur le système monétaire de saint Louis*, in *Mémoires de l'institut impérial de France, Académie des inscriptions et belles-lettres, Tome 21<sup>me</sup>*, Paris 1857, S. 122, Anm. 1.

ergab, nachgewiesen. Wahrscheinlich wurde eine Pariser Feinsilbermark mit 56 der ältesten Turnosen bezahlt. Der dann gerechnete Münzaufschlag von 3,45% des Nennwertes ist diesen großen Stücken im Gewicht von 4,22 g im Vergleich zu den in Deutschland üblichen Aufschlägen bei den Pfennigen durchaus angemessen.

Da die Pariser Mark mit 244,753 g zur Kölner Mark im Verhältnis 21:20 stand, entsprach einem Preis von 56 Turnosen für die Pariser Mark Feinsilber der Preis von  $53\frac{1}{3}$  Turnosen für die Kölner Mark Feinsilber. Da andererseits die letztere nach den erwähnten Lübecker Zeugnissen von 1260 und 1265 mit 160 englischen Sterlingen wertgleich war, haben 1266 offenbar  $53\frac{1}{3}$  Turnosen dem Werte von 160 Sterlingen entsprochen. Dann galt ein Turnose gleich 3 Sterlingen. Dazu paßt gut, daß in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts besonders in Flandern, Brabant, Luxemburg usw. der Sterling zu 3 dortigen „Groten“ gerechnet wurde<sup>20</sup>). Die genannten Groten waren Nachprägungen der französischen Turnosen.

Wenn demnach die 16lötige Silbermark  $53\frac{1}{3}$  Turnosen entsprach, so wird die Bremer Mark zu 12 Lot fein mit 40 Turnosen der Zeit um 1266 wertgleich gewesen sein.

Schon diese Erörterungen zu dem ältesten greifbaren Wert der Bremer Mark lassen die Einfügung derselben in die internationalen Währungsbeziehungen erkennen.

#### Die Zeitstufe 1273—1289

Aus der Lüneburger Saline wurde 1276 eine Rente zu 50 Mark Bremer Silbers an zwei Klöster in Lübeck verkauft<sup>21</sup>). Jede dieser Marken sollte mit 28 lüb. Schilling bezahlt werden können, und tatsächlich sind nach Ausweis der noch vorhandenen Klosterrechnungen die Rentenbeträge bis 1623 in dieser Form gezahlt worden. Die Mark Bremer Silbers hat jedenfalls 1276 den Wert von 28 lüb. Schilling gehabt. Später hat sich das selbstverständlich geändert, wenn auch in der erwähnten Rentenpraxis fast 350 Jahre an dem urkundlich vereinbarten Ersatzwert in lübischen Pfennigen starr festgehalten worden ist<sup>22</sup>).

Leider können wir aber aus dem Preise der Bremer Mark zu 28 lüb. Schil-

<sup>20</sup>) Wilhelm Jesse, Der Wendische Münzverein, Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N. F. Bd. VI, Lübeck 1928, S. 81.

<sup>21</sup>) Lüb. U. B. I, S. 346.

<sup>22</sup>) Jungk, a. a. O., S. 46.

ling im Jahre 1276 keine Rückschlüsse auf das Feingewicht der Mark ziehen, da man berechtigte Zweifel am Fortbestehen des Lübecker Münzfußes von 1260/1265 bis in diese Zeit haben muß.

Dagegen hilft uns eine Hoyer Urkunde aus dem Jahre 1284 weiter. Damals versprach jemand eine Zahlung von *novem Marcis puri argenti, quas solvemus — examinato argento vel Bremensis argenti, ita videlicet, quod quaelibet marca argenti solvatur quinque fertonibus et dimidio*<sup>23)</sup>. Hier wird ausdrücklich betont, daß  $5\frac{1}{2}$  Ferding =  $1\frac{3}{8}$  Mark des Bremer Silbers für je eine *marca examinati argenti* gezahlt werden sollten. Daraus folgt bei Voraussetzung von 16 Lot fein für die *marca examinati argenti* das Feingewicht der Bremer Mark:

$$1285: F_{\text{BrII}} = \frac{16 \cdot 8}{11} = \frac{128}{11} = 11\frac{7}{11} = 11,6364 \text{ Lot fein.}$$

Wenn wir dieses Feingewicht schon für 1276 annehmen und den Preis von 28 Lüb. Schilling hierauf beziehen, so erhalten wir für die Lübische lötige Mark zu 16 Lot fein den Preis von  $38\frac{1}{2}$  Lüb. Schilling. Die gegenüber dem Stande von 1265 eingetretene Währungsänderung, die sowohl in dem neuen Feingewicht der Bremer Mark wie in dem neuen Preis in Lübischen Pfennigen für die 16lötige Mark zum Ausdruck kommt, muß einen besonderen Grund haben. Er ist anscheinend in einer inzwischen eingetretenen Änderung der englischen und französischen Währungen zu suchen.

Im Jahre 1270 war dem verstorbenen König Ludwig IX., dem Heiligen, Philipp III., der Kühne, auf dem französischen Königsthron gefolgt. Im Zusammenhang mit einer durch diesen vorgenommenen Verminderung des Feingehaltes der Turnosen im Verhältnis 24 : 23 von „Feinsilber“ auf das sogenannte *argent le roi*, das um  $\frac{1}{24}$  geringer als das Feinsilber sein sollte — also  $920\frac{0}{100}$  Ag statt  $960\frac{0}{100}$  Ag —, erfolgte in England eine entsprechende Senkung des Sterlinggehaltes in fast entsprechender Proportion von vorher 228 Pfenniggewichten fein für 240 Pfenniggewichte Masse des englischen Pfundes auf 218 Pfenniggewichte oder von  $912\frac{0}{100}$  Ag auf  $872\frac{0}{100}$  Ag. Der zweite Feingehaltswert der Sterlinge zu 218 Pfenniggewichten fein nach englischer Rechnung ist für die Zeit vor 1279 urkundlich belegt<sup>24)</sup>. Und das Verhältnis des französischen *argent le roi* zum „Feinsilber“ geht aus der gleichen englischen Quelle hervor. Die Preise der 16lötigen Silbermark nach Kölner Gewicht wurden durch die französisch-englische Abwertung offenbar auf 165 Sterling und auf 55 Turnosen angehoben.

<sup>23)</sup> Hodenberg, Hoyer U. B. III, S. 41, mitgeteilt bei Jungk, a. a. O., S. 46.

<sup>24)</sup> Johnson, a. a. O., S. 66 ff.

Ein Zeugnis von 1280 kann als Hinweis auf diese Vorgänge gedeutet werden. Damals wurde anlässlich der Schlichtung eines Streites zwischen Hamburg und Harderwijk dieser Stadt eine Sühnezahlung von 200 Mark Sterling auferlegt: *marca pro decem solidis computanda*<sup>25)</sup>. Diese Zahlungsweise blieb Grautoff<sup>26)</sup> unklar. Aber wir haben bei der Erörterung des ersten erschlossenen Standes der Bremer Mark von 1265 gesehen, daß ihr damals wahrscheinlich 10 Schilling oder 120 Stück Sterling entsprochen haben. Es liegt nahe, bei der Mark zu 120 Sterling in der Urkunde von 1280 ebenfalls an den gewünschten Gegenwert der Bremer Mark oder der entsprechenden Hamburger Mark<sup>27)</sup> zu denken. Wenn dann 1280 für die Bremer Mark zu  $11\frac{7}{11}$  Lot fein 120 Sterling gerechnet worden wären, so hätte die 16lötige Mark 165 Sterling gegolten. Das wird tatsächlich der Fall gewesen sein; denn bei diesem Sterlingpreis stellte die Neuregelung des Preises der 16lötigen Mark zu  $38\frac{1}{2}$  Lüb. Schilling ein neues zweckmäßiges Verhältnis zwischen den Lübischen Pfennigen und den Sterlingen her. Es galten nun wahrscheinlich 165 Sterling =  $38\frac{1}{2}$  Lüb. Schilling oder 30 Sterling = 7 Lüb. Schilling = 84 Lüb. Pfennig oder 5 Sterling = 14 Lüb. Pfennig.

Doch kehren wir noch einmal zu der Hoyer Urkunde von 1284 zurück. In ihr wurde ein deutlicher Unterschied zwischen der *marca examinati argenti* und der *marca puri argenti* gemacht. Es darf daher angenommen werden, daß die vereinbarten 9 Mark *puri argenti* zwar aus *examinato argento* bestehen, aber nicht nach Kölner Gewicht abgewogen werden sollten. Am wahrscheinlichsten besaß die lötige Mark  $\frac{4}{3}$  des Feingewichtes der Bremer Mark. Das wäre gewesen:

$$1284: F_{\text{BrI}} = 11\frac{7}{11} \cdot \frac{4}{3} = \frac{128 \cdot 4}{11 \cdot 3} = \frac{512}{33} = 15\frac{17}{33} = 15,5152 \text{ Lot fein.}$$

Einer Mark mit diesem Feingehalt hätten 160 Sterling oder  $37\frac{1}{3}$  Lüb. Schilling entsprochen. Diese Mark wäre nach dem Text der Quelle in *argento examinato* abgewogen worden. Dann hätte das Gewicht  $15\frac{17}{33}$  kölnische Lot betragen müssen. Wenn wir nun diese lötige Mark als Bremer Mark lötigen Silbers und dieses Gewicht als das derzeitige Bremer Markgewicht ansehen, so fällt auf, daß beim Abwiegen von 12lötigem Silber nach diesem Markgewicht gerade die Bremer Mark zu  $11\frac{7}{11}$  Lot fein entstand. Denn es gilt:

<sup>25)</sup> J. M. Leake, *Historical account of English Money*, London 1745, S. 102, mitgeteilt bei Grautoff, a. a. O., III, S. 91.

<sup>26)</sup> A. a. O.

<sup>27)</sup> 1292 ebenfalls zum Preise von 28 Lüb. Schilling belegt: Hamb. Schuldbuch, in Zeitschr. d. Ver. f. hamb. Gesch. VI, S. 500, Anm. 96.

$$1284: F_{\text{BrII}} = 12 \frac{15^{17/33}}{16} = \frac{12 \cdot 512}{16 \cdot 33} = \frac{128}{11} = 11\frac{7}{11} \text{ Lot fein.}$$

Damit haben wir mit höchster Wahrscheinlichkeit auf diese Weise die beiden Bremer Barrensilbermarken der Stufe um 1280 ermittelt und außerdem ihre Feingehalte und das Bremer Markgewicht dieser Stufe erhalten. Das Gewicht des Bremer Markgewichtes in Gramm wäre gewesen:

$$\begin{aligned} 1284: \text{Br. Mkgew.} &= 15^{17/33} \cdot \frac{233,098}{16} = \frac{512 \cdot 233,098}{33 \cdot 16} = \frac{32}{33} \cdot 233,098 \\ &= 226,034 \text{ g.} \end{aligned}$$

Aus den Feingehalten zu 16 Lot fein und 12 Lot fein pro Mark der beiden Silbersorten von 1284 erhellt nun weiter, daß die Bremer lötige Mark der vorhergehenden Stufe um 1260/1265 noch der Mark *examinati argenti* entsprechen haben wird, während das Bremer Silber damals bereits in gemischtem Silber zu 12 Lot fein auf die Mark  $= \frac{960 \cdot 12}{16} = 720\text{‰}$  Ag dargestellt sein wird. Das Bremer Markgewicht dieser Stufe wäre dann noch das Kölner Markgewicht gewesen.

Die Bremer lötige Mark beider Stufen hat dann jeweils 160 Sterling oder  $53\frac{1}{3}$  Turnosen sowie die Bremer Mark 120 Sterling oder 40 Turnosen gegolten.

Der Zahlung von 9 Bremer lötigen Mark in der Hoyer Urkunde von 1284 entsprachen übrigens unter diesen Umständen 12 Bremer Mark, weil das Verhältnis beider Marken 4 : 3 gewesen sein wird.

#### Die Zeitstufe 1290—1294

In Norwegen ist in den Jahren 1290/1293 wiederholt eine Mark Silbers nach Kölner Gewicht zum Werte von 160 Sterlingen oder 54 Turnosen urkundlich bezeugt<sup>28)</sup>. Diese deutsche Mark Silbers kann der Bremer lötigen Mark wertgleich gewesen sein, da diese, wie wir gesehen haben, schon seit wenigstens 1260 dem Gegenwert von 160 Sterlingen entsprechen haben wird. Allerdings fällt auf, daß der Summe von 160 Sterlingen in den norwegischen Quellen nicht mehr wie bislang  $53\frac{1}{3}$  Turnosen wertgleich erachtet wurden sondern 54 Turnosen. In dieser neuen Relation haben wir ein Anzeichen für eine neue internationale Währungsänderung zu sehen.

Aus hier nicht zu erläuternden Gründen ist anzunehmen, daß nunmehr der lübischen lötigen Mark zum neuen Feingewicht von  $15\frac{3}{4}$  Lot fein die

<sup>28)</sup> Lüb. U. B. II, 2, Nr. 75, 77, 79; Jesse, a. a. O., S. 77.

Anzahl von 165 Sterlingen, die bislang mit der 16lötigen Mark wertgleich waren, entsprach. Die Silbermark der norwegischen Quellen würde dann das Feingewicht gehabt haben:

$$1290: F = \frac{160}{165} \cdot 15\frac{3}{4} = \frac{160 \cdot 63}{165 \cdot 4} = \frac{168}{11} = 15\frac{3}{11} = 15,2727 \text{ Lot fein.}$$

Die in den norwegischen Zeugnissen angegebenen Preise von 160 Sterlingen und 54 Turnosen würden dann für eine Silbermark dieses Feingewichtes gegolten haben. Den Preis in lübischer Pfennigwährung vermuten wir zum gleichen Betrage, wie er bislang 160 Sterlingen entsprach, nämlich zu  $37\frac{1}{3}$  lüb. Schilling.

Wenn die Bremer lötige Mark damals das genannte Feingewicht besaß, so kam der Bremer Mark, die sicherlich wie bisher  $\frac{3}{4}$  der lötigen Mark ausmachte, das Feingewicht von  $11\frac{5}{11} = 11,4545$  Lot fein zu. Diesem Feingewicht entsprachen unter den erwähnten Bedingungen 120 Sterling,  $40\frac{1}{2}$  Turnosen oder 28 lüb. Schilling.

Weiterhin werden die Feingehalte der beiden Silbersorten 16 Lot fein und 12 Lot fein auf die Mark geblieben sein, so daß als neues Bremer Markgewicht um 1290 der Betrag von  $15\frac{3}{11}$  kölnische Lot = 222,503 g eingeführt sein dürfte.

Allerdings bleibt zu bemerken, daß es sich unter diesen Umständen in den norwegischen Zeugnissen nicht um Marken Bremer lötigen Silbers gehandelt haben könnte, da diese kaum nach Kölner Markgewicht abgewogen wurden, was in den Quellen von den dort gemeinten Marken ausdrücklich betont wird. Aber mit einer Gleichwertigkeit, d. h. mit übereinstimmendem Feingewicht zwischen der Bremer lötigen Mark und den Silbermarken der norwegischen Quellen darf wohl gerechnet werden, um so eher, als die Bremer schon damals in Norwegen eine starke Stellung innehatten.

#### Die Zeitstufe 1295—1299

Zwischen der soeben behandelten Währungsstufe und der grundlegenden Neuordnung um die Jahrhundertwende wird sich gegen 1295 noch eine Stufe in die Entwicklung eingeschoben haben. Den Anlaß zu dieser Annahme bilden einige — allerdings undatierte — Nachtragungen in einer Zweitfassung einer englischen Quelle von 1280<sup>29)</sup>. Aus diesen Nachtragungen läßt sich entnehmen, daß zur Zeit der Niederschrift die Sterlinge auf den Fein-

<sup>29)</sup> Johnson, a. a. O., S. 96, Fußnote.

gehalt von  $205\frac{1}{2}$  Pfenniggewichten pro Pfund nach englischer Rechnung, bzw.  $822\frac{0}{100}$  Ag abgesunken waren. Bei einer solchen Wertminderung des Sterlingsilbers wäre der Preis von 175 Sterling auf die lübische lötige Mark zu  $15\frac{3}{4}$  Lot fein angemessen. Der Preis der lübischen lötigen Mark betrug unverändert weiterhin wohl  $38\frac{1}{2}$  lüb. Schilling. Zwischen den Sterlingen und den Turnosen wird ein neues Verhältnis eingetreten sein, und zwar werden 175 Sterling nunmehr  $56\frac{1}{4}$  Turnosen entsprochen haben, d. h., es waren nun wohl 28 Sterling gleich 9 Turnosen.

Die beiden Bremer Silbermarken werden nun die Feingewichte erhalten haben, die bei den neuen Verhältnissen den bisherigen Preisbeträgen der Marken in Turnosen entsprachen. Die Bremer lötige Mark hätte dann beim Preise zu 54 Turnosen das Feingewicht gehabt:

$$1295: F_{\text{BrI}} = \frac{378}{25} = 15\frac{3}{25} = 15,1200 \text{ Lot fein.}$$

Die Bremer Mark zum Preise von  $40\frac{1}{2}$  Turnosen hätte das Feingewicht besessen:

$$1295: F_{\text{BrII}} = \frac{567}{50} = 11\frac{17}{50} = 11,3400 \text{ Lot fein.}$$

Diese Feingewichte hätten den Preisen von 168 Sterling und  $36\frac{24}{25}$  lüb. Schilling einerseits und 126 Sterling und  $27\frac{18}{25}$  lüb. Schilling andererseits entsprochen.

Bei Benutzung der alten Silbersorten zu 16 Lot fein und 12 Lot fein pro Mark wären die beiden Silbermarken nun nach einem neuen Bremer Markgewicht zu  $15\frac{3}{25}$  kölnische Lot = 220,278 g abgewogen worden.

\*

Bevor wir die mit Beginn des 14. Jahrhunderts grundsätzlich sich ändernde Entwicklung verfolgen, mag an dieser Stelle ein kurzer Rückblick auf die im vorstehenden versuchte Erschließung der Geschichte der Bremer Silbermarken im 13. Jahrhundert angebracht sein.

Es muß hier zugegeben werden, daß bei dem Versuch, den Bremer Silbermarken und ihren Beziehungen in der Zeit bis 1300 auf die Spur zu kommen, recht oft Vermutungen und Wahrscheinlichkeitsüberlegungen klare Beweise ersetzen mußten. Indessen hat sich uns ein völlig sicherer Ausgangspunkt in dem Hoyer Zahlungsvertrag von 1284 dargeboten, aus dem sich der derzeitige Feingewichtswert der Bremer Mark zu  $11\frac{7}{11}$  Lot fein unschwer errechnen ließ. Alle weiteren erschlossenen Werte haben sich als Folgerungen aus dem Ergebnis der Hoyer Urkunde unter Benutzung vieler unscheinbarer Einzelzeugnisse zu einem Bilde zusammenfügen lassen, das in seiner Gesamtheit doch wohl das Richtige treffen dürfte.

Die Errechnung des Feingewichtes für die Bremer Mark aus der Hoyer Urkunde von 1284 ist übrigens bereits 1864 von Grote<sup>30)</sup> und 1875 von Jungk<sup>31)</sup> mit dem gleichen hier vorgelegten Ergebnis durchgeführt worden. Allerdings für den absoluten Feingehaltsbetrag des in der Urkunde gemeinten Bremer Silbers kamen beide Bearbeiter zu dem Schluß, daß das Silber 705<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag besessen haben und daß das Feingewicht der Mark 164,835 g ausgemacht haben müsse. Dabei wurden als vermuteter Gehalt des Feinsilbers in jener Zeit 15½ Lot auf die Mark = 968,75<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag zugrunde gelegt und als kölnisches Markgewicht 233,856 g.

Da sich bei unseren Untersuchungen die einheitliche Verwendung des Silbergemisches von nominell 12 Lot fein mit einiger Sicherheit ergeben hat, dürfen wir bei Voraussetzung von 960<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag für das „Feinsilber“ jener Zeit den Feingehalt des Bremer Silbers allgemein in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts zu 720<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag annehmen. Für die aus diesem Silber nach damaligem Bremer Gewicht zu 226,034 g abgewogene Bremer Mark ergibt sich der absolute Silbergehalt zu 162,744 g. Wie sich zeigt, weichen diese Werte von den bei Grote und Jungk angegebenen Beträgen nicht wesentlich ab.

Wenn also auch in diesem Falle unsere Ergebnisse mit denen früherer Bearbeiter einigermaßen übereinstimmen, so haben die vorliegenden Untersuchungen insgesamt zu neuen Vorstellungen über die Entwicklung der Bremer Silbermarken und deren Einordnung in den Rahmen des internationalen Währungsgeschehens geführt. Es hat sich wenigstens andeutungsweise gezeigt, daß die Bremer Marken vorzüglich in das System der Währungen im deutschen und darüber hinaus besonders im englischen und französischen Raum eingefügt waren, d. h. in der Praxis konnten sie leicht mit einer ganzen Reihe in- und ausländischer Währungseinheiten verrechnet werden. Die Beliebtheit der kleinsten Barrensilbereinheit des norddeutschen Raumes, der Bremer Mark, und ihre urkundliche Bezeugung bis Lübeck, Hannover, Minden und Westfalen werden so verständlich. Das gleiche gilt für die Bremer lötige Mark bei ihrer allerdings sehr viel schwerer faßbaren Benutzung im Groß- und Fernhandel innerhalb und außerhalb des Deutschen Reiches.

Die maßgeblichen Männer der Handelsstadt an der Weser haben ihre Barrensilberwährungen jedenfalls so eingerichtet, daß ihre handeltreibenden

<sup>30)</sup> Münzstudien IV, S. 221.

<sup>31)</sup> A. a. O., S. 46.

Bürger im In- und Auslande gute und brauchbare Zahlungsmittel in Händen hatten.

Die leichten Verrechnungsmöglichkeiten mit den englischen Sterlingen, den französischen Turnosen sowie den lübischen Pfennigen und mit vielen anderen, hier nicht erwähnten in- und ausländischen Währungseinheiten müssen als hervorragende Kennzeichen für Zahlungsmittel von internationalem Range gewertet werden.

Bislang haben wir das Verhältnis der beiden Bremer Barrensilbersorten zu der einheimischen erzbischöflichen Pfennigwährung völlig außer acht gelassen. Das hat seinen guten Grund. Nach Ausweis des Standardwerkes über die bremischen Münzen von Hermann Jungk liegen keine Zeugnisse über die Preise der Bremer Silbermarken im 13. Jahrhundert vor. Trotzdem vermutet Jungk, daß eine Mark Bremer Pfennige zunächst zu 10 Schilling oder 120 Pfennig gerechnet worden sei<sup>32)</sup>. Bei diesen Pfennigen handelte es sich um leichte Hohlpfennige, von denen im 14. Jahrhundert zeitweise 3 Stück mit einem westfälischen Schwere Pfennig, *swaren penning*, oder einem Sterling gleichgeachtet wurden. Diese Rechnung wird wohl bereits im 13. Jahrhundert üblich gewesen sein. Daraus ließe sich gut erklären, wieso die Bremer Mark Silbers derart festgesetzt wurde, daß sie dem Werte von 120 Sterling, d. h. einer Mark Sterlinge zu 10 Schilling = 120 Sterling entsprach. Dann hatte sie beim vermuteten Verhältnis 1 : 3 des Bremer Hohlpfennigs zum Sterling oder westfälischen schweren Pfennig den Wert von 3 alten Mark Bremer Hohlpfennige zu je 10 Schilling oder 120 Pfennig. Zumindest gilt das wahrscheinlich für die Zeit seit etwa 1260, als das Feingewicht der Bremer Mark zu 12 Lot fein erstmalig entsprechend dem Werte von 120 Sterling oder 120 westfälischen Pfennig oder 30 lüb. Schilling in Erscheinung trat. Für die Zeitstufe um 1260 hätte auch eine Gleichwertigkeit der bremischen und der lübischen Pfennige vorgelegen, die allerdings schon 1276 einem Wertverhältnis von 15 : 14 zugunsten des lübischen Pfennigs gewichen sein würde. Statt dessen galt aber wohl bis zum Ende des 13. Jahrhunderts die aus verschiedenen Gründen zeitweilig als gleichwertig mit der Bremer lötigen Mark anzunehmende Magdeburger lötige Mark 40 Magdeburger Schilling. Leider kann diese Beziehung hier nur kurz angedeutet werden. Da die Bremer lötige Mark nach unseren obigen Überlegungen zur Bremer Mark während des 13. Jahrhunderts stets im Verhältnis 4 : 3 gestanden haben wird, so kam dieser beim Preise von 30 Bremer Schilling für

<sup>32)</sup> A. a. O., S. 54.

die Bremer Mark der Wert von 40 Bremer Schilling zu. Unter diesen Umständen hätten die Bremer Pfennige zwischen 1240 und 1300 in mehreren Stufen als den Magdeburger Pfennigen wertgleich gegolten.

Diese Beziehungen sprechen dafür, daß die lötige Bremer Mark seit 1240/1260 den Preis von 40 Bremer Schilling und die Bremer Mark den von 30 Bremer Schilling besaßen und daß man damals vielleicht auch schon begann, den der Bremer Silbermark zweiter Güte gleichwertigen Betrag von 30 Bremer Schilling als Bremer Pfennigmark anzusprechen.

Auch die Verhältnisse in Hannover können in gewisser Hinsicht als Hinweis auf die Richtigkeit der vermuteten Bremer Relationen gewertet werden.

In Hannover ist die Bremer Mark im 14. Jahrhundert viel gebraucht und mit jeweils 24 hannoverschen Schilling bewertet worden. Schon im 13. Jahrhundert war sie dort beliebt und, wie Buck aus verschiedenen Zeugnissen nachgewiesen hat, bereits 1280 und 1288 ebenfalls mit 24 hannoverschen Schilling bezahlt worden<sup>33</sup>). Von dem gleichen Preise der Bremer Mark in Mindener Pfennigen, der in der Mindener Münzmeisterbestellung von 1265 erwähnt ist, haben wir schon oben gehört.

Die Beständigkeit des Preises der Bremer Mark in Hannover spricht dafür, daß die nordwestdeutschen Währungseinheiten im 13. und 14. Jahrhundert in wohlüberlegten theoretischen Relationen zueinander standen, die im Laufe der Entwicklung nur aus besonderen Anlässen geändert worden sein werden.

So werden wir beispielsweise sehen, daß in Bremen selbst die Bremer Mark an der Jahrhundertwende einen neuen Preis zu 32 Bremer Schilling erhielt. Doch das hatte seine besonderen Gründe, von denen noch zu sprechen sein wird. Jedenfalls ist kaum damit zu rechnen, daß etwa der Preis zu 32 Bremer Schilling bereits im 13. Jahrhundert für die Bremer Silbermark gegolten haben könnte, da die Beziehung zur Mark Sterling = 120 Sterling sehr für die Pfennigmark zu 30 Bremer Schilling spricht.

Eine Wende kündigt sich wohl mit der letzten Währungsstufe um 1295 für die auswärtigen Beziehungen der Bremer Währungseinheiten an, da damals die Bremer Mark anscheinend zum ersten Male nicht mehr dem Preis von 120 Sterling entsprach, sondern statt dessen nun das schon in der Stufe um 1290 eingetretene Verhältnis zu den Turnosen beibehielt. Die konstanten Verhältnisse zu den Turnosen sind dann, wie wir sehen werden, das am

<sup>33</sup>) Heinrich Buck und Ortwin Meier, Die Münzen der Stadt Hannover, Hannover 1935, S. 67.

meisten hervorstechende Kennzeichen der Bremer Währungseinheiten des 14. Jahrhunderts.

Die Umstellung von der bisherigen Hauptbezugswährung, den englischen Sterlingen, auf die Turnosen wird also bereits vor der Jahrhundertwende erkennbar. Der Wechsel wurde ohne Frage bedingt durch die sehr schnelle Wertminderung der englischen Sterlinge, die bis 1295 schon 5,5% ihres Wertes um 1260 verloren hatten.

\*

Hier sei nun eine kurze allgemeine Beschreibung von Silberbarrenstücken angeschlossen.

Das spätmittelalterliche Barrensilber der deutschen Städte wurde nicht in quader- und stangenförmigen Stücken hergestellt, wie man nach uns geläufigen Barrenformen annehmen könnte, sondern als runde Gußkörper, die ihre Gestalt durch Guß in uhrglasförmige Tiegel erhielten. Die Barren sind also rund, besitzen eine nach außen, bzw. unten gewölbte Rückseite und eine ebene oder leicht konkave Vorder- oder Oberseite. Die Rückseite zeigt zu meist eine rauhe Oberfläche, in die nicht selten rundliche Vertiefungen von beim Guß entstandenen Luftblasen hineinragen. Die Vorderseite wird von der Gußhaut gebildet, die in der Regel wellenförmig oder faltig erkaltet ist. Bei den meisten Stücken sind in diese Vorderseite die Stempel oder „Marken“ eingeschlagen, mit denen die Städte den Feingehalt garantierten.

Die Größe der bislang bekannten Fundstücke dieser Art schwankt zwischen 30 und 90 mm im Durchmesser und zwischen 5 und 12 mm in der Dicke. Die Gewichte der ungeteilten Barren schwanken zwischen 25 und 370 g. Allerdings müssen noch wesentlich größere Stücke in Umlauf gewesen sein, wie aus einer entsprechenden Quellennotiz in Lübecker Urkunden hervorgeht. Dort geht es um *9 stücke sulvers, de weget 60 marc lodic unde 3 lot lubisch tekens*<sup>34)</sup>. Das aus dem Jahre 1357 stammende Zeugnis meint lübisches lötiges Silber, dessen Feingewicht in dem Jahre  $15\frac{5}{7}$  Lot fein für die Mark betrug. Für das Gesamtgewicht der 9 Barrenstücke ergibt sich der Wert von 13,779 kg und als Durchschnittsgewicht der Stücke 1,531 kg. Dieses Durchschnittsgewicht der urkundlich bezeugten Barren macht demnach etwa den vierfachen Wert des größten bislang bekanntgewordenen Barrens mit Städtestempel aus. Ein ungestempelter Barren aus einem Funde von

<sup>34)</sup> Wittenborgs Handlungsbuch, S. 218, zitiert bei Jesse, a. a. O., S. 57.

Lässig bei Göritz a. d. Oder<sup>35)</sup> besitzt aber immerhin das Gewicht von 840 g und damit über die Hälfte des Durchschnittsgewichtes der in Lübeck bezugten Barren von 1357.

Bei Betrachtung von einzelnen Barrenfundstücken werden wir weiter unten noch Gelegenheit haben, weiteren Fragen zu diesen Stücken nachzugehen. Deshalb mögen hier zunächst diese kurzen Hinweise genügen.

### Das 14. Jahrhundert

Mit dem Beginn des neuen Jahrhunderts traten die Bremer Silbermarken und auch die Bremer erzbischöfliche Pfennigwährung in ein neues Stadium ihrer Entwicklung ein. Wenn auch erst im Jahre 1369 mit der ersten Verpfändung der Münze an die Hansestadt ein maßgeblicher städtischer Einfluß auf die Gestaltung des Bremer Münzwesens eintreten konnte, so verrät die grundsätzliche und einheitliche Neuordnung der gesamten Bremer Währungsverhältnisse um 1300 doch bereits eine einzige Planung. Die führenden Köpfe bei dieser Planung werden Sachverständige des Bremer Rates gewesen sein, die ihre weitreichenden Erfahrungen bei den Verhandlungen mit den erzbischöflichen Ratgebern in die Waagschale werfen konnten und sich offenbar durchsetzten.

Aus dem bisherigen Bremer Schilling zu 12 leichten Pfennigen wurde nun der Bremer Grote zu ebenfalls 12 leichten Hohlpfennigen. Den Unterschied zwischen dem alten Schilling und dem neuen Groten verrät uns der Name des letzteren. Der Name der französischen Groschenmünze, *gros tournois* oder Turnose, wurde in Bremen zu *grote Turnose* und in der Form *Grote* zur Benennung der neuen Währungseinheit zu 12 leichten Pfennigen. Mit dem Namen erhielt diese Währungseinheit auch den gleichen Wert wie der französische Turnose, der so in Bremen seinen ursprünglichen Zweck als Münze mit dem Wert eines *solidus* oder Schilling erfüllen konnte.

Groten wurden im 14. Jahrhundert noch nicht in Bremen geprägt; deren Stelle nahmen vielmehr die eingeführten französischen Münzen ein. Neben den weiter geprägten leichten Hohlpfennigen wurden aber von einem bislang nicht bekannten Zeitpunkt ab *sware penninge* geschlagen, von denen zunächst 4 Stück auf einen Groten gingen. Jeder Sware war somit gleich drei Hohlpfennigen.

<sup>35)</sup> Kr. Weststernberg, Menadier, Zwei märk. Denarfunde, Zeitschr. f. Numism., 23. Bd., Bln. 1902, S. 222—247.

Die Mark Bremer Silbers wurde nun so bemessen, daß sie mit 32 Bremer Groten gleichwertig war. Die Summe von 32 Groten erhielt außerdem die Bezeichnung *marca Bremensis in numerata pecunia*<sup>36)</sup> oder Bremer Mark Geldes<sup>37)</sup>. Im Jahre 1355 wird erstmalig die Anzahl von 32 Grote für die Pfennigmark urkundlich erwähnt: . . . *marcae Bremenses, marca qualibet pro 32 grossis computanda*<sup>38)</sup>. Wir werden jedoch annehmen dürfen, daß diese Berechnung mit der Neuordnung um 1300 ihren Anfang nahm.

Die Umstellung der Bremer Währungen auf die Ausrichtung nach den Turnosen hatte außer in der Abneigung gegen die starke Abwertungstendenz der Sterlinge ihren Grund in der Absicht, die schon bald nach ihrem ersten Aufkommen im Jahre 1266 den deutschen Raum immer stärker überflutenden Turnosen als Ersatz für fehlende einheimische Groschen- oder Schillingmünzen in das eigene Währungssystem einzugliedern. Die weitere Entwicklung der Bremer Silbermarken, die — wie wir sehen werden — anscheinend während des ganzen 14. Jahrhunderts in festen gleichbleibenden Relationen zu den Turnosen gestanden haben, wird uns zeigen, daß die Turnosen durchaus die allgemeine langsame Abwertung der Währungseinheiten mitmachten, dabei aber ein wesentlich geringeres Gefälle als die Sterlinge und andere Münzsorten bewiesen.

Die Gleichsetzung der Bremer Mark mit der Summe von gerade 32 Grote schreibt Jungk<sup>39)</sup> dem Einfluß der friesischen Mark zu. Doch werden andere Gesichtspunkte wie Erwägungen über die absolute Höhe des Feingewichtes der Silbermark und über gute Verrechnungsmöglichkeiten mit anderen Silbermarken sicherlich den Ausschlag gegeben haben.

Für das gegenseitige Wertverhältnis der beiden Bremer Silbermarken im 13. Jahrhundert haben wir die sehr wahrscheinliche Form 4 : 3 kennengelernt. An die Stelle dieser bisherigen Proportion trat mit der Neuordnung vermutlich eine andere, die wir bis an das Ende des 14. Jahrhunderts verfolgen können, nämlich 7 : 4.

Einen Hinweis auf dieses neue Verhältnis entnehmen wir zunächst den hannoverschen Quellen. Oben hatten wir schon festgestellt, daß während des ganzen 14. Jahrhunderts in Hannover die Bremer Mark mit 24 hannoverschen Schilling bewertet worden ist. Die Belege dafür hat Buck zusam-

<sup>36)</sup> BrUB II, Nr. 316 von 1330.

<sup>37)</sup> Cassel, Ungedruckte Urkunden, S. 141, v. J. 1357.

<sup>38)</sup> Urk. vom 19. Aug. 1355 im Bremer Archiv, zit. bei Jungk, a. a. O., S. 57.

<sup>39)</sup> A. a. O., S. 54 f.

mengestellt<sup>40)</sup>. Bezeugungen von Preisen für lötiges Silber sind aus den hannoverschen Urkunden nur selten vor 1378 zu entnehmen. Nur im Jahre 1339 heißt es in einer Urkunde des Klosters Loccum von 25 Mark Silbers, *pro qualibet marca quadraginta et duos solidos honoverensium denariorum*<sup>41)</sup>. Die hier bezeichnete lötige Mark zum Preise von 42 hannoverschen Schilling ist wohl die hannoversche lötige Mark gewesen. Jedenfalls stand sie zu der Bremer Mark mit dem Preise von 24 hannoverschen Schilling im Wertverhältnis 7 : 4. Wir glauben nun, daß in Hannover außer der Bremer Mark, die dort die Rolle einer einheimischen Silbermark zweiter Sorte gespielt hat, die eigene lötige Mark mit der Bremer lötigen Mark bis etwa 1375 gleichwertig gewesen ist.

Für das vermutete Verhältnis 7 : 4 zwischen der Bremer lötigen Mark und der Bremer Mark spricht weiter eine Beobachtung, die uns eine Mindener Quelle aus dem Jahre 1344 vermittelt. In diesem Jahre haben die Grafen von Hoya Güter bei Minden an Bürger dieser Stadt verpfändet, und zwar für die Summe von 263 Bremer Mark<sup>42)</sup>. Dieser ungerade Betrag einer so beachtlichen Summe ist in Urkunden jener Zeit recht auffällig. Im allgemeinen werden immer nur volle Hunderter oder sonst runde Summen verschiedenster Währungseinheiten vereinbart. Wenn solch ungerade Summen, wie hier 263, auftauchen, so darf man dahinter eine runde Summe einer anderen, eigentlich gemeinten Währungseinheit vermuten.

Wenn wir nun die Zahl 263 mit dem Bruch  $\frac{4}{7}$  multiplizieren, so ergibt sich  $\frac{263 \cdot 4}{7} = 150\frac{2}{7}$ . Der Betrag von 263 Bremer Mark lag also wertmäßig nur sehr wenig über der runden Summe von 150 Mark einer Silbersorte, die im Wertverhältnis 7 : 4 zum Bremer Silber stand. Die wirklich gemeinte Währungseinheit der Mindener Urkunde wird die Bremer lötige Mark gewesen sein. Die Grafen von Hoya werden eine Summe von 150 Bremer lötigen Mark benötigt, dafür ihre Güter bei Minden verpfändet und die Zahlung in der im Raume um Minden sehr gebräuchlichen zweiten Bremer Silbersorte entgegengenommen haben. Daß die Summe in Bremer Mark den gemeinten Betrag von 150 Mark Bremer lötigen Silbers um ein geringes, d. h. um 0,19% überstieg, wird die Herren Grafen nicht sonderlich berührt haben.

Jedenfalls kann diese Überlegung unsere obige Vermutung durchaus unterbauen.

<sup>40)</sup> Buck-Meier, a. a. O., S. 66 ff.

<sup>41)</sup> U. B. Loccum Nr. 766, nach Buck-Meier, a. a. O., S. 67.

<sup>42)</sup> Hoyer U. B. I, S. 76.

## Die Zeitstufe 1300—1303

Der Beginn dieser Währungsstufe kann nach Preiszeugnissen für Silbermarken im Braunschweiger Raume zwischen 1297 und 1300 eingeordnet werden. Der Vertrag, den der Bischof Siegfried II. unter dem 20. Dezember 1300 mit der Stadt Hildesheim über das Münzwesen geschlossen hat<sup>43)</sup>, mag ein Hinweis darauf sein, daß die Währungsneuordnung in das Jahr 1300 selbst hineinzusetzen ist.

Die Bremer Währungsumstellung geht nämlich wohl wieder einher mit einem sich im norddeutschen Raume abspielenden währungspolitischen Vorgang. Der Anlaß bestand vermutlich in einer erneuten Verschlechterung der Sterlinge und auch der Turnosen. Die neuen Sterlinge und Turnosen wurden wahrscheinlich so bewertet, daß auf die lötige lübische Mark zu  $15\frac{3}{4}$  Lot fein 180 Sterling und  $57\frac{3}{5}$  Turnosen gerechnet wurden.

Bei diesem Stande hätte die neue Bremer Mark zum Werte von nun 32 Turnosen den Feingehalt haben müssen:

$$1300: F_{\text{BrII}} = \frac{32 \cdot 15\frac{3}{4}}{57\frac{3}{5}} = \frac{32 \cdot 5 \cdot 63}{288 \cdot 4} = \frac{35}{4} = 8\frac{3}{4} = 8,7500 \text{ Lot fein.}$$

Diesem Feingewicht hätte der Preis von 100 Sterling entsprochen.

Aus dieser Währungsstufe ist leider kein Preis für die lübische lötige Mark in lübischen Pfennigen überliefert. Erst aus der Zeit zwischen 1320 und 1330 kennen wir ihren Preis zu  $43\frac{1}{2}$  lüb. Schilling<sup>44)</sup>. Aus den Vorschriften des hamburgisch-lübischen Münzvertrages von 1304 läßt sich der Preis von  $42\frac{3}{4}$  lüb. Schilling für die lübische lötige Mark ableiten. Da in der letzten Stufe vor 1300 wohl noch der Preis zu  $38\frac{1}{2}$  lüb. Schilling beibehalten war, wäre als neuer Preis ab 1300 der Betrag von 42 lüb. Schilling geeignet gewesen, günstige Beziehungen der lübischen Pfennige zu Sterlingen und Turnosen herzustellen. Bei diesem Preis hätte die Bremer Mark zu  $8\frac{3}{4}$  Lot fein  $23\frac{1}{3}$  lüb. Schilling gekostet.

Dem neuen Feingewicht der Bremer Mark hätte bei dem vermuteten Verhältnis 4 : 7 ein Feingewicht für die Bremer lötige Mark entsprochen:

$$1300: F_{\text{BrI}} = 8\frac{3}{4} \cdot \frac{7}{4} = \frac{35 \cdot 7}{4 \cdot 4} = \frac{245}{16} = 15\frac{5}{16} = 15,3125 \text{ Lot fein.}$$

Während demnach die Bremer Mark bei dem vermuteten neuen Stand ihr Feingewicht gegenüber der vorhergehenden Stufe um mehr als  $2\frac{1}{2}$  Lot gesenkt hätte, wäre das Feingewicht der lötigen Mark sogar etwas angehoben

<sup>43)</sup> U. B. Stadt Hildesh. I, Nr. 545.

<sup>44)</sup> Lüb. U. B. II, S. 956.

worden. Die Preise der lötigen Mark hätten 56 Bremer Grote oder Turnosen, 175 Sterling oder  $40\frac{5}{6}$  lüb. Schilling betragen.

Wenn das Bremer lötige Silber auch noch nach 1300 ungemischtes *argentum examinatum* war, so wurde es dann in dieser Stufe wohl nach einem neuen Bremer Markgewicht abgewogen, das dem Gewicht von  $15\frac{5}{16}$  kölnischen Lot oder 223,082 g entsprochen haben würde. Wenn außerdem angenommen werden darf, daß die Bremer Silbermark zweiter Güte ebenfalls nach diesem neuen Bremer Markgewicht abgewogen wurde, so wäre der Feingehalt der benutzten minderen Silbermischung — entsprechend dem neu eingetretenen Verhältnis zwischen den beiden Silbersorten — nicht mehr wie bisher 12 Lot fein, sondern nunmehr  $16 \cdot \frac{4}{7} = \frac{64}{7} = 9\frac{1}{7} = 9,1429$  Lot fein oder  $548,57\frac{0}{100}$  Ag gewesen.

Nach den vielen theoretischen Erörterungen ist es nun endlich möglich, einen Silberbarren vorzuführen, der unsere besondere Aufmerksamkeit beanspruchen kann.

Es handelt sich um ein Stück aus einem Funde, der bei Sarstedt im Kreise Hildesheim-Marienburg geborgen wurde. Der im Jahre 1905 zutage getretene Fund enthielt außer rund 5500 Münzen auch zwei Silberbarren<sup>45)</sup>. Die Masse der Münzen bestand aus Hildesheimer Marienpfennigen. Außer verschiedenen anderen Geprägen befand sich auch ein Bremer Hohlpfennig mit Bischofskopf darunter<sup>46)</sup>. Die früheste Vergrabungszeit des Münzschatzes könnte nach Ausweis der zeitlich bestimmbaren Prägungen etwa um 1282 gewesen sein.

Die beiden Silberbarren besitzen die Gewichte 364,98 g und 223,08 g. Hier wollen wir zunächst den Barren mit dem geringeren Gewicht betrachten. Schon das Gewicht dieses Barrens (Tafel 1) zu 223,08 g kann unsere Aufmerksamkeit hervorrufen; denn es stimmt auf 2 Milligramm genau mit dem Bremer Markgewicht überein, das wir soeben für die Zeit ab 1300 erwogen haben. Der Feingehalt des Stückes ist zu  $958\frac{0}{100}$  Ag analysiert worden<sup>47)</sup>. Damit gibt sich das Material des Barrens als ungemischtes „Fein-

<sup>45)</sup> Menadier, Der Sarstedter Fund Hildesheimer Marienpfennige, im Jahrb. des Prov. Mus. Hannover 1906/1907, S. 77/80.

<sup>46)</sup> A. a. O., Nr. 21; Jungk, a. a. O., Nr. 36.

<sup>47)</sup> Im Labor der Ilseder Hütte in Peine unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Grosse, wofür hier besonderer Dank gesagt sei. Dank sei auch Frau Dir. Dr. Woldering vom Kestner-Museum der Stadt Hannover gesagt, daß der Barren freundlicherweise zur Bearbeitung und Probeentnahme zur Verfügung gestellt wurde.

Tafel 1



a



c



b



d

*Silberbarren der Stadt Bremen (?)  
aus dem Funde von Sarstedt, Krs. Hil-  
desheim-Marienburger, im Werte einer  
Bremer lötligen Mark von 1300: a—c  
Drei Ansichten des Stückes in 1/1 nat.  
Gr., d Stempel in 3/1 nat. Gr.*



a



b

*Silberbarren einer unbekanntes Stadt  
aus dem Funde von Wetteborn, Krs. Alfeld/Leine, im Werte von 60 Bremer  
Grote um 1304: a Rückansicht in 1/1 nat. Gr., b Stempel in 3/1 nat. Gr.*

silber“ mit dem spätmittelalterlichen Normalfeingehalt zu rund 960‰ Ag zu erkennen. Dieser Sollfeingehalt ist um nur 2‰ unterschritten, so daß der Fehler somit 0,208‰ beträgt. Allerdings bleibt zu bemerken, daß dieser Fehler nach Aussage der verantwortlichen Chemiker bei der Analyse noch innerhalb der Fehlergrenzen bei einer modernen naßchemischen Analyse liegt. Diese Fehlergrenzen werden mit etwa  $\pm 4‰$  Ag angegeben.

Nach seinem Feingehalt und seinem Gewicht könnte also der Sarstedter Silberbarren eine lötige Mark der Stadt Bremen aus der Stufe um 1300 oder eine gleichwertige Silbermark einer anderen Stadt aus derselben Zeit sein.

Die größte Länge des Barrens beträgt 64,1 mm und seine größte Dicke 11,5 mm. Die Ränder des Stückes sind von zwei gegenüberliegenden Seiten aus zur Oberseite aufgebogen, d. h. zur Erprobung der Unverfälschtheit ist das Stück wohl durch Hammerschläge „zusammengestaucht“ worden. Die Verbindungslinie der höchsten Stellen der aufgebogenen Ränder liegt 21,7 mm von der Mitte der Barrenunterseite entfernt, und die Breite des Stückes an der Mitte der aufgebogenen Ränder beträgt 43,8 mm.

In der Erstarrungsschicht der Oberseite sind drei Stempel eingeschlagen:

1. Ein fünfzackiger Stern in der Form eines Pentagramms oder Drudenfußes mit einem Durchmesser von 12 mm,
2. ein quadrierter Hildesheimer Wappenschild mit geperlten Feldern 1 und 4 mit der Höhe von 13 mm,
3. ein über beide genannte Stempel eingeschlagenes hannoversches Kleeblatt mit einem Durchmesser von 14 mm.

Die Stempel 2 und 3 sind Nachstempel der Städte Hildesheim und Hannover, deren Beauftragte durch die Stempel die Echtheit des Barrens bestätigten. Fraglich bleibt, welche Stadt den Barren herstellte und diesen mit dem Drudenfußstempel als von ihr nach damals allgemein bekanntem Standard ihres städtischen lötigen Silbers hergestelltes Stück kennzeichnete und garantierte. Man möchte daran denken, daß der Barren in Bremen angefertigt wurde und daß der Drudenfuß als Zeichen dieser Stadt zu werten sei. Aber bislang gibt es anscheinend keine Anhaltspunkte dafür, daß Bremen jemals das Zeichen des Drudenfußes als städtisches Symbol geführt hat. Wie dem auch sei, der Barren von Sarstedt könnte u. E. eine volle Bremer lötige Mark von 1300 sein. Die genauen Werte des Stückes in einigen Münz- und in einer Reihe von Silberwährungen während der Stufe um 1300 sind im Anhang in Tabelle 6 zusammengestellt.

Deren Zahlen geben einen Eindruck von der Vielfalt und der organischen Ordnung des Systems der Silbersorten und Münzwährungen im deutschen

Raum jener Zeit. Die gegenseitigen Beziehungen der Währungen untereinander sind aus vielen Urkundenbelegen in Verbindung mit Untersuchungen an Barrenstücken erschlossen worden. Es versteht sich von selbst, daß es damals außer den in der Tabelle aufgeführten Währungen noch sehr viele weitere Silbersorten und Münzarten im norddeutschen Raum gegeben hat, daß also hier lediglich ein kleiner Ausschnitt gezeigt werden kann.

Besonders fällt an dem Stück auf, daß der Feingehalt und das Gewicht offensichtlich ganz bestimmten Sollwerten mit großer Genauigkeit entsprechen.

### Die Zeitstufe 1304—1305

Im Jahre 1304 wurde der Münzvertrag zwischen den Städten Lübeck und Hamburg erneuert<sup>48)</sup>. Aus den Münzfußangaben dieses Vertrages läßt sich erschließen, daß die lübische lötige Mark von nun an nicht mehr 42 lüb. Schilling, sondern wahrscheinlich  $42\frac{3}{4}$  lüb. Schilling kostete.

Diese vermutete Anhebung des Preises hatte wohl ihre Ursache in einer neuen Verminderung der Sterlinge, von denen nunmehr 190 Stück auf die lübische lötige Mark zu  $15\frac{3}{4}$  Lot fein gerechnet sein werden. Während dieser anscheinenden neuen Verschlechterung haben sich die Turnosen vermutlich etwas verbessert. Die Bremer Silbermarken zu den Werten von 56, bzw. 32 Turnosen scheinen ihre Feingewichte damals nämlich gegenüber der vorangegangenen Stufe erhöht zu haben.

Die lötige Mark wurde wohl gleichwertig mit 42 lüb. Schilling. Eine lötige Silbermark zu diesem Preise ist beispielsweise in lübischen Quellen aus dem Jahre 1310<sup>49)</sup> bezeugt. Beim Preise von 42 lüb. Schilling hatte die Bremer lötige Mark das Feingewicht:

$$1304: F_{\text{BrI}} = \frac{42 \cdot 15\frac{3}{4}}{42\frac{3}{4}} = \frac{42 \cdot 4 \cdot 63}{171 \cdot 4} = \frac{294}{19} = 15\frac{9}{19} = 15,4737 \text{ Lot fein.}$$

Wenn diese Mark auch jetzt noch in 16lötigem Silber dargestellt worden wäre, hätte sie nach neuem Bremer Markgewicht zu  $15\frac{9}{19}$  kölnischen Lot = 225,430 g abgewogen werden müssen.

Die Mark Bremer Silbers hätte nunmehr wohl das Feingewicht gehabt:

$$1304: F_{\text{BrII}} = \frac{4}{7} \cdot 15\frac{9}{19} = \frac{4 \cdot 294}{7 \cdot 19} = \frac{168}{19} = 8\frac{16}{19} = 8,8421 \text{ Lot fein.}$$

<sup>48)</sup> Jesse, a. a. O., S. 70.

<sup>49)</sup> Lüb. Testament, Grautoff, a. a. O., III, S. 87.

Wenden wir uns nun dem bereits erwähnten zweiten Silberbarren aus dem Funde von Sarstedt zu (Textabbildung). Der Barren zum Gewicht von 364,98 g besaß den größten Durchmesser von 86 mm, und seine Ränder waren von zwei Seiten aus durch stauende Hammerschläge in der gleichen Weise aufgebogen wie beim ersten Sarstedter Barren. Auf dem Barren sind in der Zeichnung, die hier nach einem Bilde bei Buck<sup>50)</sup> wiedergegeben ist,



#### Silberbarren der Stadt Bremen (?)

aus dem Funde von Sarstedt, Kreis Hildesheim-Marienburg (Nr. 1) im Werte von  $90\frac{2}{3}$  Bremer Grote von 1304.

$\frac{1}{1}$  nat. Gr. nach Buck-Meier, Hannover, S. 114, Abb. 43.

wohl die Stempel Nr. 1 und 2 des ersten Barrens zu erkennen. Dem Stück fehlte der Nachstempel von Hannover. Leider konnte der Barren nicht untersucht werden, da er kurz nach dem Zusammenbruch 1945 aus dem Kestner-Museum in Hannover gestohlen und eingeschmolzen worden ist. Immerhin hat sich das auf seiner Karteikarte im Kestner-Museum angegebene Gewicht zu 364,98 g im Gegensatz zu dem von Buck unter seiner Abbildung ver-

<sup>50)</sup> Buck-Meier, a. a. O., S. 114, Abb. 43.

zeichneten Wert von 368,0 g als zuverlässig herausgestellt. Der Feingehalt des Stückes dürfte nach Ausweis der offenbar gleichen Stempel dem gemessenen Betrage des erhaltenen Barrens aus demselben Funde entsprechen. Danach haben wir das Silber dieses Stückes ebenfalls als 16lötig anzunehmen. Das Gewicht zu  $364,98 \text{ g} = 25,0525$  kölnischen Lot gibt uns also gleichzeitig das zeitgenössische Feingewicht des Stückes. Nach dem vermuteten Bremer Markgewicht abgewogen, ergibt sich der Betrag  $\frac{364,98}{225,43} \cdot 16 = 25,9046$  Bremer Lot. Dieser Wert stimmt bei einem Fehler von weniger als 0,001% mit dem Bruch  $25^{19}/_{21} = \frac{544}{21} = 25,9048$  überein. Dieser Betrag wird also gemeint gewesen sein. Die Menge von  $25^{19}/_{21}$  Lot Bremer lötigen Silbers entsprach nämlich dem Werte von  $90^{2}/_{3}$  Bremer Grote oder  $45^{1}/_{3}$  Lot Bremer Silbers.

Das beabsichtigte Sollfeingewicht des Barrens dürfte  $25^{1}/_{19} = \frac{476}{19} = 25,0526$  Lot fein gewesen sein. Die nach dem vermuteten System errechneten Gegenwerte dieses Stückes in anderen Währungen sind in der Tabelle 7 zusammengestellt.

Auch dieser zweite Barren aus dem Funde von Sarstedt könnte nach diesen Beobachtungen als Bremer lötiges Silber angesprochen werden. Außerdem zeigt die Untersuchung des Stückes, daß nicht nur volle lötige Marken, sondern auch solche Barren in Umlauf gesetzt wurden, die runde Werte in möglichst vielen verschiedenen Währungseinheiten besaßen. Neben seiner Verwendbarkeit im Bremer Währungsbereiche hätte unser Stück anscheinend besonders gut in Hannover und Hildesheim mit dem dortigen Gelde verrechnet werden können.

Zum Vergleich mag noch ein Barren vorgeführt werden, der sicherlich nicht bremischen Ursprungs gewesen ist. Dieses Stück stammt aus einem Funde von der Feldmark Wetteborn im Landkreis Alfeld<sup>51)</sup>. Dort wurden im Jahre 1882 zwei Silberbarren und ein Prager Groschen König Johanns von Böhmen (1310 bis 1333) geborgen. Der hier anzusprechende Barren (Tafel 2) hat einen Durchmesser von 73,3 bis 77,5 mm und eine Dicke von 9,9 mm. Auf der gewölbten rauhen Unterseite sind zwei Stempel eingeschlagen. Der erste Stempel ist ein quadriertes Hildesheimer Wappenschild mit geperltem 1. und 4. Felde wie auf den beiden Sarstedter Stücken. Der zweite Stempel ist ein 15 mm langes Zeichen, das als besonders verzierter Großbuchstabe I angesprochen werden kann. Über den Herstellungsort können

<sup>51)</sup> Menadier, in Zeitschr. d. Harzvereins, 1883, S. 165.

bislang keine Angaben gemacht werden. Gewicht und Feingehalt des Barrens sind im Labor der Ilseder Hütte in Peine zu 246,320 g und zu 942<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag bestimmt worden<sup>52</sup>). Der gemessene Feingehaltswert läßt erkennen, daß wir es hier nicht mit 16lötigem Silber zu tun haben. Vielmehr wird der Sollfeingehalt des Stückes mit 15,6890 Lot fein = 941,34<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag anzunehmen sein. Die Begründung für diesen genauen Wert des Sollfeingehaltes würde im Rahmen dieses Aufsatzes zu weit führen und muß daher unterbleiben. Das Feingewicht errechnet sich mit Hilfe des genannten Sollfeingehaltes zu 16,5789 Lot fein. Dieser Betrag entspricht genau dem Werte  $16^{11}/_{19} = 3^{15}/_{19} = 16,5789$ , der somit als der gemeinte Sollwert anzusprechen sein wird. Diesem Feingewicht entsprach in der Währungsstufe von 1304 nach unseren bisherigen Überlegungen genau die Summe von 60 Bremer Grote oder  $17^{1}/_{7}$  Lot Bremer lötigen Silbers oder 30 Lot Bremer Silbers. Die Gegenwerte des Stückes sind der Tabelle 8 zu entnehmen.

Dieser Barren ist anscheinend noch weit besser als das zweite Stück Bremer lötigen Silbers aus dem Sarstedter Funde auf runde Preise in vielen Währungen Norddeutschlands und denen der Turnosen und Sterlinge eingestellt gewesen.

#### Die Zeitstufe 1306—1337

Schon 1306 scheinen sich die Währungsverhältnisse erneut geändert zu haben. Für diesen Termin spricht ein Preiserzeugnis vom Mai dieses Jahres aus Minden<sup>53</sup>), nach dem damals der Preis der Bremer Mark 14 Herforder Schilling betragen hat. Doch müßten zur genauen Begründung, daß dieser Preis nur in die nächste Währungsstufe hineinzupassen scheint, die Untersuchung der westfälischen Verhältnisse im einzelnen dargelegt werden. Das müssen wir uns an dieser Stelle versagen.

Der neue Währungsstand wird wohl durch den für die Zeit zwischen 1320 und 1330 überlieferten Preis von  $43^{1}/_{2}$  Lüb. Schilling<sup>54</sup>) für die Lübische lötige Mark zu  $15^{3}/_{4}$  Lot fein und durch deren weitere Preise zu 58 Turnosen und zu 203 Sterling gekennzeichnet gewesen sein.

<sup>52</sup>) Dem Anton-Ulrich-Museum in Braunschweig sei hiermit für die Überlassung des Stückes zur Bearbeitung und Probeentnahme gedankt.

<sup>53</sup>) Berghaus, Peter, Währungsgrenzen des westfälischen Oberwesergebietes im Spätmittelalter, Numismat. Studien, Heft 1, Hamburg 1951, S. 15, U 59.

<sup>54</sup>) Vgl. Anm. 44.

In weiten Teilen Norddeutschlands blieben die nun festgelegten Werte der Währungseinheiten anscheinend bis 1337 auf gleicher Höhe.

Die beiden Bremer Silbermarken werden entsprechend ihren Werten zu 56 und zu 32 Turnosen die Feingewichte bekommen haben:

$$1306: F_{\text{BrI}} = \frac{56}{58} \cdot 15\frac{3}{4} = \frac{56 \cdot 63}{58 \cdot 4} = \frac{441}{29} = 15\frac{6}{29} = 15,2069 \text{ Lot fein,}$$

$$1306: F_{\text{BrII}} = \frac{32}{58} \cdot 15\frac{3}{4} = \frac{32 \cdot 63}{58 \cdot 4} = \frac{252}{29} = 8\frac{20}{29} = 8,6897 \text{ Lot fein.}$$

In dieser Stufe sind die Silbermarken der Weserstadt wahrscheinlich seit der Stufe um 1260 zum ersten Male wieder nach Kölner Markgewicht abgewogen worden, so daß die beiden Silbergemische die Feingehalte von  $15\frac{6}{29}$  Lot fein pro Mark =  $912,41\frac{0}{100}$  Ag und  $8\frac{20}{29}$  Lot fein pro Mark =  $521,38\frac{0}{100}$  Ag erhalten haben werden.

In lübischer und auch in hannoverscher Währung kosteten die Bremer Silbermarken unter diesen Umständen weiterhin 42, bzw. 24 Schilling.

Da vom Jahre 1309 der Preis zu 16 Soester Schilling für die westfälische lötige Mark überliefert ist<sup>55)</sup> und angenommen werden darf, daß damals die westfälischen schweren Pfennige noch nach alter Tradition den Sterlingen wertgleich gewesen sind, wird die westfälische lötige Mark dem Wert von  $16 \cdot 12 = 192$  Sterling entsprochen haben. Bei dem wohl in dieser Zeit üblichen Verhältnis 2 : 7 zwischen Sterlingen und Turnosen galten dann  $3\frac{1}{2}$  westfälische Pfennige einen Turnosen oder Bremer Groten.

Erst als gegen 1325 die westfälische lötige Mark den Preis von 18 Soester oder Osnabrücker Schilling erhielt<sup>56)</sup> und diesen Preis bis 1339 behielt, wird das Verhältnis 1 : 4 zwischen den Sterlingen und den Turnosen eingetreten sein, das 1338 als Verhältnis zwischen dem westfälischen Pfennig und dem Turnosen in Osnabrück bezeugt ist<sup>57)</sup>.

Durch eine Sterlingabwertung wird also um 1325 die Lage eingetreten sein, in der 3 Bremer Hohlpfennige einem Sterling oder einem westfälischen Pfennig entsprachen. Das könnte die erste Ausprägung Bremer Swaren im Werte von 3 Hohlpfennigen und von einem Sterling oder einem westfälischen Pfennig zur Folge gehabt haben. Die Gleichwertigkeit von 4 Bremer Swaren mit einem Groten wäre dann von dieser Zeit ab bis etwa zum Ende des 14. Jahrhunderts beibehalten worden, wie wir noch sehen werden.

Durch die vermutliche Sterlingabwertung um 1325 im Verhältnis 8 : 7

<sup>55)</sup> Berghaus, a. a. O., S. 20, U 83.

<sup>56)</sup> Berghaus, a. a. O., S. 19, U 79; S. 38, U 104.

<sup>57)</sup> Hoyer U. B. I, S. 59.

erhielten die Bremer Silbermarken neue Sterlingpreise, aber änderten sich nicht, da die Turnosen offenbar ihren alten Wert beibehielten. Die einzelnen Preise sind den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen.

#### Die Zeitstufen 1338—1339 und 1340—1344

In der Steigerung des Preises der westfälischen lötigen Mark von 18 Paderborner, Osnabrücker, Soester oder Münsterer Schilling bis zum Jahre 1339 auf 19 Paderborner Schilling im Jahre 1340<sup>58)</sup> und 22 Paderborner Schilling im Jahre 1342<sup>59)</sup> hat Berghaus eine plötzliche und einschneidende Verschlechterung der westfälischen Währung erkannt, doch blieb ihm die Wertverschiebung „etwas undurchsichtig“<sup>60)</sup>. Nach den angedeuteten Beobachtungen, die durch weitere ergänzt werden könnten, werden wir kaum fehlgehen, wenn wir die Verschlechterung der westfälischen Pfennige mit einer entsprechenden Verminderung der Sterlinge in dieser Zeit in Verbindung bringen.

Aus den Meßwerten an Barrenfundstücken wird auf hier nicht zu erläuternde Weise wahrscheinlich, daß gegen 1338 die Summe von 232 Sterlingen nicht mehr der lübischen lötigen Mark zu  $15\frac{3}{4}$  Lot fein wie bisher, sondern einer neuen lübischen lötigen Mark zu  $15\frac{7}{11}$  Lot fein entsprach. Im Jahre 1340 scheinen  $247\frac{1}{2}$  Sterling, 1342 dann  $293\frac{1}{3}$  Sterling und schließlich 1344 nur mehr 242 Sterling einer wiederum geänderten lübischen lötigen Mark zu  $15\frac{5}{7}$  Lot fein entsprochen zu haben.

Ein derartiger Wertverfall des Sterlings zwischen 1338 und 1342 und eine Verbesserung desselben im Jahre 1344 lassen sich gut aus den Vorgängen während dieser Zeit des beginnenden sogenannten Hundertjährigen Krieges zwischen England und Frankreich verstehen. Demgegenüber ist bemerkenswert, daß der Turnose zwar den ersten Abwertungsschritt der Sterlinge 1338/1339 proportional mitgemacht zu haben scheint, daß er aber dann 1340 wohl eine wesentlich geringere Verschlechterung erfuhr als der Sterling und bis 1344 auf diesem Stande verharrte.

Das angedeutete Verhalten des Turnosen geht aus der vermutlichen Entwicklung der Bremer Silbermarken in diesen Jahren hervor. Diese behielten wahrscheinlich in dieser Zeit die Gleichwertigkeit mit 42 lüb. Schilling und

<sup>58)</sup> Berghaus, a. a. O., S. 38, U 105.

<sup>59)</sup> A. a. O., S. 38, U 106.

<sup>60)</sup> A. a. O.

24 lüb. Schilling bei, die sie schon seit der Stufe von 1304 gehabt haben werden. Wenn nun die lübische lötige Mark 1338 bei dem genannten neuen Feingewicht den alten Preis zu  $43\frac{1}{2}$  lüb. Schilling beibehielt und ab 1340 bei geändertem Feingewicht 44 lüb. Schilling kostete<sup>61)</sup>, hätten demnach die Bremer Silbermarken folgende Feingewichte erhalten:

$$1338: F_{\text{BrI}} = \frac{42}{43\frac{1}{2}} \cdot 15\frac{7}{11} = \frac{42 \cdot 2 \cdot 172}{87 \cdot 11} = \frac{4816}{319} = 15\frac{31}{319} = 15\frac{7}{72}$$

$$= 15,0972 \text{ Lot fein,}$$

$$1338: F_{\text{BrII}} = \frac{24}{43\frac{1}{2}} \cdot 15\frac{7}{11} = \frac{24 \cdot 2 \cdot 172}{29 \cdot 11} = \frac{2752}{319} = 8\frac{200}{319} = 8\frac{79}{126}$$

$$= 8,6270 \text{ Lot fein,}$$

$$1340/44: F_{\text{BrI}} = \frac{42}{44} \cdot 15\frac{5}{7} = \frac{42 \cdot 110}{44 \cdot 7} = 15,0000 \text{ Lot fein,}$$

$$1340/44: F_{\text{BrII}} = \frac{24}{44} \cdot 15\frac{5}{7} = \frac{24 \cdot 110}{44 \cdot 7} = \frac{60}{7} = 8\frac{4}{7} = 8,5714 \text{ Lot fein.}$$

Die Gegenwerte der Bremer Silbermarken in Sterlingen, die diese in den Jahren 1338 bis 1344 gehabt haben werden, sind den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen.

Aus dem März des Jahres 1345 ist der Preis von 18 Paderborner Schilling für die westfälische lötige Mark bezeugt<sup>62)</sup>. Doch haben wir Veranlassung, diesen Preis auch schon für das Jahr 1344 anzunehmen.

Von 1344 liegt der schon oben erwähnte Pfandvertrag vor, in dem die Grafen von Hoya an Mindener Bürger Güter bei Minden verpfändeten, und zwar für *263 Mark bremisches Sulvers, vor die Mark 11 Schilling osnabrugisch oder so viel Payment, als dafür gehört und zu Minden gäng und gäbe ist vor dem Wechsel*<sup>63)</sup>. Die Bremer Mark hatte also 1344 den Preis von 11 Osnabrücker Schilling. Beim vermutlichen Feingewicht der Bremer Mark zu  $8\frac{4}{7}$  Lot fein und dem wahrscheinlich schon damals gültigen Preise von 18 Osnabrücker Schilling für die westfälische lötige Mark, hatte diese dann das Feingewicht  $F = \frac{18}{11} \cdot 8\frac{4}{7} = \frac{1080}{77} = 14\frac{2}{77} = 14,0260$  Lot fein. Vermutlich hatte sie gleichzeitig den Wert von 216 Sterling.

Jedenfalls entsprach der Pfandsumme von 263 Bremer Mark im Jahre 1344 wohl die Feinsilbermenge:

$$S = 263 \cdot 8\frac{4}{7} = \frac{2254^2}{7} = 2254,2857 \text{ Lot fein} = 31,5282 \text{ kg Ag}$$

Die Angabe des vermutlichen genauen Silberbetrages der Pfandsumme

<sup>61)</sup> Der Preis von 44 lüb. Schilling ist aus dem Jahre 1345 überliefert: Lüb. U. B. II, 2887, und dazu Jesse, a. a. O., S. 56.

<sup>62)</sup> Berghaus, a. a. O., S. 38, U 38.

<sup>63)</sup> Hoyer U. B. I, S. 76.

hat ihren Grund in der Tatsache, daß der Pfandvertrag von 1344 nach fünf Jahren mit besonderen Zahlungsvereinbarungen erneuert wurde. Darauf kommen wir noch zu sprechen. Doch vorher müssen wir noch ein Bild der Währungsvorgänge zu gewinnen versuchen, die sich zwischen 1344 und 1349 abspielten.

#### Die Zeitstufen 1345—1347 und 1348—1351

Die im deutschen Raum um 1345 erkennbar werdenden Währungsverschlechterungen scheinen weniger auf die Wertänderungen des Sterlings als vielmehr auf eine Verminderung des Turnosen zurückzugehen.

Im Jahre 1350 ist der Preis von 54 Lüb. Schilling für die Lübische lötige Mark bezeugt<sup>64</sup>). Dieser Preis wird bereits gegen 1345 Gültigkeit erlangt haben, und zwar für die Lübische lötige Mark zum ehemaligen, bis 1337 üblichen Feingewicht von  $15\frac{3}{4}$  Lot fein und beim Preise von 243 Sterling oder 60 Turnosen für diese Mark.

Dann erhielten die Bremer Silbermarken die Feingewichte:

$$1345: F_{\text{BrI}} = \frac{56}{60} \cdot 15\frac{3}{4} = \frac{56 \cdot 63}{60 \cdot 4} = \frac{147}{10} = 14\frac{7}{10} = 14,7000 \text{ Lot fein,}$$

$$1345: F_{\text{BrII}} = \frac{32}{60} \cdot 15\frac{3}{4} = \frac{32 \cdot 63}{60 \cdot 4} = \frac{42}{5} = 8\frac{2}{5} = 8,4000 \text{ Lot fein.}$$

Die vermutlichen Preise dieser Marken sind den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen.

Der vorläufige Tiefpunkt der Geldentwertung in Deutschland war mit diesem Stande aber wohl noch nicht erreicht. Vielmehr wird um 1348 eine neue Verminderung der Währungseinheiten eingetreten sein. Das Ausmaß dieser Abwertung kann aufgrund von Barrenuntersuchungen und Zeugnissen für gewisse Preise so vermutet werden, wie folgende Richtwerte angeben. Die Lübische lötige Mark wird bei geändertem Feingewicht zu nun  $15\frac{15}{98}$  Lot fein und bei gleichbleibendem Preis zu 54 Lüb. Schilling weiterhin 243 Sterling und 60 Turnosen gegolten haben.

Dann wären die neuen Feingewichte der beiden Bremer Silbermarken gewesen:

$$1348: F_{\text{BrI}} = \frac{56}{60} \cdot 15\frac{15}{98} = \frac{56 \cdot 1485}{60 \cdot 98} = \frac{99}{7} = 14\frac{1}{7} = 14,1429 \text{ Lot fein,}$$

$$1348: F_{\text{BrII}} = \frac{4}{7} \cdot 14\frac{1}{7} = \frac{4 \cdot 99}{7 \cdot 7} = \frac{396}{49} = 8\frac{4}{49} = 8,0816 \text{ Lot fein.}$$

<sup>64</sup>) Lüb. Stadtbuch, Grautoff, a. a. O., S. 31

Die westfälische lötige Mark wird wie wohl schon 1345 wieder den Wert der Hamelner lötigen Mark bekommen haben, die seit langem in der festen Relation 20 : 21 zur Bremer lötigen Mark gestanden hatte, wie aus deren Preis zu 40 hannoverschen Schilling<sup>65)</sup> im Unterschied zu 42 hann. Schilling für die hann. oder Bremer lötige Mark hervorgeht. Damit hatte die westfälische lötige Mark wohl den Feingehalt von  $14\frac{1}{7} \cdot \frac{20}{21} = 13\frac{23}{49} = 13,4694$  Lot fein. Ihr Preis betrug unverändert 18 Osnabrücker Schilling. Ein entsprechendes Zeugnis liegt vom Jahre 1351 aus Detmold vor<sup>66)</sup>. Beim obigen Feingewicht und den genannten Richtwerten dieser Stufe betragen die Preise dieser Mark 216 Sterling oder  $53\frac{1}{3}$  Turnosen oder Bremer Grote sowie  $47\frac{1}{7}$  lüb. Schilling.

Bei diesem vermuteten Währungsstande wurde 1349 der Mindener Pfandvertrag der Hoyer Grafen von 1344 erneuert. Die Erneuerung wurde sicherlich wegen der inzwischen eingetretenen Währungsänderungen vorgenommen und bezweckte wohl, die Gläubiger, Bürger aus Minden, vor Abwertungsschäden zu bewahren.

In dem neuen Verträge wird die Pfandsomme folgendermaßen gekennzeichnet: *250 marck und 13 marck Bremisches sulvers by Minder wichte deßes nabenombden geldes 100 marck tho rekende und tolosende juwelick marck for 11 sware schillinge und 150 marck und 13 marck tho rekende und tolosende juwelick marck vor 12 schwarre schillinge 3 schwarren Osenbrugsche penninge min . . .*<sup>67)</sup>.

Die Anzahl von 263 Mark entspricht in dieser Erneuerung zwar dem Verträge von 1344, aber die Art der Marken wird deutlich von der 1348 üblichen normalen Mark Bremer Silbers unterschieden. Es heißt ausdrücklich *marck Bremisches sulvers by Minder wichte*. Das Bremer Silber sollte also nicht nach dem derzeitigen Bremer Markgewicht, sondern nach Mindener Gewicht abgewogen werden. Im Verträge von 1344 war dagegen unzweifelhaft die normale Bremer Mark gemeint. Diese war in der Zwischenzeit vermindert worden, deswegen wurde hier wohl das Abwiegen des Bremer Silbers nach Mindener Gewicht vereinbart. Eine Mark Silber *Bremer Witte* und *Mindener Wichte* wird vermutlich 1349 im Feingewicht etwa der normalen Bremer Mark von 1344 entsprochen haben. Leider kennen wir das Mindener Gewicht dieser Zeit nicht, so daß wir versuchen müssen, die Bedeutung der neuen Pfandsommenvereinbarung und die genaue Feinsilbermenge der

<sup>65)</sup> Am 27. Nov. 1345 in Stadthagen bezeugt: Berghaus, a. a. O., S. 15, U 60.

<sup>66)</sup> Detmold, E XIX b 1 a; zit. bei Berghaus, a. a. O., S. 12, U 43.

<sup>67)</sup> Hoyer U. B. I, 129.

Pfandsumme auf anderem Wege zu erschließen. Anstelle der 263 Mark Bremer Silbers Mindener Wichte konnten laut der Vertragsvereinbarung auch schwere Osnabrücker Pfennige gezahlt werden. Es heißt aber nicht, wie sonst üblich und wie es auch im Vertrag von 1344 geschehen war, jede Silbermark solle mit einem bestimmten Betrage schwerer Pfennige bezahlt werden. Vielmehr sollten 100 Mark mit je 11 und 163 Mark mit je  $11\frac{3}{4}$  Osnabrücker Schilling abgegolten werden. Diese Anordnung scheint auf den ersten Blick völlig unsinnig zu sein. Es handelt sich ja unzweideutig um 263 gleichartige Silbermarken, für die selbstverständlich nicht zwei verschiedene Preise üblich gewesen sein können. Die Formulierung für die Ersatzzahlung in schweren Pfennigen sollte vermutlich nichts anderes bezwecken, als einen sehr umständlichen Bruchwert, den der Preis der vereinbarten Silbermark in Osnabrücker Schilling hatte, zu umgehen. Gewiß hätte man ebenso gut auch den Preis der gesamten Menge Bremer Silbers in einem Betrage Osnabrücker Schilling angeben können. Man hat aber eben die vorliegende Form gewählt. Ihr Inhalt kann jedoch gar nichts anderes bedeuten, als daß 263 Mark Silbers der beschriebenen Art insgesamt  $100 \cdot 11 + 163 \cdot 11\frac{3}{4} = 1100 + 1915\frac{1}{4} = 3015,25$  Osnabrücker Schilling wert gewesen sind.

Beim Preise von 18 Osnabrücker Schilling für die westfälische lötige Mark zu  $13\frac{23}{49}$  Lot fein betrug die dieser Pfennigsumme entsprechende Feinsilbermenge:

$$\begin{aligned} S &= 3015,25 \cdot \frac{13\frac{23}{49}}{18} = 3015,25 \cdot \frac{660}{49 \cdot 18} = 2256,3095 \text{ Lot fein} \\ &= 31,5565 \text{ kg Ag.} \end{aligned}$$

Dieser Wert übersteigt denjenigen der für 1344 errechneten Feinsilbermenge um 28,3 g Ag oder um 0,090%. Das ist ein annehmbares Ergebnis. Auf diese Weise hätten die Gläubiger erreicht, daß sie tatsächlich den Wert ihres guten Silbers von 1344 in voller Höhe von den Grafen von Hoya zurückerhielten und nicht Schäden durch die seit dem ersten Vertragsabschluß eingetretenen Währungsverschlechterungen hinnehmen mußten.

In unsicheren Zeiten des gegenwärtigen 20. Jahrhunderts sind mancherlei Verträge auf Goldbasis abgeschlossen worden, um Einbußen durch Geldentwertungen auszuschalten. Im Mittelalter hielt man sich an das Silber.

Übrigens würde die Pfandsumme der Mindener Verträge nach Maßgabe des am Anfang dieses Aufsatzes angestellten Vergleiches etwa einer heutigen Geldsumme von 200000 DM entsprechen. Der Überschuß von 0,090% würde dabei 180 DM ausmachen. Das würde man in einer Lage, die der der

Grafen von Hoya im Jahre 1349 etwa gleichkäme, auch heute als durchaus zumutbar empfinden.

Der Summe von 2256,3095 Lot fein entsprachen 263 Bremer Mark Mindener Wichte mit dem Feingewicht  $F = \frac{2256,3095}{263} = 8,5791$  Lot fein und dem Preise  $P = \frac{3015,25}{263} = 11,4648$  Osnabrücker Schilling.

#### Die Zeitstufe von 1352—1356

Um das Jahr 1352 muß die rapide Geldverschlechterung des vorhergehenden Jahrzehntes einen vorläufigen Abschluß gefunden haben. Wenigstens für einige Jahre werden die Währungen wieder um ein gutes Maß verbessert worden sein.

Ein Zeichen für diese Entwicklung wird man in dem Preise von 52 lüb. Schilling für eine *Mark lodic lubisch tekens*, der 1353 in Lübeck bezeugt ist<sup>68)</sup>, sehen dürfen. Die Senkung des Preises der lübischen lötigen Mark um 2 lüb. Schilling hätte schon eine Verbesserung bedeutet; aber darüber hinaus sprechen viele Beobachtungen bei den Barrenuntersuchungen für die Annahme, daß die Preissenkung mit einer Erhöhung des Feingewichtes der lübischen lötigen Mark auf 16 Lot fein verbunden gewesen sei. Es gibt auch eine Reihe hier nicht darzulegender Gründe, die neue lübische lötige Mark zu 16 Lot fein als gleichwertig mit 208 Sterling und  $59\frac{3}{7}$  Turnosen zu vermuten. Ein wesentlicher Grund für die Neuordnung der lübischen Währungsverhältnisse wird wohl darin zu suchen sein, daß man bestrebt gewesen ist, den lübischen Schilling gleichwertig mit 4 Sterling zu machen. Diese Relation ist im Jahre 1357 in Schonen überliefert, wo 10 lüb. Schilling gleich 40 Sterling geachtet wurden<sup>69)</sup>. Diese anscheinend erst 1352 eingeführte Relation zwischen dem lüb. Schilling und dem Sterling hat weiterhin dann offenbar sehr lange Gültigkeit besessen. Noch bei der Festsetzung des Pfundzolles in den Jahren 1376 und 1377 heißt es: *enen enghelsen penningh alze gut alze dre Lubische penninghe*<sup>70)</sup>. Jesse vermutet<sup>71)</sup>, daß die feste Relation der lübischen Pfennigwährung zum Sterling seit Beginn der Wittenprägung vorhanden gewesen sei und daß die Witten, Münzen zum Werte von 4 lüb. Pfen-

<sup>68)</sup> Jesse, a. a. O., S. 57, nach Wittenborgs Handlungsbuch 100.

<sup>69)</sup> Jesse, a. a. O., S. 82.

<sup>70)</sup> Hanse-Rezesse I, 2, Nr. 120, 6 und 150,4.

<sup>71)</sup> A. a. O., S. 82.

nig, stets einem Sterling wertgleich geachtet worden seien. Aus den angeführten Quellen von 1357 und 1376/1377 geht jedoch einwandfrei hervor, daß jeweils 3 Lüb. Pfennig gleich einem Sterling gerechnet wurden. Lübische Witten und Sterlinge waren demnach nicht wertgleich; sondern sie haben wohl vom Entstehen der Witten ab in der festen Beziehung zueinander gestanden, nach der 3 Witten mit 4 Sterling wertgleich waren. Die Prägung der Witten hat nach bisherigen Vermutungen um die Mitte des 14. Jahrhunderts in Lübeck begonnen. Es liegt die Annahme nahe, daß die Wittenprägung in der Währungsstufe zwischen 1352 und 1356 begonnen hat, und daß die damals eingeführte Beziehung zwischen der Lübischen Währung und den Sterlingen in Hinblick auf die Witten hergestellt worden ist.

Bei dem Wert der Lübischen lötigen Mark zu 16 Lot fein und zum Preise von  $59^{3/7}$  Turnosen hätten die beiden Bremer Silbermarken die Feingewichte erhalten:

$$1352: F_{\text{BrI}} = \frac{56}{59^{3/7}} \cdot 16 = \frac{56 \cdot 7 \cdot 16}{416} = \frac{196}{13} = 15^{1/13} = 15,0769 \text{ Lot fein,}$$

$$1352: F_{\text{BrII}} = \frac{4}{7} \cdot 15^{1/13} = \frac{4 \cdot 196}{7 \cdot 13} = \frac{112}{13} = 8^{8/13} = 8,6154 \text{ Lot fein.}$$

Die beiden Bremer Silbersorten wird man auch in dieser Stufe noch in den alten Silbermischungen, die seit der Stufe 1306 bis 1337 in Gebrauch gewesen sein werden, dargestellt haben. Diese Silbermischungen hatten vermutlich die Feingehalte von  $15^{6/29}$  Lot fein pro Mark =  $912,41^{0/100}$  Ag und  $8^{20/29}$  Lot fein pro Mark =  $521,38^{0/100}$  Ag. Dann müßte das Bremer Markgewicht in dieser Stufe gewesen sein:

$$\begin{aligned} M_G &= \frac{15^{1/13}}{15^{6/29}} \cdot 16 = \frac{196 \cdot 29 \cdot 16}{13 \cdot 441} = \frac{1856}{117} = 15^{101/117} \\ &= 15,8632 \text{ kölnische Lot} \\ &= 231,106 \text{ g.} \end{aligned}$$

Wenn nun aus dem Bremer lötigen Silber zu  $15^{6/29}$  Lot fein für die Mark 1352 ein Barren im Werte einer Bremer Silbermark dieser Stufe hätte hergestellt werden sollen, so wäre dazu ein Gewicht im Betrage von  $\frac{4}{7}$  des damaligen Bremer Markgewichtes nötig gewesen:  $G = \frac{4}{7} \cdot 231,106 = 132,060 \text{ g.}$

Ein Barrenstück, das mit seinem Feingehalte und seinem Gewicht fast genau diesen Werten entspricht, liegt aus einem Funde vor, der 1848 in Gandersheim geborgen wurde.

Dem Funde, über den im Jahre 1852 eine Veröffentlichung erschien<sup>72)</sup>, gehörten ursprünglich 36 ganze und geteilte Silberbarren, 210 böhmische

<sup>72)</sup> Carl Phil. Schönemann, Vaterländ. Münzkunde, S. 75—82.

Groschen König Karls I. und 422 braunschweigische Löwenpfennige nebst einigen Brandenburger Denaren an. Der Barren, um den es sich hier handelt (Tafel 3), hat den größten Durchmesser von 48,6 mm und eine größte Dicke von 10,1 mm. An zwei Seiten sind die gegenüberliegenden Ränder durch Hammerstauchung aufgewölbt, so daß sich die Randteile um 5,6 mm über die Mitte der Oberseite erheben. Die Unterseite ist infolge der drei auf der Oberseite eingeschlagenen Stempel abgeplattet. Im Labor der Ilseder Hütte in Peine wurde das Gewicht des Stückes zu 132,070 g und der Feingehalt zu  $912\frac{0}{00}$  Ag gemessen<sup>73)</sup>.

Die drei Stempel enthalten

1. den Großbuchstaben eines Antiqua-W in einem Quadrat aus Perlstableisten,
2. den Großbuchstaben eines Antiqua-Q in rundovalem Stempelschild,
3. den Q-Stempel halb überdeckend und den W-Stempel anschneidend — ein dreiblättriges Kleeblatt im spitzen Wappenschild mit Mittelrosette, einem Stern oben rechts und einer Kugel unten.

Das W stammt vermutlich von der Stadt Wernigerode, das Q von Quedlinburg, und das Kleeblatt ist das Zeichen von Hannover.

Die Daten des Stückes und die erschließbaren Gegenwerte des Barrens in verschiedenen zeitgenössischen Währungen sind in der Tabelle 9 zusammengestellt.

Bei der sehr guten Genauigkeit des Feingehaltes fällt auf, daß das Gewicht um 0,007% zu hoch erscheint. Um diesen Betrag werden nicht nur das Feingewicht der Bremer Silbermark, sondern auch viele andere gemeinte Werte in einer Reihe von Währungen überschritten. Dieser scheinbare Fehler ist jedoch kaum ein Zufall. Wir müssen beachten, daß das Stück nicht im Umkreise von Bremen, sondern in Wernigerode hergestellt sein wird.

Es kann deshalb als bezeichnend angesehen werden, daß das Stück seine genauesten runden Gegenwerte in den Halberstädter und Goslarer Währungseinheiten besaß. Die Größe der Einheiten dieser beiden Städte ist durch Untersuchungsergebnisse anhand einer Reihe von Barrenstücken unter Berücksichtigung urkundlicher Zeugnisse für die gegenseitigen Relationen aus dieser Zeit gut erschlossen. Die Hersteller des Barrens in Wernigerode hatten also in erster Linie die Währungsverhältnisse der beiden Nachbarstädte Halberstadt und Goslar im Auge und gaben dem Stück einen

<sup>73)</sup> Dem Anton-Ulrich-Museum in Braunschweig sei hier für die freundliche Überlassung des Stückes zu Untersuchungen und zur Probeentnahme gedankt.

solchen Feingewichtswert, der im Rahmen der zugelassenen Genauigkeit auch mit der Bremer Mark übereinstimmte. Übrigens fällt in der Tabelle auf, daß für den Gegenwert des Stückes in Lot der dritten Braunschweiger Silbersorte der gleiche Betrag wie beim Bremer Silber verzeichnet ist. In dieser Zeitstufe ist nämlich die Braunschweiger Silbermark dritter Art aus ganz bestimmten währungstechnischen Gründen als gleichwertig mit der Bremer Mark anzunehmen. Fast gleichwertig waren damals auch die beiden Silbermarken zweiter Art in Braunschweig und Goslar, was ebenfalls aus der Tabelle zu ersehen ist. Vermutlich bezweckten die Hersteller des Barrens unter diesen Umständen neben der Einstellung auf die Halberstädter und Goslarer Verhältnisse in zweiter Linie die Gleichwertigkeit mit der Braunschweiger schwarzen Mark. Schließlich beweist aber der hannoversche Nachstempel, daß dieser Silberbarren tatsächlich auch in den Bereich der Bremer Mark gekommen ist und bei seiner Benutzung in Hannover ganz sicher als Bremer Mark gewertet wurde.

#### Die Zeitstufen 1357—1363, 1364, 1365a, 1365b, 1365c und 1366

Nach der kurzen Aufwertungszeit von 1352 folgte bald eine Fortsetzung der Währungsverminderungen. Schon aus dem Jahre 1357 besitzen wir ein Lübecker Zeugnis für den Preis der *Mark lodigen sulvers lubisch tekens* zu 55 lüb. Schilling<sup>74</sup>). Die lübische lötige Mark erhielt nun vermutlich das Feingewicht von  $15\frac{5}{7}$  Lot fein sowie die Preise zu 220 Sterling und  $61\frac{43}{57}$  Turnosen. Trotz des sehr ungünstig erscheinenden Turnosenbetrages war die Beziehung zwischen lübischen Pfennigen und den Turnosen brauchbar; denn es waren  $61\frac{43}{57}$  Turnosen =  $\frac{3520}{57}$  Turnosen = 660 lüb. Pfennig oder 171 lüb. Pfennig = 16 Turnosen und 1 Turnose =  $10\frac{11}{16}$  lüb. Pfennig. Diese Relation wird wirklich bestanden haben; denn bei den Barrenuntersuchungen haben sich gute Anhaltspunkte für die Feingewichte der mit den Turnosen gekoppelten Bremer Silbermarken ergeben.

Die Bremer Silbermarken besaßen danach nun die Feingewichte:

$$1357: F_{\text{BrI}} = \frac{57}{4} = 14\frac{1}{4} = 14,2500 \text{ Lot fein,}$$

$$1357: F_{\text{BrII}} = \frac{57}{7} = 8\frac{1}{7} = 8,1429 \text{ Lot fein.}$$

Es besteht besondere Veranlassung zu der Annahme, daß die Silbermischungen der beiden Silbersorten nun auch zu  $14\frac{1}{4}$  Lot fein für die Mark

<sup>74</sup>) Wittenborgs Handlungsbuch 218, zit. bei Jesse, a. a. O., S. 57.

= 855,00‰ Ag und zu  $8\frac{1}{7}$  Lot fein für die Mark = 488,57‰ Ag hergestellt wurden. Das Bremer Markgewicht stimmte also wohl in den Jahren von 1357 ab endlich wieder einmal mit dem Gewicht der Kölner Mark überein, was anscheinend seit 1338 nicht mehr der Fall gewesen war.

Die Preise, die die beiden Bremer Silbermarken wohl bis zur Änderung im Jahre 1367 behalten sollten, betragen  $199\frac{1}{2}$  Sterling,  $49\frac{7}{8}$  Lüb. Schilling und  $33\frac{1}{4}$  braunschweigische Schilling für die lötige Mark und 114 Sterling  $28\frac{1}{2}$  Lüb. Schilling und 19 braunschweigische Schilling für die mindere Silbermark. Obwohl mit einer derartigen Preiskontinuität der Bremer Silbermarken zu rechnen ist, werden die Feingewichte im Laufe des Jahrzehnts bis 1366 noch fünfmal ihre Werte geändert haben. Von 1364 ab folgten Währungsänderungen in so kurzen Abständen aufeinander, wie wir sie für die vorhergehenden hundert Jahre nicht verzeichnen konnten. Die Verhältnisse lassen sich für die Zeit von 1365 bis 1376 besonders gut rekonstruieren, weil wir in einem Lübecker Münzbuch<sup>75)</sup> viele wertvolle Zeugnisse aus diesen Jahren besitzen, die Anhaltspunkte über die jeweils eintretenden Änderungen geben. Allein im Jahre 1365 sind in Lübeck drei verschiedene Währungsänderungen bezeugt, die wahrscheinlich als eine Folge von Sterlingabwertungen zu deuten sein werden. Die Umstellungen in Deutschland werden nicht auf Lübeck beschränkt geblieben sein, vielmehr ist anzunehmen, daß die meisten norddeutschen Währungen — mit Einschluß der Bremer — sich in gleichem Maßstabe veränderten.

Die vermutlichen Feingewichtswerte, die die Bremer Silbermarken in den verschiedenen Abwertungsstufen wohl erhielten, sowie die entsprechenden Bremer Markgewichte, mit deren Hilfe die Marken zugewogen wurden, lassen sich den Tabellen 1 bis 3 entnehmen.

Etwas näher wollen wir uns nur mit den Verhältnissen in der ersten Währungsstufe des Jahres 1365 (a) befassen. Damals werden die neuen Feingewichte betragen haben:

$$1365a: F_{BrI} = 13\frac{41}{48} = \frac{665}{48} = 13,8542 \text{ Lot fein,}$$

$$1365a: F_{BrII} = 7\frac{11}{12} = \frac{95}{12} = 7,9167 \text{ Lot fein.}$$

Die seit 1357 üblichen Silbermischungen zu  $14\frac{1}{4}$ , bzw.  $8\frac{1}{7}$  Lot fein pro Mark werden nach neuem Bremer Markgewicht zu  $15\frac{5}{9}$  kölnische Lot = 226,623 g abgewogen worden sein.

Auch für Hameln werden wir dasselbe Markgewicht wie in Bremen anzunehmen haben, da dort — wie wir bereits oben erwähnten — seit langem

<sup>75)</sup> Jesse, Zur Geschichte d. wend. Münzvereins IV, in Berl. Münzblätter 1927, S. 4ff.

Tafel 3



*Silberbarren der Stadt Wernigerode  
aus dem Funde von Halberstadt, im Werte einer Bremer Silbermark von 1352:  
a—c Drei Ansichten des Stückes in 1/1 nat. Gr., d Stempel in 3/1 nat. Gr.*

Tafel 4



a



b



c

*Silberbarren der Stadt Braunschweig für Goslar  
aus dem Funde von Peine 1956, im Werte einer Bremer lötligen Mark von 1369:  
a Vorderansicht in 1/1 nat. Gr., b Stempel in 3/1 nat. Gr., c Bremer Sware  
von etwa 1372 aus demselben Funde in 1/1 nat. Gr.*

das gleichbleibende Verhältnis 20 : 21 zwischen der einheimischen und der Bremer lötigen Mark bestanden hat. Diese Feststellung ist für die Auswertung eines Pfandvertrages bedeutsam, der am 16. März 1365 abgeschlossen wurde. Damals verpfändete Herzog Wilhelm von Braunschweig und Lüneburg dem Siegfried von Homburg die Hälfte des Schlosses Ohsen usw. für 724 Mark *lodighes sulvers hemelscher wychte und Brunswickscher edder bildensemscher Witte*<sup>76</sup>).

Nach Barrenuntersuchungen hat das Braunschweiger lötige Silber zu diesem Zeitpunkt den neu festgelegten Sollfeingehalt von  $13\frac{1}{3}$  Lot fein pro Mark =  $800\frac{0}{00}$  Ag besessen, so daß der nach Kölner Gewicht abgewogenen Mark dieses Silbers der auch im Lübecker Münzbuch bezeugte Preis von 48 Lüb. Schilling und außerdem die ungünstigen Preise von  $53\frac{17}{19}$  Bremer Grote und  $48\frac{8}{19}$  Hamelner oder hannoverscher Schillinge zukamen.

Die Pfandsumme von 724 Mark lötigen Silbers Hamelner Wichte und Braunschweiger Witte wird also die Silbermenge enthalten haben:

$$\begin{aligned} S &= 724 \cdot 13\frac{1}{3} \cdot \frac{15\frac{5}{9}}{16} = \frac{724 \cdot 40 \cdot 140}{3 \cdot 16 \cdot 9} = \frac{253400}{27} \\ &= 9385,1852 \text{ Lot fein} \\ &= 131,260 \text{ kg Ag.} \end{aligned}$$

Wenn wir übrigens diese Summe in Lot durch den Feingewichtswert  $12\frac{1}{2} = \frac{25}{2} = 12,5000$  Lot fein der Braunschweiger Silbermark zweiter Sorte von 1365a dividieren, so ergibt sich:

$$S = 9385,1852 \cdot \frac{2}{25} = 750,815 \text{ Braunschweiger Silbermark zweiter Sorte von 1365a.}$$

Damit zeigt sich, daß auch diese Pfandsumme mit dem ungeraden Betrag von 724 Mark eigentlich auf einen runden Wert in einer nicht genannten Silbersorte zurückgeht. Entsprechendes hatten wir bereits bei der Mindener Pfandsumme von 1344 festgestellt.

Auch von dem Hamelner Pfandvertrag gibt es eine urkundlich bezeugte Erneuerung aus dem Jahre 1371, auf die wir noch zurückkommen werden.

### Die Zeitstufen 1367 und 1368

Im Jahre 1367 machten anscheinend die Turnosen und die Bremer Währungseinheiten die weiter vor sich gehende Verschlechterung der Sterlinge und lübischen Pfennige nicht mehr in proportionalem Maßstabe mit. Statt

<sup>76</sup>) Sudendorf, U. B. III, Nr. 264.

des bisherigen Verhältnisses zwischen Turnosen und Sterlingen  $199\frac{1}{2} : 56 = 399 : 112 = 57 : 16 = 3\frac{9}{16} : 1$  trat wohl nun eine neue Wertproportion ein:  $200\frac{2}{3} : 56 = 602 : 168 = 86 : 24 = 43 : 12 = 3\frac{7}{12} : 1$ . Das neue Feingewicht der lübischen lötigen Mark betrug wohl  $15\frac{108}{301}$  Lot fein und die Preise dieser Mark  $57\frac{1}{2}$  lüb. Schilling<sup>77)</sup> = 230 Sterling =  $64\frac{8}{43}$  Turnosen oder Bremer Grote =  $38\frac{1}{3}$  braunschweigische Schilling.

Dementsprechend wurden die Bremer Silbermarken nun so eingerichtet, daß sie den Preisen 56 Turnosen =  $200\frac{2}{3}$  Sterling =  $50\frac{1}{6}$  lüb. Schilling =  $33\frac{4}{9}$  braunschweigische Schilling für die lötige Mark und 32 Turnosen =  $114\frac{2}{3}$  Sterling =  $28\frac{2}{3}$  lüb. Schilling =  $19\frac{1}{9}$  braunschweigische Schilling für die mindere Silbermark entsprachen. Die Feingewichte waren dann:

$$1367: F_{\text{BrI}} = 13\frac{2}{5} = \frac{67}{5} = 13,4000 \text{ Lot fein,}$$

$$1367: F_{\text{BrII}} = 7\frac{23}{35} = \frac{268}{35} = 7,6571 \text{ Lot fein.}$$

Gleichzeitig werden die Feingehalte der Silbermischungen auf  $13\frac{2}{5}$  Lot fein für die Mark =  $804,00\frac{0}{00}$  Ag und  $7\frac{23}{35}$  Lot fein für die Mark =  $459,43\frac{0}{00}$  Ag gestellt worden sein. In diesem Jahre konnten dann die Bremer Marken wieder nach Kölner Markgewicht abgewogen werden.

Allerdings brachte das nächste Jahr 1368 bereits eine erneute allgemeine Währungsverschlechterung, an der sich die Bremer Währungen proportional beteiligt haben werden. Bei gleichbleibenden Preisen mußten die Feingewichte der Silbermarken wieder geändert und die erst 1367 neu erstellten Silbermischungen nach verändertem Bremer Markgewicht zugewogen werden. Die sich infolge des neuen Feingewichtes der lübischen lötigen Mark zu  $15\frac{6}{17}$  Lot fein bei deren Preisen von 58 lüb. Schilling<sup>78)</sup> = 232 Sterling =  $64\frac{32}{43}$  Turnosen oder Bremer Grote =  $38\frac{2}{3}$  braunschweigische Schilling ergebenden Werte für die Bremer Silbermarken sind in den Tabellen 1 bis 3 zu ersehen.

Hier sei nur noch festgestellt, daß das braunschweigische lötige Silber 1368 einen neuen Feingehalt bekommen haben wird, der dem neuen Feingewicht der Mark zu den Preisen  $33\frac{1}{3}$  braunschweigische Schilling = 50 lüb. Schilling = 200 Sterling =  $55\frac{35}{43}$  Turnosen oder Bremer Groten entsprach:

$$\begin{aligned} 1368: \text{Feingehalt } B_1 &= \frac{50 \cdot 15\frac{6}{17}}{58} = \frac{50 \cdot 261}{58 \cdot 17} = \frac{225}{17} = 13\frac{4}{17} \\ &= 13,2353 \text{ Lot fein pro Mark} \\ &= 794,12\frac{0}{00} \text{ Ag.} \end{aligned}$$

Dieser Wert für den vermutlichen neuen Braunschweiger Feingehalt des

<sup>77)</sup> Im Lüb. Münzbuch bezeugt, vgl. Jesse, a. a. O.

<sup>78)</sup> Vgl. Anm. 77.

lötigen Silbers wird hier erwähnt, weil wir ihn noch bei der Untersuchung des Hamelner Pfandvertrages von 1371 gebrauchen werden.

### Die Zeitstufe von 1369

Das Jahr 1369 war für die Stadt Bremen von ganz besonderer Bedeutung, weil sie damals zum ersten Male die erzbischöfliche Münze zu Bremen in Pfandbesitz übernahm.

In diesem Jahre wurde aber anscheinend auch eine Neuausrichtung der Währungseinheiten auf einen geänderten Stand der Turnosen und Sterlinge erforderlich.

In Osnabrück galt 1369 der Turnose  $5\frac{1}{4}$  Osnabrücker Pfennig<sup>79)</sup>. Danach haben wir anzunehmen, daß damals  $5\frac{1}{4}$  Osnabrücker Pfennig auch einem Bremer Groten entsprachen. Da andererseits die westfälische lötige Mark von 1360 bis 1372 den Preis von 24 Osnabrücker Schilling besaß<sup>79a)</sup>, kostete die westfälische lötige Mark im Jahre 1369 wohl  $\frac{24 \cdot 12}{5\frac{1}{4}} = \frac{24 \cdot 12 \cdot 4}{21} = \frac{384}{7} = 54\frac{6}{7}$  Bremer Grote. Das Wertverhältnis dieser Silbermark zur Bremer lötigen Mark betrug dann  $54\frac{6}{7} : 56 = 48 : 49$ . Das Verhältnis zwischen Turnosen und Sterlingen wird jetzt die Form  $175 : 48 = 3\frac{31}{48} : 1$  angenommen haben. Dann hätte die westfälische lötige Mark zum Preise von  $54\frac{6}{7}$  Turnosen den Preis von  $54\frac{6}{7} \cdot \frac{175}{48} = \frac{384 \cdot 175}{7 \cdot 48} = 200$  Sterling bekommen.

Es besteht außerdem Veranlassung, anzunehmen, daß die lübische lötige Mark beim im Lübecker Münzbuch bezeugten Preise zu  $58\frac{5}{6} = 35\frac{3}{6}$  lüb. Schilling den Wert von  $\frac{706}{3} = 235\frac{1}{3}$  Sterling und das Feingewicht von  $\frac{1557}{208} = \frac{3177}{208} = 15,2740$  Lot fein besessen hat.

Unter diesen Voraussetzungen hätte die westfälische lötige Mark dann beim folgerichtigen Preise von 50 lüb. Schilling dieses Feingewicht besessen:

$$1369: F_W = \frac{200}{235\frac{1}{3}} \cdot \frac{1557}{208} = \frac{200 \cdot 3 \cdot 3177}{706 \cdot 208} = \frac{675}{52} = 12\frac{51}{52} \\ = 12,9808 \text{ Lot fein.}$$

Die Bremer lötige Mark aber wird beim Verhältnis  $49 : 48$  zur westfälischen lötigen Mark folgendes Feingewicht erhalten haben:

$$1369: F_{BrI} = \frac{49}{48} \cdot 12\frac{51}{52} = \frac{49 \cdot 675}{48 \cdot 52} = \frac{11025}{832} = 13\frac{209}{832} \\ = 13,2512 \text{ Lot fein.}$$

<sup>79)</sup> Stüve, Gesch. d. Hochstifts Osnabrück, S. 231.

<sup>79a)</sup> Vgl. Berghaus, a. a. O., S. 13, U 49-51.

Dementsprechend betrug dann das Feingewicht der minderen Bremer Silbermark:

$$1369: F_{\text{BrII}} = \frac{4}{7} \cdot 13^{209}/_{832} = \frac{11025 \cdot 4}{832 \cdot 7} = \frac{1575}{208} = \frac{7^{119}}{208} \\ = 7,5721 \text{ Lot fein.}$$

Diese neuen Bremer Feingewichte werden mit Hilfe eines geänderten Bremer Markgewichtes aus den in der Stufe 1367 festgesetzten Silbermischungen zu  $13^2/5$  und  $7^{23}/_{35}$  Lot fein pro Mark dargestellt worden sein; denn auch nach 1370 waren die Silberlegierungen noch unverändert, wie sich weiter unten bei der Auswertung des 1371 erneuerten Hamelner Pfandvertrages zeigen wird.

Das Bremer Markgewicht von 1369 betrug dann:

$$1369: \text{Markgewicht}_{\text{Br}} = \frac{13^{209}/_{832} \cdot 16}{13^2/5} = \frac{11025 \cdot 5 \cdot 16}{832 \cdot 67} = \frac{55125}{3484} \\ = 15,8223 \text{ kölnische Lot} \\ = 230,510 \text{ g.}$$

In den ältesten Statuten der Stadt Bremen ist ein Münzgesetz enthalten. Jungk<sup>80)</sup> bemerkt dazu: „Wenngleich diese unter dem Namen der Statuten von 1303 bekannt sind, so wurden sie doch nur zum Theil in jenem Jahre zusammengestellt, viele der Gesetze sind erst später nachgefügt“. Außerdem spricht Jungk von dem „wahrscheinlich in das Jahr 1369“ gehörenden Münzgesetz der ältesten Statuten. Dieser Zeitansatz wird auch kaum zu bezweifeln sein. Solange die Stadt amtlich keinen Einfluß auf die Gestaltung des erzbischöflichen Münzwesens hatte, wäre ein städtisches Münzgesetz über die Ausprägung der Pfennige sinnlos gewesen. Erst als die Stadt 1369 erstmalig in den Besitz der Münze kam, konnte und mußte ein solches Gesetz erlassen werden.

Der hier in Frage kommende Artikel aus dem Codex von 1303 lautet<sup>81)</sup>:

*Ene mark wicht bremers sulvers wat de holden scal  
und van der munte*

*De ratman unde de gance wittecheyt unser stat hebbet sich des beleret, dat van oldinges unde van rechte eyn mark wicht bremer silvers scal beholden dre satyn<sup>82)</sup> unde ene halve mark lodig, dre penning wicht eder vere myn scal wesen ane vare. Vortmer*

<sup>80)</sup> A. a. O., S. 5 und S. 47.

<sup>81)</sup> Original Codex, S. 41; zit. nach Jungk, a. a. O., S. 5.

<sup>82)</sup> Satyn =  $\frac{1}{2}$  Lot

*sos unde druttich schillinge nyer penninge scole wegen ene mark, sos penninge dar embovene scal wesen ane vare. We na desser tyt mer penninge sleyt in unser stat, de scal se slan also lodich unde also wichticht, also hir vore screven steyt. Vortmer scole de ratmanne, de denne imme rade sin, de penninge bernen<sup>83</sup>) unde proven er men se kundege, also dat he beholden, also hir vore screven steyt.*

Es heißt also in diesem Text: Eine Gewichtsmark Bremer Silbers soll 3 halbe Lot und eine halbe lötige Mark und somit  $9\frac{1}{2}$  Lot lötigen Silbers enthalten. Dabei soll eine Minderung dieser Silbermenge um 3 oder 4 Richtpfennige zulässig sein. Der zulässige Mindestgehalt des Bremer Silbers betrug demnach  $9\frac{1}{2}$  Lot — 4 Richtpfennige =  $9\frac{1}{2} - \frac{1}{4}$  Lot =  $9\frac{1}{4}$  Lot lötigen Silbers.

Diese  $9\frac{1}{4}$  Lot lötigen Silbers stellten beim Stande von 1369 folgende Menge Silber dar:

$$M = \frac{9\frac{1}{4}}{16} \cdot 13^{209/832} = \frac{37 \cdot 11025}{4 \cdot 16 \cdot 832} = \frac{407925}{53248} = 7,6609 \text{ Lot fein} \\ = 107,144 \text{ g Ag.}$$

Die Gewichtsmark Bremer Silbers sollte also 7,6609 Lot fein enthalten oder  $459,654\frac{0}{100}$  Ag besitzen.

Der nach unseren früheren Überlegungen seit 1367 übliche Sollfeingehalt des Bremer Silbers war  $7\frac{23}{35} = 7,6571$  Lot fein für die Mark =  $459,426\frac{0}{100}$  Ag.

Dieser Betrag liegt um 0,0038 Lot fein pro Mark oder 0,050% unter dem aus den Angaben des Münzgesetzes errechneten Werte.

Die Gesetzgeber waren demnach bestrebt, mit ihren Vorschriften sicherzustellen, daß selbst bei dem größten zugelassenen Remedium der Feingehalt des Bremer Silbers und der Bremer Pfennige theoretisch immer noch um ein Geringes über dem eigentlichen Sollwert blieb.

Dem Silberbrenner oder Münzmeister war allerdings auch gestattet, zu seinem eigenen Schaden das Silber besser und zu dem eigentlich vorgeschriebenen Gehalt ohne Remedium herzustellen. Dann hätte das Bremer Silber diesen Feingehalt bekommen  $\frac{9\frac{1}{2}}{16} \cdot 13,2512 = 7,8679$  Lot fein für die Mark =  $472,074\frac{0}{100}$  Ag. Dieser Feingehalt hätte um 0,2108 Lot fein pro Mark oder 2,753% über dem festgelegten und in der Praxis rechnerisch benutzten Sollfeingehalt zu 7,6571 Lot fein pro Mark gelegen.

Angesichts dieser beispielhaften Vorschriften ist nicht verwunderlich, daß die vorgelegten Fundstücke von Barrensilber die Sollfeingehalte so gut einhalten. Die Silberbrenner jener Zeit hatten offenbar nicht nur genaue

<sup>83</sup>) brennen, schmelzen.

Vorschriften, sondern sie hielten sie auch ein, und, was vielleicht das Bemerkenswerteste ist, sie waren technisch dazu in der Lage, die Vorschriften einzuhalten.

Nach unserer Auswertung war die Mischungsvorschrift des Münzgesetzes ausschließlich für den Stand des Jahres 1369 gültig. Dabei wird im Gesetzestext *van oldinges und van rechte* betont. „Von alters her“ könnte nach unseren bisherigen Ermittlungen das Verhältnis zwischen der „Feinsilber“-Menge der Gewichtsmark Bremer Silbers und der Bremer lötigen Mark jedoch gar nicht gleichbleibend gewesen sein. Um auch hier den Dingen auf den Grund zu gehen, wurden in Tabelle 4 die Werte der „Feinsilber“-Menge der Gewichtsmark Bremer Silbers in Lot der jeweiligen lötigen Bremer Mark für die Währungsstufen des 14. Jahrhunderts nach unseren Ergebnissen zusammengestellt. Es zeigt sich nun, daß vier der herauskommenden Beträge über  $9\frac{1}{2}$  Lot und alle übrigen 19 Beträge unter  $9\frac{1}{2}$  Lot liegen. Die obere Grenze befindet sich etwas unterhalb von  $9\frac{5}{6}$  Lot, die untere bei  $9\frac{1}{7}$  Lot. Die vollständige Mischungsvorschrift des Münzgesetzes mit Einschluß der Remediumsangabe konnte danach nicht für alle Stufen gelten. Aber der Wert  $9\frac{1}{2}$  Lot wäre der geeignete Richtwert gewesen, zu dem wechselnde Angaben über das zulässige Remedium und für die vier Fälle, in denen der Sollwert oberhalb von  $9\frac{1}{2}$  Lot lag, Angaben über den jeweiligen Zuschlag hinzugefügt werden mußten.

Danach könnte man sagen: Von alters her hat die Gewichtsmark Bremer Silbers  $9\frac{1}{2}$  Lot lötigen Silbers mit wechselnden Remedien, bzw. Zuschlägen ausgemacht. Die Formel des Textes *van oldinges und van rechte* bezog sich also wohl auf den Richtbetrag von  $9\frac{1}{2}$  Lot, während vielleicht die Angaben über das jeweils wechselnde Remedium oder über notwendige Zuschläge gewissermaßen als ergänzende Ausführungsbestimmungen angesehen wurden. In dieser Form könnte eine Mischvorschrift für den verantwortlichen Silberbrenner der Stadt Bremen bereits seit 1300 bestanden haben. So wäre auch der scheinbare Widerspruch der Gesetzesvorschrift zu unseren Ergebnissen hinfällig. In Tabelle 4 sind auch die möglichen Remediums-, bzw. Zuschlagsangaben für den Richtwert  $9\frac{1}{2}$  Lot der lötigen Mark verzeichnet worden nebst den dazugehörigen Lotbeträgen in Dezimalbrüchen. Die Fehler halten sich etwa in der Höhe der sich aus den Verhältnissen von 1369 ergebenden Abweichung vom genauen Sollwert der „Feinsilber“-Menge.

Einem möglichen Einwand der Kritiker mag hier gleich noch begegnet werden. Man könnte ja meinen, es sei Genauigkeitskrämerei, der lötigen

Bremer Silbermark von 1369 ein Sollfeingewicht von 13,2512 Lot fein zuzuschreiben, anstatt den Wert mit  $13\frac{1}{4} = 13,2500$  Lot fein anzugeben. Dieser Unterschied von 0,0091% ist wohlüberlegt und auch vor 600 Jahren durchaus in Rechnung gestellt worden. Die Bremer lötige Mark entsprach mit ihrem Feingewicht zu 13,2512 Lot fein genau dem Preise von  $51\frac{1}{24}$  Lüb. Schilling = 51 Schilling und  $\frac{1}{2}$  Pfennig sowie  $204\frac{1}{6}$  Sterling. Die gleichzeitige Braunschweiger lötige Mark zu wahrscheinlich  $13\frac{1}{4} = 13,2500$  Lot fein hatte dagegen die Preise von  $51\frac{1}{27}$  Lüb. Schilling = 51 Schilling und  $\frac{4}{9}$  Pfennig oder  $204\frac{4}{27}$  Sterling. Die Braunschweiger Silbermark zweiter Sorte stand damals im Verhältnis 48 : 53 zur lötigen Mark und besaß dementsprechend das Feingewicht von 12 Lot fein und die Preise  $46\frac{2}{9}$  Lüb. Schilling, rund  $50\frac{5}{7}$  Bremer Grote (Fehler =  $-0,004\%$ ) oder Turnosen und  $184\frac{8}{9}$  Sterling.

Zur Begründung der kleinen Unterschiede werfen wir nun noch einen Blick auf die Einbecker lötige Mark. Diese kostete 1368 wohl 38 Einbecker Schilling,  $33\frac{1}{4}$  braunschweigische Schilling,  $55\frac{29}{43}$  Bremer Grote oder Turnosen und  $199\frac{1}{2}$  Sterling. Ab 1370 hatte sie dagegen anscheinend die Preise 39 Einbecker Schilling,  $32\frac{1}{2}$  braunschweigische Schilling,  $55\frac{7}{15}$  Bremer Grote oder Turnosen und 208 Sterling. Im Jahre 1369 scheint sie vorübergehend  $38\frac{1}{2}$  Einbecker Schilling gekostet zu haben. Wenn ihr Feingewicht damals so bemessen wurde, daß es dem Werte von  $202\frac{1}{8}$  Sterling entsprach, so kamen wie bisher  $5\frac{1}{4}$  Sterling auf einen Einbecker Schilling, während ab 1370 dann  $5\frac{1}{3}$  Sterling einem Einbecker Schilling gleichgeachtet wurden. Bei den nicht sehr guten Preisbeträgen der Einbecker lötigen Mark im Jahre 1369 zu  $32\frac{43}{54}$  braunschweigische Schilling und zu  $55\frac{11}{25}$  Bremer Grote oder Turnosen stand der Einbecker Schilling im Verhältnis 23 : 27 zum Braunschweiger Schilling und in der Relation 36 : 25 zum Bremer Groten oder Turnosen. Das Feingewicht der Einbecker lötigen Mark betrug:

$$1369: F_E = \frac{208\frac{1}{8}}{206\frac{1}{6}} \cdot 13\frac{209}{832} = \frac{1617 \cdot 6 \cdot 11025}{8 \cdot 1225 \cdot 832} = \frac{43659}{3328}$$

$$= 13\frac{395}{3328} = 13,11869 \text{ Lot fein.}$$

Gerade aus dem Jahre 1369 ist uns nun das Verhältnis zwischen dem Einbecker und Braunschweiger lötigen Silber urkundlich belegt. In einer Urkunde vom Dezember des Jahres wurde vereinbart, daß eine Summe von 50 Mark Braunschweiger lötigen Silbers entweder in gleichem Silber erstattet werden sollte, oder aber *we mogen de sulve 50 mark verwitten mit einer halven mark Embikesches sulvers*<sup>84</sup>). Für 50 Braunschweiger lötige Mark sollten dem-

<sup>84</sup>) U. B. Gött. I, Nr. 259, zit. nach Buck, Münzwesen, S. 17.

nach  $50\frac{1}{2}$  Einbecker lötige Mark gezahlt werden. Die beiden Marken müßten somit im Wertverhältnis 101 : 100 zueinander gestanden haben. Bei Multiplikation des soeben erschlossenen Feingewichtes der Einbecker lötigen Mark von 1369 mit dem Bruch  $\frac{101}{100}$  ergibt sich:

$$\frac{101}{100} \cdot F_E = \frac{101}{100} \cdot 13,11869 = 13,24988 \text{ Lot fein.}$$

Dieser Wert bleibt um 0,00012 Lot oder 0,00091% unter dem Sollfeingehalt 13,2500 Lot fein der Braunschweiger lötigen Mark. Ein solcher Fehler galt also wohl als zulässig.

Das System der Barrensilberwährungen ist offenbar mit äußerster theoretischer Präzision konstruiert und gehandhabt worden.

An dieser Stelle sei noch ein letzter Silberbarren vorgeführt. Das Stück stammt aus dem Funde, der 1956 in Peine geborgen wurde<sup>85</sup>). Der Fund umfaßte 34 Barren und Teile von solchen im Gesamtgewicht von rund 2,83 kg und etwa 270 Münzen. Von diesen machen Prager Groschen König Karls I. (1333 bis 1378) den Hauptteil aus. Unter den vielen Pfennigen sind zwei Bremer Swaren hier besonders erwähnenswert. Es handelt sich um Stücke, wie sie Jungk unter seiner Nr. 381 beschreibt<sup>86</sup>). Auf der Vorderseite befindet sich das Bild eines bärtigen Petruskopfes, dazu die rechte Hand mit aufrecht erhobenem Schwert und links vom Kopf der Schlüssel in senkrechter Stellung (Tafel 4c). Von der normalen Umschrift MONETA BREMENSIS ist nichts auf den zu klein geratenen Schrötling gelangt. Auf der Rückseite befindet sich ein Bischof mit erhobener rechter Hand. Die Umschrift SANCT WILLEHAD EP fehlt auch hier. Jedenfalls gehören diese beiden Swaren zu den ältesten Münzen, die von der Stadt Bremen selbst geprägt wurden. Vermutlich sind sie kurze Zeit nach 1371 ausgegeben worden, nachdem der Bischof von Münster Einspruch gegen die Nachprägung münsterscher Pfennige erhoben hatte und die Bremer Prägungen daraufhin etwas geändert waren<sup>87</sup>). Die Vergrabungszeit des irdenen Topfes mit seinem Silberinhalt kann nach Ausweis dieser Swaren und einiger anderer Münzen erst in den Jahren 1372/1373 erfolgt sein.

Der Silberbarren, der hier besprochen werden soll (Tafel 4a u. b), hat einen Durchmesser von 64,6 bis 66,9 mm und eine Dicke von 11,0 mm. Die konkave Oberseite besitzt 4,5 mm größte Einbuchtung, die konvexe

<sup>85</sup>) Numism. Nachrbl. 1957, S. 9; Germania 36, 1958, S. 220—228.

<sup>86</sup>) Jungk, a. a. O., S. 256.

<sup>87</sup>) Mitt. von Herrn Prof. Berghaus, Münster, dem hiermit für die Bestimmung der Stücke gedankt sei.

Unterseite 13,5 mm größte Ausbuchtung. Das Gewicht und der Feingehalt sind im Labor der Ilseder Hütte in Peine zu 233,378 g und zu 818<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag bestimmt worden. Auf der Oberseite des Stückes sind zwei Stempel eingeschlagen:

1. links der Braunschweiger Löwe mit leopardiertem, d. h. auf den Beschauer gerichteten Kopf an der rechten Seite und
2. rechts das nach links gerichtete Profilbild eines bärtigen Männerkopfes, der eine am Hinterkopf verknüpfte und herabwallende Stirnbinde nach Art der römischen Imperatorenbinden trägt.

Ohne hier auf die Beweismöglichkeiten eingehen zu können, sei gesagt, daß wir in diesem Barren ein Stück zu sehen haben werden, das nach Ausweis des braunschweigischen Hoheitszeichens in Braunschweig für Goslar, die alte Kaiserstadt, hergestellt wurde. Der antike Kaiserkopf ist anscheinend als Hinweis auf Goslar zu deuten. Messungen an einer ganzen Reihe von Barren haben nun ergeben, daß das Goslarer lötige Silber von 1365 ab den gleichen Feingehalt wie das Braunschweiger lötige Silber besessen hat. Der gemessene Feingehalt zu 818<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag liegt zwar um 23,88<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag oder 3,007% über dem schon oben erwähnten Braunschweiger Sollfeingehalt zu 13<sup>4</sup>/<sub>17</sub> Lot fein pro Mark = 794,12<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag; doch besagt bei den Stücken aus der Zeit nach 1350 eine solche Differenz aus bestimmten Gründen wenig. Nach dem Urteil des chemischen Sachverständigen Prof. Dr. Grosse, Peine, sind diese Barren mit dem Zusatz an unedlem Metall nur schlecht vermischt, so daß eine einzige entnommene Probe nicht den wirklichen Feingehalt eines ganzen Stückes analysieren läßt. Bei dem oftmaligen Umschmelzen von Barren gerade in Braunschweig ist eine derartige Beobachtung nicht verwunderlich. Je besser man die Metalle durchmischen wollte, um so stärker mußten diese erhitzt werden und um so größer war der Verlust an Silbersubstanz. Die Durchschnittswerte der Messungen an einer ganzen Reihe von Stücken mit gleichen Stempeln, die also denselben Sollfeingehalt besaßen, bestätigen die Richtigkeit der Beobachtung des Fachmannes.

Unter Benutzung des Sollfeingehaltswertes von 13<sup>4</sup>/<sub>17</sub> Lot fein ergibt sich für unser Stück das Feingewicht:

$$F = 13^{4/17} \cdot \frac{233,378}{233,098} = 13,2512 \text{ Lot fein.}$$

Dieser Wert stellt genau das Sollfeingewicht der Bremer lötigen Mark von 1369 dar und liegt um 0,0012 Lot fein oder 0,009% über dem Feingewicht der Braunschweiger lötigen Mark zu 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Lot fein. Um nicht nur in Braunschweig und Goslar runde Gegenwerte in Silbersorten und Münz-

währungen zu erhalten, wurde das Stück offenbar absichtlich gerade um so viel schwerer als eine Braunschweiger lötige Mark hergestellt, daß sich genau der Wert einer Bremer lötigen Mark ergab. Die Gegenwerte des Stückes sind in Tabelle 10 verzeichnet. An den Gegenwerten in verschiedenen Währungen läßt sich erkennen, wie gut die Verrechnungsmöglichkeiten der Bremer Silbersorten mit vielen anderen Währungseinheiten auch in der Stufe von 1369 gewesen sind.

Natürlich kann an dieser Stelle der Einwand erhoben werden, das vorgeführte Barrenstück zeige ja gerade, daß der kleine Unterschied zwischen den lötigen Marken Bremens und Braunschweigs im Jahre 1369 eben doch in der Praxis nicht beachtet worden sei. Dieser Einwand trifft jedoch nicht den Kern der Sache. Das ganze theoretische System der Währungen, das nicht eine Fiktion unserer Tage, sondern nach unserer Meinung ein kunstvoll geschaffenes Werk der Währungsfachleute jener Zeit gewesen ist, besaß seine hohe Genauigkeit, damit auch bei großen Beträgen von Hunderten oder Tausenden Silbermarken nur geringe Fehler auftreten konnten. Im Kleinen bei einzelnen Barrenstücken war man gewiß etwas großzügiger, so daß da eine Braunschweiger lötige Mark schon einmal mit 0,009% Übergewicht hergestellt wurde, um das Stück auch als Bremer lötige Mark anerkannt zu bekommen. Bei größeren Silbermengen wurden dann sicherlich sowieso die genauen Gewichtswerte in Anrechnung gebracht, so daß ein Fehler von 0,009% bei einem Einzelbarren im größeren Posten wohl berücksichtigt und ausgeschaltet wurde.

Nun sei noch die einzige Münzfußangabe über die Bremer Pfennige des 14. Jahrhunderts aus dem zitierten Münzgesetz kurz auf ihren Aussagegehalt untersucht.

Als Münzsilber diente das Bremer Silber, dessen Feingehalt im Münzgesetz vor den Angaben über die Pfennige beschrieben ist. Aus der Gewichtsmark Bremer Silbers zum Nennwert von  $7\frac{23}{35}$  Lot fein sollten 36 Schilling mit zulässigem Aufschlag von 6 Pfennigen geprägt werden, das sind 438 Pfennige. Ein Pfennig wog dann 0,5322 g. Sein Silbergewicht betrug  $0,0017497$  Lot fein = 0,2447 g Ag. Die Mark Pfennige zu 32 Schilling oder Grote enthielt an Silber  $6,719005$  Lot fein = 93,9712 g Ag.

Die Mark Bremer Silbers von 1369 zum Preise einer Mark Pfennige besaß das Silbergewicht  $7\frac{119}{208}$  = 7,572115 Lot fein = 105,9027 g Ag. Die Differenz beider Silbermengen beträgt 11,9315 g oder 11,2665% der Silbermenge der Bremer Silbermark. Dieser Münzaufschlag liegt auf der normalen Höhe

der im 14. Jahrhundert üblichen Beträge. Aus Hildesheim kennen wir von 1300 einen solchen zu 11,1111% und aus Göttingen von 1382 einen zu 11,7647%.

### Die Zeitstufe 1370—1373

Bereits im Jahre 1370 gab es wohl eine neue Währungsumstellung; denn die Erneuerung des Hamelner Pfandvertrages von 1365 am 1. Februar 1371 fußt offensichtlich auf neuen Gegebenheiten.

Der Grund für die Abwertung von 1370 lag anscheinend in einer Verminderung sowohl der Turnosen wie der Sterlinge. Das Wertverhältnis der beiden Währungseinheiten stellte sich nun wohl auf die Proportion  $15 : 4 = 3\frac{3}{4} : 1$  von Turnosen zu Sterlingen. Im Lübecker Münzbuch ist in dieser Zeit der Preis von 62 lüb. Schilling für die lübische lötige Mark bezeugt. Dazu wird diese dem Werte von 248 Sterling entsprochen und das Feingewicht von  $15\frac{1}{2}$  Lot fein besessen haben.

Unter diesen Voraussetzungen entsprach dem Werte der Bremer lötigen Mark zu 56 Turnosen der Preis von  $52\frac{1}{2}$  lüb. Schilling oder 210 Sterling. Die Feingewichte der Bremer Silbermarken erhielten die entsprechenden Werte:

$$1370: F_{\text{BrI}} = \frac{52\frac{1}{2}}{62} \cdot 15\frac{1}{2} = \frac{105 \cdot 31}{2 \cdot 62 \cdot 2} = \frac{105}{8} = 13\frac{1}{8} = 13,1250 \text{ Lot fein,}$$

$$1370: F_{\text{BrII}} = 13\frac{1}{8} \cdot \frac{4}{7} = \frac{105 \cdot 4}{8 \cdot 7} = \frac{15}{2} = 7\frac{1}{2} = 7,5000 \text{ Lot fein.}$$

Bei der vermutlichen Weiterbenutzung der Silbermischungen von 1367 erhielt das Bremer Markgewicht nun den Wert:

$$1370: \text{Markgewicht} = \frac{13\frac{1}{8}}{13\frac{2}{5}} \cdot 16 = \frac{105 \cdot 5 \cdot 16}{8 \cdot 67} = \frac{1050}{67} = 15\frac{45}{67} \\ = 15,6716 \text{ kölnische Lot} = 228,314 \text{ g.}$$

Unverändert blieb gleichzeitig wohl die Braunschweiger lötige Mark auf dem Stande von 1369 zum Feingewicht von  $13\frac{1}{4}$  Lot fein, das dem Preise zu 53 lüb. Schilling entsprach. Sie wurde vermutlich weiterhin aus der Silberlegierung von 1368 zum Sollfeingehalt von  $13\frac{4}{17}$  Lot fein pro Mark nach Braunschweiger Markgewicht zugewogen.

Nun zu der Wiederholung des am 16. März 1365 in Hameln abgeschlossenen Pfandvertrages, die am 1. Februar 1371 erfolgte<sup>88)</sup>. Die Formulierung des neuen Vertrages entspricht genau dem Text des ersten. Auch hier wer-

<sup>88)</sup> Sudendorf, U. B. IV, Nr. 90.

den als Pfandsumme 724 Mark *lodiges sulvers hemelscher wichte und Brunswick-scher edder bildensemscher witte* vereinbart.

Wenn wir auch für diese Stufe in Hameln das gleiche Markgewicht wie in Bremen voraussetzen, dann entsprach beim Feingehalt des Braunschweiger lötigen Silbers zu  $13\frac{4}{17}$  Lot fein pro Mark die Pfandsumme einer Feinsilbermenge von:

$$\begin{aligned} S &= 724 \cdot 13\frac{4}{17} \cdot \frac{15\frac{45}{67}}{16} = \frac{724 \cdot 225 \cdot 1050}{17 \cdot 67 \cdot 16} = \frac{21380625}{2278} \\ &= 9385,7002 \text{ Lot fein} \\ &= 131,268 \text{ kg Ag.} \end{aligned}$$

Dieser Betrag stimmt mit dem für 1365 ermittelten Wert fast genau überein und übersteigt ihn lediglich um 0,5150 Lot fein oder 8 g Ag oder 0,00549%.

Wenn wir oben die Pfandsumme der Mindener Pfandverträge von 1344/1349 mit einer heutigen Geldsumme von rund 200 000 DM verglichen haben, so entspräche die Hamelner Pfandsumme einem Werte von rund 840 000 DM. Darauf würde der Überschuß von 0,00549% lediglich 45,60 DM ausmachen.

Man wird sich fragen, weshalb bei einem so geringen Unterschiede zwischen den Marken lötigen Silbers Hamelner Wichte und Braunschweiger Witte in den Stufen 1365a und 1370 bis 1373 überhaupt der Pfandvertrag erneuert wurde. Zur Beantwortung dieser Frage führt man sich am besten vor Augen, welche Werte die am 16. März 1365 vereinbarte Pfandsumme in der Zwischenzeit bis zum Abschluß der Vertragserneuerung angenommen hatte. Diese Werte sind in der Tabelle 5 zusammengestellt und die Abweichungsbeträge gegenüber der Ausgangssumme hinzugefügt. Es zeigt sich, daß die Abweichungen zwischen  $-2,19\%$  und  $+2,86\%$  ausgemacht haben werden. Wenn wir vergleichsweise für den Ausgangsbetrag die heutige Summe von 840 000 DM setzen, liegen die Abweichungen zwischen  $-18400$  DM und  $+24000$  DM, und die geringste Abweichung erreicht immerhin noch einen Betrag von rund 5800 DM. Wenn wir uns diese Entwicklung überlegen, dann wird uns deutlich, ein wie großer Zufall es gewesen ist, daß ab 1370 eine Pfandsumme in der vorgeschriebenen Art des ersten Vertrages fast genau dem Betrage der gezahlten Pfandsumme entsprach. Bei einer Rückzahlung der Pfandsumme nach den Vorschriften des Vertrages hätte Herzog Wilhelm in der Zwischenzeit entweder 0,69 bis 2,19% weniger oder aber 0,97 bis 2,86% mehr Feinsilber zu entrichten gehabt, als er im März 1365 empfangen hatte. In der Zeit von 1365b bis

1366 würden daher die Gläubiger und in den Jahren 1367 bis 1369 dagegen der Herzog mit Hinweis auf die unvorhergesehenen Währungsänderungen auf eine Zahlung in anderer Weise gedrungen haben. Ab 1370, bei der unerwartet gekommenen neuen Lage, kam es wohl beiden Parteien darauf an, durch die Erneuerung des Vertrages in der alten Form das Recht und die Bereitschaft zu dokumentieren, die Pfandsumme in der altvereinbarten Weise zu entrichten, bzw. entgegenzunehmen. Diese Regelung dürfte dann nach Möglichkeit auch bald vorgenommen worden sein; denn nach den Erfahrungen der vorangegangenen Jahre mußte man besorgen, daß eine neue Währungsänderung zu Verlusten auf der einen oder anderen Seite oder doch zu vielleicht langwierigen Verhandlungen zwischen den Vertragsschließenden führen würde.

#### Die Zeitstufe 1374

Aus dem Jahre 1374 liegt aus Mecklenburg die Bezeugung einer lötigen Mark zu 64 lüb. Schilling vor<sup>89)</sup>, und außerdem wird auch eine *mark sulvers* zu 53 lüb. Schilling genannt<sup>90)</sup>. Der Preis von 64 lüb. Schilling kann beim Stande von 1370 eine 16lötige Mark betroffen haben, während das Preiszeugnis zu 53 lüb. Schilling eine Braunschweiger lötige Mark zu  $13\frac{1}{4}$  Lot fein oder eine gleichwertige ebenfalls beim Stande von 1370 betroffen haben wird.

Von 1375 ab ist im Lübecker Münzbuch der Preis von 66 lüb. Schilling für die lübische lötige Mark üblich. Andererseits zeigt der seit dem März 1376 bezeugte Preis von 30 Osnabrücker Schilling für die westfälische lötige Mark<sup>91)</sup>, daß auch in Westfalen inzwischen eine Steigerung vom bisherigen Preise zu 24 Osnabrücker Schilling für die westfälische lötige Mark auf den neuen Betrag erfolgt war. Da nun bereits im Jahre 1374 in Lübeck der Preis des lübischen Guldens im Verkehr von 10 auf  $11\frac{1}{2}$  lüb. Schilling angestiegen war<sup>92)</sup>, wird der Termin für die Währungsabwertung gegen Ende dieses Jahres anzusetzen sein. Allerdings kann das Maß der Preissteigerung des lübischen Guldens nicht für die Bemessung der allgemeinen Abwertung herangezogen werden. Der neue Währungsstand wird anscheinend durch die Erhöhung des Preises der gleichbleibenden lübischen lötigen Mark zu

<sup>89)</sup> Meckl. U. B. XVIII, 10605.

<sup>90)</sup> Geldersen 307 nach Jesse, Wend. Münzver., S. 57.

<sup>91)</sup> Berghaus, a. a. O., S. 14, U 55.

<sup>92)</sup> Jesse, a. a. O., S. 214.

15 $\frac{1}{2}$  Lot fein von bisher 62 lüb. Schilling auf den neuen Wert von 66 lüb. Schilling gekennzeichnet. Die lübische lötige Mark war nun wohl auch gleichwertig mit 264 Sterling und mit 66 Turnosen. Danach scheint 1374 der Fall eingetreten zu sein, daß der lübische Schilling mit einem Turnosen oder einem Bremer Groten wertgleich war.

Die Bremer lötige Mark hätte dann dem Werte von 56 lüb. Schilling entsprochen und das neue Feingewicht von  $13\frac{5}{33} = \frac{434}{33} = 13,1515$  Lot fein gehabt, während das Feingewicht der Bremer Mark  $7\frac{17}{33} = \frac{248}{33} = 7,5152$  Lot fein gewesen wäre. Bei weiterer Einhaltung der seit 1367 üblichen Silbermischungen hätte das neue Bremer Markgewicht  $15\frac{64}{91}$  kölnische Lot = 228,776 g betragen. Die Preise der beiden Marken wären auf 224 Sterling und 128 Sterling gestiegen.

Gleichzeitig scheint die westfälische lötige Mark den Wert von 225 Sterling angenommen zu haben, so daß beim neuen Preis von 30 Osnabrücker Schilling für diese Mark die westfälischen schweren Pfennige zu den Sterlingen im Verhältnis 5 : 8 gestanden hätten.

#### Die Zeitstufe 1375—1378

Allerdings scheint der 1374 eingetretene Stand besonders günstiger Währungsbeziehungen untereinander nur kurze Zeit gedauert zu haben. Die in Lübeck für 1375 bezeugte erneute Preissteigerung für den seit 1340 geprägten lübischen Goldgulden im Verkehr von 11 $\frac{1}{2}$  auf 12 lüb. Schilling<sup>93)</sup> deutet anscheinend darauf hin, daß im Laufe dieses Jahres bereits eine weitere Währungsänderung eintrat.

Nun erhielt die lübische lötige Mark bei gleichbleibendem Preise zu 66 lüb. Schilling vermutlich das Feingewicht von 15 $\frac{1}{3}$  Lot fein und war dabei wertgleich mit 264 Sterling und 65 $\frac{53}{75}$  Turnosen oder Bremer Groten.

Dann hätten die Bremer Silbermarken die Feingewichte erhalten:  $F_{BrI} = 13\frac{3}{44} = \frac{575}{44} = 13,0682$  Lot fein und  $F_{BrII} = 7\frac{36}{77} = \frac{575}{77} = 7,4675$  Lot fein. Bei gleichbleibenden Silbermischungen hätte ein neues Bremer Markgewicht zu 15 $\frac{32}{53}$  kölnische Lot = 227,326 g benutzt werden müssen, und die Preise der beiden Silbermarken werden 56 $\frac{1}{4}$  und 32 $\frac{1}{7}$  lüb. Schilling, sowie 225 und 128 $\frac{4}{7}$  Sterling gewesen sein.

<sup>93)</sup> Jesse, a. a. O., S. 214.

## Die Zeitstufe 1379—1382

Anfang des Jahres 1379 scheint das Währungsgefüge wiederum geändert worden zu sein.

Das geht vor allem aus der am 19. Februar 1379 bezeugten Erhöhung des Preises der westfälischen lötigen Mark von 30 auf 36 Osnabrücker Schilling<sup>94)</sup> und vielen anderen Belegen für eine erhebliche Geldverschlechterung in Westfalen zu diesem Zeitpunkt hervor<sup>95)</sup>. Allerdings ist die Verschlechterung der Osnabrücker Pfennige wohl nicht in dem Ausmaße erfolgt, wie die Preiserhöhung für die westfälische lötige Mark zunächst vermuten läßt. Das Feingewicht der westfälischen lötigen Mark wird nämlich gleichzeitig von bisher  $13\frac{3}{44} = \frac{575}{44} = 13,0682$  Lot fein auf  $13\frac{7}{11} = \frac{150}{11} = 13,6364$  Lot fein erhöht worden sein, so daß die Mark statt vorher 225 Sterling oder  $56\frac{1}{4}$  Turnosen beim neuen Stande 240 Sterling oder  $58\frac{10}{23}$  Turnosen kostete.

Die Bremer Silbermarken behielten wohl ihre seit 1375 üblichen Feingewichte bei. Da aber vermutlich die lübische lötige Mark beim Preise von weiterhin 66 lüb. Schilling das Feingewicht auf 15 Lot fein verminderte und dem gleichbleibenden Preise von 264 Sterling entsprach, erhielten die Bremer Silbermarken neue Preise. Und zwar kosteten diese nun wahrscheinlich  $57\frac{1}{2}$  und  $32\frac{6}{7}$  lüb. Schilling sowie 230 und  $131\frac{3}{7}$  Sterling.

In dieser Stufe erreichte die Braunschweiger lötige Mark wohl den Feingewichtswert von  $12\frac{62}{99}$  Lot fein bei dem Preise von  $33\frac{1}{3}$  braunschweigischen Schilling und kostete  $55\frac{5}{9}$  lüb. Schilling =  $222\frac{2}{9}$  Sterling =  $54\frac{3}{28}$  Bremer Grote oder Turnosen. Die Preise der Bremer Silbermarken in Braunschweig betragen dann  $34\frac{1}{2}$  und  $19\frac{5}{7}$  braunschweigische Schilling.

Das Jahr 1382 nimmt eine Sonderstellung im Rahmen der norddeutschen Barrensilberentwicklung ein. Damals versammelten sich nämlich Vertreter von 12 Städten des sächsischen Quartiers der Hanse in Goslar. Es waren vertreten die Städte Aschersleben, Braunschweig, Einbeck, Göttingen, Goslar, Halberstadt, Hameln, Hannover, Hildesheim, Osterode, Quedlinburg und Wernigerode<sup>96)</sup>. Im Namen dieser Städte wurde ein Vertrag geschlossen, der besagte, daß die vertragschließenden Städte sich verpflichteten, für die Dauer von drei Jahren den Feingehalt ihres lötigen Silbers mit  $12\frac{3}{4}$  Lot fein einzuhalten. Die lötigen Silberbarren sollten das Zeichen der herausgeben-

<sup>94)</sup> Berghaus, a. a. O., S. 10, U 33.

<sup>95)</sup> Berghaus, a. a. O., S. 40 f.

<sup>96)</sup> Bode, Das ältere Münzwesen, S. 185.

den Stadt, das Zeichen des verantwortlichen Silberbrenners und als dritten Stempel eine Krone tragen. Die Krone sollte bezeugen, daß das Silber aufgrund des Vertrages zu  $12\frac{3}{4}$  Lot fein pro Mark hergestellt war.

Diese Vereinbarung von 1382 hatte wohl weniger den Zweck, dem Vermindern der Feingehalte des lötigen Silbers Einhalt zu gebieten, als vielmehr den Handelsverkehr mit dem Barrensilber durch Vereinheitlichung der Feingehalte zu vereinfachen.

Während aufgrund des Vertrages die zwölf Partnerstädte ihr lötiges Silber mit einheitlichem Feingehalte zu  $12\frac{3}{4}$  Lot fein pro Mark =  $765\frac{0}{100}$  Ag herausbrachten, sind trotzdem offenbar die bis dahin üblichen verschiedenen Feingewichte der örtlichen Marken lötigen Silbers unverändert in Gebrauch geblieben. Anders wäre wohl auch das ganze, langsam gewachsene und kunstvoll in den gegenseitigen Beziehungen der vielen Silbersorten abgestimmte System in Unordnung geraten. Jedenfalls läßt die Untersuchung vorliegender Barren mit Kronenstempeln nur den genannten Schluß zu.

Aus Funden sind bislang vier Barrenstücke mit Kronenstempeln bekannt geworden. Drei von ihnen stammen aus einem im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts in Halberstadt geborgenen Funde<sup>97)</sup>, und eines der Stücke war in einem Funde enthalten, der 1911 in Derenburg, Landkreis Halberstadt, entdeckt wurde<sup>98)</sup>.

Hier sei nur so viel gesagt, daß der eine dieser Barren, ein Vollstück der Stadt Halberstadt, aus dem dort geborgenen Funde<sup>99)</sup> mit dem Gewicht von 195,4 g<sup>100)</sup> dem Werte von 45,8004 Bremer Grote, von 22,9002 Lot Bremer Silbers und 13,0858 Lot Bremer lötigen Silbers nach dem seit 1375 in Bremen geltenden Währungsstande entspricht, das sind bei Fehlern von +0,001%  $45\frac{1}{5}$  Bremer Grote,  $22\frac{9}{10}$  Lot Bremer Silbers und  $13\frac{3}{35}$  Lot Bremer lötigen Silbers.

#### Die Zeitstufe 1383—1385

Die Fundstücke offenbaren aber auch, daß bald nach Inkrafttreten des Vertrages — wahrscheinlich schon im Jahre 1383 — eine erneute Währungsumstellung erfolgt sein wird. Und zwar hat die lübische lötige Mark wohl

<sup>97)</sup> Menadier, Münzdenkmäler d. sächs. Städtebundes, in Aml. Berichte der kgl. Kunstsammlungen, Jg. 33, 1912, Sp. 185—190.

<sup>98)</sup> Friedensburg, Blätter f. Münzfreunde, 1912, Sp. 5074.

<sup>99)</sup> Abgebildet in Buck-Meier, Hannover, S. 116.

<sup>100)</sup> Nach Menadier, a. a. O.

unter Beibehaltung ihrer Preise zu 66 lüb. Schilling und 264 Sterling und beim neuen Preise zu  $62\frac{6}{7}$  Turnosen ihr Feingewicht auf  $14\frac{2}{3}$  Lot fein vermindert. Demnach werden die Bremer Silbermarken folgende Feingewichte erhalten haben:  $F_{\text{BrI}} = \frac{196}{15} = 13\frac{1}{15} = 13,0667$  Lot fein und  $F_{\text{BrII}} = \frac{112}{15} = 7\frac{7}{15} = 7,4667$  Lot fein.

Die braunschweigische lötige Mark änderte damals wohl ihr vorheriges Feingewicht von  $12\frac{62}{99}$  Lot fein auf den Wert  $12\frac{28}{45}$  Lot fein.

Der zweite Vollbarren mit Kronenstempel aus dem Halberstädter Funde<sup>101)</sup>, der in Braunschweig hergestellt wurde, hat nach Messung im Labor der Ilseder Hütte in Peine ein Gewicht von 187,500 g. Seinem Feingewicht von 10,2559 Lot fein entsprechen die Gegenwerte von 13,0004 Lot Braunschweiger lötigen Silbers, 43,9539 Bremer Grote ( $43\frac{20}{21} = 43,9524$ ), 21,9768 Lot Bremer Silbers ( $21\frac{41}{42} = 21,9762$ ) und 12,5582 Bremer lötigen Silbers ( $12\frac{82}{147} = 12,5578$ ) beim neuen Währungsstande von 1383. Diese genannten Beträge übersteigen die gemeinten Sollwerte um jeweils 0,003%.

#### Die Zeitstufe um 1386—1387

Der in den Hamburger Kämmerei-Rechnungen überlieferte Preis von  $68\frac{1}{2}$  lüb. Schilling für eine lötige Silbermark<sup>102)</sup> aus dem Jahre 1386 scheint die lübische lötige Mark zu betreffen. Das Feingewicht der lübischen lötigen Mark wird bei diesem Preis wieder fast auf 15 Lot fein angehoben worden sein: der genaue Betrag war wohl  $14\frac{63}{64} = 14,9844$  Lot fein. Den Betrag von 15 Lot fein scheint die lübische lötige Mark dann späterhin noch lange Zeit bewahrt zu haben, denn 1441 ist dieser Wert im Rezeß des Wendischen Münzvereins aus diesem Jahre erstmalig unmittelbar genannt<sup>103)</sup>.

Bei dem vermuteten neuen Stand von  $68\frac{1}{2}$  lüb. Schilling oder 274 Sterling für die lübische lötige Mark zu  $14\frac{63}{64}$  Lot fein mag als neues Verhältnis zwischen den Bremer Groten und den lübischen Schillingen statt seit 1383  $21 : 20 = 1\frac{1}{20} : 1$  nun  $15 : 14 = 1\frac{1}{14} : 1$  getreten sein. Dann betrug der Preis der Bremer lötigen Mark  $56 \cdot \frac{15}{14} = 60$  lüb. Schilling. Die entsprechenden Feingewichte der Bremer Silbermarken waren  $F_{\text{BrI}} = \frac{105}{8} = 13\frac{1}{8} = 13,1250$  Lot fein und  $F_{\text{BrII}} = \frac{15}{2} = 7\frac{1}{2} = 7,5000$  Lot fein.

<sup>101)</sup> Vgl. Menadier, a. a. O.

<sup>102)</sup> Jesse, a. a. O., S. 57.

<sup>103)</sup> Jesse, a. a. O., S. 160.

Im Jahre 1387 stellte der Rat der Hansestadt einen neuen Münzmeister Heinrich von Romunde ein. Dieser hatte einen Revers auszufertigen, in dem Vorschriften über verschiedene Münzprägungen enthalten sind<sup>104</sup>). Von den Swaren heißt es darin: *Ok schal ik slan sware penninge, de scolet stan to der helfte an fynen sulver, unde uppe deme teste schal de wegene mark beholden achte loed myn een quyntin. Unde dat tal schal beholden sesteyn Bremer mark unde achte grote, unde vynt men yd erghere, dat schal my stan to vare.*

*Dat tal* soll doch wohl das Schrot oder die Anzahl der aus dem Markgewicht auszubrägenden Münzen angeben. Jungk<sup>105</sup>) ist der Ansicht, daß der neu nach Bremen gekommene Münzmeister noch so wenig mit den einheimischen Verhältnissen vertraut gewesen sei, daß er die gemeinte Schrotmenge von  $16\frac{1}{4}$  Schilling = 195 Sware fälschlich mit  $16\frac{1}{4}$  Bremer Mark bezeichnet hätte. Diese Auslegung trifft das Richtige. Wir werden nämlich annehmen dürfen, daß 1387 auf den Groten noch 4 Sware gerechnet wurden, wie das für 1376 urkundlich belegt ist<sup>106</sup>). Dann waren 195 Sware damals  $48\frac{3}{4}$  Grote. Diese Menge entspricht etwa dem Betrage von 48 Grote, der nach einem zweiten Münzmeister-Revers im Jahre 1412 als Schrot der Swaren angegeben ist. Darauf kommen wir später noch zurück. Der einzelne Sware von 1387 hätte bei Ansetzung des Feingehaltes für das Swaren-silber zu  $7\frac{3}{4}$  Lot fein (mit Remedium) 0,556 g Ag enthalten. Auf die Bremer Mark zu 32 Grote entfielen dementsprechend 5,0872 Lot fein. Die Differenz dieses Betrages gegenüber dem Nennwert der Münzen und dem realen Silbergewicht der Bremer Silbermark zu 7,5000 Lot fein beträgt 2,4128 Lot fein oder 32,17% des Nennwertes. Dieser sehr hohe Münzaufschlag ist zwar angesichts der früher erwähnten Vergleichswerte recht auffällig, muß aber als richtig angesehen werden, da aus dem letzten Abschnitt des 14. Jahrhunderts und aus dem 15. Jahrhundert zahlreiche Beispiele für derartig hohe Aufschlagswerte beizubringen wären.

Übrigens liegt der in dem Revers unzweideutig angegebene Feingehalt des Swarensilbers zu  $7\frac{3}{4}$  Lot *fynen sulvers* =  $465,00\text{‰}$  Ag etwas über dem vermutlichen, wohl seit 1367 unverändert gebliebenen Feingehalt des Bremer Silbers zu  $7\frac{23}{35}$  = 7,6571 Lot fein für die Mark =  $459,426\text{‰}$  Ag. Es besteht durchaus die Möglichkeit, daß mit der Feingehaltsangabe eigentlich der Feingehalt des Bremer Silbers gemeint war und daß der scheinbare

<sup>104</sup>) Jungk, a. a. O., S. 139 f.

<sup>105</sup>) A. a. O., S. 65 f.

<sup>106</sup>) Hoyer U. B. V, S. 86; Jungk, a. a. O., S. 60.

Überschuß in Höhe von  $5,574\%_{00} \text{ Ag} = 1,21\%$  als Sicherheit gedacht war, um beim Mischen keinesfalls den Sollwert zu unterschreiten. Allerdings überstiege ein solcher Sicherheitsabstand bei weitem den für 1369 ermittelten Wert zu  $0,050\%$ .

### Das 15. Jahrhundert

Die Münzwährungen und Barrensilbersorten machten in der Folgezeit bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts in gesteigertem Tempo immer neue stufenweise Verschlechterungen durch, deren Verlauf wir hier nicht mehr im einzelnen untersuchen wollen. Nur an einigen Zeitpunkten, von denen urkundliche Belege für Beziehungen der Bremer Währungen zu auswärtigen Geldsorten vorliegen, können wir Eindrücke von dem weiteren Wege der Bremer Entwicklung in dieser Zeit zu gewinnen versuchen.

Aus den Rechnungen über den Bau des Bremer Rathauses in den Jahren 1405 und 1406, in denen sehr ausführlich Einnahmen und Ausgaben verzeichnet sind<sup>107)</sup>, läßt sich z. B. entnehmen, daß die hannoversche Pfennigmark zu 24 hannoverschen Schilling damals mit 39 Grote, die lübische Pfennigmark zu 16 lüb. Schilling mit  $19\text{—}19\frac{1}{5}$  Grote und die westfälische Mark zu 12 Osnabrücker Schilling mit  $28\frac{4}{5}$  Grote bewertet wurden. Im Rezeß des Wendischen Münzvereins vom 6. Februar 1403, an dem die Städte Lübeck, Hamburg, Wismar, Lüneburg, Rostock und Stralsund beteiligt waren, war der Preis der lübischen lötigen Mark auf 80 lüb. Schilling festgesetzt worden<sup>108)</sup>. Der Feingewichtswert der lübischen lötigen Mark wird 15 Lot fein betragen haben.

Bei Gleichachtung von  $19\frac{1}{5}$  Grote mit 16 lüb. Schilling entsprach dann die Bremer Mark zu 32 Grote dem Werte von 5 Lot fein.

Die Frage, wie lange die Bremer Mark Silbers als Barrensilbermark in Umlauf gewesen ist, wird sich schwerlich genau lösen lassen. Ihre urkundlichen Bezeugungen in Geldverträgen hören allgemein etwa gegen 1360 auf. Im 15. Jahrhundert ist die Bremer Mark gewiß nur mehr eine Zählereinheit von 32 Grote gewesen. Immerhin entsprachen noch 1387 der Bremer Mark zu 32 Grote  $7\frac{1}{2}$  Lot fein, eine Silbermenge im Werte einer halben lübischen lötigen Mark. In den Jahren 1405/1406 hatte sich dieser Wert aber bereits auf  $\frac{2}{3}$  vermindert.

<sup>107)</sup> Jungk, a. a. O., S. 67 f.

<sup>108)</sup> Lüb. U. B. V, 66.

Wie wir sahen, hat die Bremer lötige Mark im ganzen 14. Jahrhundert wenigstens bis 1387 stets 56 Bremer Grote gekostet. Wenn wir uns nun den Gegenwert von 56 Bremer Grote in Feinsilber für den Währungsstand von 1405/1406 überlegen, so zeigt sich, daß dieser auf  $8\frac{3}{4}$  Lot fein abgesunken war. Das ist jedoch ein Feingewicht, das wir für die Bremer lötige Mark auch in dieser Zeit gewiß nicht annehmen dürfen.

Für die westfälische lötige Mark lassen sich bei dem seit 1379 üblichen Preis von 36 Osnabrücker Schilling und unter Berücksichtigung der erwähnten Wertbeziehungen zwischen den Osnabrücker Schillingen, den Bremer Groten und den lübischen Schillingen für diese Zeit das Feingewicht von  $13\frac{1}{2}$  Lot fein und die Gegenwerte von 288 Sterling, 72 lüb. Schilling und  $86\frac{2}{5}$  Bremer Grote ermitteln. Die niedersächsischen lötigen Marken waren dagegen schon sehr vermindert worden. So hat die Braunschweiger lötige Mark wahrscheinlich in diesen Jahren  $11\frac{5}{8}$  Lot fein, die hannoversche lötige Mark 10 Lot fein und die Hildesheimer lötige Mark 11 Lot fein besessen. Daher scheint es uns am wahrscheinlichsten zu sein, daß die Bremer lötige Mark inzwischen nicht mehr dem Preis von 56 Grote entsprach, sondern demjenigen von 84 Grote und daß sie wie 1387 auch jetzt noch das Feingewicht von  $13\frac{1}{8}$  Lot fein besaß.

Wenn auch aus der Zeit nach 1380 anscheinend keine urkundlichen Belege für die Benutzung der Bremer lötigen Mark im Handel vorliegen, so dürfen wir an dem weiteren Vorhandensein dieser Mark bis ins 15. Jahrhundert hinein nicht zweifeln.

Jedenfalls ist 1412 das lötige Silber noch die Silberlegierung gewesen, aus der das Münzsilber durch Zuschläge unedlen Metalles hergestellt wurde. In den Vorschriften, die der Rat der Hansestadt dem in diesem Jahr als Münzmeister angenommenen Johann von Soltstede gab<sup>109)</sup>, heißt es z. B. von den Swaren: *de scholen stan yo de wegene mark to ses loden lodiges zulvers* und entsprechend von den beiden anderen Münzsorten, den Witten und Hohlpfennigen. Der Unterschied gegenüber dem oben behandelten Revers von 1387, in dem die Feingehalte des Münzsilbers in Lot *fynen sulvers* angegeben sind, ist zweifellos nicht ohne Bedeutung. Der Feingehalt des Swarensilbers von 1412 würde bei Zugrundelegen des Feingewichtes für das lötige Silber zu  $13\frac{1}{8}$  Lot fein auf die Mark betragen haben

$$\begin{aligned} F &= 6 \cdot \frac{13\frac{1}{8}}{16} = 4\frac{59}{64} = 4,9219 \text{ Lot fein für die Mark} \\ &= 295,31\text{‰ Ag.} \end{aligned}$$

<sup>109)</sup> Jungk, a. a. O., S. 140 f.

Allerdings wäre auch nicht ausgeschlossen, daß um diese Zeit das Bremer lötige Silber noch den Feingehalt besaß, der 1367 mit  $13\frac{2}{5}$  Lot fein pro Mark eingeführt wurde, und daß das Swarensilber 6 Kölner Lot dieser Legierung auf das Markgewicht enthalten sollte. In diesem Falle würden die Swaren von 1412 den Feingehalt von 5,025 Lot fein für die Mark =  $301,5\frac{0}{100}$  Ag besessen haben.

In dem Revers heißt es weiter von den Swaren: sie sollen geschrotet werden, *dat uppe de wegene mark ga anderhalf Bremer mark*. Aus der Gewichtsmark wurden also Swaren für 48 Grote geprägt. Allerdings war nun bereits die Rechnung mit 5 Swaren auf einen Groten üblich, die auch den Urkunden vom Rathausbau 1405/1407 zugrunde liegt<sup>110)</sup>. Bei Berücksichtigung des Wertverhältnisses  $12 : 28\frac{4}{5} = 5 : 12$  zwischen dem Bremer Groten und dem Osnabrücker Schilling, das uns aus den Rechnungen vom Rathausbau entgegentritt, bestand damals die Wertgleichheit zwischen den Swaren und den Osnabrücker schweren Pfennigen. Man möchte deshalb vielleicht daran denken, daß die Rechnung von 5 Swaren auf den Groten bei der Währungsneuordnung 1403 eingeführt worden sei, um die Gleichheit zwischen den beiden genannten Münzsorten herzustellen. Übrigens hatte der Sware seit 1403 auch wie der Osnabrücker Pfennig den doppelten Wert des lübischen Pfennigs und  $\frac{2}{3}$  des Sterlings. Der einzelne Sware von 1412 besaß dann bei  $13\frac{1}{8}$  Lot fein pro Mark des Münzsilbers 0,287 g Ag oder bei  $13\frac{2}{5}$  Lot fein für die Mark seiner Silbermischung 0,305 g Ag. Diese Werte weichen selbstverständlich von den Angaben bei Jungk<sup>111)</sup> erheblich ab, da dieser von 6 Lot Feinsilber für den Gehalt der Pfennigmark bei seinen Berechnungen ausgegangen ist.

Das Feingewicht der Swaren, die auf 32 Grote gingen, also von 160 Stück, betrug bei  $13\frac{1}{8}$  Lot fein pro Mark des lötigen Silbers  $3\frac{9}{32} = 3,28125$  Lot fein oder bei  $13\frac{2}{5}$  Lot fein für die Mark des lötigen Silbers  $3\frac{7}{20} = 3,35000$  Lot fein. Die Differenz gegenüber dem Nennwert von 5 Lot fein pro Bremer Mark betrug dann im ersten Falle 1,71875 Lot fein oder  $34\frac{3}{8} = 34,375\%$  des Nennwertes oder im zweiten Falle 1,65000 Lot fein oder  $33,000\%$  des Nennwertes. Diese beiden möglichen Münzaufschlagswerte übersteigen den Betrag des errechneten Swarenaufschlages von 1387 um 2,2, bzw. 0,83%. Eine Erhöhung der Prägekosten war 1412 gegenüber 1387 ja selbstverständlich eingetreten, wenn nun 160 Swaren auf die Bremer Mark gingen statt 128 vorher. Diese

<sup>110)</sup> Jungk, a. a. O., S. 67.

<sup>111)</sup> A. a. O., S. 69.

Mehrkosten könnten durchaus ihren Ausdruck in der Steigerung des Münzaufschlages gefunden haben. Beide Münzaufschlagswerte der Berechnung für 1412 wären also möglich, da sie sich beide nicht wesentlich von dem Aufschlage des Jahres 1387 unterscheiden. Es scheinen aber doch einige Gründe für die größere Wahrscheinlichkeit des  $13\frac{2}{5}$  lötigen Feingehaltes für das zur Herstellung des Münzsilbers benutzte lötige Silber zu sprechen. Der erste Grund liegt in der Feststellung, daß der Feingehalt der Swaren in diesem Falle fast genau 5 Lot fein für die Mark betragen hätte und damit dem Feinsilberwert der Bremer Mark zu 32 Grote sehr nahe gekommen wäre. Der zweite Grund ist in der Beobachtung gegeben, daß der Münzaufschlag bei diesem Feingehalt demjenigen von 1387 am nächsten käme und außerdem den runden Wert von 33% besäße. Man könnte daher der Auffassung zu-neigen, daß die Bremer lötige Mark im Jahre 1412 noch aus lötigem Silber mit dem Feingehalte von  $13\frac{2}{5}$  Lot fein für die Mark =  $804\frac{0}{100}$  Ag zum Feingewicht von  $13\frac{1}{8}$  Lot fein mit einem Bremer Markgewicht von  $15\frac{45}{67}$  kölnische Lot = 228,314 g abgewogen wurde.

Im Jahre 1429 galt die lübische Mark zu 16 lüb. Schilling = 8 Bremer Schilling = 96 Sware =  $19\frac{1}{5}$  Bremer Grote<sup>112</sup>). Das Verhältnis zwischen den Groten und den lübischen Pfennigen war demzufolge seit der Zeit des Rathausbaues gleichgeblieben, so daß auch weiterhin ein Sware den Wert von 2 lüb. Pfennig und von  $\frac{2}{3}$  Sterling besaß. Aus hier nicht darzulegenden Gründen haben wir anzunehmen, daß die lübische lötige Mark zu 15 Lot fein in diesem Jahre mit  $133\frac{1}{3}$  lüb. Schilling bezahlt wurde. Bei diesem Stande wäre die Bremer Mark zu 32 Grote und im Werte von  $26\frac{2}{3}$  lüb. Schilling mit der Feinsilbermenge von 3 Lot fein gleichgeachtet worden.

Es wäre denkbar, daß auch 1429 die Bremer lötige Mark noch das Feingewicht von  $13\frac{1}{8}$  Lot fein behalten hätte. Ihre Preise wären dann 140 Bremer Grote,  $116\frac{2}{3}$  lüb. Schilling und  $466\frac{2}{3}$  Sterling gewesen.

Im Jahre 1439 wurde der lübische Goldgulden in Bremen mit 39 Grote bewertet, während dieser in Lübeck 1432, 1439 und 1441 mit 26 lüb. Schilling bezahlt wurde<sup>113</sup>). Daraus könnte für diese Zeit das Verhältnis 2 : 3 zwischen Groten und lübischen Schillingen entnommen werden. Danach hätten nun 8 Sware 5 lübischen Pfennigen entsprochen, oder auf einen

<sup>112</sup>) Hoyer U. B. I., S. 658; Jungk, a. a. O., S. 70.

<sup>113</sup>) Grautoff, Hist. Schr. III, S. 140; Jungk, a. a. O., S. 71.

Swaren wären  $1\frac{3}{5}$  Lüb. Pfennige gerechnet worden und nicht mehr 2 Lüb. Pfennige wie noch 1429. Da der Preis der 15lötigen Lübischen Mark im Jahre 1432 und nach dem gleichbleibenden Guldenpreis in Lübeck wahrscheinlich auch 1439 zu 140 Lüb. Schilling anzunehmen ist, würde die Bremer Mark zu 32 Grote und im Werte von  $21\frac{1}{3}$  Lüb. Schilling einer Silbermenge von  $2\frac{2}{7}$  Lot fein entsprochen haben. Die Lübische lötige Mark hätte in Bremen 210 Grote gekostet.

Nun gibt es aber von 1439 noch ein Zeugnis<sup>114)</sup>, nach dem 9 Bremer Sware = 12 Hildesheimer Pfennig oder  $1\frac{4}{5}$  Bremer Grote = 1 Hildesheimer Schilling oder 32 Bremer Grote =  $17\frac{7}{9}$  Hildesheimer Schilling gerechnet wurden. Da sich für dieses Jahr die Hildesheimer lötige Mark zu 9 Lot fein hat ermitteln lassen und deren Preis 64 Hildesheimer Schilling betragen haben dürfte, ergibt sich auf diesem Wege für den Silberwert der Bremer Mark zu 32 Grote  $2\frac{1}{2}$  Lot fein. Danach hätte die Bremer Mark damals  $23\frac{1}{3}$  Lüb. Schilling gegolten. Dann wären 48 Bremer Grote = 35 Lüb. Schilling und 1 Bremer Sware =  $1\frac{3}{4}$  Lüb. Pfennig gewesen. Diesem Ergebnis kommt größere Wahrscheinlichkeit zu als dem vorher über die Guldenpreise in Lübeck und Bremen erschlossenen Ergebnis, da die Gulden nicht in jedem Orte gleichmäßig bewertet wurden.

Wenn es die Bremer lötige Mark noch gab, so könnte sie auch 1439 das gleiche Feingewicht wie vermutlich 1429 und 1412, nämlich  $13\frac{1}{8}$  Lot fein, besessen haben. Sie hätte dann folgende Preise: 168 Bremer Grote =  $122\frac{1}{2}$  Lüb. Schilling =  $93\frac{1}{3}$  Hildesheimer Schilling =  $116\frac{2}{3}$  hannoversche Schilling =  $48\frac{7}{11}$  braunschweigische Schilling gehabt. Um diese Zeit hielten die Braunschweiger lötige Mark  $9\frac{9}{10}$  Lot fein, die Hildesheimer lötige Mark — wie gesagt — 9 Lot fein und die hannoversche lötige Mark  $4\frac{1}{2}$  Lot fein. In Bremen hätten diese Silbermarken  $126\frac{18}{25}$ ,  $115\frac{1}{5}$  und  $57\frac{3}{5}$  Bremer Grote gekostet.

Da die hannoversche lötige Mark den Preis von 40 hannoverschen Schilling hatte, wären damals der hannoverschen Pfennigmark zu 24 Schilling  $34\frac{14}{25}$  Grote gleichwertig gewesen — gegen 39 Grote in den Jahren 1405/1406 und gegen 32 Grote im 14. Jahrhundert bis hin zum Stande des Jahres 1387.

\*

Wir sind am Schluß der Entwicklung beider Bremer Silbermarken angelangt. Ebenso wenig, wie sich ein genauer Zeitpunkt für das Ende der

<sup>114)</sup> Buck-Bahrfeldt, Münzen der Stadt Hildesheim, S. 84, Anm. 25.

Darstellung Bremer Marken in Silberbarren angeben läßt, kann man sagen, wann die letzten Barren Bremer lötigen Silbers gegossen worden sind. Um 1440 hat in Niedersachsen das Barrensilber aufgehört, seine beherrschende Rolle im Währungsgeschehen zu spielen. Man darf berechnete Zweifel hegen, daß nach diesem Zeitpunkt noch Silberbarren in Niedersachsen oder im sonstigen norddeutschen Raume von den Städten in der seit mehr als 200 Jahren geübten Weise als Zahlungsmittel in Umlauf gesetzt worden sind. Damit wird auch für Bremen ein äußerster Termin für die Herstellung Bremer lötigen Silbers gegeben sein.

Eingangs haben wir uns den Sinn und Zweck des städtischen Barrensilbergeldes vor Augen geführt. Auf unserem Gang durch die Entwicklungsgeschichte der Bremer Silbermarken hatten wir Gelegenheit, einiges von der Rolle zu spüren, die dieses Silbergroßgeld im Laufe der bewegten währungspolitischen Vorgänge des 13. und besonders des 14. Jahrhunderts gespielt hat. Wir werden nun fragen müssen, welche Umstände das Ende des Barrensilbers herbeigeführt haben.

Es ist oft die Meinung geäußert worden, der Goldgulden habe das Barrensilber verdrängt und ersetzt. So sagt Buck beispielsweise<sup>115)</sup>: „Das Barrensilber aber mußte, wie überall in Niedersachsen, mit dem beginnenden 15. Jahrhundert dem rheinischen Goldgulden Platz machen“, und an anderer Stelle<sup>116)</sup> mit Bezug auf die ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts: „Die Uhr des Barrensilbers fing an abzulaufen, der Goldgulden drang in Niedersachsen ein und setzte sich allmählich an seine Stelle.“

So einfach scheinen die Dinge jedoch nicht zu liegen. Schon 1340 hatte Lübeck aufgrund eines kaiserlichen Privilegs begonnen, Goldgulden zu prägen. Die lübischen Gulden und wenig später auch die rheinischen Gulden hatten bald weite Verbreitung im norddeutschen Raume gefunden. Trotzdem wurde das Barrensilber noch lange Zeit nicht aufgegeben. Die Verwendung der Gulden als Großgeld und als Ersatz für das Barrensilber wäre natürlich wesentlich einfacher gewesen als der — wenigstens für unsere Begriffe — recht komplizierte Umgang mit den Barren. Aber bei genauer Nachprüfung zeigt sich, daß die Benutzung der Gulden bis nach der Mitte des 15. Jahrhunderts mit einer erheblichen Schwierigkeit verbunden war. Ihre Bewertung ist nämlich offenbar bis um diese Zeit alles andere als einheitlich gewesen, und man hatte in ihnen daher keine den Silberbarren

<sup>115)</sup> Buck-Meier, Hannover, S. 71 f.

<sup>116)</sup> Buck, Münzwesen, S. 18.

gleichwertige Zahlungsmittel in der Hand, die überall und an jedem Orte nach festen, allgemein üblichen Grundsätzen einheitlich bewertet und bezahlt wurden. In den Rezessen des Wendischen Münzvereins von 1441 (§ 14), 1450 (§ 8), 1463 (§ 14) und noch von 1467/1468 gibt es „Verordnungen. . . , die eine Beschränkung, ja ein Verbot des Goldgeldes zum Ziele zu haben scheinen“<sup>117)</sup>. „Es ist nicht von der Hand zu weisen, wenn man in diesen Bestimmungen eine Art Reaktion gegen das Vordringen des Goldgeldes hat sehen wollen, zumal auch in anderen Gegenden Deutschlands ähnliches zu beobachten ist“, sagt Jesse<sup>118)</sup> weiter.

Erst als man sich auf ein festes, allgemein anerkanntes Wertverhältnis zwischen Silbergeld und Goldgeld einigte, konnte der Gulden die Rolle des Barrensilbers als wertbeständiges und überall gleichbewertetes Großgeld übernehmen. Dieser Zeitpunkt war 1440 noch nicht gekommen. Vielmehr sagt Jesse<sup>119)</sup> von der Zeit nach 1440: „Die verschiedensten Versuche sind nun in den folgenden 25 Jahren gemacht worden, die Silbermünze mit dem Goldgulden in Einklang zu bringen und ein vernünftiges und bleibendes Verhältnis herzustellen“.

Der Gulden kann also kaum für das Verschwinden des städtischen Barrensilbergeldes verantwortlich gemacht werden.

Vielmehr werden die Gründe in der allgemeinen geldwirtschaftlichen Entwicklung zu suchen sein. Die Hohezeit der Silbermarken fällt in eine Ära des tiefgreifenden Umbruchs der europäischen Wirtschaft. Es ist die Periode, in der das Geld immer mehr auch in die Hände der letzten Bürger und Bauern kam, in der die Masse des umlaufenden Geldes ständig answoll. Die Silbererzeugung konnte mit dieser Entwicklung nicht Schritt halten, so daß es oft an dem nötigen Rohstoff für die Münzprägungen fehlte. So führten beispielsweise die Schwierigkeiten der Silberbeschaffung dazu, daß im ersten Münzrezeß des werdenden Wendischen Münzvereins der Städte Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar, Greifswald, Stettin und Demmin vom 29. Juni 1373 vereinbart wurde, in den nächsten zwei Jahren überhaupt das Münzen auszusetzen, um in dieser Zeit das Silber für spätere Prägungen anzusammeln<sup>120)</sup>.

Unter diesem Gesichtswinkel werden wir in der langsamen stufenweisen Verminderung der Silbermengen in Münzen und Barrengeld weniger eine

<sup>117)</sup> Jesse, a. a. O., S. 115.

<sup>118)</sup> A. a. O.

<sup>119)</sup> A. a. O., S. 116.

<sup>120)</sup> Jesse, a. a. O., S. 86.

inflationistische Erscheinung sehen, sondern sie als einfach notwendige Entwicklung erkennen, die bei dem ständigen Anwachsen des Geldbedarfs und bei ungenügendem Silbernachschub gar nicht ausbleiben konnte.

Da die Städte zum großen Teil um 1400 in den Besitz des Münzrechtes gekommen waren, fehlte es ihnen häufig selbst an Silber zur Münzprägung. Deshalb werden wir uns nicht wundern dürfen, wenn sie die Anfertigung von Silberbarren nach und nach zugunsten ihrer eigenen Münzprägung einschränkten und schließlich ganz einstellten. Die verantwortlichen Ratsherren der Städte schritten zu diesen Maßnahmen sicherlich nur schweren Herzens, weil das Barrensilber immer noch das wertbeständigste und allgemein gleichbewertete Großgeld geblieben war und weil es als solches von den Bürgern weiterhin benötigt wurde. Aber die Verhältnisse waren wohl stärker und zwangen die Städte zur Aufgabe des Barrensilbergeldes, bevor die Gulden einen vollwertigen Ersatz bieten konnten.

### **Zusammenfassende Schlußbetrachtung**

Es bliebe nun noch viel zum Gang der Entwicklung der Bremer Silbermarken zu sagen. Doch wollen wir uns auf wenige abschließende Bemerkungen beschränken.

Auch für das 14. und 15. Jahrhundert mußte ebenso wie vorher für das 13. Jahrhundert oft und meistens von vermuteten, scheinbaren und wahrscheinlichen Währungsvorgängen gesprochen werden. Das war nötig und unumgänglich, da die Quellen nicht ausreichten, um aus ihnen aufgrund einfacher Deutung einen gesicherten Einblick in die verwickelten währungspolitischen Geschehnisse zu gewinnen. Es mußte versucht werden, auf breitester Grundlage die gegenseitigen Beziehungen zwischen den Währungen und deren systematische Gesetzmäßigkeiten zu erschließen. Aus den wahrscheinlichen Beziehungen hat sich im Einklang mit vielfältigen Quellenzeugnissen und mittels der Untersuchungen an rund 120 Silberbarrenstücken, aus denen Aufschlüsse über viele der vermuteten Vorgänge stammen, ein hypothetisches Bild ergeben, das bunt und vielgestaltig erscheint. Wie könnte man den Mut haben, ein solch gewagtes, von allen bisher veröffentlichten Äußerungen zu diesem Thema abweichendes Bild vorzulegen, wenn nicht untrügliche Kontrollergebnisse die Überzeugung vermitteln könnten, daß der beschrittene Weg der richtige gewesen ist?

Die Entwicklung der Bremer Silbermarken wird sich im großen und ganzen so abgespielt haben, wie sie hier nachzuzeichnen versucht wurde. Es

ist schließlich nicht verwunderlich, wenn frühere Bearbeiter wie Grote, Jungk, Buck und andere zu unbefriedigenden Ergebnissen kamen, weil man

1. zumeist vom Feingewicht 16 Lot fein jeder erwähnten *marca puri argenti* ausging, obwohl die *marcae puri argenti* seit dem ausgehenden 13. Jahrhundert in den seltensten Fällen noch vollständig gewesen sind und obwohl es in den Urkunden von da ab — aber auch schon früher — einen besonderen Ausdruck für eine wirklich und in jedem Falle 16lötige Mark gibt, nämlich die *marca examinati argenti*,
2. nicht mit der Möglichkeit oftmaliger Währungsumstellungen rechnete und
3. nicht exakte Untersuchungen der vorhandenen Silberbarrenfundstücke unternahm.

So beruft sich Buck<sup>121)</sup> beispielsweise auf eine Feingehaltsbestimmung für die beiden Sarstedter Silberbarren, die aufgrund einer Strichprobe 12lötigen Feingehalt zu 750<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag ergeben hatte, während unsere genaue Bestimmung mit Hilfe einer durch Anbohren des Stückes gewonnenen Probe den erwähnten Feingehalt von 958<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Ag und damit den zeitgenössischen Feingehalt zu 16 Lot fein erkennen ließ. Die von dem namhaften Numismatiker Friedensburg im Jahre 1912 getroffene, resignierende Feststellung war bislang tatsächlich noch nicht entkräftet worden: „Es ist bedauerlich und doch für die Gesamtbeurteilung des deutschen Münzwesens im Mittelalter überaus lehrreich, wie wenig selbst aus diesen ansehnlichen Stücken, die offenbar eine große Bedeutung für den Verkehr besessen haben, herauszuholen ist“<sup>122)</sup>. So konnten denn erst durch die Untersuchungen vieler Barren und durch Berücksichtigung großräumiger Währungsbeziehungen Ansätze zu weiterführenden Ergebnissen gewonnen werden.

Wenn wir uns nun die Gesamtentwicklung der Bremer Silbermarken, wie sie sich uns darstellt, überblicken, so zeigt sich, daß die Feingewichte grob gesehen zwischen 1260 und 1400 langsam abnehmen und die lötige Mark am Ende noch rund 82% ihres Ausgangsfeingewichtes zu 16 Lot fein besitzt<sup>123)</sup>. Die 1300 vorgenommene Änderung im gegenseitigen Verhältnis der beiden Marken zueinander von vorher 4 : 3 auf die neue Proportion 7 : 4 tritt uns natürlich als besonders einschneidendes Merkmal entgegen. Dadurch gliedert sich die Entwicklung der Bremer Silbermark in zwei Teile, mit dem

<sup>121)</sup> Buck-Bahrfeldt, Münzen der Stadt Hildesheim, S. 138 f.

<sup>122)</sup> Blätter f. Münzfreunde, 1912, Sp. 5080.

<sup>123)</sup> Vgl. Graphische Übersicht.

ersten Teil im 13. und dem zweiten im 14. Jahrhundert. Im 13. Jahrhundert fällt das Feingewicht dieser Mark von 12 Lot fein bis zum Ende des Jahrhunderts auf rund 94,5% des Ausgangswertes. Im 14. Jahrhundert vermindert sich das Feingewicht der Bremer Silbermark von  $8\frac{3}{4}$  Lot fein auf schließlich  $7\frac{1}{2}$  Lot fein, das ist auf 85,7% des Ausgangswertes. Die Änderung von 1300 erfolgte, wie wir sahen, in Zusammenhang mit einer Umstellung von der im 13. Jahrhundert üblichen Hauptbezugswährung, den englischen Sterlingen, auf eine neue, die französischen Turnosen. Im 13. Jahrhundert haben die beiden Marken bis etwa 1294 den Werten von 160 und 120 Sterlingen entsprochen. In den drei Feingewichtsstufen 1 bis 3 kommt die Anpassung an drei verschiedene Sterlingwertigkeiten zum Ausdruck. Schon in der Stufe 4, die von etwa 1295 bis 1299 anzusetzen ist, sind die beiden Marken anscheinend nicht mehr der Sterlingsabwertung gefolgt, sondern haben ihre in Stufe 3 erlangten Werte zu 54 und  $40\frac{1}{2}$  Turnosen beibehalten, d. h. sie machten statt der größeren Sterlingverminderung nur die kleinere Turnosenverschlechterung mit.

Von 1300 ab entsprachen die beiden Marken dann wohl durchgehend im ganzen 14. Jahrhundert den Werten von je 56 und 32 Turnosen. Die Veränderungen ihrer Feingewichte spiegeln daher in diesen hundert Jahren getreulich die Wertentwicklung der Turnosen wider. Da ist zunächst der Fortbestand der Feingewichte bis 1337 bemerkenswert, dazu die leichte Erhöhung 1304/1305 zu beachten. In den vier Abwertungsstufen bis 1350 dürfen wir sicherlich die Auswirkungen des ersten Abschnittes des hundertjährigen Krieges zwischen Frankreich und England auf die Turnosen erkennen. Wie wir an der Entwicklung der Preise unserer Marken in Sterlingen während dieser Zeit aus den Listen 1 und 2 ersehen, hat der Sterling sich damals wesentlich stärker verschlechtert als der Turnose. Beide Währungen wurden dann aber erheblich aufgewertet, so daß auch die Bremer Silbermarken 1352 noch einmal auf Feingewichtswerte verbessert wurden, die nur wenig unter denen der Jahre 1338/1339 lagen. In Stufe 13 folgte allerdings bald eine neue Verminderung, die zu dem Abstieg der Werte in neun kleinen Stufen 14 bis 22 zwischen 1364 und 1370 überleitete. Für die Abwertung der Turnosen in dieser Zeit liegt der Grund wohl in der finanziellen Lage Frankreichs, das nach dem Friedensvertrage von Bretigny im Jahre 1360 die gewaltige Summe von drei Millionen Goldgulden an England zu bezahlen hatte, aber bis zum Tode König Johanns des Guten im Jahre 1364 nur einen Teil dieser Summe hat aufbringen können. Die Geldverlegenheit des englischen Königs Eduard III. war jedoch kaum geringer, so daß auch die

Sterlingabwertung in diesen Jahren durchaus wahrscheinlich ist. Bis gegen das Ende des Jahrhunderts blieb der 1370 erreichte Stand der Bremer Silbermarken weiterhin nahezu unverändert.

Zur Steigerung der Anschaulichkeit sind bei den Tabellen 1 und 2 in der jeweils letzten Spalte Vergleichswerte in DM aufgeführt, die sich bei Gleichsetzung von 16 Lot fein mit 1 400 DM ergeben<sup>124</sup>). Bei der Durchsicht der hier verzeichneten Werte, läßt sich erkennen, daß die Verminderungen zumeist nur kleine Beträge von wenigen DM Vergleichswert ausmachten. Bei der lötigen Mark wurden 1348 fast 50 DM Abwertung, 1352 rund 81 DM Aufwertung und 1357 etwa 73 DM Abwertung als höchste Vergleichsquoten erreicht. Für die Bremer Silbermark liegt naturgemäß der größte Verminderungsschritt bei 1300 mit rund 228 DM Vergleichsbetrag, der rund 23% des vorherigen Wertes ausmacht. Die übrigen Ab- und Aufwertungsstufen machen bei dieser Mark natürlich nur jeweils  $\frac{3}{4}$  im 13. und  $\frac{4}{7}$  im 14. Jahrhundert von den entsprechenden Beträgen bei der lötigen Mark aus. Beim Überblick über die Reihen der Vergleichswerte kann uns jedenfalls besonders augenfällig werden, daß die Wertminderungen der beiden Marken keine inflationistischen Erscheinungen gewesen sind. Wir sind in unserem 20. Jahrhundert andere Wertminderungen des Geldes nicht nur während der Inflation von 1923 und bei der Währungsreform von 1948, sondern auch außerhalb dieser besonders einschneidenden währungspolitischen Ereignisse gewohnt geworden.

Wie ein Blick auf die Tabellen 1 und 2 erkennen läßt, haben im Laufe des 14. Jahrhunderts die Sterlinge, die lübischen, Braunschweiger und westfälischen Pfennige weit stärkere Verschlechterungen erfahren als die Bremer Silbermarken und die Bremer Münzwährung sowie die hannoverschen Pfennige, wie das Ansteigen der Preise für die Bremer Silbermarken in den genannten Währungen bei gleichbleibenden Preisen in Bremen und Hannover zeigt. Ganz anders ist dann die Entwicklung in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts verlaufen, die einen starken Wertverfall der Bremischen Münzen brachte und in dem der Preis der gleichbleibenden lötigen Mark erheblich anstieg.

Damit sei die kurze Rückschau auf die Entwicklung der Bremer Silbermarken abgeschlossen.

\*

<sup>124</sup>) Diese Vergleichswerte können *keinesfalls* zur Veranschaulichung der Kaufkraftentwicklung dienen. Die Änderungen der Kaufkraft des Geldes im Laufe des 13., 14. und 15. Jahrhunderts werden erst später, nach Abschluß der Untersuchungen über die Währungsverhältnisse, aus Quellenzeugnissen zu erschließen sein.

Noch vor wenigen Jahren ist die Frage aufgeworfen worden, ob die Bremer Silbermark oder die *marca Bremensis ponderis et argenti* überhaupt jemals ein in Barrensilber dargestelltes Zahlungsmittel und ob sie nicht vielmehr stets nur die Zählmark Bremer Münzgeldes gewesen sei<sup>125</sup>). Den Hauptgrund für diese Fragestellung bildete das bisherige Fehlen von Fundstücken, die als Bremer Silbermarken anzusprechen wären. Aber auch die urkundlich viel bezeugte *marca usualis* des östlichen Harzvorlandes ist durch kein einziges Fundstück belegt, und trotzdem ist ihr einstiges Vorhandensein bislang nie in Zweifel gezogen worden. Die bisher aufgetauchten rund 150 Silberbarrenfundstücke mit Städtestempeln sind ausnahmslos als lötiges Silber anzusprechen. Und obwohl die meisten Funde mit Silberbarren in einem engbegrenzten Raume zwischen Hannover, Braunschweig, Halberstadt und Hildesheim geborgen wurden, ist die ehemalige Verbreitung westfälischer, thüringischer, Lübecker, Stralsunder und Lüneburger Silberbarren so zahlreich urkundlich belegt, daß das Fehlen von Fundstücken nicht ihre frühere Existenz in Frage stellen könnte.

Das Bremer Silber, das nach dem Mindener Pfandvertrage von 1349 nach Mindener Gewicht abgewogen werden sollte, läßt sich wohl kaum als Münzgeld ansprechen. Ebenso wenig kann sich der Artikel des ältesten Bremer Münzgesetzes von 1369 mit der Überschrift: *Ene mark wicht bremers sulvers wat de holden scal* auf etwas anderes als eine Barrensilbermark beziehen.

Aber es scheint doch wirklich müßig, einer solchen Frage in diesem Zusammenhang überhaupt noch nachzugehen.

\*

An der Existenz der Bremer Silbermarken während des 13. und 14. Jahrhunderts kann es keinen Zweifel geben, und die Bremer lötige Mark war fraglos auch noch im 15. Jahrhundert etwas wirklich Vorhandenes.

Von der sinnvollen Einordnung der Bremer Silbermarken in das Gefüge in- und ausländischer Währungen war mit Bezug auf das 13. Jahrhundert schon die Rede. Für die Zeit nach 1400 konnten diesen Eindruck vor allem die vorgelegten Fundstücke bestätigen.

Der praktische Gebrauch der Silberbarren als Zahlungsmittel setzte bei

<sup>125</sup>) G. Hatz, Beitrag zur mittelalterlichen Münzgeschichte Verdens a. d. Aller und zur Frage der Bremer Silbermarken, in: Hamburger Beiträge z. Numismatik, Bd. III, 1957, S. 333—399.

Gebenden und Nehmenden großes währungstechnisches Wissen und rechnerisches Können voraus. Wir vermögen uns heute nur schwer eine Vorstellung zu machen, wie man sich in der Zeit des Barrensilbers zwischen den alle paar Jahre wechselnden Währungsständen, den zahllosen Währungseinheiten und den unterschiedlichen und sich von Zeit zu Zeit ändernden Markgewichten zurechtfinden konnte. Aber man wird es verstanden haben, und die Auswertung der Mindener und Hamelner Pfandverträge hat uns Einblicke in die Möglichkeiten vermittelt, mit denen man sich im Zuge der Währungsänderungen durch das Barrensilber vor Schäden bewahren konnte.

Die Kaufleute der Silberbarrenzeit sind gewiß geübte Rechenkünstler gewesen, die anders als wir heute im täglichen Handelsverkehr bedacht waren und sein mußten, daß sie nicht durch Nachlässigkeit oder Unkenntnis Verluste bei Käufen und beim Geldwechsel erlitten.

Unsere besondere Hochachtung gebührt den Silberbrennern, die ihr Handwerk wirklich verstanden haben müssen, sowohl was die Technik des Silberbrennens und -mischens und des Wägens, wie auch was die rechnerische Durchdringung des Währungsgefüges anbetrifft.

Die Bremer Silbermarken haben im 14. Jahrhundert trotz ihrer erkennbaren 22 währungstechnisch bedingten Änderungsstufen im Rahmen der allgemeinen Barrensilberentwicklung eine Stetigkeit bewiesen, die sie von vielen ihrer Artgenossen unterscheidet. Ihre Koppelung mit den französischen Turnosen, die seit 1300 nicht mehr aufgegeben wurde, hat sich als kluge und währungspolitisch weitsichtige und richtige Maßnahme der Bremer Stadtväter erwiesen. Die Turnosen waren den französischen Königen eine Münzsorte, die hervorragende Verbindungsmöglichkeiten zum Ausland herstellte und die offenbar aus diesem Grunde dem Strudel der bezeugten innerfranzösischen Inflation des 14. Jahrhunderts ferngehalten wurde.

Die Bremer Silbermarken, die ältesten von der Stadt ausgegebenen Zahlungsmittel, haben somit ihre Qualität als besonders wertbeständiges Geld unter Beweis gestellt.

Die Bremer waren zweifellos überall in Deutschland und im europäischen Ausland gern als Handelspartner gesehen, wenn sie ihre Einkäufe mit großen und schweren Barrenstücken der beliebten Bremer Silbermarken bezahlten.

Das Kapitel der Silbermarken stellt in der tausendjährigen Geschichte Bremens einen würdigen Abschnitt dar, der wahrlich Zeugnis für den weit-schauenden und auf das Wohl ihrer Bürger bedachten Geist bremischer Stadtväter ablegt.

Tabellenanhang

Die Mark Bremer lötigen Silbers

Feingehalte, Feingewichte und Preise 1260–1439

	Zeit	Feingehalt Lot fein pro Mark			‰ Ag	Feingewicht Lot fein		
1	1260–72	16	16	16,0000	960,0	16	16	16,0000
2	1273–89	16	16	16,0000	960,0	15 <sup>17</sup> / <sub>33</sub>	5 <sup>12</sup> / <sub>33</sub>	15,5152
3	1290–94	16	16	16,0000	960,0	15 <sup>3</sup> / <sub>11</sub>	1 <sup>68</sup> / <sub>11</sub>	15,2727
4	1295–99	16	16	16,0000	960,0	15 <sup>3</sup> / <sub>25</sub>	3 <sup>78</sup> / <sub>25</sub>	15,1200
5	1300–03	16	16	16,0000	960,0	15 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	2 <sup>45</sup> / <sub>16</sub>	15,3125
6	1304–05	16	16	16,0000	960,0	15 <sup>9</sup> / <sub>19</sub>	2 <sup>94</sup> / <sub>19</sub>	15,4737
7	1306–24	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069	912,4	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069
	1325–37	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069	912,4	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069
8	1338–39	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069	912,4	15 <sup>7</sup> / <sub>72</sub>	1 <sup>087</sup> / <sub>72</sub>	15,0972
9	1340–41	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069	912,4	15	15	15,0000
	1342–43	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069	912,4	15	15	15,0000
	1344	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069	912,4	15	15	15,0000
10	1345–47	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069	912,4	14 <sup>7</sup> / <sub>10</sub>	1 <sup>47</sup> / <sub>10</sub>	14,7000
11	1348–51	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069	912,4	14 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	9 <sup>9</sup> / <sub>7</sub>	14,1429
12	1352–56	15 <sup>6</sup> / <sub>29</sub>	4 <sup>41</sup> / <sub>29</sub>	15,2069	912,4	15 <sup>1</sup> / <sub>13</sub>	1 <sup>96</sup> / <sub>13</sub>	15,0769
13	1357–59	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	14,2500	855,0	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	14,2500
	1360–63	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	14,2500	855,0	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	14,2500
14	1364	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	14,2500	855,0	14 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	8 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>	14,1667
15	1365a	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	14,2500	855,0	13 <sup>41</sup> / <sub>48</sub>	6 <sup>65</sup> / <sub>48</sub>	13,8542
16	1365b	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	14,2500	855,0	13 <sup>22</sup> / <sub>29</sub>	3 <sup>99</sup> / <sub>29</sub>	13,7586
17	1365c	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	14,2500	855,0	13 <sup>17</sup> / <sub>24</sub>	3 <sup>29</sup> / <sub>24</sub>	13,7083
18	1366	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	14,2500	855,0	13 <sup>38</sup> / <sub>69</sub>	9 <sup>35</sup> / <sub>69</sub>	13,5507
19	1367	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000
20	1368	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>19</sup> / <sub>68</sub>	9 <sup>03</sup> / <sub>68</sub>	13,2794
21	1369	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>209</sup> / <sub>832</sub>	1 <sup>1025</sup> / <sub>832</sub>	13,2512
22	1370–73	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	1 <sup>05</sup> / <sub>8</sub>	13,1250
23	1374	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>5</sup> / <sub>33</sub>	4 <sup>34</sup> / <sub>33</sub>	13,1515
24	1375–78	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>3</sup> / <sub>44</sub>	5 <sup>75</sup> / <sub>44</sub>	13,0682
	1379–82	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>3</sup> / <sub>44</sub>	5 <sup>75</sup> / <sub>44</sub>	13,0682
25	1383	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>1</sup> / <sub>15</sub>	1 <sup>96</sup> / <sub>15</sub>	13,0667
26	1386	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	1 <sup>05</sup> / <sub>8</sub>	13,1250
27	1403–15	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	1 <sup>05</sup> / <sub>8</sub>	13,1250
28	1429	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	1 <sup>05</sup> / <sub>8</sub>	13,1250
29	1439	13 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	6 <sup>7</sup> / <sub>5</sub>	13,4000	804,0	13 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	1 <sup>05</sup> / <sub>8</sub>	13,1250

Tabelle 1

Feingewicht in g Ag	Preise							Vergleichswerte in DM
	Brem. Sch.	Turn.	Sterl.	lüb. Sch.	braunsch. Sch.	westf. Sch.	hann. Sch.	
223,774	40	53 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	160	40	26 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	—	1 400,— DM
216,993	40	53 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	160	37 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	26 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	32	1 357,58 DM
213,603	40	54	160	37 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	26 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	32	1 336,36 DM
211,467	40	54	168	36 <sup>24</sup> / <sub>25</sub>	27	14	32	1 323,— DM
214,159	56	56	175	40 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>	32 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	14 <sup>7</sup> / <sub>12</sub>	42	1 339,85 DM
216,413	56	56	186 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	42	32 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	15 <sup>5</sup> / <sub>9</sub>	42	1 353,95 DM
212,682	56	56	196	42	32 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	16 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	42	1 330,60 DM
212,682	56	56	224	42	32 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	18 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	42	1 330,60 DM
211,148	56	56	224	42	33 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	18 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	42	1 321,01 DM
209,788	56	56	236 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	42	33 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	19 <sup>11</sup> / <sub>16</sub>	42	1 312,50 DM
209,788	56	56	280	42	33 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	42	1 312,50 DM
209,788	56	56	231	42	33 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	19 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	42	1 312,50 DM
205,592	56	56	226 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	50 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	33 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	18 <sup>9</sup> / <sub>10</sub>	42	1 286,25 DM
197,801	56	56	226 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	50 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	33 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	18 <sup>9</sup> / <sub>10</sub>	42	1 237,50 DM
210,864	56	56	196	49	32 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	21	42	1 319,23 DM
199,299	56	56	199 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	21	42	1 246,88 DM
199,299	56	56	199 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	42	1 246,88 DM
198,133	56	56	199 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	42	1 239,58 DM
193,763	56	56	199 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	42	1 212,24 DM
192,426	56	56	199 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	42	1 203,88 DM
191,723	56	56	199 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	42	1 199,48 DM
189,518	56	56	199 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	42	1 185,68 DM
187,411	56	56	200 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	50 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	33 <sup>4</sup> / <sub>9</sub>	24 <sup>48</sup> / <sub>65</sub>	42	1 172,50 DM
185,724	56	56	200 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	50 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	33 <sup>4</sup> / <sub>9</sub>	24 <sup>48</sup> / <sub>65</sub>	42	1 161,95 DM
185,330	56	56	204 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	51 <sup>1</sup> / <sub>24</sub>	33 <sup>16</sup> / <sub>125</sub>	24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	1 159,48 DM
183,565	56	56	210	52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	32 <sup>13</sup> / <sub>16</sub>	24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	1 148,44 DM
183,935	56	56	224	56	33 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	29 <sup>13</sup> / <sub>15</sub>	42	1 150,75 DM
182,770	56	56	225	56 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	33 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	30	42	1 143,47 DM
182,770	56	56	230	57 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	34 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	34 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42	1 143,47 DM
182,749	56	56	235 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	58 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	36 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	35	42	1 143,33 DM
183,565	56	56	240	60	39 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	35	42	1 148,44 DM
183,565	84	84	280	70	40 <sup>20</sup> / <sub>31</sub>	35	51 <sup>9</sup> / <sub>13</sub>	1 148,44 DM
183,565	140	140	466 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	116 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	45 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	?	85 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	1 148,44 DM
183,565	168	168	490	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	48 <sup>7</sup> / <sub>11</sub>	?	116 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	1 148,44 DM

## Die Mark Bremer Silbers

Feingehalte, Feingewichte und Preise von 1260–1387 (1439)

	Zeit	Feingehalt Lot fein pro Mark			‰ Ag	Feingewicht Lot fein		
1	1260–72	12	12	12,0000	720	12	12	12,0000
2	1273–89	12	12	12,0000	720	11 <sup>7</sup> / <sub>11</sub>	128 <sup>8</sup> / <sub>11</sub>	11,6364
3	1290–94	12	12	12,0000	720	11 <sup>5</sup> / <sub>11</sub>	126 <sup>6</sup> / <sub>11</sub>	11,4545
4	1295–99	12	12	12,0000	720	11 <sup>17</sup> / <sub>50</sub>	567 <sup>7</sup> / <sub>50</sub>	11,3400
5	1300–03	9 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	6 <sup>4</sup> / <sub>7</sub>	9,1429	548,6	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3 <sup>5</sup> / <sub>4</sub>	8,7500
6	1304–05	9 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	6 <sup>4</sup> / <sub>7</sub>	9,1429	548,6	8 <sup>16</sup> / <sub>19</sub>	168 <sup>8</sup> / <sub>19</sub>	8,8421
7	1306–24	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897	521,4	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897
	1325–37	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897	521,4	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897
8	1338–39	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897	521,4	8 <sup>79</sup> / <sub>126</sub>	1087 <sup>1</sup> / <sub>126</sub>	8,6270
9	1340–41	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897	521,4	8 <sup>4</sup> / <sub>7</sub>	6 <sup>0</sup> / <sub>7</sub>	8,5714
	1342–43	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897	521,4	8 <sup>4</sup> / <sub>7</sub>	6 <sup>0</sup> / <sub>7</sub>	8,5714
	1344	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897	521,4	8 <sup>4</sup> / <sub>7</sub>	6 <sup>0</sup> / <sub>7</sub>	8,5714
10	1345–47	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897	521,4	8 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	4 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	8,4000
11	1348–51	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897	521,4	8 <sup>4</sup> / <sub>49</sub>	396 <sup>6</sup> / <sub>49</sub>	8,0816
12	1352–56	8 <sup>20</sup> / <sub>29</sub>	25 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	8,6897	521,4	8 <sup>8</sup> / <sub>13</sub>	112 <sup>2</sup> / <sub>13</sub>	8,6154
13	1357–59	8 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>7</sub>	8,1429	488,6	8 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>7</sub>	8,1429
	1360–63	8 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>7</sub>	8,1429	488,6	8 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>7</sub>	8,1429
14	1364	8 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>7</sub>	8,1429	488,6	8 <sup>2</sup> / <sub>21</sub>	170 <sup>2</sup> / <sub>21</sub>	8,0952
15	1365a	8 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>7</sub>	8,1429	488,6	7 <sup>11</sup> / <sub>12</sub>	9 <sup>5</sup> / <sub>12</sub>	7,9167
16	1365b	8 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>7</sub>	8,1429	488,6	7 <sup>25</sup> / <sub>29</sub>	228 <sup>2</sup> / <sub>29</sub>	7,8621
17	1365c	8 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>7</sub>	8,1429	488,6	7 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>	4 <sup>7</sup> / <sub>6</sub>	7,8333
18	1366	8 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>7</sub>	8,1429	488,6	7 <sup>359</sup> / <sub>483</sub>	3740 <sup>1</sup> / <sub>483</sub>	7,7433
19	1367	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571	459,4	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571
20	1368	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571	459,4	7 <sup>10</sup> / <sub>17</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>17</sub>	7,5882
21	1369	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571	459,4	7 <sup>119</sup> / <sub>208</sub>	1575 <sup>1</sup> / <sub>208</sub>	7,5721
22	1370–73	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571	459,4	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>5</sup> / <sub>2</sub>	7,5000
23	1374	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571	459,4	7 <sup>17</sup> / <sub>33</sub>	248 <sup>1</sup> / <sub>33</sub>	7,5152
24	1375–78	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571	459,4	7 <sup>38</sup> / <sub>77</sub>	575 <sup>1</sup> / <sub>77</sub>	7,4675
	1379–82	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571	459,4	7 <sup>38</sup> / <sub>77</sub>	575 <sup>1</sup> / <sub>77</sub>	7,4675
25	1383	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571	459,4	7 <sup>7</sup> / <sub>15</sub>	112 <sup>2</sup> / <sub>15</sub>	7,4667
26	1386	7 <sup>23</sup> / <sub>35</sub>	268 <sup>8</sup> / <sub>35</sub>	7,6571	459,4	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>5</sup> / <sub>2</sub>	7,5000
27	1403–15	—	—	—	—	5	5	5,0000
28	1429	—	—	—	—	3	3	3,0000
29	1439	—	—	—	—	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,5000

Tabelle 2

Feingewicht in g Ag	Preise							Vergleichswerte in DM
	Brem. Sch.	Turn.	Sterl.	lüb. Sch.	braunsch. Sch.	westf. Sch.	hann. Sch.	
167,831	30	40	120	30	20	10	—	1 050,— DM
162,745	30	40	120	28	20	10	24	1 018,18 DM
160,202	30	40 <sup>1/2</sup>	120	28	20	10	24	1 002,27 DM
158,600	30	40 <sup>1/2</sup>	126	27 <sup>18/25</sup>	20 <sup>1/4</sup>	10 <sup>1/2</sup>	24	992,25 DM
122,376	32	32	100	23 <sup>1/3</sup>	18 <sup>2/3</sup>	8 <sup>1/3</sup>	24	765,62 DM
123,665	32	32	106 <sup>2/3</sup>	24	18 <sup>2/3</sup>	8 <sup>8/9</sup>	24	773,69 DM
121,533	32	32	112	24	18 <sup>2/3</sup>	9 <sup>1/3</sup>	24	760,35 DM
121,533	32	32	128	24	18 <sup>2/3</sup>	10 <sup>2/3</sup>	24	760,35 DM
120,656	32	32	128	24	19 <sup>1/5</sup>	10 <sup>2/3</sup>	24	754,86 DM
119,879	32	32	135	24	19 <sup>1/5</sup>	11 <sup>1/4</sup>	24	750,— DM
119,879	32	32	156	24	19 <sup>1/5</sup>	13	24	750,— DM
119,879	32	32	132	24	19 <sup>1/5</sup>	11	24	750,— DM
117,481	32	32	129 <sup>3/5</sup>	28 <sup>4/5</sup>	19 <sup>1/5</sup>	10 <sup>4/5</sup>	24	735,— DM
113,028	32	32	129 <sup>3/5</sup>	28 <sup>4/5</sup>	19 <sup>1/5</sup>	10 <sup>4/5</sup>	24	707,14 DM
120,494	32	32	112	28	18 <sup>2/3</sup>	12	24	753,85 DM
113,886	32	32	114	28 <sup>1/2</sup>	19	12	24	712,51 DM
113,886	32	32	114	28 <sup>1/2</sup>	19	14 <sup>1/4</sup>	24	712,51 DM
113,218	32	32	114	28 <sup>1/2</sup>	19	14 <sup>1/4</sup>	24	708,33 DM
110,722	32	32	114	28 <sup>1/2</sup>	19	14 <sup>1/4</sup>	24	692,71 DM
109,958	32	32	114	28 <sup>1/2</sup>	19	14 <sup>1/4</sup>	24	687,93 DM
109,556	32	32	114	28 <sup>1/2</sup>	19	14 <sup>1/4</sup>	24	685,42 DM
108,296	32	32	114	28 <sup>1/2</sup>	19	14 <sup>1/4</sup>	24	677,53 DM
107,091	32	32	114 <sup>2/3</sup>	28 <sup>2/3</sup>	19 <sup>1/9</sup>	14 <sup>3/22</sup>	24	670,— DM
106,128	32	32	114 <sup>2/3</sup>	28 <sup>2/3</sup>	19 <sup>1/9</sup>	14 <sup>3/22</sup>	24	663,97 DM
105,903	32	32	116 <sup>2/3</sup>	29 <sup>1/6</sup>	18 <sup>67/72</sup>	14	24	662,56 DM
104,894	32	32	120	30	18 <sup>3/4</sup>	14	24	656,25 DM
105,107	32	32	128	32	19 <sup>1/5</sup>	17 <sup>1/15</sup>	24	657,58 DM
104,440	32	32	128 <sup>4/7</sup>	32 <sup>1/7</sup>	19 <sup>2/7</sup>	17 <sup>1/7</sup>	24	653,41 DM
104,440	32	32	131 <sup>3/7</sup>	32 <sup>6/7</sup>	19 <sup>5/7</sup>	19 <sup>5/7</sup>	24	653,41 DM
104,428	32	32	134 <sup>2/5</sup>	33 <sup>3/5</sup>	21	20	24	653,33 DM
104,894	32	32	137 <sup>1/7</sup>	34 <sup>2/7</sup>	22 <sup>1/2</sup>	20	24	656,25 DM
	32	32	106 <sup>2/3</sup>	26 <sup>2/3</sup>	15 <sup>5/9</sup>	13 <sup>1/3</sup>	19 <sup>9/13</sup>	437,50 DM
	32	32	106 <sup>2/3</sup>	26 <sup>2/3</sup>	10 <sup>1/2</sup>	?	19 <sup>1/2</sup>	262,50 DM
	32	32	93 <sup>1/3</sup>	23 <sup>1/3</sup>	9 <sup>1/11</sup>	?	22 <sup>2/9</sup>	218,75 DM

	Zeit	Feingehalt des Bremer lötigen Silbers in Lot fein pro Mark	Feingewicht der Bremer lötigen Mark in Lot fein	Bremer Markgewicht			
				in Kölner Lot			in Gramm
1	1260–72	16	16	16	16	16,0000	233,098
2	1273–89	16	$15^{17}/_{33}$	$15^{17}/_{33}$	$512/_{33}$	15,5152	226,034
3	1290–94	16	$15^3/_{11}$	$15^3/_{11}$	$168/_{11}$	15,2727	222,503
4	1295–99	16	$15^3/_{25}$	$15^3/_{25}$	$378/_{25}$	15,1200	220,278
5	1300–03	16	$15^5/_{16}$	$15^5/_{16}$	$245/_{16}$	15,3125	223,082
6	1304–05	16	$15^9/_{19}$	$15^9/_{19}$	$294/_{19}$	15,4737	225,430
7	1306–37	$15^6/_{29}$	$15^6/_{29}$	16	16	16,0000	233,098
8	1338–39	$15^6/_{29}$	$15^7/_{72}$	$15^{23}/_{26}$	$413/_{26}$	15,8846	231,416
9	1340–44	$15^6/_{29}$	15	$15^{115}/_{147}$	$2320/_{147}$	15,7823	229,927
10	1345–47	$15^6/_{29}$	$14^7/_{10}$	$15^7/_{15}$	$232/_{15}$	15,4667	225,328
11	1348–51	$15^6/_{29}$	$14^1/_{7}$	$14^{302}/_{343}$	$5104/_{343}$	14,8805	216,788
12	1352–56	$15^6/_{29}$	$15^1/_{13}$	$15^{101}/_{117}$	$1856/_{117}$	15,8632	231,106
13	1357–63	$14^1/_{4}$	$14^1/_{4}$	16	16	16,0000	233,098
14	1364	$14^1/_{4}$	$14^1/_{6}$	$15^{155}/_{171}$	$2720/_{171}$	15,9064	231,735
15	1365a	$14^1/_{4}$	$13^{41}/_{48}$	$15^5/_{9}$	$140/_{9}$	15,5556	226,623
16	1365b	$14^1/_{4}$	$13^{22}/_{29}$	$15^{13}/_{29}$	$448/_{29}$	15,4483	225,060
17	1365c	$14^1/_{4}$	$13^{17}/_{24}$	$15^{67}/_{171}$	$2632/_{171}$	15,3918	224,238
18	1366	$14^1/_{4}$	$13^{38}/_{69}$	$15^{29}/_{135}$	$2054/_{135}$	15,2148	221,659
19	1367	$13^2/_{5}$	$13^2/_{5}$	16	16	16,0000	233,098
20	1368	$13^2/_{5}$	$13^{19}/_{68}$	$15^{107}/_{125}$	$1982/_{125}$	15,8560	231,000
21	1369	$13^2/_{5}$	$13^{209}/_{832}$	$15^{2865}/_{3484}$	$55125/_{3484}$	15,8223	230,510
22	1370–73	$13^2/_{5}$	$13^1/_{8}$	$15^{45}/_{67}$	$1050/_{67}$	15,6716	228,314
23	1374	$13^2/_{5}$	$13^5/_{33}$	$15^{64}/_{91}$	$1429/_{91}$	15,7033	228,776
24	1375–82	$13^2/_{5}$	$13^3/_{44}$	$15^{32}/_{53}$	$827/_{53}$	15,6038	227,326
25	1383	$13^2/_{5}$	$13^1/_{15}$	$15^{121}/_{201}$	$3136/_{201}$	15,6020	227,300
26	1386–1439	$13^2/_{5}$	$13^1/_{8}$	$15^{45}/_{67}$	$1050/_{67}$	15,6716	228,314

Die Feinsilbermenge

Tabelle 4

einer Gewichtsmark Bremer Silbers in Lot der Bremer lötigen Mark während des 14. Jahrhunderts

Stufen-Nr.	Zeit	Feingewicht der Bremer lötigen Mark in Lot fein		Feinsilbermenge der Gewichtsmark Bremer Silbers in Lot fein		Feinsilbermenge der Gewichtsmark Bremer Silbers in Lot der lötigen Mark	Vermutlich gerechnetes Remedium oder Zuschl. zu $9\frac{1}{2}$ Lot in Richtpf.	Lotwert bei dem vermutlich gerechneten Remedium oder Zuschl.	Abweichung bei vermutl. gerechnetem Remedium oder Zuschl. vom Sollwert in Lot
5	1300–03	$15^6/_{16}$	15,3125	$9^1/_{7}$	9,1429	9,5534	+ 1 Pf.	9,5625	+ 0,0091
6	1304–05	$15^9/_{19}$	15,4737	$9^1/_{7}$	9,1429	9,4538	– $2/_{3}$ Pf.	9,4583	+ 0,0045
7	1306–37	$15^6/_{29}$	15,2069	$8^{20}/_{29}$	8,6897	9,1429	– $5^2/_{3}$ Pf.	9,1458	+ 0,0029
8	1338–39	$15^7/_{72}$	15,0972	$8^{20}/_{29}$	8,6897	9,2093	– $4^3/_{5}$ Pf.	9,2125	+ 0,0032
9	1340–44	15	15,0000	$8^{20}/_{29}$	8,6897	9,2690	– $3^2/_{3}$ Pf.	9,2708	+ 0,0018
10	1345–47	$14^7/_{10}$	14,7000	$8^{20}/_{29}$	8,6897	9,4581	– $2/_{3}$ Pf.	9,4583	+ 0,0002
11	1348–51	$14^1/_{7}$	14,1429	$8^{20}/_{29}$	8,6897	9,8307	+ $5^1/_{3}$ Pf.	9,8333	+ 0,0026
12	1352–56	$15^1/_{13}$	15,0769	$8^{20}/_{29}$	8,6897	9,2217	– $4^2/_{5}$ Pf.	9,2250	+ 0,0033
13	1357–63	$14^1/_{4}$	14,2500	$8^1/_{7}$	8,1429	9,1429	– $5^2/_{3}$ Pf.	9,1458	+ 0,0029
14	1364	$14^1/_{6}$	14,1667	$8^1/_{7}$	8,1429	9,1966	– $4^3/_{4}$ Pf.	9,2031	+ 0,0065
15	1365a	$13^{41}/_{48}$	13,8542	$8^1/_{7}$	8,1429	9,4041	– $1^1/_{2}$ Pf.	9,4063	+ 0,0022
16	1365b	$13^{22}/_{29}$	13,7586	$8^1/_{7}$	8,1429	9,4694	– $2/_{5}$ Pf.	9,4750	+ 0,0056
17	1365c	$13^{17}/_{24}$	13,7083	$8^1/_{7}$	8,1429	9,5042	+ $1/_{8}$ Pf.	9,5078	+ 0,0036
18	1366	$13^{38}/_{69}$	13,5507	$8^1/_{7}$	8,1429	9,6147	+ $1^7/_{8}$ Pf.	9,6172	+ 0,0025
19	1367	$13^2/_{5}$	13,4000	$7^{23}/_{35}$	7,6571	9,1429	– $5^2/_{3}$ Pf.	9,1458	+ 0,0029
20	1368	$13^{19}/_{68}$	13,2794	$7^{23}/_{35}$	7,6571	9,2259	– $4^1/_{3}$ Pf.	9,2292	+ 0,0033
21	1369	$13^{209}/_{832}$	13,2512	$7^{23}/_{35}$	7,6571	9,2455	– 4 Pf.	9,2500	+ 0,0045
22	1370–73	$13^1/_{8}$	13,1250	$7^{23}/_{35}$	7,6571	9,3344	– $2^3/_{5}$ Pf.	9,3375	+ 0,0031
23	1374	$13^5/_{33}$	13,1515	$7^{23}/_{35}$	7,6571	9,3156	– $2^7/_{8}$ Pf.	9,3203	+ 0,0047
24	1375–82	$13^3/_{44}$	13,0682	$7^{23}/_{35}$	7,6571	9,3750	– 2 Pf.	9,3750	± 0
25	1383	$13^1/_{15}$	13,0667	$7^{23}/_{35}$	7,6571	9,3761	– $1^9/_{10}$ Pf.	9,3812	+ 0,0051
26	1386	$13^1/_{8}$	13,1250	$7^{23}/_{35}$	7,6571	9,3344	– $2^3/_{5}$ Pf.	9,3375	+ 0,0031

Pfandsumme des Hamelner Pfandvertrages von 1365

Tabelle 5

Feinsilbermengen, denen 724 lötige Mark Hamelner Wichte und Braunschweiger Witte zwischen dem 16. März 1365 und der Vertragserneuerung am 1. Februar 1371 entsprachen.

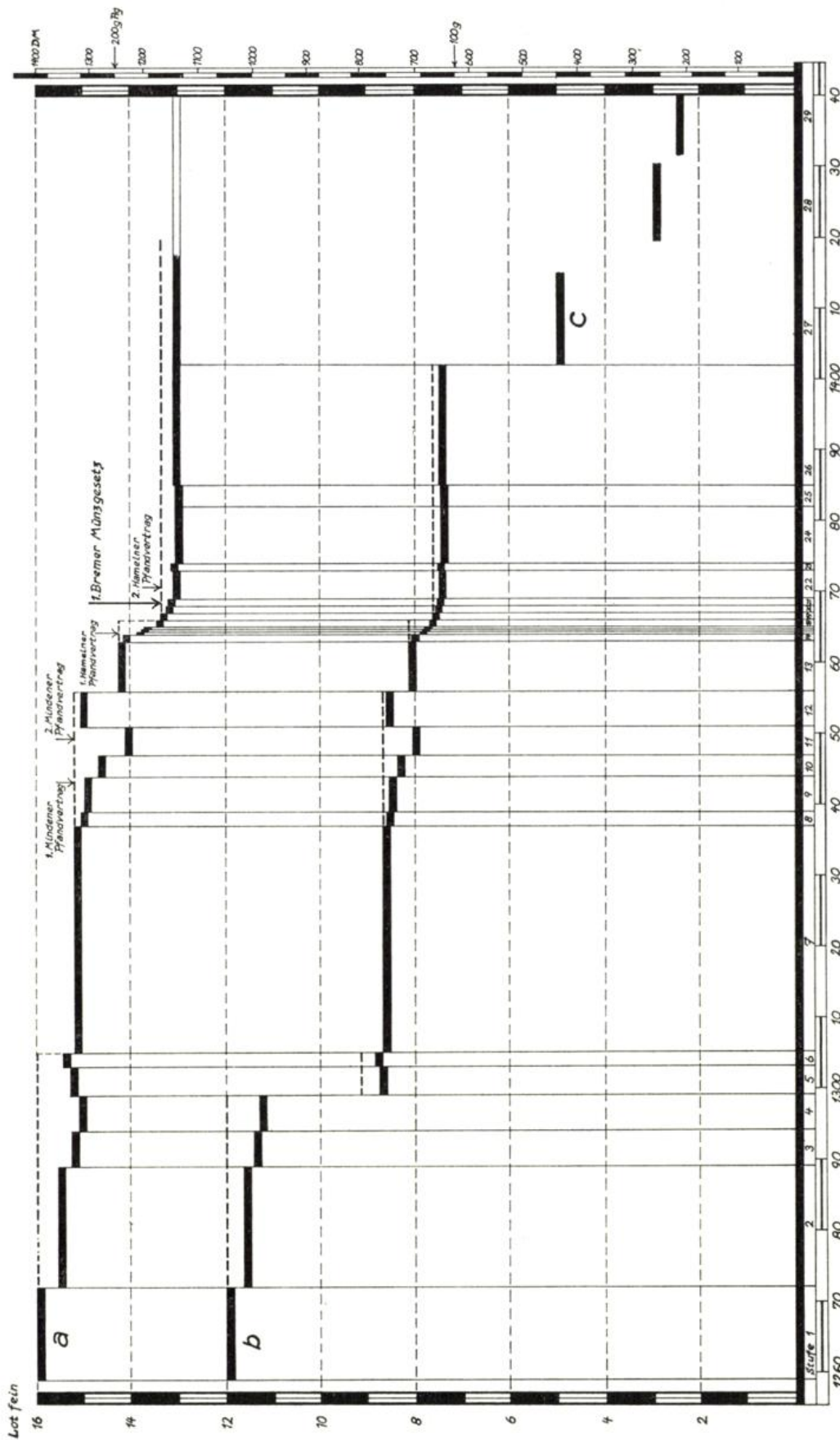
Zeit	Feingehalt d. Braunsch. lötigen Silbers in Lot fein pro Mark	Hamelner-Bremer Markgewicht in g	Feinsilbermenge von 724 lötigen Mark Ham. Wichte und Braunsch. Witte in Lot fein	Abweichung vom Ausgangsbetrag		Vergleichsweise Abweichung von 840 000 DM
				in Lot fein	in %	
1365a	13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	226,623	9 385,185	—	—	—
1365b	13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	225,060	9 320,454	— 64,731	— 0,6897	— 5 793,61 DM
1365c	13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	224,238	9 286,412	— 98,773	— 1,0524	— 8 840,46 DM
1366	13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	221,659	9 179,608	— 205,577	— 2,1904	— 18 399,72 DM
1367	13 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	233,098	9 653,333	+ 268,148	+ 2,8571	+ 24 000,— DM
1368	13 <sup>4</sup> / <sub>17</sub>	231,000	9 496,107	+ 110,922	+ 1,1819	+ 9 927,83 DM
1369	13 <sup>4</sup> / <sub>17</sub>	230,510	9 475,964	+ 90,779	+ 0,9673	+ 8 124,97 DM
1370/71	13 <sup>4</sup> / <sub>17</sub>	228,314	9 385,700	+ 0,515	+ 0,00549	+ 45,60 DM

Erläuterung zur graphischen Übersicht der Feingewichtsentwicklung  
beider Bremer Silbermarken auf nebenstehender Seite

- a) Feingewichte der Bremer lötigen Mark
  - b) Feingewichte der Mark Bremer Silbers
  - c) Feinsilbergegenwerte der Bremer Mark im 15. Jahrhundert
- } in Lot fein

Für die Währungsstufen, in denen die Silbermarken nicht nach Kölner, sondern nach besonderem Bremer Markgewicht abgewogen wurden, ist die Höhe des Feingehaltes der Silbersorten pro Mark durch starkgestrichelte Linien angedeutet.

An der rechten Seite sind auf einer Skala die entsprechenden Silbermengen in Gramm chemisch reinen Silbers (Ag) angegeben. Eine weitere Skala gibt Vergleichswerte für die Silbermengen in D-Mark — nach Maßgabe der zeitgenössischen Kaufkraft einer 16lötigen Mark um 1240 zu rund 1 400 D-Mark heute.



Die Feingewichtsentwicklung beider Bremer Silbermarken (Erläuterung Seite 214)

Tabelle 6

Silberbarren aus dem Fund <b>Sarstedt</b> , Kr. Hildesheim-Marienburg, Nr. 2. Ausgabestufe 1300.				
Silberart: Bremer lötiges Silber. Ausgabeort: Bremen (?). <span style="float: right;">Abb.: Tafel 1.</span> Gewicht: 223,080 g/15,3124 Kölner Lot. Gemess. Feingehalt: 958 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag. Sollfeingehalt: 16,0000 Lot fein = 960,00 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag der Zeitstufe: 1260. Feingewicht: 15,3124 Lot fein. Soll: $15^5/16 = 245/16 = 15,3125$ Lot fein. Feingehaltsfehler: $-2^0/100$ Ag = $-0,188^0/100$ . Feingewichtsfehler: $-0,0001$ Lot fein = $-0,001^0/100$ .				
Gegenwerte des Stückes in verschiedenen Währungen.				
	Ist-Wert	Währung	Gemeinter Sollwert	Fehler-%
1	174,999	Sterling	175	- 0,001
2	40,8331	Lüb. Sch.	$40^5/6 = 245/6 = 40,8333$	± 0
3	32,6665	Braunsch. Sch.	$32^2/3 = 98/3 = 32,6667$	- 0,001
4	55,9996	Bremer Grote	56	- 0,001
5	29,6968	Hildesh. Sch.	$29^{23}/33 = 980/33 = 29,6970$	- 0,001
6	41,9997	Hannov. Sch.	42	- 0,001
7	32,6665	Goslarer Sch.	$32^2/3 = 98/3 = 32,6667$	- 0,001
8	30,6248	Einbecker Sch.	$30^5/8 = 245/8 = 30,6250$	- 0,001
9	40,8331	Halberst. Sch.	$40^5/6 = 245/6 = 40,8333$	± 0
10	35,8747	Hamelner Sch.	$35^7/8 = 287/8 = 35,8750$	- 0,001
11	14,5832	Osnabr. Sch.	$14^7/12 = 175/12 = 14,5833$	- 0,001
12	15,9999	Lot. Bre. löt. Si.	16	- 0,001
13	27,9998	Lot Bre. Si. II	28	- 0,001
14	15,5555	Lot Lüb. löt. Si.	$15^5/9 = 140/9 = 15,5556$	- 0,001
15	15,3724	Lot Bra. löt. Si.	$15^{19}/51 = 784/51 = 15,3725$	- 0,001
16	18,6665	Lot Bra. Si. II	$18^2/3 = 56/3 = 18,6667$	- 0,001
17	26,1332	Lot Bra. Si. III	$26^2/15 = 392/15 = 26,1333$	± 0
18	15,3724	Lot Gosl. löt. Si.	$15^{19}/51 = 784/51 = 15,3725$	- 0,001
19	16,3332	Lot Gosl. Si. II	$16^1/3 = 49/3 = 16,3333$	- 0,001
20	21,7776	Lot Gosl. Si. III	$21^7/9 = 196/9 = 21,7778$	- 0,001
21	16,3332	Lot Halb. löt. Si.	$16^1/3 = 49/3 = 16,3333$	- 0,001
22	18,3749	Lot Stend. Si.	$18^3/8 = 147/8 = 18,3750$	- 0,001
23	21,7776	Lot Usualsi.	$21^7/9 = 196/9 = 21,7778$	- 0,001
24	24,4998	Lot Halb. Wersi.	$24^1/2 = 49/2 = 24,5000$	- 0,001
25	16,9695	Lot Hild. löt. Si.	$16^{32}/33 = 560/33 = 16,9697$	- 0,001
26	16,3332	Lot Einb. löt. Si.	$16^1/3 = 49/3 = 16,3333$	- 0,001
27	16,7999	Lot Ham. löt. Si.	$16^4/5 = 84/5 = 16,8000$	- 0,001
28	16,6665	Lot westf. löt. Si.	$16^2/3 = 50/3 = 16,6667$	- 0,001

Tabelle 7

Silberbarren aus dem Fund <b>Sarstedt</b> , Kr. Hildesheim-Marienburg, Nr. 1. Ausgabestufe 1304.				
Silberart: Bremer lötiges Silber. Ausgabeort: Bremen (?).		Abb.: Textabb.		
Gewicht: 364,98 g/25,0525 Kölner Lot. Gemess. Feingehalt: — <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag.				
Sollfeingehalt: 16,0000 Lot fein = 960,00 ‰ Ag der Zeitstufe: 1260.				
Feingewicht: 25,0525 Lot fein. Soll: $25\frac{1}{19} = \frac{476}{19} = 25,0526$ Lot fein.				
Feingehaltsfehler: — Feingewichtsfehler: — 0,0001 Lot fein = ± 0‰.				
Gegenwerte des Stückes in verschiedenen Währungen.				
	Ist-Wert	Währung	Gemeinter Sollwert	Fehler-%
1	302,221	Sterling	$302\frac{2}{9} = \frac{2720}{9} = 302,222$	± 0
2	67,9996	Lüb. Sch.	68	— 0,001
3	52,8886	Braunschw. Sch.	$52\frac{8}{9} = \frac{476}{9} = 52,8889$	— 0,001
4	90,6662	Bremer Grote	$90\frac{2}{3} = \frac{272}{3} = 90,6667$	— 0,001
5	49,5831	Hildesh. Sch.	$49\frac{7}{12} = \frac{595}{12} = 49,5833$	± 0
6	67,9996	Hannov. Sch.	68	— 0,001
7	52,8886	Goslarer Sch.	$52\frac{8}{9} = \frac{476}{9} = 52,8889$	— 0,001
8	49,5831	Einbecker Sch.	$49\frac{7}{12} = \frac{595}{12} = 49,5833$	± 0
9	66,1108	Halberst. Sch.	$66\frac{1}{9} = \frac{595}{9} = 66,1111$	± 0
10	58,0830	Hamelner Sch.	$58\frac{1}{12} = \frac{697}{12} = 58,0833$	— 0,001
11	25,1851	Osnabr. Sch.	$25\frac{5}{27} = \frac{680}{27} = 25,1852$	± 0
12	25,9046	Lot Bre. löt. Si.	$25\frac{19}{21} = \frac{544}{21} = 25,9048$	— 0,001
13	45,3330	Lot Bre. Si. II	$45\frac{1}{3} = \frac{136}{3} = 45,3333$	— 0,001
14	25,4501	Lot Lüb. löt. Si.	$25\frac{9}{20} = \frac{509}{20} = 25,4500$	± 0
15	24,8887	Lot Bra. löt. Si.	$24\frac{8}{9} = \frac{224}{9} = 24,8889$	— 0,001
16	30,2220	Lot Bra. Si. II	$30\frac{2}{9} = \frac{272}{9} = 30,2222$	— 0,001
17	42,3107	Lot Bra. Si. III	$42\frac{14}{45} = \frac{1904}{45} = 42,3111$	— 0,001
18	24,8887	Lot Gosl. löt. Si.	$24\frac{8}{9} = \frac{224}{9} = 24,8889$	— 0,001
19	26,4442	Lot Gosl. Si. II	$26\frac{4}{9} = \frac{238}{9} = 26,4444$	— 0,001
20	35,2590	Lot Gosl. Si. III	$35\frac{7}{27} = \frac{952}{27} = 35,2593$	— 0,001
21	26,4443	Lot Halb. löt. Si.	$26\frac{4}{9} = \frac{238}{9} = 26,4444$	± 0
22	29,7498	Lot Stend. Si.	$29\frac{3}{4} = \frac{119}{4} = 29,7500$	— 0,001
23	35,2590	Lot Usualsi.	$35\frac{7}{27} = \frac{952}{27} = 35,2593$	— 0,001
24	39,6664	Lot Halb. Wersi.	$39\frac{2}{3} = \frac{119}{3} = 39,6667$	— 0,001
25	27,9998	Lot Hild. löt. Si.	28	— 0,001
26	26,4443	Lot Einb. löt. Si.	$26\frac{4}{9} = \frac{238}{9} = 26,4444$	± 0
27	27,1998	Lot Ham. löt. Si.	$27\frac{1}{5} = \frac{136}{5} = 27,2000$	— 0,001
28	26,8639	Lot westf. löt. Si.	$26\frac{70}{81} = \frac{2176}{81} = 26,8642$	— 0,001

Tabelle 8

Silberbarren aus dem Fund <b>Wetteborn</b> , Kr. Alfeld, Nr. 1.			Ausgabestufe 1304.	
Silberart: Lötiges Silber einer unbekanntnen Stadt. Ausgabeort: ?.			Abb.: Tafel 2.	
Gewicht: 246,320 g/16,9076 Kölner Lot. Gemess. Feingehalt: 942 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag.				
Sollfeingehalt: 15,6890 Lot fein = 941,34 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag der Zeitstufe: 1304.				
Feingewicht: 16,5789 Lot fein. Soll: 16 <sup>11</sup> / <sub>19</sub> = <sup>315</sup> / <sub>19</sub> = 16,5789 Lot fein.				
Feingehaltsfehler: + 0,66 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag = + 0,070 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> . Feingewichtsfehler: ± 0.				
Gegenwerte des Stückes in verschiedenen Währungen.				
	Ist-Wert	Währung	Gemeinter Sollwert	Fehler-%
1	199,999	Sterling	200	- 0,001
2	44,9999	Lüb. Sch.	45	± 0
3	34,9999	Braunsch. Sch.	35	± 0
4	59,9998	Bremer Grote	60	± 0
5	32,8124	Hildesh. Sch.	$32^{13}/_{16} = 5^{25}/_{16} = 32,8125$	± 0
6	44,9999	Hannov. Sch.	45	± 0
7	34,9999	Goslarer Sch.	35	± 0
8	32,8124	Einbecker Sch.	$32^{13}/_{16} = 5^{25}/_{16} = 32,8125$	± 0
9	43,7499	Halberst. Sch.	$43^{3}/_{4} = 1^{75}/_{4} = 43,7500$	± 0
10	38,4374	Hamelner Sch.	$38^{7}/_{16} = 6^{15}/_{16} = 38,4375$	± 0
11	16,6666	Osnabr. Sch.	$16^{2}/_{3} = 5^{0}/_{3} = 16,6667$	- 0,001
12	17,1428	Lot Bre. löt. Si.	$17^{1}/_{7} = 1^{20}/_{7} = 17,1429$	- 0,001
13	29,9999	Lot Bre. Si. II	30	± 0
14	16,8421	Lot Lüb. löt. Si.	$16^{16}/_{19} = 3^{20}/_{19} = 16,8421$	± 0
15	16,4705	Lot Bra. löt. Si.	$16^{8}/_{17} = 2^{80}/_{17} = 16,4706$	- 0,001
16	19,9999	Lot Bra. Si. II	20	- 0,001
17	27,9999	Lot Bra. Si. III	28	± 0
18	16,4705	Lot Gosl. löt. Si.	$16^{8}/_{17} = 2^{80}/_{17} = 16,4706$	- 0,001
19	17,4999	Lot Gosl. Si. II	$17^{1}/_{2} = 3^{5}/_{2} = 17,5000$	- 0,001
20	23,3332	Lot Gosl. Si. III	$23^{1}/_{3} = 7^{0}/_{3} = 23,3333$	± 0
21	17,4999	Lot Halb. löt. Si.	$17^{1}/_{2} = 3^{5}/_{2} = 17,5000$	- 0,001
22	19,6874	Lot Stend. Si.	$19^{11}/_{16} = 3^{15}/_{16} = 19,6875$	- 0,001
23	23,3333	Lot Usualsi.	$23^{1}/_{3} = 7^{0}/_{3} = 23,3333$	± 0
24	26,2499	Lot Halb. Wersi.	$26^{1}/_{4} = 1^{05}/_{4} = 26,2500$	± 0
25	18,5293	Lot Hild. löt. Si.	$18^{9}/_{17} = 3^{15}/_{17} = 18,5294$	- 0,001
26	17,4999	Lot Einb. löt. Si.	$17^{1}/_{2} = 3^{5}/_{2} = 17,5000$	- 0,001
27	18,0000	Lot Ham. löt. Si.	18	± 0
28	17,7777	Lot westf. löt. Si.	$17^{7}/_{9} = 1^{60}/_{9} = 17,7778$	- 0,001

Tabelle 9

Silberbarren aus dem Fund <b>Gandersheim</b> , Nr. 10.		Ausgabestufe 1352.		
Silberart: Wernigeroder lötiges Silber. Ausgabeort: Wernigerode.		Abb.: Tafel 3.		
Gewicht: 132,070 g/9,0654 Kölner Lot. Gemess. Feingehalt: 912 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag.				
Sollfeingehalt: 15,2069 Lot fein = 912,41 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag der Zeitstufe: 1306.				
Feingewicht: 8,6160 Lot fein. Soll: $8^{515}/_{836} = 7^{203}/_{836} = 8,6160$ Lot fein.				
Feingehaltsfehler: $-0,41^0/_{100}$ Ag = $-0,045^0/_{10}$ . Feingewichtsfehler: $\pm 0$ .				
Gegenwerte des Stückes in verschiedenen Währungen.				
	Ist-Wert	Währung	Gemeinter Sollwert	Fehler-%
1	112,008	Sterling	112	+ 0,007
2	28,0020	Lüb. Sch.	28	+ 0,007
3	18,6680	Braunschw. Sch.	$18^{2}/_{3} = 56/_{3} = 18,6667$	+ 0,007
4	32,0023	Bremer Grote	32	+ 0,007
5	?	Hildesh. Sch.		
6	24,0017	Hannov. Sch.	24	+ 0,007
7	29,7914	Goslarer Sch.	$29^{19}/_{24} = 7^{15}/_{24} = 29,7917$	- 0,001
8	20,3651	Einbecker Sch.	$20^4/_{11} = 22^4/_{11} = 20,3636$	+ 0,007
9	24,3747	Halberst. Sch.	$24^3/_{8} = 19^5/_{8} = 24,3750$	- 0,001
10	24,0017	Hamelner Sch.	24	+ 0,007
11	12,0009	Osnabr. Sch.	12	+ 0,008
12	9,1435	Lot Bre. löt. Si.	$9^1/_{7} = 6^4/_{7} = 9,1429$	+ 0,007
13	16,0012	Lot Bre. Si. II	16	+ 0,008
14	8,6160	Lot Lüb. löt. Si.	$8^8/_{13} = 11^2/_{13} = 8,6154$	+ 0,007
15	8,9606	Lot Bra. löt. Si.	$8^{24}/_{25} = 22^4/_{25} = 8,9600$	+ 0,007
16	10,6674	Lot Bra. Si. II	$10^2/_{3} = 3^2/_{3} = 10,6667$	+ 0,007
17	16,0012	Lot Bra. Si. III	16	+ 0,008
18	9,9999	Lot Gosl. löt. Si.	10	- 0,001
19	10,6666	Lot Gosl. Si. II	$10^2/_{3} = 3^2/_{3} = 10,6667$	- 0,001
20	13,3333	Lot Gosl. Si. III	$13^1/_{3} = 4^0/_{3} = 13,3333$	$\pm 0$
21	9,7499	Lot Halb. löt. Si.	$9^3/_{4} = 3^9/_{4} = 9,7500$	- 0,001
22	10,9687	Lot Stend. Si.	$10^{31}/_{32} = 3^51/_{32} = 10,9688$	- 0,001
23	12,9999	Lot Usualsi.	13	- 0,001
24	14,6249	Lot Halb. Wersi.	$14^5/_{8} = 11^7/_{8} = 14,6250$	- 0,001
25	9,6007	Lot Hild. löt. Si.	$9^3/_{5} = 4^8/_{5} = 9,6000$	+ 0,007
26	9,3098	Lot Einb. löt. Si.	$9^{13}/_{42} = 3^91/_{42} = 9,3095$	+ 0,003
27	9,6007	Lot Ham. löt. Si.	$9^3/_{5} = 4^8/_{5} = 9,6000$	+ 0,007
28	9,6007	Lot westf. löt. Si.	$9^3/_{5} = 4^8/_{5} = 9,6000$	+ 0,007

Tabelle 10

Silberbarren aus dem Fund <b>Peine</b> , 1956, Nr. 5.			Ausgabestufe 1369.	
Silberart: Goslarer lötiges Silber. Ausgabeort: Braunschweig.			Abb.: Tafel 4.	
Gewicht: 233,378 g/16,0192 Kölner Lot. Gemess. Feingehalt: 818 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag.				
Sollfeingehalt: 13,2353 Lot fein = 794,12 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag der Zeitstufe: 1368.				
Feingewicht: 13,2512 Lot fein. Soll: 13 <sup>209</sup> / <sub>832</sub> = <sup>11025</sup> / <sub>832</sub> = 13,2512 Lot fein.				
Feingehaltsfehler: + 23,88 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Ag = + 3,007 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> . Feingewichtsfehler: ± 0.				
Gegenwerte des Stückes in verschiedenen Währungen.				
	Ist-Wert	Währung	Gemeinter Sollwert	Fehler-%
1	204,167	Sterling	$204\frac{1}{6} = \frac{1225}{6} = 204,167$	± 0
2	51,0417	Lüb. Sch.	$51\frac{1}{24} = \frac{1225}{24} = 51,0417$	± 0
3	33,1280	Braunschw. Sch.	$33\frac{1}{8} = \frac{265}{8} = 33,1250$	+ 0,009
4	56,0000	Bremer Grote	56	± 0
5	?	Hildesh. Sch.		
6	42,0000	Hannov. Sch.	42	± 0
7	53,0048	Goslarer Sch.	53	+ 0,009
8	38,8889	Einbecker Sch.	$38\frac{8}{9} = \frac{350}{9} = 38,8889$	± 0
9	42,0000	Halberst. Sch.	42	± 0
10	42,0000	Hamelner Sch.	42	± 0
11	24,5000	Osnabr. Sch.	$24\frac{1}{2} = \frac{49}{2} = 24,5000$	± 0
12	16,0000	Lot Bre. löt. Si.	16	± 0
13	28,0000	Lot Bre. Si. II	28	± 0
14	13,8811	Lot Lüb. löt. Si.	$13\frac{37}{42} = \frac{583}{42} = 13,8810$	+ 0,001
15	16,0014	Lot Bra. löt. Si.	16	+ 0,009
16	17,6683	Lot Bra. Si. II	$17\frac{2}{3} = \frac{53}{3} = 17,6667$	+ 0,009
17	26,5024	Lot Bra. Si. III	$26\frac{1}{2} = \frac{53}{2} = 26,5000$	+ 0,009
18	16,3092	Lot Gosl. löt. Si.	$16\frac{13}{42} = \frac{685}{42} = 16,3095$	- 0,002
19	17,3964	Lot Gosl. Si. II	$17\frac{25}{63} = \frac{1096}{63} = 17,3968$	- 0,002
20	21,7456	Lot Gosl. Si. III	$21\frac{47}{63} = \frac{1370}{63} = 21,7460$	- 0,002
21	16,8000	Lot Halb. löt. Si.	$16\frac{4}{5} = \frac{84}{5} = 16,8000$	± 0
22	18,9000	Lot Stend. Si.	$18\frac{9}{10} = \frac{189}{10} = 18,9000$	± 0
23	22,4000	Lot Usualsi.	$22\frac{2}{5} = \frac{112}{5} = 22,4000$	± 0
24	25,2000	Lot Halb. Wersi.	$25\frac{1}{5} = \frac{126}{5} = 25,2000$	± 0
25	16,0014	Lot Hild. löt. Si.	16	+ 0,009
26	16,1616	Lot Einb. löt. Si.	$16\frac{16}{99} = \frac{1600}{99} = 16,1616$	± 0
27	16,8000	Lot Ham. löt. Si.	$16\frac{4}{5} = \frac{84}{5} = 16,8000$	± 0
28	16,3333	Lot westf. löt. Si.	$16\frac{1}{3} = \frac{49}{3} = 16,3333$	± 0

## VI

**Die bremischen Grönlandfahrten und ihr Einfluß  
auf die bremische Wirtschaft \*)**

Von Hans-Rudolf Meyer

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
Quellen und Schriften .....	222
Einleitung .....	225
 I. Die bremische Grönlandfahrt:	
1. Allgemeines .....	228
2. Die Anfänge .....	228
3. Gründung von „Grönländischen Compagnien“ und erste Nachrichten bis zum Jahre 1686 .....	230
4. Die Grönlandfahrt von 1687 bis 1695 .....	233
5. Bremens Walfang auf der Höhe der Entwicklung, 1696 bis 1725 .....	240
6. Stocken der Entwicklung, 1726 bis 1760 .....	248
7. Neuer Aufstieg in freiem Wettbewerb in der Zeit von 1761 bis 1810 .....	253
8. Von der Wiederaufnahme des Walfangs nach der Franzosenzeit bis zur letzten bremischen Grönlandfahrt im Jahre 1872 .....	262
 II. Der Einfluß der Grönlandfahrt auf die bremische Wirtschaft:	
1. Allgemeines .....	267
2. Die Veredelung der Walfangerzeugnisse:	
a) Tranbrennereien .....	268
b) Fischbeinreißereien .....	271
3. Gewerbliche Verwendung des Trans als Roh- und Hilfsstoff:	
a) Seifensieder .....	271
b) Weißgerber und Riemenschneider .....	273
4. Schiffbau .....	274
5. Für die Schiffsausrüstung tätige Gewerbe:	
a) Tonnenmacher und Kimker .....	277
b) Reepschläger .....	282
c) Sonstige Gewerbe .....	283
Schlußbetrachtung .....	285

\*) Abdruck des Hauptteils einer Diplomarbeit mit gleichem Titel, vorgelegt bei Herrn Prof. Dr. H. Ammann im Wintersemester 1962/1963 an der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität des Saarlandes, in teilweiser Erfüllung der Prüfungsbedingungen für Diplom-Kaufleute.

**Quellen und Schrifttum**

## A) Ungedruckte Quellen:

## 1. Staatsarchiv Bremen (St. A. Br.)

- B. 10. k. 2. 11. a. + c. Hanseatische Agenten zu Paris: Beck 1679—1680, Abel 1803
- C. 4. b. 2. a., c. Hanseat. Consuln und Agenten in London: M. Eelking und H. Heymann
- C. 7. a. 3. a., b. Verhältnisse der Hansestädte und Dänemarks im 17. Jahrhundert
- D. 20. b. 18. b. Gewerbeanlagen, Dampfmaschinen usw.
- R. 10. c. 3. Sperrung der Weser: durch Franzosen und englische Blockade 1801, 1803, 1804
- R. 10. c. 4. Sperrung der Weser: englische Blockade 1806
- R. 11. p. 1. Schifffahrt über See bis 1792
- R. 11. r. Messung der Schiffe
- R. 11. ff. Island- und Hitlandfahrer
- S. 12. b. 1., 7., 10. Reepschläger
- S. 12. e. 1., 7. Riemer und Senkler
- S. 14. u. 1., 9., 15. Tonnenmacher
- Ss. 2. b. F. Handlung: mit Fischen, Austern, Hummern und dgl.
- Ss. 2. b. H. 1. Handlung: mit Hering
- Ss. 2. b. S. 10. Handlung: mit Speck
- Ss. 2. b. T. 2. Handlung: mit Teer und Tran (intus: Grönlandfahrer)
- Ss. 5. a. Fabrikationen: im allgemeinen
- Ss. 5. b. S. 3. Fabrikationen: Seife
- Ss. 5. b. T. 6. Fabrikationen: Tauwerk
- W. 2. d. Nr. 2. Hamburgensia: 17. Jahrhundert, Streitigkeiten Hamburgs mit dem König von Dänemark
- W. 8. a. 2. Dänemark: Generalia nach 1600
- Z. 2. d. 5. c. Verhandlungen unter Erzbischof Johann Friedrich von 1617—1626

## 2. Akten des Heimatmuseums Vegesack (H. M. V.)

## B) Schrifttum:

- Abel, H., Walindustrie an der Weser, in: Der Schlüssel, Bremer Beiträge zur deutschen Kultur und Wirtschaft, 2. Jahrg., 7. Heft, Juli 1937, S. 7—12.
- Baasch, E., Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffsbaupolitik, Hamburg 1899.
- Baasch, E., Hamburgs Convoysschiffahrt und Convoywesen, Hamburg 1896.
- Baasch, E., Holländische Wirtschaftsgeschichte, Jena 1927.
- Bessell, G., Bremen — Geschichte einer deutschen Stadt, 3. Aufl., Bremen 1955.
- Beutin, L., Bremen und Amerika, Bremen 1953.
- Bippen, W. v., Geschichte der Stadt Bremen, Bd. I—III, Bremen 1892, 1898, 1904.

- Brinner, L., Die Erschließung des Nordens für den Walfischfang, in: Hansische Geschichtsblätter, herausg. vom Verein für hansische Geschichte, Jahrg. 1912, S. 321—363.
- Brinner, L., Die deutsche Grönlandfahrt. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte. Im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausg. von Dietrich Schäfer, Bd. VII, Berlin 1913.
- Buchenau, F., Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet, Bremen 1862.
- Duntze, J. H., Geschichte der freien Stadt Bremen. Bd. 1—4, Bremen 1845, 1846, 1848, 1851.
- Eckhardt, K. A., Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, herausg. von Hermann Entholt, Heft 5, Bremen 1931.
- Elstermann, E., Die Lederarbeiter in Bremen. Veröffentlichungen des Archivs der Hansestadt Bremen, herausg. im Auftrag der Wittheit zu Bremen durch Friedrich Prüser, Heft 17, Bremen 1941.
- Entholt, H., Bremens Handel, Schiffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert (1815—1914), in: Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer, herausg. von K. Wiedenfeld, 5. Bd., Gotha 1928.
- Entholt, H., und Beutin, L., Bremen und Nordeuropa; Quellen und Forschungen zur bremischen Handelsgeschichte; Heft 1, Weimar 1937.
- Focke, J., Vom älteren bremischen Seeschiffsbau, in: Jahrb. der bremischen Sammlungen, III. Jahrg., 1. Halbb., S. 28—44, Bremen 1910.
- Föge, H., Bremer Bergenfahrt und Bergenfahrer vom 16. bis 18. Jahrhundert, Dissert., Kiel 1958.
- Frank, W., Der wiedererstandene deutsche Walfang, dargestellt an der Entwicklungsgeschichte der Ersten Deutschen Walfanggesellschaft, Düsseldorf 1939.
- Fuhse, G., Die Freie Hansestadt Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung, Bremen 1927.
- Halenbeck, L., Geschichte der Stadt Vegesack, 2. Aufl., Vegesack 1893.
- Helm, K., Die bremischen Holzarbeiter vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, herausg. von Hermann Entholt, Heft 8, Bremen 1931.
- Helm, K., Bremens Holzschiffbau vom Mittelalter bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts, in: Bremisches Jahrbuch, herausg. von der Historischen Gesellschaft, 44. Bd., S. 175—243, Bremen 1955.
- Herms, D., Die Anfänge der bremischen Industrie. Vom 17. Jahrhundert bis zum Zollanschluß (1888). Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, herausg. von Friedrich Prüser, Heft 20, Bremen 1952.
- Höfinghoff, E., Die bremischen Textilgewerbe vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, herausg. von Hermann Entholt, Heft 9, Bremen 1933.
- Höver, O., Von der Galiot zum Fünfmaster, Bremen 1934.
- Hudtwalcker, C. H., Walfang, Bremerhaven 1937.
- Hugo, O., Deutscher Walfang in der Antarktis, Oldenburg i. O., / Berlin 1939.
- Lindeman, M., Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620—1868, Gotha 1869.

- Meyer, H., Deutschland fängt wieder Wale. Aufnahme einer dreihundert-jährigen Tradition, in: *Der Schlüssel*, Bremer Beiträge zur deutschen Kultur und Wirtschaft, 2. Jahrg., 3. Heft, März 1937, S. 15—20.
- Müller, J., Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter, 1. und 2. Teil, in: *Bremisches Jahrbuch*, herausg. von der Historischen Gesellschaft des Künstlervereins, 30. Bd., S. 204—262, Bremen 1926, 31. Bd., S. 1—107, Bremen 1928.
- Oesau, W., Die deutsche Südseefischerei auf Wale im 19. Jahrhundert, Glückstadt/Hamburg/New York 1937.
- Oesau, W., Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17. bis zum 19. Jahrhundert, Glückstadt/Hamburg 1955.
- Oesau, W., Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17. bis zum 19. Jahrhundert, Glückstadt/Hamburg/New York 1937.
- Pagel, K., Die Hanse, Oldenburg i. O. 1942.
- Prüser, F., Aus dem Bremer Logbuch, in: *Der Schlüssel*, Bremer Beiträge zur deutschen Kultur u. Wirtschaft, 3. Jahrg., 8. H., S. 372—374, Aug. 1938.
- Prüser, F., Sengstack Söhne Bremen. Die zweihundertjährige Geschichte einer Bremer Seifenfabrik, Bremen 1949.
- Rauers, F., Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert, Bremen 1913.
- Schurtz, G. N., Bericht von der Natur und Eigenschaft, auch Nachstellung und Fang des Walfisches, in: R. Capel, *Vorstellungen des Nordens oder Bericht von einigen Nordländern und absonderlich von dem sogenannten Gruenlande*, Hamburg 1675.
- Spengemann, F., *Altes und Neues aus dem alten St. Magnus, Vegesack* 1931.
- Spengemann, F., *Aus der Segelschiffahrtszeit*, Bremen 1948.
- Spengemann, F., *Von Vegesacker Reedern, ihren Schiffen und Kapitänen, Vegesack* 1935.
- Steilen, D., *Geschichte der bremischen Hafenstadt Vegesack*, Vegesack 1926.
- Stein, R., *Das alte Büren*, Bremen 1957.
- Stein, W., *Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte. Im Auftrage des Han-sischen Geschichtsvereins herausg. v. Dietr. Schäfer*, Bd. X, Berlin 1922.
- Ueltzen-Barkhausen, J., *Einige Bausteine zur Geschichte der bremischen Schifffahrt in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und in den Anfängen des 19. Jahrhunderts*, Sonderdruck aus dem Jahrb. 1930/1931 der Bremer Gesellschaft von 1914.
- Witzendorff, H. J. v., *Beiträge zur bremisch. Handelsgeschichte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts*, in: *Bremisches Jahrbuch*, herausg. von der Historischen Gesellschaft, 43. Bd., S. 342—394, Bremen 1951, und 44. Bd., S. 128—174, Bremen 1953.
- Wolfard, A., *Die staatsrechtliche Stellung des bremisch. Senates*, Bremen 1926.
- Zorgdrager, C. G., *Cornelius Gisbert Zorgdragers Beschreibung des Grön-ländischen Wallfischfanges und Fischerey, nebst einer gründlichen Nachricht von dem Bakkeljau- und Stockfischfang bei Terreneuf, und einer kurzen Abhandlung von Grönland, Island, Spitzbergen, Nova Zembla, Jan Mayen Eiland, der Strasse Davids u. a. Aus dem Hollän-dischen übersetzt und mit accuraten Kupfern und Land-Charten ge-zieret*, Nürnberg 1750.
- Bremen — *Einst und Jetzt; Eine Chronik*, bearbeitet von F. Gläbe, Bremen 1955.
- Bremer *Adreßbücher der Jahre 1800, 1856, 1870 und 1880*.

- Bremer Handels-Archiv, herausg. von V. Böhmert, 1. Bd., Bremen 1864; 2. Bd., Bremen 1865.
- Bremisches Urkunden-Buch, herausg. im Auftrage des Senats der Freien Hansestadt Bremen von D. R. Ehmck und W. v. Bippen. 1. Bd., 787 bis 1300, Bremen 1873; 2. Bd., 1301—1350, Bremen 1876.
- Bremisch-Niedersächsisches Wörterbuch, herausg. von der bremischen Deutschen Gesellschaft, Bremen 1767.
- Deutscher Walfang, Stellungnahme des Walfang-Ausschusses der Industrie- und Handelskammern deutscher Seestädte, im November 1947.
- Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Dezember 1899.
- Notizen über den bremischen Wallfischfang in früheren Jahren, in: Politisches Wochenblatt für die freie Hansestadt Bremen vom Jahre 1832, S. 231 und 236.

## Einleitung

Schiffahrt und Handel sind die beiden ältesten Säulen, auf denen Bremens Geltung als Welthafen beruht. In der vorliegenden Untersuchung greifen wir aus dem großen Gebiet Schiffahrt einen besonderen Abschnitt heraus: die Grönlandfahrten, die für Bremen in der Zeit von der Mitte des 17. bis etwa zum letzten Viertel des 19. Jahrhunderts eine nicht unbedeutende Rolle spielten <sup>1)</sup>.

Diese Fahrten dienten in erster Linie der Jagd nach dem Wal. Bevorzugt und fast ausschließlich gejagt wurde von den Grönlandfahrern der „Grönländische Bartenwal“, auch „Gemeiner“, „Nordischer“ oder „Eigentlicher Wal“ genannt, der von den Engländern als *The Black* oder *Greenland Whale* bezeichnet wurde, und von dessen Art ausgewachsene Tiere eine Länge von etwa 18 bis 22 Metern und einen Umfang von ungefähr 12 bis 15 Metern erreichten. Gejagt wurde das Tier, um zwei begehrte Erzeugnisse zu erhalten: das Fett und die Barten.

Die Fett- oder Speckschicht, deretwegen man dem Wal vor allem nachstellte, umgibt seinen ganzen Körper in einer Dicke von 25 bis 50 Zentimetern und liefert durch Auskochen den Tran oder das Walöl. Es diente in der Hauptsache zu Beleuchtungszwecken, weiterhin aber auch den Weißgerbern zur Bearbeitung der Friese, den Seifensiedern als Grundstoff für ihre Tätigkeit und später der sich ent-

<sup>1)</sup> Wenn in diesem Zusammenhang von Grönland die Rede ist, sind im allgemeinen die gesamten arktischen Gewässer gemeint. Vgl. Brinner, L., Die Deutsche Grönlandfahrt, S. VII/VIII.

wickelnden Jute-Industrie zur Behandlung der Fasern vor dem Spinnen. Diese letzte Bedeutung des Tranes kommt besonders gut zur Geltung, wenn man sich einmal vor Augen hält, daß in der schottischen Hafenstadt Dundee etwa zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Juteverarbeitung und der Walfang zwei Erwerbszweige waren, die sich gegenseitig trugen. Dundee benötigte für seine mächtig emporgekommene Jute-Industrie jährlich etwa 2200 Tonnen Tran<sup>2)</sup> (etwa 21 000 Bremer Tonnen!) und rüstete immer noch eine große Anzahl von Dampfern zum Walfang aus, als der Unternehmungsgeist für die arktische Fischerei in der Zeit von 1830/1840 bis 1870 im übrigen Europa bereits mehr und mehr schwand<sup>3)</sup>.

Das zweite wichtige Erzeugnis, das beim Walfang gewonnen wurde, war das Fischbein, waren die Barten. Sie sitzen an den Seiten des Schädels fest und bilden statt der Zähne zwei lange Reihen im Rachen des Tieres. Jede Reihe besteht bei größeren Walen aus mehr als 300 einzelnen Stücken, und ein Wal liefert bisweilen bis zu 15 Tonnen Fischbein. In der ersten Zeit der Grönlandfischerei kannte man für die Barten noch keine Verwendung; später fertigte man aus ihnen Schachteln, Messerschalen, Stöcke und ähnliches; sie wurden aber auch zerkleinert und zu Matratzen und Polstern verarbeitet. Der größte Teil jedoch wurde von den Schneidern „in den steifen Kleidern“ vernäht, d. h. er diente zur Herstellung der damals „modernen“ Mieder oder der „Panzerung“ der Damen, wie Posselt sich ausdrückt<sup>4)</sup>.

In der Zeit von 1933 bis 1945 gewann der Walfang in Deutschland noch einmal große Bedeutung, als man festgestellt hatte, daß es noch andere, bis dahin kaum geahnte Verwendungsmöglichkeiten für den Tran gab. Alle früheren Verwendungsarten traten jetzt hinter seiner Bedeutung als Rohstoff für die Fettwirtschaft zurück. Aufbauend auf der Erfindung der Fetthärtung war es gelungen, das Walöl so weit zu veredeln, daß man es als den pflanzlichen Fetten durchaus gleichwertig erachtete, als allen Ansprüchen der neuzeitlichen Ernährungswissenschaft genügend. Der Wal wurde zum billigsten Lieferanten für Öle und Fette und zur Rohstoffquelle für die Mar-

<sup>2)</sup> 1 Engl. Tonne = 984,3 kg. Vgl. Reductions-Tabelle zur Vergleichung der Schiffsabmessungen verschiedener Länder 1849, St. A. Br., R. 11. r.

<sup>3)</sup> Vgl. Lindeman, M., Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620 bis 1868, S. 67.

<sup>4)</sup> Brinner, L., Grönlandfahrt, S. 48.

garine-Industrie, und da man sich großen Schwierigkeiten in der Beschaffung von Fetten gegenüber sah, wurde ein Vierjahresplan aufgestellt, der vor allem die Mehrerzeugung von Fetten durch den Walfang zum Ziel hatte.

Ebenfalls wurden technische Anlagen entwickelt, die es gestatteten, das bis dahin als Abfall weggeworfene Fleisch zu verwerten; nach der Verarbeitung fand es, genau wie das Knochenmehl, als Düngemittel Verwendung.

Der vom „Dritten Reich“ geförderte Walfang ging allerdings in der Südsee vor sich und steht somit nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit unserer Untersuchung; trotzdem aber sollten die neuen Möglichkeiten in der Verwertung der Walfangerzeugnisse ihrer großen wirtschaftlichen Bedeutung wegen nicht unerwähnt bleiben.

\*

Die Anfänge der Grönlandfahrten zum Walfang sind in größerem Umfang und als regelmäßig betriebenes Gewerbe zu Anfang des 17. Jahrhunderts zu suchen. Zunächst wurden diese Fahrten von den Engländern und den Holländern durchgeführt. Obgleich diese beiden Nationen sich gegenseitig wegen der Hoheitsrechte in den arktischen Gewässern befehdeten, waren sie immer einig, wenn es darum ging, einen plötzlich auftretenden „Neuling“ wieder zu vertreiben. Die einzige Nation, die als dritte bei Spitzbergen geduldet wurde, war Dänemark, und zwar deshalb, weil man wegen des Ostseehandels auf die freie Fahrt durch den Sund angewiesen war und aus diesem Grunde den damaligen Dänenkönig Christian IV. nicht reizen wollte. Diese Lage änderte sich allerdings sehr bald dahin, daß Dänemark als gleichberechtigter Teilhaber neben England und Holland in den arktischen Gewässern auftrat.

## I. Die bremische Grönlandfahrt

### 1. Allgemeines

Das muß von vornherein klar sein, daß die bremische Grönlandfahrt nicht als ein in sich begrenztes Geschehen, isoliert, betrachtet werden kann. Zu einem richtigen Verständnis gelangen wir nur dann, wenn wir diese Unternehmungen vor dem Hintergrund allgemein geschichtlicher Zusammenhänge sehen und aufgliedern und die verschiedenen Einflüsse politischer, wirtschaftlicher und naturwissenschaftlicher Art dabei nicht unberücksichtigt lassen.

So findet z. B. 1676 hinsichtlich des Walfanges das Verhalten der Franzosen den Hansestädten und besonders Bremen gegenüber<sup>5)</sup> seine Erklärung in der politischen Lage jener Zeit. Die Fangergebnisse hängen überdies von den jeweiligen Wetter-, insbesondere den Eisverhältnissen ab<sup>6)</sup>. Im Spanischen Erbfolgekrieg besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Anzahl der ausgerüsteten Schiffe und den politischen Verhältnissen<sup>7)</sup>.

### 2. Die Anfänge

Es ist nicht mit Sicherheit festzustellen, in welchem Jahr das erste bremische Schiff für die Grönlandfahrt ausgerüstet wurde. Die ersten Erwähnungen des Walfanges finden sich zwar bereits in den Jahren 1621/1622; aber es ist kaum anzunehmen, daß zu dieser Zeit schon Grönlandfahrten unternommen wurden, enthalten diese Erwähnungen doch ein Verbot für die Bremer Kaufleute, in den arktischen Gewässern auf den Walfang zu gehen.

Christian IV. von Dänemark hatte den Wunsch, seinen Sohn Friedrich Erzbischof von Bremen werden zu lassen, und deshalb war ihm daran gelegen, die Bremer für seine Pläne zu gewinnen. Diese Lage hatten sie schnell erkannt, und sie versuchten, daraus Nutzen zu ziehen. Sie wollten an der aufblühenden Grönlandfischerei teil-

<sup>5)</sup> Vgl. Abschnitt 3.

<sup>6)</sup> Vgl. Abschnitt 4.

<sup>7)</sup> Vgl. Abschnitt 5.

nehmen. So wandten sie sich am 8. Dezember 1621 an den dänischen König<sup>8)</sup> und baten um die Erlaubnis, auf dänischem Gebiet und in den dänischen Gewässern ohne Behinderung verkehren und handeln zu dürfen.

Auf diese Bittschrift, die Dr. Preisswerk als Gesandter in Kopenhagen überbrachte, antwortete Christian IV. in recht ablehnender Form: In bezug auf Grönland und den Walfang in den arktischen Gewässern habe er mit dem König von Großbritannien ein Abkommen getroffen, welches ihm nicht erlaube, der Bitte des Bremer Rates zu entsprechen. Nur ihren eigenen Untertanen sei es erlaubt, in dem Gebiet zu handeln und zu fischen<sup>9)</sup>.

Mit den *gewissen pacta*, von denen im Antwortschreiben Christians IV. vom 10. Januar 1622 die Rede ist, sind die Abmachungen gemeint, die die beiden Schwäger Jacob I. von England und Christian IV. von Dänemark im Jahre 1621 trafen und in denen sie beschlossen, gemeinsam alle Fremden aus Spitzbergen zu vertreiben<sup>10)</sup>.

Für jedes fremde Schiff war es mithin so gut wie unmöglich, nach Grönland auf den Walfang zu fahren. Man kann also der von Lindemann in seinem Buch über die arktische Fischerei vertretenen Ansicht nicht folgen, daß mutmaßlich bald nach diesem Schreiben auf den Walfang ausgerüstete Schiffe die Weser verlassen hätten, um sich von dem reichen Gewinn, den die spitzbergenschen Gewässer anboten, einen Anteil zu sichern<sup>11)</sup>.

Aus den folgenden Jahren wissen wir von keiner Erlaubnis für die Bremer, nach Grönland auf den Walfang zu gehen. Daß aber solche Genehmigungen erteilt wurden, zeigt ein Schreiben Christians IV. an den Reeder Johan Been in Hamburg vom 21. April 1643,

<sup>8)</sup> Bremen mußte bei dem dänischen König für Teilnahme am Grönlandwalfang um Erlaubnis bitten, weil die Dänen Grönland seit der Wiederentdeckung als ihr Land betrachteten und die Hansestädte nur unter besonderen Genehmigungen zum Walfang zulassen wollten. Während der König ein solches Vorgehen bei den starken Schiffahrtsnationen England und Holland nicht wagte, konnte er es sich bei den Hansestädten, die keine nationale Schutzmacht hinter sich hatten, ohne weiteres erlauben.

<sup>9)</sup> St. A. Br., ad. Z. 2. d. 5. c., Nr. 38, S. 556 c.

<sup>10)</sup> Vgl. Brinner, L., Die Erschließung des Nordens für den Walfischfang, S. 344.

<sup>11)</sup> Vgl. Lindeman, S. 10

in dem er diesem die Grönlandfahrt gestattete <sup>12)</sup>). Dieser Zeitpunkt gilt heute als der Beginn der hamburgischen Grönlandfahrt. Für Bremen dagegen ist die älteste Nachricht solcher Art erst aus dem Jahre 1653 erhalten. Am 6. Mai erschien der Bürger und Schiffer Dirich Timmermann vor dem Rat der Stadt und teilte diesem mit, daß *Er durch die gnade Gottes entschloßen sei, mit seinem Schiff noch Grönland auf den Walfang zu fahren und auch von dort eine Schiffsladung Walspeck abzuholen* <sup>13)</sup>). Der Zweck seines Gesuches war, von dem Rat eine Bescheinigung seiner Neutralität zu erlangen, die ihn vor den *Seetroublen* schützen und ihm helfen sollte, sein Schiff wieder sicher nach Haus zu bringen.

Es ging also schon gar nicht mehr um die Erlaubnis, überhaupt nach Grönland segeln zu dürfen. Es muß vielmehr zu jener Zeit für Bremen bereits eine allgemeine Genehmigung zur Grönlandfahrt bestanden haben. Unterstrichen wird diese Annahme durch die Bemerkung, daß Timmermann *sich . . . mit seinem Schiffe würde durchbringen können* <sup>14)</sup>, wenn er seine Neutralität nachweisen könne. Man darf wohl daraus schließen, daß schon vor 1653 von Bremen aus Grönlandfahrten unternommen wurden, von denen aber keine Nachrichten überliefert sind.

### 3. Gründung von „Grönländischen Compagnien“ und erste Nachrichten bis zum Jahre 1686

Aus der Chronik Peter Kisters <sup>15)</sup> geht hervor, daß einige Kaufleute im Jahre 1674 *wiederum eine gröhnländische Compagnia aufrichteten*. Diese *Compagnia* war also offensichtlich nicht die erste, die in Bremen errichtet wurde. Im Jahre 1656 *war die alte gefallen*. Es ist zu vermuten, daß diese Gesellschaft mit dem Unternehmen Dirich Timmermanns aus dem Jahre 1653 zusammenhing und sich wahrscheinlich wegen schlechter Ergebnisse 1656 wieder auflösen mußte.

<sup>12)</sup> Vgl. Oesau, W., Hamburgs Grönlandfahrt, S. 66.

<sup>13)</sup> Vgl. St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>14)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>15)</sup> Koster, P., Bremer Chronik 1600—1700 mit Abbildungen, St. A. Br., P. 1. s. 22. c. 1., vgl. hier S. 283/284.

Die *wiederum aufgerichtete* Gesellschaft aus dem Jahre 1674 rüstete für den Walfang in Grönland im selben Jahr vier Schiffe aus, die mit gutem Fang wieder heimkehrten. Aus demselben Jahr kennen wir die Kaufleute, die an der Grönländischen Kompanie beteiligt waren. Sie richteten nämlich gemeinsam am 7. Dezember ein Schreiben an den Rat und baten um Befreiung von der Konsumtionsabgabe, die sie für alle Lebensmittel entrichten mußten, die auf den Grönlandschiffen im Laufe der Walfangreisen verzehrt wurden<sup>16)</sup>. Die von Jahr zu Jahr zunehmende Grönlandfahrt bringe immer mehr fremde und ausländische Handelsleute nach Bremen, die auch ihr Brot und Bier ohne Abgabe in dieser Stadt konsumierten, so sagten sie; die Hamburger, Dänen und Holländer erhöhen auch keine Abgaben dieser Art von ihren Grönlandfahrern, und außerdem seien die Bergenfahrer im Genuß weitreichender Privilegien bezüglich ihrer in Bremen ein- und ausgeführten Güter<sup>17)</sup>.

Der Rat der Stadt beschloß darauf am 9. Dezember, daß die Kaufleute eine Aufstellung über alle die Güter aufstellen sollten, die sie pro Jahr und Schiff benötigten. Das geschah, und der Rat gewährte der Gesellschaft darauf dieselben Rechte, die auch die Hitlandfahrer<sup>18)</sup> hatten<sup>19)</sup>.

Die Rechte, die die Hitland-, Bergen- und Muscovienfahrer<sup>20)</sup> genossen, umfaßten die Akzisierungsfreiheit für alle notwendigen Lebensmittel sowie die abgabenfreie Ausfuhr der leeren Quardelen<sup>21)</sup>, die als Gefäße für den Walspeck mitgenommen wurden. Letztere „Freiheit“ wurde aber bald darauf widerrufen, als man am 10. März 1675 noch einmal die Frage aufwarf, ob auch bei der Ausfuhr der leeren Quardelen eine Abgabe entrichtet werden müsse<sup>22)</sup>. Für jede Tonne

<sup>16)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>17)</sup> Ebd.

<sup>18)</sup> Die Shetland-Inseln wurden früher als Hitland bezeichnet.

<sup>19)</sup> Extract aus dem Wittheitsprotokoll vom 23. Dezember 1674, S. 389, St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>20)</sup> Muscovienfahrer waren die Kaufleute, die Handel mit dem heutigen Rußland trieben.

<sup>21)</sup> Eine Quardele, auch als Cardele, Carthele, Quartele, Kardeel bezeichnet, ist eine doppelte Trantonne, die neben der einfachen bei den Grönlandfahrern benutzt wurde, um den Walspeck zu verpacken. Vgl. dazu auch die Abbildung auf Tafel II.

<sup>22)</sup> Vgl. Extract aus dem Wittheitsprotokoll vom 10. März 1675, S. 413, St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

sollte jetzt eine Akzise von zwei Groten bezahlt werden, die allerdings auf nochmalige Vorstellung der Grönland-Gesellschaft am 24. März 1679 wieder aufgehoben wurde <sup>23)</sup>.

Im Jahre 1675 wurde noch eine zweite „Grönländische Compagnie“ gegründet, die zu den bisherigen vier Schiffen, *welche guten fangst hätten* <sup>24)</sup>, zwei weitere ausrüstete, so daß im selben Jahr bereits sechs Bremer Schiffe auf Grönlandfahrt gingen. Über die Fangergebnisse dieser Schiffe ist nichts bekannt; aber da im folgenden Jahr bereits wiederum sechs Schiffe ausgesandt wurden, ist anzunehmen, daß der „Segen“, wie der Fang bei den Grönlandfahrern genannt wurde, die Erwartungen der Unternehmer vollauf erfüllte.

Die Aussendung der erwähnten sechs Schiffe im Jahre 1676 ging allerdings nicht ganz reibungslos vor sich; denn die Reeder hatten von dem hannoverschen Residenten in Paris, Beck, Nachricht erhalten, es bestehe zwar kein Grund zu der Befürchtung, daß die Schifffahrt der Stadt durch französische Seeräuber behindert würde; auf den bremischen Schiffen dürfe sich aber kein einziger Holländer oder Hamburger befinden, und auch nur ein *Cajüt junge von Feindes nation* sei in der Lage, das ganze Schiff mitsamt seiner Ladung ins Verderben zu stürzen <sup>25)</sup>.

Diese Haltung der Franzosen ist mit den politischen Verhältnissen jener Jahre zu erklären. Ludwig XIV. führte von 1672 bis 1678 seinen Eroberungskrieg gegen Holland, das mit Friedrich Wilhelm, dem Kurfürsten von Brandenburg, verbündet war. Dieser übte auf Hamburg dahingehend einen diplomatischen Druck aus, daß dort der französische Gesandte für die Hansestädte ausgewiesen wurde, was die Franzosen zu ihrer feindlichen Einstellung auch den neutralen Hansestädten gegenüber veranlaßte. Die bremischen Reeder wandten sich daraufhin an den Rat, daß es ihnen unmöglich sei, die Schiffe nur mit Bremer Schiffsleuten zu bemannen <sup>26)</sup>. Sie hätten außerdem schon eine ziemliche Anzahl an Bootsleuten anderer Nationen eingestellt und verhältnismäßig viel Geld dafür ausgegeben, und im übrigen seien sie der Ansicht, daß die Grönlandfahrt für die Stadt

<sup>23)</sup> Extract aus dem Wittheitsprotokoll vom 24. März 1675, S. 415, St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>24)</sup> Koster, S. 284.

<sup>25)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>26)</sup> Ebd.

sehr förderlich sei. Sie baten daher, zur *promotion der Commerciën* <sup>27)</sup> dem fremden Schiffsvolk das Bremer Bürgerrecht zu verleihen, damit die Schiffe ungehindert ausfahren könnten. Diesem Begehren kam der Rat am 18. März umgehend nach und beschloß, gegen ein geringes Entgelt den Fremden das Bürgerrecht für die Neustadt zu verkaufen <sup>28)</sup>.

Aus den nun folgenden Jahren sind keine Zahlenangaben über ausgelaufene Schiffe überliefert. Dennoch ruhte in dieser Zeit die Grönlandfahrt von Bremen aus keineswegs. Wir erfahren das aus einigen Akten, die über Streitigkeiten der „Grönländischen Compagnie“ mit den Tonnenmachern und Reepschlägern Aufschluß geben. Wir werden darauf an anderer Stelle noch näher eingehen <sup>29)</sup>. Über die Fortführung der Grönlandfahrten in der Zeit von 1677 bis 1686 gibt außerdem eine Urkunde aus dem Jahre 1684 Auskunft, in der sich die Grönlandreeder verpflichteten, die Rechtsgepflogenheiten der Holländer für ihre Fahrten zu übernehmen <sup>30)</sup>. Dabei werden einige Schiffsunglücke angeführt, bei denen sich diese Rechtsgrundsätze sehr gut bewährt hatten <sup>31)</sup>.

#### 4. Die Grönlandfahrt von 1687 bis 1695

Soweit Nachrichten über den Walfang aus den Jahren 1687 bis 1695 vorhanden sind, verdanken wir sie dem Chronisten Peter Koster <sup>32)</sup>, der jedes Jahr in ein paar Sätzen die Grönlandfahrer seiner Heimatstadt erwähnt.

Im Jahre 1687 fuhren insgesamt sieben Schiffe auf den Walfang nach Grönland, hatten aber wenig Glück <sup>33)</sup>. Denn allein vier Schiffe kamen ohne „Segen“ wieder zur Weser zurück; ein Schiff ging in den arktischen Gewässern verloren, und die restlichen zwei Schiffe konnten zusammen acht Wale erlegen. Auch die Holländer und Ham-

<sup>27)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>28)</sup> Ebd.

<sup>29)</sup> Vgl. die Ausführungen über die Tonnenmacher, Kimker und Reepschläger weiter unten.

<sup>30)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>31)</sup> Vgl. Anm. 105.

<sup>32)</sup> Vgl. Koster, S. 355 ff.

<sup>33)</sup> Vgl. Koster, S. 355.

burger machten schlechte Fänge <sup>34)</sup>. So liegt die Vermutung nahe, daß es sich in diesem Jahr um eine *open season* mit geringer Ergiebigkeit handelte. Um diese Zusammenhänge übersehen zu können, müssen wir auf die Eis- und Witterungsverhältnisse in den arktischen Gewässern eingehen, die Jahr für Jahr sehr verschieden sein konnten. Je nachdem, ob es im Norden einen strengen oder milden Winter gegeben hatte, sprachen die Grönlandfahrer von einem „Südeisjahr“ oder einer *open season*. In einem „Südeisjahr“ bildete das Eis im Frühjahr eine undurchdringliche Barriere, die sich weit nach Süden erstreckte. Diese geschlossenen Eismassen spalteten sich dann meistens im Lauf des Sommers. Wenn es nun den Grönlandfahrern gelang, eine Lücke in der Barriere zu finden und offene Wasserflächen zwischen den großen, treibenden Eisfeldern zu erreichen, so konnten sie meist einen guten Fang machen; denn sie befanden sich jetzt auf einem verhältnismäßig kleinen „See“, der auch bei Sturm — abgesehen von einer gewissen Dünung — ruhig blieb. Handelte es sich dagegen um eine *open season*, so waren die Fangaussichten im allgemeinen schlecht. Die Seeleute sahen sich dann einer einzigen, riesigen, mit losem Treibeis bedeckten Wasserfläche gegenüber, in der die Wale schlecht aufzuspüren waren.

Sei nun das schlechte Fangergebnis im Jahre 1687 auf eine *open season* zurückzuführen oder nicht, eine Folge davon war, daß die Nachfrage nach Tran das Angebot überwog und der Preis für eine Tonne auf 13 Reichstaler stieg <sup>35)</sup>.

Es ist überhaupt festzustellen, daß, von Ausnahmen abgesehen, die Tranpreise von den jeweiligen Fangergebnissen abhängig waren und sich im allgemeinen genau auf deren Veränderungen abstimmten. War das Jahr gut und brachten die Schiffe einen großen „Segen“ nach Hause, so gab es ein großes Angebot auf dem „Tranmarkt“, und die Preise waren niedrig. War dagegen das Jahr schlecht, kletterten die Preise nach oben. Betrachtet man die graphischen Darstellungen <sup>36)</sup>, die die Entwicklung der Fangergebnisse und der Tranpreise in Kurven festhalten, so vermeint man oft, in der Preiskurve das Spiegelbild der Kurve der Fangergebnisse vor sich zu sehen.

<sup>34)</sup> Vgl. Koster, S. 355.

<sup>35)</sup> Koster, Ebd.

<sup>36)</sup> Vgl. Abschnitt 1 und Anhang.

Wenn Peter Koster die Preissteigerung des Jahres 1687 für wert hält, in seine Chronik aufgenommen zu werden, so dürften die Preise in früheren Jahren um etliches niedriger gewesen und die Fänge dementsprechend besser ausgefallen sein. Wir können daher mit Recht annehmen, daß die Grönlandfahrten in der Zeit von 1677 bis 1687 nicht nur weiterhin durchgeführt wurden, sondern daß sie sogar mit recht guten Ergebnissen vor sich gingen.

Im Jahre 1688 fiel wiederum der Walfang nicht sehr glücklich aus <sup>37)</sup>. Von den sechs ausgesandten Schiffen kehrten allein vier ohne „Segen“ heim, während die beiden anderen zusammen fünf Wale fingen. Von einem dieser Schiffe ist bekannt, daß aus dem Speck von drei von ihm erbeuteten Walen 324 Tonnen reiner Tran gebrannt wurden <sup>38)</sup>, was noch einmal in anschaulicher Weise die Größe der möglichen Ausbeute unterstreicht <sup>39)</sup>. Trotzdem war 1688 ein schlechtes Jahr, nicht für die Bremer allein, sondern wiederum für alle an der Grönlandfahrt beteiligten Nationen, und der Preis für eine Tonne Tran kletterte auf 15 Reichstaler, was früher nie vorgekommen war <sup>40)</sup>.

Wohl auf Grund der schlechten Fänge in den beiden vergangenen Jahren fuhren 1689 nur vier Schiffe nach Grönland, die zusammen sechs Wale fangen konnten. Damit aber fiel der „Segen“ wiederum so gering aus, daß der Tranpreis eine Rekordhöhe erreichte. 18 Reichstaler mußten für eine Tonne bezahlt werden, *welches dieses orts kein Mensche gedenken könnte, jemahlen vorhin geschehen zu seyn* <sup>41)</sup>. Daß im folgenden Jahre trotzdem wieder sechs Schiffe ausgerüstet wurden, ist vielleicht damit zu erklären, daß man sich von ihm im allgemeinen große Hoffnungen machte <sup>42)</sup>. Der „Segen“ fiel auch etwas besser aus, und *am 24. Augusti kamen 2 Gronländische Schiffe zu Hause, der erste hatte 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, der andere 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fische, zusammen*

<sup>37)</sup> Koster, S. 366.

<sup>38)</sup> Ebd.

<sup>39)</sup> Vgl. Einleitung.

<sup>40)</sup> Koster, S. 375.

<sup>41)</sup> Koster, S. 375.

<sup>42)</sup> Vgl. Koster, S. 379.

9 Fische<sup>43)</sup>. Die restlichen vier Schiffe brachten zehn Wale mit nach Bremen, und das Gesamtergebnis war somit noch einigermaßen zufriedenstellend.

Die sechs Schiffe waren in diesem Jahr wahrscheinlich nicht ohne Schutz nach Grönland gefahren. Denn vom 2. April 1690 ist ein Schriftstück überliefert, in dem die *Interessenten des Fregat oder Convoj Schiffs und der Groenländischen Compagnie*<sup>44)</sup> um Entleihung von 16 bis 18 eisernen Kanonen bitten, die sie trotz großer Bemühungen nicht von anderer Seite hätten bekommen können. Die Schiffe lägen zur Abfahrt bereit; aber bei den gefährlichen und unsicheren Zeiten sei es zu empfehlen, möglichst viele Schiffe mit Kanonen zu versehen, damit sie sich im Fall der Not gegenseitig zu Hilfe kommen könnten<sup>45)</sup>. Also nicht nur das Konvoischiff, das die Walfänger auf ihrer Reise begleitete und hier zum ersten Male erwähnt wird, sollte mit Kanonen ausgerüstet werden, sondern vielmehr sollten so viele Schiffe wie möglich damit ausgerüstet werden, um sich bei Gefahr gegenseitig beistehen zu können<sup>46)</sup>. Ludwig XIV. führte ja seinen dritten Eroberungskrieg, und außerdem war die Seeräuberei sehr verbreitet und für alle Handelsschiffe so gefährlich, daß es ratsam erschien, sich so weitgehend wie möglich dagegen auszurüsten. Die „Interessenten“ verpflichteten sich in ihrem Schreiben, die Kanonen innerhalb von drei Monaten unbedingt wieder zurückzugeben oder auch in bar zu bezahlen<sup>47)</sup>, worauf der Rat beschloß, ihnen so viele Kanonen, wie zu entbehren seien, gegen bar zu verkaufen, aber nicht, wie erbeten, zu leihen<sup>48)</sup>.

Es verwundert etwas, daß die Kanonen nur für drei Monate er-

<sup>43)</sup> Koster, P., S. 383. Ganz offensichtlich ist dem Chronisten hier ein Fehler unterlaufen; aber es war nicht möglich, an Hand der vorhandenen Unterlagen das richtige Fangergebnis zu ermitteln. Der Bruchteil ist aus der Tatsache zu erklären, daß sich oft einzelne Grönlandfahrer mit anderen zu gemeinschaftlichen Unternehmungen zusammenschlossen und dann den „Segen“ teilten. Vgl. Petermanns Geographische Mitteilungen 1867, Heft XI, S. 416.

<sup>44)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>45)</sup> Ebd.

<sup>46)</sup> Näheres über die Convoyfahrten bei E. Baasch, Hamburgs Convoysschiffahrt und Convoywesen, insbesondere die Ausführungen über Bremen, S. 367—395.

<sup>47)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>48)</sup> Ebd.

beten wurden, blieben die Grönlandfahrer im allgemeinen doch mindestens vier Monate unterwegs. Aber vielleicht gaben sie diese verhältnismäßig kurze Zeit auch nur an, um die Kanonen vom Rat leichter und schneller zu erhalten. Ihre zur Ausfahrt im Hafen bereitliegenden Schiffe hätten sonst vielleicht einen weiteren Zeitverlust hinnehmen müssen.

Das Jahr 1691 begann mit schlechten Aussichten für die Grönlandfahrer. Man wollte ihnen gleich von zwei Seiten den Walfang untersagen, und zwar versuchten das die Niederländer und die Dänen. Das Vorgehen der Generalstaaten<sup>49)</sup> ist mit der politischen Lage in Europa in Zusammenhang zu bringen, während sich das Vorgehen Dänemarks aus rein nationalen Erwägungen erklärt. Am 20. Februar 1691 wurde den Hansestädten von Egerhard von Kuistens, dem niederländischen Residenten in Hamburg, ein Schreiben mit der Aufforderung überreicht, *pro communi causa* für das Jahr 1691 auf die Grönlandfahrt zu verzichten<sup>50)</sup>. Die Generalstaaten waren zu der Zeit an dem Krieg der „Großen Allianz“ gegen Ludwig XIV. beteiligt und benötigten daher ihre Seeleute für die Kriegsschiffe. Die neutralen Hansestädte hätten vom Walfang jetzt sehr profitieren können: sollte man da nicht an sie die Forderung stellen, aus der Tätigkeit der Niederländer „für das Gemeinwohl“ keinen Nutzen zu ziehen und ebenfalls keine Fahrten nach Grönland zu unternehmen?

Aber die Hansestädte konnten sich nicht über gemeinsame Schritte einigen. So antwortete Bremen den Generalstaaten, daß die Stadt zwar grundsätzlich im Dienste der gemeinsamen Sache bereit sei, dem Ersuchen nachzukommen, daß sie sich aber bereits auf des Kaisers *Zumuthen und Verordnung ... mit einem jährlichen gar hohen contingent und beysteuern zu bestreitung gedachten Krieges... beschwert*<sup>51)</sup> habe. Außerdem bringe der Krieg sowieso schwere Handelshemmnisse mit sich, und im übrigen stellten die Untertanen der Generalstaaten die Grönlandfahrt auch nicht ein. Man habe nämlich erfahren, daß für niederländische Rechnung in Norwegen Schiffe für den Walfang bei Grönland hergestellt würden. Die General-

<sup>49)</sup> Die „Generalstaaten“ entsprachen in etwa den heutigen Niederlanden.

<sup>50)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>51)</sup> Ebd. Vgl. zu Bremens Beteiligung und finanzieller Belastung auf Grund des Krieges auch Bippin v., W., Geschichte der Stadt Bremen, 3. Band, S. 174 ff.

staaten würden sicher, so schrieb der Rat, den Bremer Bürgern die wenige Nahrung nicht mißgönnen, zumal die vier bis fünf nach Grönland auslaufenden Schiffe nicht mit Matrosen oder Kriegsleuten, sondern mit in der Stadt ansässigen Bürgern und Handwerksgesellen besetzt würden<sup>52</sup>).

Fast gleichzeitig mit dem niederländischen Ersuchen, nämlich am 23. Februar 1691, erließ Christian V. von Dänemark ein Mandat, mit dem er den Walfang bei Grönland für alle hanseatischen Schiffe ohne königlich dänische Pässe oder besondere Erlaubnis verbot<sup>53</sup>). Er habe gehört, so begründete er sein Vorgehen, daß einige seiner Untertanen die seit geraumer Zeit ruhenden Grönlandfahrten wiederaufzunehmen gedächten, und so habe er sich als rechtmäßiger Erbkönig und Herr über Grönland und die umliegenden Inseln gezwungen gesehen, den deutschen Hansestädten in Zukunft die Fahrten in die arktischen Gewässer ohne besondere Zulassungen oder Pässe zu verbieten. Bei einem Verstoß gegen dieses Verbot würden die betreffenden Schiffe aufgebracht und beschlagnahmt werden<sup>54</sup>).

Hamburg schlug den beiden anderen betroffenen Hansestädten daraufhin vor, sich diesem unbilligen Verbot sofort *communi nomine Hanseatico* zu widersetzen<sup>55</sup>); aber Lübeck und Bremen zogen es vor, getrennt zu antworten, weil sie sonst *hierauß besorgender Böß- und schädlicher consequenzen, so wohl in Aula Imperiali alß auch am Königl. Dänischen Hoefe*<sup>56</sup>) befürchteten. Bremen sandte einen Bürger nach Kopenhagen, welcher es bewirken konnte, daß den bremischen Reedern gegen eine Gebühr von 50 Reichstalern je Schiff weiterhin die Grönlandfahrt gestattet wurde<sup>57</sup>). Die acht ausgesandten Schiffe hatten aber auch in diesem Jahr wieder kein Glück; denn allein fünf kamen „ledig“ zur Weser zurück, eins ging bei Jütland verloren, das siebente fing drei Wale, und das letzte konnte nur einige Walrosse erlegen, aus denen man fünf Quardelen Speck gewann<sup>58</sup>). Die Folge

<sup>52</sup>) St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2. — Hier untertrieben die Bremer; denn 1691 verließen acht Schiffe die Weser mit Kurs auf Grönland.

<sup>53</sup>) St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>54</sup>) St. A. Br., W. 2. d. Nr. 2.

<sup>55</sup>) Ebd.

<sup>56</sup>) St. A. Br., W. 2. d. Nr. 2.

<sup>57</sup>) Ebd.

<sup>58</sup>) Koster, S. 388/389.

dieses schlechten Fanges war, daß der Preis für eine Tonne Tran wiederum über 15 Reichstaler lag.

Im folgenden Jahr hielt sich der Tranpreis auf einer Höhe von 15 bis 18 Reichstalern je Tonne. Von den insgesamt sieben ausgerüsteten Schiffen wurden achtzehn Wale gefangen, wobei ein Schiff besonderes Glück hatte. Es kam bereits am 16. Juli zurück und hatte innerhalb von 24 Stunden acht Wale erlegt.

Zum ersten Male sind aus diesem Jahr auch Nachrichten über das zweite Erzeugnis des Walfangs, die Barten, überliefert. Die von dem vierten Schiff gefangenen zwei Wale gaben 1053 Stück Fischbein, deren Gewicht etwa 5000 Pfund betrug. Die Gesamteinnahme aus diesem Schiff betrug<sup>59)</sup>:

2 Wale =	260 Tonnen Tran	
	zu 15 Rth je Tonne =	3900 Rth
1053 Stück Barten =	5000 Pfund	
	zu 60 Rth je Pfund =	<u>3000 Rth</u>
	<b>Summe =</b>	<u><b>6900 Rth</b></u>

Weitaus besser aber hatte noch das erste Schiff abgeschnitten, dessen Fangergebnis etwa auf 20 000 Reichsthaler geschätzt wurde<sup>60)</sup>.

Die drei nun folgenden Jahre 1693/1694/1695, die dem großen Aufschwung vorausgingen, der ab 1696 einsetzte, brachten noch einmal recht mäßige Ergebnisse. 1693 fuhren sechs Schiffe nach Grönland. Drei davon kamen ohne „Segen“ zurück, und die drei restlichen fingen zusammen sechs Wale. 1694 wurden sieben Schiffe ausgerüstet, von denen aber nur sechs zurückkehrten, weil eines von einem Dünkirchener Seeräuber „gekapert“ wurde. Zwei Schiffe von einer Gesellschaft machten im Verhältnis zu den anderen einen großen Gewinn, indem sie neun Wale erlegten, während die anderen nur vier mit nach Bremen bringen konnten. Von den im Jahre 1696 ausgefahrenen acht Schiffen kamen zwei ohne Fang zurück, und die anderen

<sup>59)</sup> Koster, S. 399/400.

<sup>60)</sup> Koster, S. 399.

fingen zusammen fünfzehn Wale<sup>61</sup>): ... *der Thran war teuer, die Tonne galt 15 Reichsthaler und mehr, der Fischbein lief auch zum hohen preise*<sup>62</sup>).

Dieser erste Abschnitt der bremischen Grönlandfahrten brachte also keine sehr günstigen Ergebnisse für die Walfänger. Wenn Bessell schreibt<sup>63</sup>), daß die Zeit, die auf den Frieden von Habenhausen<sup>64</sup>) folgte, die stillste und unfruchtbarste in Bremens ganzer Entwicklung gewesen sei, so stimmt diese Feststellung auch für die schlechte Entwicklung der bremischen Grönlandfahrten.

### 5. Bremens Walfang auf der Höhe der Entwicklung, 1696 bis 1725

Mit dem Jahre 1696 begann für die Bremer Grönlandfahrt die Zeit des großen Aufschwungs, die, abgesehen von einzelnen Rückgängen, genau dreißig Jahre andauerte und ihren Höhepunkt in den Jahren 1723, 1724 und 1725 fand, in denen jährlich 25 Schiffe von Bremen für den Walfang ausgerüstet wurden —, eine Zahl, die niemals vorher und auch später nicht wieder erreicht wurde<sup>65</sup>).

<sup>61</sup>) Im Widerspruch zu diesen Zahlen, die aus Aufzeichnungen über die von Bremen nach Grönland auf den Walfang abgegangenen Schiffe stammen (St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2., vgl. Anm. 60), stehen die Nachrichten von Koster, der in seiner Chronik (S. 435/436) nur von fünf Schiffen berichtet, die elf Wale erlegen konnten. Eine genaue Feststellung der richtigen Zahlen war an Hand des zur Verfügung stehenden Materials nicht möglich.

<sup>62</sup>) Koster, P., S. 423.

<sup>63</sup>) Vgl. Bessell, G., Bremen, Geschichte einer deutschen Stadt, 3. Auflage, S. 223/224.

<sup>64</sup>) Der Friede von Habenhausen (15. November 1666) beendete den „Bremischen Krieg“ gegen die Schweden, in dem die Hansestadt von Holland und Brandenburg unterstützt worden war.

<sup>65</sup>) Die Zahlenangaben über die Anzahl der ausgelaufenen Schiffe, die Fangergebnisse und die Tranpreise stammen bis zum Jahre 1799 aus Aufzeichnungen von den, *von hier nach Grönland und der Strasse Davis, auf den Wallfisch und Robbentang abgegangenen Schiffen, wieviel sie an Fischen und Robben gefangen, und zu welchen Preysen der Thran und die Baarden verkauft worden von 1695—1799.* (St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.) Für die darauffolgende Zeit bis zur Beendigung der bremischen Grönlandfahrten stützt sich die Untersuchung auf Zahlen aus Brinners „Grönlandfahrt“. Brinner entnahm diese Zahlen, die allerdings nur über die jährlich ausgelaufenen Schiffe Auskunft geben, aus einem alten „Rhederbuch“, das aber nicht mehr im Staatsarchiv Bremen vorhanden ist.

Die Fangergebnisse dieser Zeit liegen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, durchweg bei über 30 Walen jährlich, und das dritte Merkmal der Jahre von 1696 bis 1725 bilden, außer der steigenden Anzahl der ausgerüsteten Schiffe und den guten Fangergebnissen, die verhältnismäßig niedrigen Tranpreise, die nur einmal in dieser Zeit, und zwar in den schlechten Jahren von 1706 bis 1710, außerordentlich in die Höhe gingen.

Im Jahre 1696 verließen zwölf Schiffe die Hansestadt Bremen mit Kurs auf Grönland. Damit diese Schiffe ihren Heimathafen auch wieder sicher erreichten, wandten sich am 12. August die „Interessenten der Grönländischen Compagnie“ an den Rat und fragten an, ob das Konvoischiff nicht so bald wie möglich segelfertig gemacht werden könnte, um mit 240 Mann Besatzung vor der Küste zu kreuzen und auf die von Grönland heimkehrenden Schiffe zu warten<sup>66)</sup>. Sie hätten nämlich erfahren, so schrieben die Reeder, daß der Konvoi nach England nicht vor dem 20. September ausliefe und das Schiff doch somit fünf Wochen zur Verfügung stände.

Dieses Anliegen aber fand offensichtlich nicht sofort die Zustimmung des Rates. Denn erst am 1. September wurde darüber beraten und beschlossen, daß die Deputierten des Rates sich mit den Antragstellern und den nach England handelnden Kaufleuten in Verbindung setzen sollten, um die Angelegenheit zu untersuchen und darüber Bericht zu erstatten<sup>67)</sup>. Dem Rat lag dieses Mal augenscheinlich die Förderung und Unterstützung der Grönlandfahrten nicht so sehr am Herzen wie im Jahre 1676, als die Grönland-Gesellschaft um Vergabe des Bürgerrechts für ihre ausländischen Seeleute nachgesucht hatte und ihrer Bitte sofort entsprochen worden war<sup>68)</sup>. So kamen elf der zwölf ausgelaufenen Bremer Schiffe auch ohne Schutz des Konvoischiffes am 2. September sicher wieder zur Weser zurück. Das letzte war auch nicht Seeräubern in die Hände gefallen, sondern beim Einsegeln in das Eis verlorengegangen. Aus dem Fang von 43 Walen wurde ein großes Geld gemachet<sup>69)</sup>.

In den beiden folgenden Jahren fielen die Fänge noch besser aus,

<sup>66)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>67)</sup> Vgl. Extract aus dem Wittheitsprotokoll vom 1. September 1696, S. 8, St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>68)</sup> Vgl. S. 233, Anm. 27 und 28.

<sup>69)</sup> Koster, S. 443.

und die Preise sanken dadurch erheblich, *welches den gewinn der interessenten sehr verminderte* <sup>70)</sup>. Zum ersten Male war es gelungen, mehr als 100 Wale zu erlegen, was in dieser Epoche noch fünfmal und später nie wieder vorkam, und zum ersten Male auch sank der Tranpreis unter 10 Reichstaler — eine Tonne kostete im Jahre 1698 nur 5½ Reichstaler! Das war ein Preis, der in der weiteren Geschichte des Grönland-Walfangs nicht wieder vorgekommen ist.

Nicht einmal hatte man genug Tonnen für den Speck und Tran zur Verfügung! Obgleich bereits am 15. Februar 1697 Bestimmungen erlassen worden waren, nach denen die Tonnenmacher außer zur Lieferung der von den Kaufleuten ausdrücklich bestellten Tonnen verpflichtet waren, zur Zeit der Rückkehr der Schiffe eine bestimmte weitere Anzahl für den Notfall vorrätig zu haben <sup>71)</sup>, reichten die vorhandenen Tonnen nicht aus, und es wurde daraufhin den Kimkern <sup>72)</sup>, Wettbewerbern der Tonnenmacher, gestattet, für dieses Jahr bei der Herstellung der Tonnen ausnahmsweise mitzuwirken. *Sämtliche auff Groenland interessirte Kauffleute* verpflichteten sich am 12. Oktober 1697 aber ausdrücklich, diese Vergünstigung nur als Ausnahme zu betrachten und auf keinen Fall daraus abzuleiten, daß die Kimker jetzt dauernd berechtigt seien, ebenfalls Trantonnen herzustellen <sup>73)</sup>. Das Privileg der Tonnenherstellung blieb also bei den Tonnenmachern, und die Regelung des Jahres 1697 wurde, wenigstens zunächst, von allen Beteiligten als Ausnahme angesehen <sup>74)</sup>.

Für das Jahr 1697 ist aus Kisters Chronik noch zu entnehmen, daß wahrscheinlich ein Schiff verlorenging; denn von den 16 ausgerüsteten Walfängern kamen nur 15 wohlbehalten wieder auf der Weser an. Im selben Jahr spielte sich ein Streitfall in den grönländischen Ge-

<sup>70)</sup> Kister, S. 455.

<sup>71)</sup> Diese Verordnung ging darauf zurück, daß dem Rat viele Klagen darüber gekommen waren, daß den nach Grönland fahrenden Kaufleuten nicht genügend und auch schlecht gearbeitete Tonnen geliefert wurden. Weil *aber dadurch die Nahrung, Handel und Wandel nicht allein sehr behindert, sondern auch die accise und consumption albereit merklich in schaden gesetzt, auch hinkünftig noch weiter benachtheiligt werden möchte*, sah sich der Rat zum Erlaß dieser Bestimmung gezwungen. St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2. Vgl. auch die Ausführungen über das Gewerbe der Tonnenmacher und Kimker, Abschnitt II. 5. a.

<sup>72)</sup> Die Kimker betrieben ein den Tonnenmachern verwandtes Gewerbe.

<sup>73)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>74)</sup> Näheres über die Herstellung der Tonnen im Abschnitt II. 5. a.

wässern ab, der sich noch über ein Jahr lang hinzog<sup>75)</sup>. Der Kommandeur des Bremer Schiffes „Weiße Taube“ war mit dem Kapitän eines Altonaer Schiffes wegen eines Wales in Streit geraten. Trotz der Meinungsverschiedenheiten hatte der Bremer diesen Wal an Bord genommen; aber der Altonaer wollte sich damit nicht zufriedengeben. Er beanspruchte den Wal für sich, verlangte seine Herausgabe und beschwerte sich nach seiner Rückkehr bei der Regierung in Oldenburg und somit auch bei dem dänischen König<sup>76)</sup>.

Die Folge davon war, daß die „Weiße Taube“, als sie im Jahre 1698, mit Ballast beladen, nach Norwegen auslaufen wollte, von Oldenburg auf der Weser festgehalten wurde. Der Reeder Cordt Grelle wandte sich daraufhin im Namen seiner Teilhaber am 10. August an den Rat und bat darum, in der Angelegenheit bei dem dänischen König vorstellig zu werden. Weitere Nachrichten über diesen Vorfall sind leider nicht überliefert.

Nach den beiden äußerst günstigen Jahren 1696 und 1697 folgte, obgleich ebenso viele Schiffe ausfuhren, ein verhältnismäßig schlechtes Jahr, in dem nur 25 Wale gefangen wurden und die Preise wieder anzogen. In den darauffolgenden Jahren aber waren die Fangergebnisse wieder so gut, daß die Grönlandfahrer vollauf zufrieden sein konnten: Der Fang lag von 1700 bis 1704 bei durchschnittlich 55 Walen jährlich und der Tranpreis bei durchschnittlich 12 Reichstalern für eine Tonne.

1705 wurde wieder ein Rekordjahr für die Walfänger. Obgleich ein Schiff, das mit 17 oder 19 Walen beladen war, von französischen Seeräubern überfallen und weggenommen wurde, konnte die bis dahin noch nie dagewesene Menge von 149 Walen nach Hause gebracht werden, und der Tranpreis fiel dadurch auf 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Reichstaler je Tonne. Dabei waren in diesem Jahr nur noch 19 Schiffe ausgelaufen, womit sich bereits ein gewisser Rückgang gegenüber den Vorjahren ankündigte.

Dieser Rückgang ließ auch tatsächlich nicht mehr lange auf sich warten; er ist mit den Auswirkungen des Spanischen Erbfolgekrieges zu erklären. Er brachte auch für Bremen schwere Belastungen mit

<sup>75)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>76)</sup> Von 1676 bis 1773 war das Herzogtum Oldenburg in Personalunion mit Dänemark verbunden.

sich, stand doch der Kaiser, Leopold I. und dann Joseph I., in der Mitte der „Großen Allianz“, die sich gegen die französische Machtpolitik gebildet hatte <sup>77)</sup>.

In den Jahren 1707 bis 1709 wurden nur je 15 Schiffe auf den Walfang ausgerüstet, und erst 1710/1711 war dieser Rückgang überwunden, als wieder 18 und 20 Schiffe die Weser mit dem Kurs auf Grönland verließen. Etwas überraschend im Verhältnis zu der Anzahl der ausgelaufenen Schiffe wirken die Fangergebnisse der Jahre 1708 und 1709. Während nämlich 1707 von 15 Schiffen nur 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Wale gefangen werden konnten, müssen die Grönlandfahrer 1708 und 1709 außerordentlich günstige Verhältnisse in der Arktis angetroffen haben, was vielleicht mit zwei „Südeisjahren“ in Verbindung gebracht werden kann <sup>78)</sup>. Konnten doch von der gleichen Zahl an Schiffen durchschnittlich 68<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Wale gefangen werden! Das Jahr 1710 dagegen, in dem die Anzahl der ausgerüsteten Schiffe schon wieder zunahm, brachte in bezug auf den „Segen“ den Tiefpunkt dieser zweiten Epoche und als Folge davon den bisher höchsten Tranpreis. Von den 18 ausgesandten Schiffen konnten insgesamt nur drei Wale mitgebracht werden, und der Preis für eine Tonne Tran kletterte auf die unwahrscheinliche Höhe von 25 Reichstalern.

Die Jahre 1709 und 1710 waren aber auch noch in anderer Beziehung aufschlußreich für die bremische Grönlandfahrt. Am 8. März teilte der englische Resident in Hamburg, Wich, dem Rat mit, daß England, Frankreich und Holland ein Abkommen über die Walfangrechte bei Grönland vorbereiteten, und daß ein Ausschluß der Hansestadt von diesem Vertrag den Zusammenbruch eines der beachtlichsten Zweige ihres Handels bedeuten würde. Er habe seiner Königin und seinem Ministerium Bremens Anteil an diesem vorteilhaften Handel dargelegt und ihnen empfohlen, die Belange der Hansestadt wahrzunehmen. *Je ne laisserai échapper aucune occasion, Messieurs, de vous rendre service, de conserver vos interests en Angleterre, tant que j'ai l'honneur d'être vôtre Ministre* <sup>79)</sup>.

Es muß überraschen, daß England, das jeden Wettbewerb auf den

<sup>77)</sup> Man vergleiche hier als anschauliche Darstellung der Lage Bremens: Duntze, J. H., Geschichte der freien Stadt Bremen, 4. Band, Bremen 1851, S. 331—332.

<sup>78)</sup> Vgl. Abschnitt 4.

<sup>79)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

Meeren bekämpfte, in diesem Falle plötzlich als Wahrnehmer und Beschützer bremischer Seebelange auftrat. Weiter ist höchst erstaunlich, daß in einer Zeit, in der sich England und Frankreich aufschärfste befehdeten und eine der größten Schlachten des Jahrhunderts zwischen ihnen geschlagen wurde <sup>80)</sup>, gerade diese beiden Nationen bereit sein sollten, sich in ihren See- und Handelsinteressen zu einigen. Tatsächlich ist auch die Annahme, daß das besagte Abkommen nur als ein diplomatisches Druckmittel dienen sollte, nicht unbegründet. Denn im zweiten Teil seines Briefes kam Wich zu seinem eigentlichen Anliegen: Er habe gehört, daß die Franzosen in Bremen große Mengen Getreide aufkaufen wollten, um sie nach Dünkirchen zu bringen, und er bitte den Rat, diesen Handel mit dem gemeinsamen Feind <sup>81)</sup> zu unterbinden.

Ob der Rat der Stadt Bremen nun nicht bemerkte, welche Ziele Wich mit seinem Schreiben verfolgte, oder ob er aus politischen Gründen seiner Bitte entsprach und auf den Handel mit Frankreich verzichtete, sei dahingestellt. Auf jeden Fall versicherte er dem englischen Residenten, daß er dem Aufkaufen von Getreide scharf entgegengetreten werde und bereits sechs Kaufleuten ein besonderes Verbot habe zugehen lassen. Er dankte gleichzeitig für die Mitteilung über die der bremischen Grönlandfahrt drohende Gefahr und bat, der Königin zu empfehlen, Bremen in das besagte Abkommen einzubeziehen. Ein in diesem Sinne verfaßtes Schreiben an die englische Königin habe er abgesandt <sup>82)</sup>. Schon kurz darauf, nämlich am 2. April, kam das Antwortschreiben von Wich. Er teilte dem Rat mit, er habe vom Staatssekretär einen Brief mit der Versicherung erhalten, daß die Stadt nicht zu befürchten brauche, von den Grönlandfahrten ausgeschlossen zu werden <sup>83)</sup>. Aber bereits im folgenden Jahr bahnte sich eine ähnliche Bedrohung für die bremischen Grönlandfahrten an. Am 13. März 1710 verbot Christian V. von Dänemark, der gleich-

<sup>80)</sup> 1709 fand die Schlacht bei Malplaquet statt, in der Prinz Eugen von Savoyen als kaiserlicher und Marlborough als englischer Feldherr gemeinsam gegen die Franzosen kämpften.

<sup>81)</sup> Hier kommt noch einmal zum Ausdruck, daß das Abkommen über Grönland nur ein Vorwand war; denn es ist kaum glaubhaft, daß mit dem „gemeinsamen Feind“ gleichzeitig solch ein Abkommen getroffen wurde.

<sup>82)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>83)</sup> Ebd.

zeitig auch Herzog von Oldenburg war <sup>84)</sup>, allen seinen Untertanen aus den Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst, sich künftig in fremde Seedienste zu begeben <sup>85)</sup>. Er war in den Nordischen Krieg gegen Karl XII. von Schweden verwickelt und brauchte Matrosen für seine Kriegsschiffe.

Durch diese Maßnahme wurden die Belange der Bremer Grönlandfahrer nicht unerheblich getroffen, da sie auf ihren Schiffen viele Seeleute aus der betreffenden Gegend hatten. Sie wandten sich daher um Hilfe an den Rat, der auch am 18. März ein Schreiben *An die Königliche Regierung zu Oldenburg* <sup>86)</sup> verfaßte. Es heißt darin, daß *beym Grönlandschen Wallischiang interessirte hiesige Kaufleute und Compagnien* schon seit geraumer Zeit damit beschäftigt seien, die Ausrüstung für die etwa 20 Schiffe zu beschaffen sowie das nötige *boots- oder schiffsvolk* anzuwerben, und daß sie schon lange vor dem 13. März, dem Tag des Verbotes, Seeleute aus den Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst für ihre Grönlandfahrten eingestellt hätten. Die Schiffe lägen jetzt bereit zum Auslaufen, und es sei unmöglich, so schnell neue Besatzungen zu bekommen. Außerdem hätten die Leute bereits einiges Geld für ihre Reise erhalten, und die Reeder würden nicht wiedergutzumachenden Schaden erleiden, wenn man jetzt die bereits eingestellten Seeleute von ihrer Fahrt zurückhalte; wenn sich auch nicht viele dänische Untertanen auf den Schiffen befänden, so seien sie jedoch unentbehrlich.

Der Rat brauchte nicht lange auf eine Antwort zu warten. Sie kam bereits einen Tag später und enthielt für die etwa 50 königlichen Untertanen die Erlaubnis, bis nach Beendigung der Reise in ihrem jetzigen Dienst zu verbleiben <sup>87)</sup>.

Man schrieb von Oldenburg, daß man gern bereit sei, zur Förderung des bremischen Handels beizutragen <sup>88)</sup>, weil sich die bremischen Kaufleute verpflichtet hätten, in Zukunft keinen Untertanen des däni-

<sup>84)</sup> Vgl. Anm. 76).

<sup>85)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>86)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>87)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>88)</sup> Dies darf nicht als eine grundsätzliche Förderung verstanden werden, war Oldenburg doch schon seit langer Zeit bestrebt, den bremischen Handel durch den „Elsflether Zoll“ zu behindern. Es handelte sich hier vielmehr um eine diplomatische Geste, weil in Bremen Mannschafwerbungen für den Nordischen Krieg unternommen wurden.

schen Königs mehr für die Grönlandfahrt anzuwerben; zudem hätten die Bremer einen sich in ihrer Stadt aufhaltenden königlich dänischen Kapitän bei der Mannschaftswerbung in jeder Weise unterstützt.

Das Jahr 1714 brachte den Bremern außer den Friedensschlüssen mit Frankreich in Rastatt und Baden, durch die der Spanische Erbfolgekrieg und damit auch die Belastungen für sie ein Ende fanden, die erfreuliche Tatsache eines „Walsegens“, wie man ihn vorher nicht gekannt hatte. 190 Wale brachten die 18 Schiffe mit nach Hause: Eine Tonne Tran war in diesem Erfolgsjahr für 9 Reichstaler zu haben.

1715 gingen 19 Bremer Schiffe auf den Walfang nach Grönland, und von nun an nahm die Zahl der ausgerüsteten Schiffe stetig zu, bis sie ihren Höhepunkt in den Jahren 1723, 1724 und 1725 erreichte, als jährlich 25 Schiffe zum Walfang ausliefen — Zahlen, die auch nicht annähernd noch einmal erreicht wurden. Die Bremer Kaufleute bewiesen in diesen Jahren einen außergewöhnlichen Unternehmungsgeist und ließen sich auch nicht dadurch entmutigen, daß der „Segen“ 1723 und 1724 recht gering ausfiel.

Dies war für Bremen die Blütezeit seiner Grönlandfahrten. Das Jahr 1725 sah zum ersten Male zwei Bremer gar beim Walfang in der Davis-Straße <sup>89)</sup>! Im ganzen waren es recht glückliche Jahre gewesen, bis auf einen Vorfall, dessen hier gedacht werden möge.

Am 3. Juni 1716 hatten die Kommandeure Otto und Henrich Seegelken — ein Name, der immer wieder in der Bremer Schiffahrtsgeschichte auftaucht — einen großen Wal gefangen und ihn mit 18 Leinen festgemacht, als plötzlich zwei Rotterdamer Schiffe auftauchten und sich diesen Wal gewaltsam aneigneten. Der Reeder der beiden Bremer Schiffe — es handelte sich um „Maria Magdalena“ und „Morgenstern“ — wandte sich nun unter Beifügung eines Berichtes über diesen Vorfall, der von Kommandeuren und Schaluppenleuten <sup>90)</sup>

<sup>89)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2. Lindeman schreibt hierzu, daß auch Bremer zu den Pionieren in der Davis-Straße gehörten und deswegen schon vor 1725 in dem Gebiet erschienen. Er führt ein Londoner Verzeichnis der im Walfang bei Grönland und in der Davis-Straße tätigen Schiffe aus dem Jahre 1721 an, in dem die Hansestädte mit 84 Schiffen erwähnt werden. Vgl. Lindeman, S. 3.

<sup>90)</sup> Schaluppen sind kleine Boote, die das Walfangschiff mit sich führte und die bei Sichten eines Wales zu Wasser gelassen und mit dem Harpunier und weiteren Männern besetzt wurden, um den Wal zu jagen.

unterzeichnet war, an den Rat und bat, bei dem Rotterdamer Magistrat vorstellig zu werden und nach Möglichkeit zu bewirken, daß der Wal zurückgegeben oder der entsprechende Wert ersetzt würde. Der Rat möge darauf drängen, daß die Kommandeure der beiden Rotterdamer Schiffe *ihrer Thätigkeit wegen anderen zum exempel bestraffet werden mögten*<sup>91)</sup>. Ob der Rat sich daraufhin einschaltete und der Wal auch tatsächlich zurückgegeben wurde, ist aus den vorhandenen Akten nicht ersichtlich.

Es wäre auch eine andere Schlichtung möglich gewesen, nämlich die nach „Grönländischem Recht“. Das war kein geschriebenes Recht; vielmehr bildeten sich im Laufe der Zeit gewisse Usancen bei der Grönlandfahrt heraus, die als Gewohnheitsrecht von den beteiligten Nationen anerkannt und befolgt wurden. Danach galten folgende Grundsätze<sup>92)</sup>: 1. Ein festgemachter Wal, lebend oder tot, ist Eigentum desjenigen, der ihn gefangen und festgemacht hat; aber 2. ein freier Wal kann von jedem gejagt werden. Streitigkeiten über solche Angelegenheiten wurden meistens von den Kommandeuren selbst geregelt und weiteten sich kaum derartig aus, daß man, wie im obigen Fall, die Behörden anrief<sup>93)</sup>.

## 6. Stocken der Entwicklung, 1726 bis 1760

Es mutet merkwürdig an, daß auf dem Höhepunkt bremischer Grönlandfahrt ein starker, anhaltender Rückgang einsetzte, der schließlich zu vorübergehender Beendigung der Fahrten im Jahre 1760 führte. Während die Schiffe in der ersten Hälfte dieser Epoche noch mit wechselndem Glück ausfuhren und manchmal auch mit gutem „Segen“ zurückkehrten, wurde die Ausbeute in der zweiten Hälfte ständig schlechter, und in den letzten beiden Jahren 1759 und 1760 kamen die Schiffe nach Bremen zurück, ohne auch nur einen Wal gefangen zu haben.

Dementsprechend gestaltete sich auch die Preisentwicklung für Tran. Nach verhältnismäßig niedrigen Preisen auf Grund guter Fänge

<sup>91)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>92)</sup> Vgl. Lindeman, S. 55.

<sup>93)</sup> Bezüglich weiterer Rechtsgepflogenheiten der Grönlandfahrer vgl. Fußnote 104.

von 1726 bis 1728 ist für die Zeit von 1729 bis 1731 eine Preiserhöhung festzustellen, die auf schlechte Fangergebnisse zurückzuführen ist. Darauf folgte dann von 1732 bis 1739 noch einmal eine gewisse Erholung mit dem niedrigsten Preis im Jahre 1736 (9 Reichstaler die Tonne). Es schloß sich ein scharfer, vorübergehender Anstieg an, der 1744 wieder beendet war; aber danach stieg der Preis unaufhaltsam an.

Wie ist dieser Umschwung nach der Blütezeit der bremischen Grönlandfahrt zu erklären?

Einer der Gründe wird in der schlechten Finanzlage Bremens, besonders ab 1740, zu suchen sein. Die durch Blitzschlag hervorgerufene Explosion der Pulvervorräte in der Braut, dem Kastell auf dem linken Weserufer, richtete einen Schaden von mehr als 150 000 Talern an. Gleich nach der Wahl des Kurfürsten Karl Albrecht von Bayern zum deutschen Kaiser Karl VII. (1742) wurde von Bremen außer der Huldigung die Zahlung eines *don gratuit* in Höhe von 100 000 Talern verlangt. Ähnliches geschah bei der Wahl Franz I. (1745). Nur durch Erhöhung alter und Erhebung neuer Steuern konnte man dieser Belastungen Herr werden.

Daß dann während der ersten Jahre des Siebenjährigen Krieges überhaupt noch Schiffe nach Grönland ausliefen, ist damit zu erklären, daß Bremen am 24. Mai 1757 einen kaiserlichen Schutzbrief mit der Erlaubnis eines freien Seehandels erhalten hatte und von der Stellung eines Kontingentes zur Reichsarmee befreit worden war<sup>94)</sup>. Hohe finanzielle Belastungen auf Grund dauernd wechselnder Besetzungen der Stadt aber brachten bald jede freie Wirtschaftstätigkeit zum Erliegen, und so nahmen die Grönlandfahrten im Jahre 1760 ein vorläufiges Ende.

Auch in Hamburg hatte sich die Lage bis etwa 1740 immer mehr verschlechtert; dann aber war langsam wieder eine Besserung eingetreten<sup>95)</sup>. Bremens Lage war also kein Sonderfall. Aber selbst wenn wir noch mehrere Zeugnisse dieser Art hätten, mit völliger Genauigkeit ist damit die rückläufige Bewegung dieser Jahre nicht erklärt. Doch könnten noch diese oder jene aufschlußreichen Einzelvorgänge berichtet werden

Am 6. Juli 1731 hatte ein schweres Unwetter das Altonaer Schiff

<sup>94)</sup> Vgl. von Bippen, 3. Bd., S. 229.

<sup>95)</sup> Vgl. Brinner, L., Grönlandfahrt, S. 232—235.

„Freiheit“ in den arktischen Gewässern überrascht und unter Verlust aller Anker und Taue gegen das Eis geworfen. Die Bootsbesatzung war bald nicht mehr in der Lage, das Schiff durch Pumpen über Wasser zu halten, und so kam der Kommandeur an Bord der in der Nähe liegenden Bremer Schiffe „Susanna“ und „Martha“ und bat um Hilfe, *worauf besagte beyde Commandeurs jedweder ihm eine Chaloupe mit Volck beysetzten und 40 Gläser pompen halfen* <sup>96)</sup>.

Allein diese Maßnahme war noch nicht ausreichend, um die „Freiheit“ wieder segeltüchtig zu machen, und die drei Kommandeure schlossen nun einen Vertrag. Danach sollten die beiden Bremer, wenn sie dem Altonaer *auff frey wasser helfen würden und er behalten zu Hause gelangete*, . . . *den dritten theil von Speck und baarden haben* <sup>97)</sup>. Ihnen sollte sogar die Hälfte des Fanges zufallen, wenn es nicht gelingen würde, das Schiff seetüchtig zu machen und die Bremer dann Mannschaft und Fracht der „Freiheit“ übernehmen müßten. Dieser Vertrag wurde von allen drei Kommandeuren unterzeichnet. Alle drei Schiffe kamen miteinander glücklich in die Elbe.

Da weigerten sich die Reeder des Altonaer Schiffes, ein Drittel des Fanges, wie von den Kommandeuren vereinbart, an die Bremer abzutreten. Nun wandten sich die Eigentümer der Bremer Schiffe mit der Bitte an den Rat, ihre rechtmäßige Forderung durch ein Schreiben sowohl an die königlich dänische Regierung zu Altona als auch an den Rat der Stadt Hamburg, als etwaigen Vermittler, tatkräftig zu unterstützen <sup>98)</sup>.

Der Bremer Rat willfahrte dem Wunsch am 11. August 1731 unter anderem mit folgenden Worten: *Ob wir nun zwar des unterdienstlichen zuversichtlichen Vertrauens zu Eur . . . genugsam bekannten Gerechtigkeits-Pflege leben, dieselbe unseren Bürgern auch ohne unser Vorwort die Justiz zu administriren ohnermangeln werden, indeßen aber dieselbe in unsern Intercessionalibus ein besonderes Vertrauen scheinen gesetzt zu haben, so gelanget an Eur . . . hiermit unser unterdienstl. ersuchen, Dieselbe mehrerwehnten unsern Bürgern in dieser Ihrer billigmässigen Befugnüß prompte Justice angedeyen zu laßen und dadurch Ihnen den würclichen effect un-*

<sup>96)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>97)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>98)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

*serer unterdienstlichen Intercessionalium fruchtbarlich genießen zu lassen*<sup>99)</sup>.

Dem entgegen vertrat man in Altona offensichtlich die Meinung, daß der Vertrag, den die drei Kommandeure in Grönland geschlossen hatten, nicht den Gepflogenheiten und Rechtsbräuchen der Grönlandfahrer entspreche. Am 4. September gab man in der Antwort von dort der Hoffnung Ausdruck, der Rat möge mit den bremischen Grönlandfahrern nachdrücklich reden und ihnen nahelegen, in Notfällen den Hilfsbedürftigen aus christlicher Nächstenliebe beizustehen und nicht dergleichen unbillige Verträge mit ihnen abzuschließen. Solch ein Verhalten, wie die Bremer es jetzt gezeigt hätten, könne *zu allerhand übeln folgen Anlaß geben* und die Altonaer, holländischen, englischen und übrigen Grönlandfahrer dazu bewegen, *unter sich communem causam zu machen* und auch den Bremern in Fällen der Not entweder gar keine Unterstützung oder nur unter gleich harten Bedingungen Hilfe zu gewähren<sup>100)</sup>. Trotzdem hätten sie sich, so schrieben die Altonaer weiter, um einen Beweis ihrer Bereitwilligkeit und nachbarlichen Freundschaft zu geben, für den Anspruch der Bremer Kaufleute eingesetzt und bewirkt, daß an diese 1500 Reichsthaler als Entschädigung gezahlt würden<sup>101)</sup>.

Damit gaben sich aber die Bremer keineswegs zufrieden: sie waren nicht der Meinung, daß in solchen Bergungsfällen nur aus christlicher Nächstenliebe geholfen werden müsse und daß dies auch bei anderen Nationen so üblich sei. Den Vorwurf der Unbilligkeit empfanden sie als Makel: so schrieben sie am 13. Februar 1732 an Henrich Eelking<sup>102)</sup> in London mit der Bitte, von den dortigen Grönland-Sach-

<sup>99)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>100)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>101)</sup> Aus den betreffenden Hamburger Akten geht hervor, daß vor einer Kommission des Senats ein Vergleich in dieser Angelegenheit geschlossen wurde, bei dem die Interessenten des Altonaer Schiffes immer wieder betonten, daß die geleistete Hilfe aus christlicher Nächstenliebe und gemäß den Gebräuchen bei allen übrigen Nationen hätte erfolgen müssen. Vgl. Lindeman, S. 56.

<sup>102)</sup> Henrich Eelking war ein Bremer Kaufmann und lange Zeit hindurch Grönland-Reeder in seiner Heimatstadt gewesen. Nachdem er in Bremen Konkurs gemacht hatte, ging er 1718 nach London und erwarb sich dort große Verdienste um die englische Grönlandfahrt, indem er Reformen durchführte, die Englands Walfang aus seiner schlechten Lage befreiten. Vgl. Lindeman, S. 27/28.

verständigen ein Gutachten ausstellen zu lassen<sup>103</sup>). Man wollte offenbar feststellen, wie die englischen Grönlandfahrer einen Fall wie den vorgefallenen handhabten. Leider ist eine Antwort Eelkings auf dieses Schreiben nicht vorhanden. Ein anerkanntes Recht hatte sich bei der Grönlandfahrt in solchen Havariefällen offenbar noch nicht herausgebildet, nicht einmal eins aus Gewohnheit<sup>104</sup>).

Abschließend sei noch einer anderen Angelegenheit gedacht. In letzter Zeit herrsche auf den nach Grönland fahrenden Schiffen nicht immer die Ordnung, heißt es im Jahre 1732, wie sie von den „Instructionen“ vorgeschrieben werde. Es liefen deswegen beim Rat Beschwerden der Grönlandreeder über Verstöße und Unregelmäßigkeiten ein, die in starkem Maße auf den Schiffen eingerissen wären, obwohl, wie die Reeder betonten, die Verordnungen den Matrosen bei ihrer Musterung ausdrücklich vorgelesen würden. Da wurde etwa geklagt<sup>105</sup>), . . . wie *Dionis Schumbart noch dieses Jahr auf seinem eigenen Schiffe ein Exempel hätte gehabt, dass ein Steurer in der Schaloupe, der ordiniret worden, nach dem fisch zu rojen*<sup>106</sup>), *trunken und toll sich hätte besoffen, und anstat dass er nach den fisch sollen steuern sein werck contrair verrichtet, wodurch der fisch échappiret.*

Auf Grund solcher Vorkommnisse setzte der Rat einen Ausschuß ein, der verschiedene Fälle untersuchte und darüber Bericht erstattete. Der Bericht wurde mit großem Befremden zur Kenntnis genommen; der Rat sah sich veranlaßt, durch eine Veröffentlichung hinlängliche Anordnungen zu erlassen, um in Zukunft Verstöße der beschriebenen Art zu unterbinden<sup>107</sup>).

<sup>103</sup>) St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>104</sup>) Dagegen gehörte es zu den allgemeinen Gepflogenheiten unter den Grönlandfahrern, Schiffbrüchige aufzunehmen und zu beköstigen, bis zum Heimathafen mitzunehmen und dort noch mit Geld zu versehen, damit sie nach Haus gelangen könnten. Die entstandenen Kosten wurden dann von der betreffenden Reederei oder Regierung ersetzt. Vgl. Lindeman, S. 76/77.

<sup>105</sup>) St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>106</sup>) *rojen* = rudern.

<sup>107</sup>) St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

## 7. Neuer Aufstieg in freiem Wettbewerb

### in der Zeit von 1761 bis 1810

Der Siebenjährige Krieg brachte Bremen große Belastungen durch Einquartierungen, Durchzüge und Geld- und Proviantlieferungen für fremde Truppen. Die Folge war, daß bis 1764 kein einziges Schiff mehr die Weser verließ, um auf den Walfang in die arktischen Gewässer zu fahren. Erst 1765 wurden wieder zwei Schiffe ausgerüstet, und dann fuhren bis 1780 durchschnittlich vier Schiffe im Jahr nach Grönland.

In dieser Zeit konnte durch gelungene Maßnahmen die angelauene Schuldenlast der Stadt getilgt werden; das nächste Vierteljahrhundert verlief für Bremen glücklicherweise friedlich, „und der Handel trat in eine Periode der Blüte, die erst nach 40 Jahren geknickt worden ist“<sup>108)</sup>.

Mehr denn je galt es jetzt allerdings, sich im freien Wettbewerb mit den anderen Nationen zu behaupten. Die Zeiten der Hanse, in denen Handel und Schifffahrt durch weitreichende Privilegien geschützt und gefördert worden waren, gingen mit der Auflösung der bremischen Bergenfahrer-Gesellschaft im Jahre 1758 endgültig vorüber<sup>109)</sup>. Jetzt befanden sich Bremen und alle anderen deutschen Seestädte in nachteiliger Lage gegenüber den englischen, französischen, niederländischen und nordischen Häfen, weil sie keine geschlossene politische Macht hinter sich hatten. „Wenn sie sich dennoch zu behaupten vermochten, . . . , so ist das ein Zeugnis für ihre geschäftliche Tüchtigkeit“<sup>110)</sup>. Im weiteren Verlaufe kam der Seekrieg zwischen Frankreich und England dem Handel und der Schifffahrt der Neutralen zugute, und zwar vornehmlich den deutschen Seestädten<sup>111)</sup>.

Die Grönlandfahrt erlebte in diesen Jahrzehnten ihre zweite Blüte, die hauptsächlich in die Jahre von 1785 bis 1803 fiel.

Bis zum Jahre 1780 hielt sich die Zahl der ausgehenden Schiffe

<sup>108)</sup> von Bippen, W., 3. Bd., S. 257.

<sup>109)</sup> Näheres über die Bergenfahrer-Gesellschaft bei Föge, H., Bremer Bergenfahrt und Bergenfahrer vom 16. bis 18. Jahrhundert, Diss. Kiel 1958.

<sup>110)</sup> von Bippen, W., 3. Bd., S. 258.

<sup>111)</sup> Vgl. Fuhse, G., Die Freie Hansestadt Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung, S. 104.

ziemlich gleichbleibend um vier herum. Die Fangergebnisse waren, mit Ausnahme des Jahres 1770 mit 27 Walen, nicht allzu günstig. Der „Segen“ lag im Durchschnitt bei etwa zehn Walen jährlich, und die Folge davon war ein verhältnismäßig hoher Tranpreis, der durchschnittlich 18 Reichstaler die Tonne betrug und nur nachgab, als die Fänge in den Jahren 1768 bis 1770 verhältnismäßig günstig ausfielen.

Die vier Jahre von 1781 bis 1784 brachten einen vorübergehenden Rückgang. 1782 lief nur ein Schiff aus; es wurden fünf Wale gefangen, und der Tranpreis stieg auf über 20 Reichstaler. Aber danach begann noch einmal eine gute Zeit für die bremischen Grönlandfahrer. Das ist auch mit darauf zurückzuführen, daß in der „goldenen Periode“ des bremischen Handels, wie sie Bürgermeister Christian Abraham Heineken genannt hat <sup>112)</sup>, von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage fördernde Antriebe auf die Grönlandfahrt ausgingen.

Die Fangergebnisse fielen, abgesehen von den Jahren 1790/1791, recht gut aus, die Preise sanken wieder und hielten sich dann bis 1794 auf einer Höhe von etwa 18 Reichstalern. Von 1795 bis 1798 aber ist erstaunlicherweise festzustellen, daß trotz guter und ansteigender Fänge auch die Preise anzogen, und zwar bis auf 27 Reichstaler für eine Tonne Tran. Dies ist mit der Preissteigerung zu erklären, die auf Grund einer sehr großen Nachfrage in allen Zweigen der Wirtschaft auftrat <sup>113)</sup>. Indessen wurden die Grönlandfahrer von dem 1799 eintretenden allgemeinen Preissturz, der infolge der aufgetretenen Überspekulation entstand, nicht betroffen. Der Preis für eine Tonne Tran hielt sich auf der Höhe von 27 Reichstalern und folgte damit wieder dem Gesetz der Abhängigkeit von dem geringen Angebot; denn der „Segen“ war in diesem Jahr verhältnismäßig schlecht ausgefallen <sup>114)</sup>.

<sup>112)</sup> Vgl. Bessell, G., S. 245—249.

<sup>113)</sup> von Bippen schreibt, daß die See- und Landkriege (von 1792 bis 1797 1. Koalitionskrieg gegen Frankreich) den Warenbedarf außerordentlich steigerten und dadurch die Preise in die Höhe trieben. Vgl. von Bippen, W., 3. Bd., S. 267.

<sup>114)</sup> Im Bremer Adreßbuch von 1800 sind von unseren Zahlen (Vgl. Fußnote 65 und die beigegebene graphische Darstellung auf Tafel I) etwas abweichende Angaben enthalten. Es wird dort von neun Schiffen berichtet, die 1799 nach Grönland fuhren, und der Tranpreis wird bei einem „Segen“ von 14 Walen mit 27½ bis 28 Reichstalern angegeben. Heineken wiederum spricht in seiner Chronik von acht im Jahre 1799 ausgelaufenen Schiffen (Vgl. Heineken, C. A., Geschichte der freyen Hanse-Stadt Bremen, 1750—1811, p. 267 und 270, St. A. Br., ad P. 1. s. 10.)

Mit dem Jahre 1799 hören nun leider die fortlaufenden Aufzeichnungen über die Fangergebnisse und Tranpreise auf. Wir können somit die weitere Entwicklung der bremischen Grönlandfahrt nur anhand der Zahlen der ausgelaufenen Schiffe<sup>115)</sup> und sonstiger überlieferter Zeugnisse verfolgen. Eine sichere Analyse der Entwicklung wird dadurch ohne Zweifel beeinträchtigt.

Seit dem Siebenjährigen Krieg war die bremische Grönlandfahrt ohne störende Einwirkungen von außen geblieben. Jetzt aber dehnte Napoleon sein Herrschaftsgebiet immer weiter nach Osten aus und besetzte im Jahre 1803 Hannover. Der englische König Georg III., der in Personalunion auch die Geschicke Hannovers lenkte, antwortete darauf mit der Sperrung der Elb- und Wesermündungen. In diese Auseinandersetzungen wurde auch Bremen hineingezogen.

Eine am 26. Juli 1803 vom englischen Staatssekretär für äußere Angelegenheiten, Hawkesbury, in der Downing Street in London an Bremen gesandte Note besagte<sup>116)</sup>: Der König habe gehört, daß auf Grund der teilweisen Besetzung der Weserufer durch französische Truppen die Schifffahrt auf dem Fluß nicht mehr frei und die Neutralität des Stromes verletzt worden sei. Er habe es deshalb für unumgänglich erachtet, die strikteste Blockade anzuordnen (*. . . to establish the most rigorous Blockade at the Entrance of that River, and to maintain and enforce the same in the strictest manner, according to the usages of war acknowledged and allowed in similar cases*). Der Rat werde ersucht, alle in England befindlichen Konsuln und Kaufleute davon in Kenntnis zu setzen, daß gegen diejenigen Schiffe, die versuchen sollten, die Blockade zu durchbrechen, alle Maßnahmen ergriffen würden, die durch das Völkerrecht und die entsprechenden Verträge zwischen England und den verschiedenen neutralen Staaten erlaubt seien. Die Note endete mit der Versicherung, daß der englische König bereit sei, die Blockade aufzuheben, sobald die Sicherheit für die Schiffe seiner Untertanen auf der Weser wieder hergestellt sei und daß er unverzüglich seine Kriegsschiffe zurückziehen werde, wenn die französischen Truppen die teilweise Besetzung der Weserufer beenden und dadurch den Fluß wieder vollständig freigeben würden.

<sup>115)</sup> Vgl. Anm. 65.

<sup>116)</sup> St. A. Br., R. 10. c. 3.

Der englische Resident in Hamburg, Rumbold, überbrachte diese Note am 6. August 1803 mit einem Begleitschreiben<sup>117)</sup>, in dem er ausführte, daß sein König durchaus die zerstörenden Folgen sehe, die seine Maßnahme haben könne (*Le Roi se sent vivement affligé en previrant les Effets desastreux qui peuvent resulter de cette mesure . . .*), daß er aber auf Grund des französischen Verhaltens dazu gezwungen sei und hoffe, daß Frankreich seine Provokationen bald einstelle<sup>118)</sup>.

Der Bremer Senat, wie sich der Rat jetzt durchweg nannte<sup>119)</sup>, betonte daraufhin am 13. August in seinem Antwortschreiben<sup>120)</sup>, daß es sehr wichtig für die Kaufleute und die Kapitäne sei, genau darüber informiert zu sein, was mit den Schiffen geschehe, die bereits vor Erlaß der Blockade die Weser verlassen hätten. Er bat darum, diesen Schiffen die ungehinderte Rückkehr zu gewähren, worauf aber Rumbold den Senat am 15. August an den Kommandanten der Blockadeschiffe verwies, der über einen solchen Antrag zu entscheiden hatte<sup>121)</sup>. Von diesem versuchte der Senat auch eine Genehmigung zum Einlaufen der vier unterwegs befindlichen Grönlandfahrer zu erhalten<sup>122)</sup>, und er appellierte zu diesem Zweck am 10. August an die *für die Engländer so charakteristischen principes de générosité et d'équité*<sup>123)</sup>. Auch hatte Henrich Heymann, der Gesandte der Hansestädte in London, am 22. August in einem Schreiben an Hawkesbury um freie Fahrt für die nach Grönland gefahrenen

<sup>117)</sup> St. A. Br., R. 10. c. 3.

<sup>118)</sup> Daß diese „Provokationen“ nicht nur in der Besetzung der Weserufer, sondern auch in einer Sperrung des ganzen Flusses und aller Nordseehäfen für die englischen Schiffe bestand, geht aus einer Veröffentlichung vom 3. April 1806 hervor, die sich auf die Maßnahmen im Jahre 1803 bezieht. (Vgl. Fußnote 130).

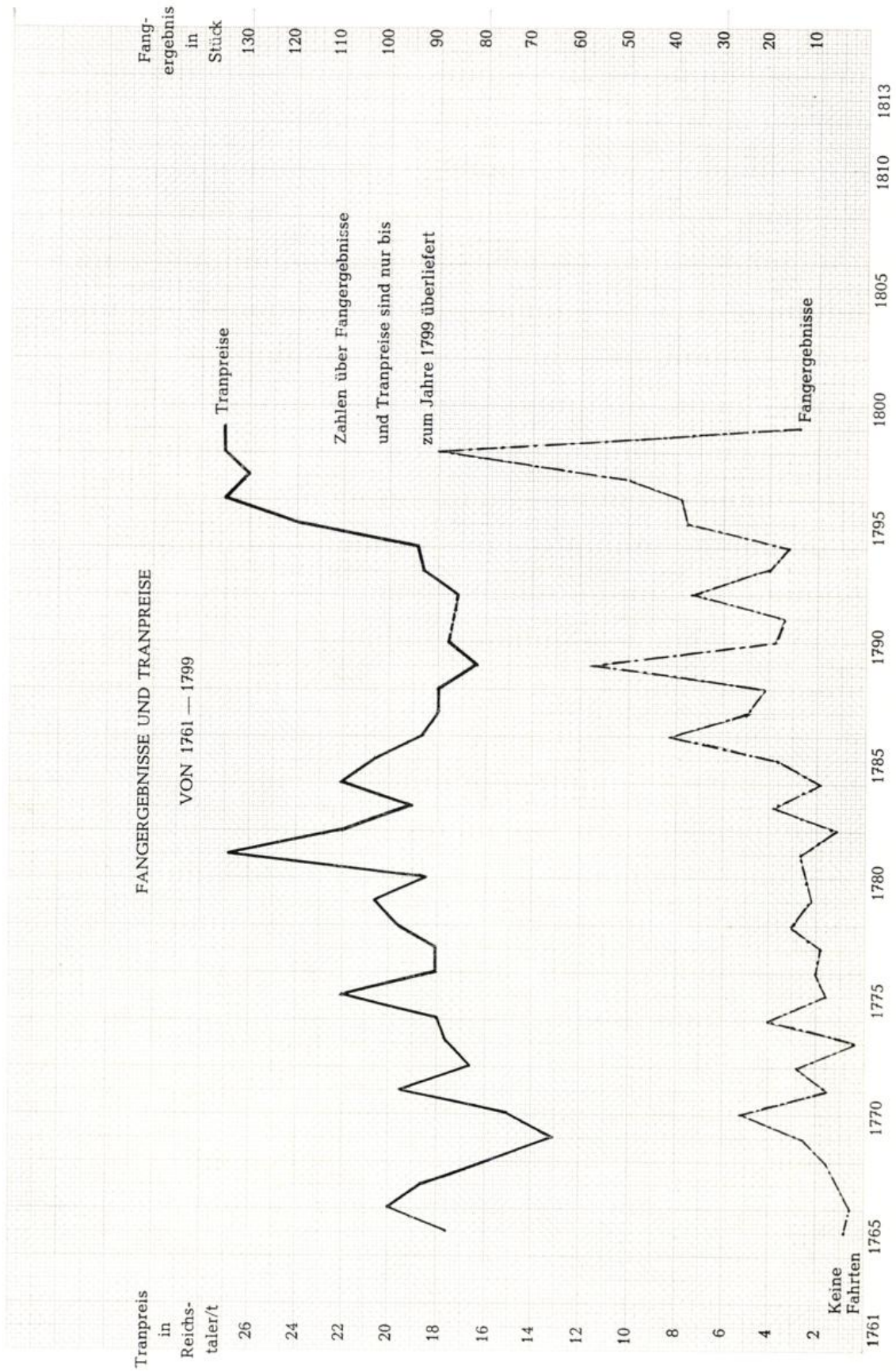
<sup>119)</sup> Die Bezeichnung „Senat“ erscheint neben dem alten Namen „Rat“ seit dem 18. Jahrhundert, nach den Befreiungskriegen wird sie überwiegend gebraucht, aber erst im Jahre 1822 offiziell eingeführt. Vgl. Wolfard, A., Die staatsrechtliche Stellung des bremischen Senates, S. 6.

<sup>120)</sup> St. A. Br., R. 10. c. 3.

<sup>121)</sup> Ebd.

<sup>122)</sup> Zwei von den insgesamt sechs ausgelaufenen Schiffen gelang es, noch vor der Sperrung ihren Heimathafen zu erreichen.

<sup>123)</sup> St. A. Br., R. 10. c. 3.





*Oben: Arbeit der Tonnenmacher: Quardelen und Tonnen, unten: der Kimker. Nach einer Zeichnung aus Akten des Bremischen Staatsarchivs 1674.*

Schiffe nachgesucht<sup>124</sup>). Alle Bitten aber waren vergebens, und die Durchfahrt wurde nicht gestattet. Die vier Schiffe mußten einen Ausweichhafen suchen und liefen in die Ems ein. Dort wurden sie entladen, und der Speck mußte über das Watt nach Bremen transportiert werden, was natürlich erhebliche Mehrkosten zur Folge hatte.

Die Schiffe wurden im nächsten Jahr in Emden wieder ausgerüstet und gingen unmittelbar von dort aus nach Grönland, wo sie einen reichen Fang machen konnten. Bei ihrer Rückkehr liefen sie aber nicht wieder Emden an, sondern kamen auf die Jade, wie es auch alle übrigen Handelsschiffe damals taten. Es entzieht sich unserer Kenntnis, ob die Bremer um die Erlaubnis gebeten hatten, ihre Schiffe doch noch in die Weser einlaufen zu lassen<sup>125</sup>). Auf jeden Fall wurden die Schiffe auf der Jade gelöscht und der „Segen“ von dort aus nach Bremen gebracht.

Im folgenden Jahr standen die bremischen Reeder wiederum vor der Frage, welchen Platz ihre von Grönland heimkehrenden Schiffe anlaufen sollten. Darum wandten sie sich am 14. Juli 1805 an den Rat und baten, Henrich Heymann in London anzuweisen, bei den Engländern die Erlaubnis dafür zu erwirken, daß die Grönlandfahrer, die bald zurückerwartet wurden, unmittelbar nach Bremen segeln dürften<sup>126</sup>). Der Rat ließ daraufhin, am 15. Juli, sofort an Heymann schreiben und legte eine Liste der ausgelaufenen Schiffe bei<sup>127</sup>). Darin wurde betont, daß ausnehmend viele Kosten entstehen würden, wenn die Schiffe auf der Jade entladen werden müßten. Überdies seien die tiefgehenden Schiffe auf der Jade großer Gefahr ausgesetzt; ein starker Wind könnte sie ohne weiteres an den Strand oder auf Sandbänke werfen. Außerdem bestände auch keine Möglich-

<sup>124</sup>) Heymann schrieb u. a., daß die Blockade verheerende Folgen für den Handel, der die einzige Grundlage für das Bestehen des kleinen Staates bilde, haben werde (*. . . suites ruineuses pour le commerce, seule base de la subsistance de ce petit état . . .*). St. A. Br., R. 10. c. 3.

<sup>125</sup>) Von den Hamburgern ist bekannt, daß ihnen auf ihr Ersuchen die Einfahrt in die Heimathäfen gestattet wurde. Dies geht aus einem noch im folgenden erwähnten Schreiben des Bremer Senats vom 15. Juli 1805 an Heymann hervor, in dem es heißt, daß der hamburgischen Schifffahrt im vergangenen Jahr eine entsprechende Bewilligung erteilt worden sei. Vgl. St. A. Br., C. 4. b. 2. c.

<sup>126</sup>) St. A. Br., C. 4. b. 2. c.

<sup>127</sup>) St. A. Br., C. 4. b. 2. c.

keit, die oft vom Eis beschädigten Schiffe auszubessern, was nur auf den „Zimmerplätzen“ der Weser geschehen könne.

Heymann wurde ersucht, sich unverzüglich mit den in Frage kommenden Stellen in London in Verbindung zu setzen, um die gewünschte Erlaubnis zu erlangen. Er sollte nicht unerwähnt lassen, daß im vergangenen und auch in diesem Jahr den Hamburger Grönlandfahrern die freie Einfahrt in die Elbe gestattet worden wäre.

Auf Grund einer Postverzögerung erhielt Heymann das Schreiben erst am 6. August. Dennoch konnte er bereits am 9. August schreiben, von dem englischen Staatssekretär Lord Mulgrave die Versicherung erhalten zu haben, daß dem Kommandanten der Blockadeschiffe unverzüglich Anweisungen erteilt werden sollten, den vom Walfang nach Hause kommenden Schiffen das Einlaufen in die Weser zu gestatten <sup>128)</sup>.

Heymanns bereitwilliges Eingreifen hatte also zum Erfolge geführt. Erreicht worden war aber doch nur das, was zwei Monate später sowieso erfolgte — die Aufhebung der Blockade. Napoleon, dem der dritte Koalitionskrieg von neuem den Kampf gegen Österreich und Rußland brachte, benötigte seine Truppen an der Donau und zog sie deshalb von Hannover ab. Daraufhin verzichteten die Engländer auf eine weitere Sperrung der Wesermündung. Sie erfüllten damit ihr Versprechen, das sie bei Beginn der Blockade gegeben hatten, nämlich die Weser sofort wieder freizugeben, sobald die Franzosen Hannover geräumt hätten <sup>129)</sup>. Als aber Preußen auf Grund seiner Absprache mit Napoleon Ende März des Jahres 1806 Hannover in aller Form in Besitz nahm und erklärte, daß die Nordseehäfen und die Flüsse für die englischen Schiffe gesperrt sein sollten <sup>130)</sup>, sah sich England zu einer erneuten Blockade veranlaßt.

Am 5. April 1806 wurde in der englischen Hofzeitung ein Ka-

<sup>128)</sup> St. A. Br., C. 4. b. 2. c.

<sup>129)</sup> Vgl Anm. 116.

<sup>130)</sup> Diese in Bremen am 3. April bekanntgemachte Veröffentlichung begann folgendermaßen: „In einem zwischen Sr. Königlichen Majestät von Preußen . . . und Sr. Kaiserlichen Majestät dem Kaiser der Franzosen und Könige von Italien abgeschlossenen Tractat ist festgesetzt worden: daß die Häfen an der Nordsee, so wie die Ströme, welche sich in dieselbe ergießen, der Englischen Schifffahrt und Handlung eben so, wie es zu den Zeiten, als die Französischen Truppen die Hannoverschen Lande besetzt hatten, geschehen ist, gesperrt werden sollen.“ St. A. Br., R. 10. c. 4.

binettsbeschluß veröffentlicht<sup>131)</sup>, durch den der englische König befahl, daß kein Schiff, das seinen Untertanen gehörte, bis auf weiteres nach preußischen Häfen aussegeln sollte. Ferner sprach er ein allgemeines Embargo gegen jedes preußische Schiff aus, das sich in den Häfen oder auf den Reeden des Vereinigten Königreichs befand. Drei Tage später, am 8. April, kam die Sperrung der Flußmündungen, die nun außer Preußen auch die neutralen Städte traf. Die englische Hofzeitung enthielt folgende Mitteilung, die in ihrer Übersetzung am 23. April 1806 in der „Staats- und Gelehrten Zeitung des Hamburgischen unpartheyischen Correspondenten“ erschien<sup>132)</sup>:

„Se. Majestät haben geruhet, durch den Staats-Secretair der ausländischen Angelegenheiten, Hrn. Fox, den Ministern der neutralen Mächte, welche an diesem Hof residiren, anzeigen zu lassen, daß auf Befehl Sr. Majestät die nöthigen Maaßregeln genommen sind, um den Eingang der Flüsse Ems, Weser, Elbe und Trave zu blockiren, und daß von jetzt an alle durch das Völkerrecht und durch die zwischen Sr. Majestät und den neutralen Staaten bestehenden Gesetze authorisirten Maaßregeln in Rücksicht aller Schiffe angenommen und in Ausführung gebracht werden sollen, welche versuchen würden, die besagte Blockade zu brechen.“

Zwei bereits ausgelaufene bremische Grönlandfahrer waren wegen ungünstiger Winde noch nicht weit genug gekommen und wurden von den Engländern zurückgewiesen. Auf fünf weiteren streikten die Besatzungen, weil sie bei einer trotz der Blockade durchgeführten Ausfahrt die Aufbringung durch die Engländer befürchteten. Schließlich konnte aber der Streik wenigstens auf zwei Schiffen beigelegt werden. Eins ging am 6. Mai in See, das zweite einen Tag später.

Dem ersten Schiff „Der Walfisch“ gelang es, den Engländern zu entgehen und seine Reise nach Grönland fortzusetzen. Das zweite Schiff aber, „Der Nordstern“, wurde entdeckt und nach Leith gebracht. Dort ließ man es zwar am 13. Juni wieder frei; aber dem Kommandeur war diese Jahreszeit bereits zu spät, um noch nach Grönland zu segeln. Er kam am 20. Juni wieder auf die Weser zurück. So war also in diesem Jahr nur ein bremisches Schiff in Grönland gewesen, das am 13. Juli mit fünf Walen wieder auf der Jade ankam.

<sup>131)</sup> „Staats- und Gelehrte Zeitung des Hamburgischen unpartheyischen Correspondenten“ vom 18. April 1806. St. A. Br., R. 10. c. 4.

<sup>132)</sup> St. A. Br., R. 10. c. 4.

Von hier aus konnte es unmittelbar nach Bremen weitersegeln; denn Heymann hatte in London die Erlaubnis zur Rückkehr in den Heimat-hafen erwirkt <sup>133</sup>).

Am 20. November 1806 wurde Bremen von den Franzosen besetzt, und einen Tag später erließ Napoleon von Berlin aus seinen Befehl zur Durchführung der Kontinentalsperre, womit er einen schweren Schlag auch gegen die bremischen Handels- und Schiffahrtsbelange führte <sup>134</sup>). Bremen war jetzt also auf das Wohlwollen zweier Groß-mächte angewiesen, wenn es seine Grönlandfahrten aufrechterhalten wollte; die drei im Jahre 1807 ausgerüsteten Schiffe wurden aber am Auslaufen noch nicht gehindert. Zwar wollten die Engländer, wie in den vorigen Jahren, zunächst die unmittelbare Rückkehr der Schiffe nach Bremen nicht genehmigen <sup>135</sup>); dann konnte aber trotz-dem noch rechtzeitig die Erlaubnis erwirkt werden, was wiederum auf Heymanns Vorstellungen beim *Foreign Office* zurückzuführen war <sup>136</sup>).

Auch von Frankreich wurde im November 1807 die Erlaubnis zur Grönlandfahrt erteilt. Dies geht aus einer Note hervor, die der Ge-sandte der Hansestädte in Paris, Abel, am 24. Februar 1808 der fran-zösischen Regierung vorlegte. In diesem Schreiben bezog sich Abel auf die Tatsache, daß im vergangenen Jahr den nach Grönland fah-renden Schiffen erlaubt worden sei, ohne Behinderung durch fran-zösische Zöllner die Weser zu verlassen und wieder nach Bremen zurückzukehren, und er versuchte jetzt, auch für das Jahr 1808 die

<sup>133</sup>) Am 20. Mai 1806 wurde Heymann ein Schreiben von der englischen Re-gierung zugestellt, das folgendermaßen begann: *Sir, I have received Information from His Majesty's Principal Secretary of State of the gracious Intentions of His Majesty's Government to grant the same Facilities and Indulgences to the Navigation and Trade of Hamburg (of the Anseatic Towns therefore as I understand) as were granted to them during the Period of the last Blockade.* St. A. Br., R. 10. c. 4.

<sup>134</sup>) Vgl. St. A. Br., R. 10. c. 4.

<sup>135</sup>) Vgl. Brief von Heymann vom 5. Mai 1807 an Syndicus Schöne in Bremen. St. A. Br., R. 10. c. 4.

<sup>136</sup>) Das Foreign Office erteilte am 26. Juni 1807 die Nachricht, *that instruc-tions will be given to the Commanders of His Majesty's Blockading Squadrons off the Rivers Elbe and Weser to permit such Greenland Ships as have been fitted out this Season from the cities of Hamburg and Bremen, and now engaged in the Whale Fishery and expected to arrive in the ensuing month, to pass up these Rivers, provided they are laden with innocent Cargoes.* Vgl. St. A. Br., R. 10. c. 4.

freie Fahrt für die Bremer Grönlandfahrer zu erwirken, selbst wenn sie gezwungenermaßen mit englischen Schiffen in Berührung gekommen seien<sup>137</sup>). Er schrieb u. a.: *Quoique cette . . . pêche, ne soit dans les tems ordinaires qu'un objet secondaire pour les habitants de Brême, il ne leur est pas du tout indifférent dans la stagnation actuelle du commerce maritime et du cabotage de conserver cette petite branche d'industrie innocente et non suspecte*<sup>138</sup>).

Ob auf dieses Schreiben eine genügende Antwort erteilt wurde, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall sind aus diesem Jahr keine Nachrichten über nach Grönland ausgefahrene Schiffe vorhanden. Es ist daher anzunehmen, daß Bremens „unschuldiges und unverdächtiges“ Gewerbe bereits im Jahre 1808 der Politik Napoleons zum Opfer fiel und zum zweiten Male eine mehrjährige Unterbrechung erfuhr. Zwar erging am 7. Februar 1810 ein englischer Kabinettsbeschluß, der den Bremer Schiffen die freie Fahrt bewilligte, und am 9. Februar erhielt Abel in Paris ein kaiserliches Dekret, durch das ebenfalls der Walfang gestattet wurde<sup>139</sup>); Ende März aber erfolgte dann ein Widerruf der Engländer, und am 10. Dezember 1810 wurde Bremen in das französische Kaiserreich einbezogen. Dadurch kamen die bremischen Grönlandfahrten vorübergehend wieder zum Erliegen.

Die Jahre der französischen Fremdherrschaft, die fortwährende Belastungen für die Hansestadt mit sich brachten, müssen, „das bestätigen alle Berichte, . . . in Bremen eine Zeit entsetzlichen, kaum zu ertragenden Druckes gewesen sein. Die Steuerlast stieg ins Ungemessene, immer neue Zwangsanleihen mußten ausgeschrieben werden“<sup>140</sup>), und es leuchtet unmittelbar ein, daß Handel und Schifffahrt sehr darunter zu leiden hatten.

<sup>137</sup>) Am 23. November 1807 hatte Napoleon von Mailand aus ein Dekret erlassen, in dem er erklärte, daß jedes Schiff, das aus einem englischen Hafen oder einer englischen Kolonie ausliefe oder von englischen Schiffen angehalten und durchsucht würde, also nur irgendwie mit ihnen in Berührung käme, als englisches Eigentum angesehen und in jedem befreundeten Hafen beschlagnahmt werden sollte. Vgl. Brinner, Grönlandfahrt, a. a. O., S. 247.

<sup>138</sup>) St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>139</sup>) Dies Dekret begann mit folgendem Wortlaut: *La libre sortie du Weser est permise aux bâtimens brémois destinés à la pêche de la baleine.* St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>140</sup>) Vgl. Bessell, G., S. 261.

## 8. Von der Wiederaufnahme des Walfanges nach der Franzosenzeit bis zur letzten bremischen Grönlandfahrt im Jahre 1872

Sobald nach dem Zusammenbruch des französischen Kaiserreiches die Häfen wieder frei wurden, verließen die bremischen Grönlandfahrer aufs neue die Weser, um in den arktischen Gewässern nach Walen zu jagen. Die durch den Aufschwung im Amerikahandel<sup>141)</sup> erzielten Gewinne wirkten sich belebend auf andere Wirtschaftszweige aus, und auch die Grönlandfahrt hatte Nutzen davon. In den Jahren 1816 bis 1820 wurden durchschnittlich acht Schiffe im Jahr ausgerüstet, also eine verhältnismäßig beachtliche Zahl. Dies aber war nur noch einmal ein scheinbarer Aufschwung; denn um die Grönlandfahrt stand es schlecht.

Die Jahre, in denen Bremen und die anderen Hansestädte von dem Welthandel und der Seeschifffahrt ausgeschlossen gewesen waren, hatten zu einem Vorsprung der Engländer geführt, der nicht wieder aufzuholen war. Diese Lage hatte der Bremer Senator Gröning schon zu Ende des Jahres 1806 vorausgesehen, als er kurz nach der Einführung der Kontinentalsperre sagte: „Wir und die Amerikaner waren die einzigen Konkurrenten der Engländer; jetzt werden sie allein den ganzen Handel besitzen“<sup>142)</sup>.

Die bremische Handelsflotte umfaßte bereits 1814 nur noch zwei Drittel des Bestandes von 1806 und verminderte sich in den folgenden Jahren immer mehr. Es war keine gute Zeit für Bremens Handel und Schifffahrt. Die wirtschaftliche Lage war schlecht und bei weitem nicht zu vergleichen mit der „goldenen Periode des Handels“ vor der französischen Herrschaft<sup>143)</sup>. Eine große Rolle bei dem Rückgang der Bremer Schifffahrt spielte auch die Versandung der Weser. Es konnte kein einziges Seeschiff mehr bis nach Bremen gelangen, und der gesamte Lösch- und Ladebetrieb spielte sich an der Niederweser ab.

Bei der bremischen Grönlandfahrt ist von dieser Zeit an ein fort-

<sup>141)</sup> Vgl. hierzu von Bippen, W., 3. Bd., S. 265/266.

<sup>142)</sup> Bessell, G., S. 266.

<sup>143)</sup> Vgl. Anm. 112.

während der Rückgang festzustellen, der hauptsächlich auf drei Ursachen zurückzuführen ist:

1. Durch rücksichtsloses und ungeplantes Jagen war der Bestand an Walen sehr zurückgegangen, und der Fang wurde daher immer unergiebig.
2. Die Nachfrage nach dem Haupterzeugnis des Walfanges, dem Tran, hatte nachgelassen, seitdem im Gas, in den pflanzlichen und später auch in den mineralischen Ölen große Wettbewerber entstanden waren. Die rasche Verbreitung des Petroleums, die etwa seit 1860/1870 einsetzte, minderte den Wert des Trans erheblich.
3. Das Kapital fand seit dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts größere Sicherheit und eine mehr Gewinn versprechende Verwendung in der Gründung und Ausdehnung der überseeischen Dampferlinien und wurde nicht mehr in dem bisherigen Ausmaß in die mit großen Unsicherheiten behaftete Grönlandfahrt gesteckt. Hält man sich einmal vor Augen, daß allein die Ausrüstung eines Grönlandschiffes etwa 10 000 Reichstaler kostete<sup>144)</sup>, die verloren waren, wenn das Schiff ohne Fang zurückkam (ganz abgesehen von den Fällen, in denen das Schiff selber im Eis verlorenging), so ist das Streben nach einer sichereren Kapitalanlage durchaus einleuchtend.

Im Jahre 1821 konnten zwar zwei Bremer Schiffe einen für die Zeit besonders reichen „Segen“ einbringen. Es gelang ihnen, zusammen 18 Wale zu erlegen und daraus einen Ertrag von 37 000 Reichstalern zu erwirtschaften<sup>145)</sup>. Daß es aber im ganzen gesehen ständig bergab ging, geht auch aus einigen Zeugnissen hervor, die aus dieser Zeit überliefert sind.

Am 18. Dezember 1816 beantragten die Reeder Tecklenborg und Meynen beim Senat, „daß die Grönländische Fischerey künftig von der Bezahlung der Octroi und des Hafens-, Tonnen- und Bakengeldes befreit werden möge“<sup>146)</sup>. Sie schrieben u. a., daß die Fischerei im allgemeinen und der Walfang im besonderen Erwerbszweige von umfassender und allgemein anerkannter Nützlichkeit seien, die von

<sup>144)</sup> Vgl. Lindeman, M., S. 57/58.

<sup>145)</sup> Die Kommandeure mußten sogar auf Grund des unerwarteten Fangergebnisses einen Teil ihrer Brot- und Biervorräte über Bord werfen, um genug Fässer für den Speck frei zu haben. Vgl.: Eine Grönlandfahrt auf Robben und Wallfischfang im Jahre 1821, Auszug aus dem Journal des Schiffes „Hanseat“ H. M. V.

<sup>146)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

allen Staaten begünstigt und bezuschußt würden. So hätte z. B. die holländische Regierung in demselben Jahr eine Entschädigung von 5000 Gulden für jedes leer zurückkommende Schiff ausgesetzt, um einen Anreiz für die Grönlandfahrten zu bieten und das Risiko zu vermindern. Auch die hiesige Grönlandfischerei sei ein gemeinnütziges Unternehmen, das mehrere Schiffe und eine Menge Menschen beschäftige<sup>147</sup>]; aber die Abgaben, die auf ihr lasteten, beständen zu Unrecht und müßten aufgehoben werden.

Um die Förderungswürdigkeit ihres Gewerbes noch zu unterstreichen, fügten sie ein Schreiben bei, aus dem hervorging, daß sogar die oldenburgische Regierung die bremischen Grönlandfahrten unterstützte, indem sie die Hafengebühren in Brake von 30 auf 15 Reichstaler für jedes Schiff ermäßigte. Die Reeder meinten, daß es unter diesen Umständen doch wohl von ihrem eigenen Staat nicht zuviel verlangt sei, eine völlige Befreiung von den Abgaben zu gewähren, zumal der Ertrag in den letzten Jahren leider nur sehr unbedeutend gewesen sei.

Aus diesem Schreiben geht eindeutig hervor, daß der Walfang immer unwirtschaftlicher wurde. Zum Zeugnis dessen mögen noch einige weitere Belegstücke angeführt werden, in denen ebenfalls die schlechte Lage der Grönlandfahrer dargelegt und um die Befreiung von Abgaben nachgesucht wird.

Am 12. Januar 1820 wiesen „C. L. Brauer und Consorten“ darauf hin, wie sehr der Walfang in Holland und Frankreich von der Regierung gefördert werde. Holland zahle allein 4000 Gulden für jedes ausgerüstete und eine Entschädigung von 5000 Gulden für jedes leer zurückkommende Schiff. Frankreich gewähre den Grönlandfahrern einen Zuschuß von 40 bis 80 Franken die Tonne und sichere sogar fremden Schiffen nach Ablauf von fünf Jahren die Nationalisierung

<sup>147</sup>) Daß die Grönlandfahrten tatsächlich in gewisser Weise gemeinnützige Unternehmungen und nicht nur für die Wirtschaft der Hansestadt von Vorteil waren, sondern auch für weite Teile der Bevölkerung die einzige Erwerbsquelle bildeten, geht außer aus dem Schreiben der Reeder auch aus der Tatsache hervor, daß im Jahre 1832, als die Fahrten von den Kaufleuten und Reedern eingestellt wurden, an der Niederweser das sog. „Bauernschiff“ ausgerüstet wurde. An dieser Unternehmung beteiligten sich in der Hauptsache bäuerliche Grundbesitzer, um zahlreichen, durch den Rückgang der Grönlandfahrten brotlos gewordenen Familien wieder einen Verdienst zu verschaffen.

zu. In Bremen seien jetzt, so schrieben „Brauer und Consorten“, neun Schiffe und eine Menge Menschen durch die Grönländische Fischerei beschäftigt. Wörtlich heißt es dann: „Wenn nun der Vortheil dieser Unternehmungen für das Allgemeine unverkennbar ist, so ist es nicht minder wahr, daß der Gewinn der Rhedereyen nicht immer im Verhältniß zu den Verlusten steht, denen sie sich dabey aussetzen, und daß mehrere das Geschäft nur in Hoffnung besserer Zeiten mit großen Aufopferungen fortsetzen“<sup>148)</sup>.

Hinsichtlich der Konsumtionsabgabe für Butter, Käse, Eier, Branntwein, Mehl usw. erklärten sie, daß die hiesigen Müller, Brauer, Branntweimbrenner und anderen Gewerbetreibenden durch die Abgabe einen großen Nachteil gegenüber denen an der Niederweser hätten, die ihre Waren 11 bis 15 v. H. billiger lieferten und ihren Absatz ausdehnen könnten, den diese Stadt dadurch verliere. „Wenn wir also für die Grönländische Fischerey die Rückgabe dieser Abgabe erbitten“, fuhren die Reeder fort, „so reclamieren wir nur das, was zum Besten des Gewerbefleißes dieser Stadt im Allgemeinen nöthig ist“<sup>149)</sup>. Über die Befreiung von der Konsumtionsabgabe hinaus erbaten sie dann die Befreiung von dem Tonnen-, Baken- und Hafengeld und der Abgabe von  $\frac{1}{2}$  v. H., die bei öffentlichen Verkäufen des eingebrachten „Segens“ an den Staat gezahlt werden mußte.

Diesem Gesuch fügten die Reeder Tecklenborg und Meynen am 31. Januar 1820 und Friedrich Uthoff am 2. Februar 1820 je eine Aufstellung bei über die Lebensmittel, die zur vollständigen Ausrüstung eines nach Grönland auf den Walfang gehenden Schiffes benötigt wurden<sup>150)</sup>. Der Senat war aber offensichtlich nicht sehr von der Förderungswürdigkeit der bremischen Grönlandfahrten überzeugt, denn er beschloß zunächst, die Eingaben einer Kommission „zur Überlegung“ zu übergeben<sup>151)</sup>. Am 8. März erteilte diese einen abschlägigen Bescheid, worauf der Senat beschloß, dem Gesuch nicht zu entsprechen. Bezüglich des erbetenen Erlasses der Konsumtionsabgabe für die zur Verproviantierung der Schiffe in Bremen aufgekauften Lebensmittel wurden die Antragsteller „auf die bereits von

<sup>148)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>149)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>150)</sup> Ebd. sowie die Ausführungen in Abschnitt II. 5. c.

<sup>151)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

der Consumtionskammer getroffenen Einrichtungen" verwiesen, wo sie die meisten der in Frage kommenden Gegenstände ohne Abgabe einkaufen und ausführen könnten<sup>152)</sup>.

Wahrscheinlich nicht zuletzt der ablehnenden Haltung und fehlenden Unterstützung des Bremer Senats wegen ging die Grönlandfahrt immer mehr zurück, bis im Jahre 1831 die beiden letzten Schiffe „Bremen“ und „Hanseat“ verkauft wurden<sup>153)</sup>. Schon 1830 hatte es um die bremischen Grönland-Reedereien so schlecht gestanden, daß eine „Actie darin zu haben für Schaden und des Versenkens wert gehalten wurde“<sup>154)</sup>.

Noch einmal, nach fast zehnjähriger Unterbrechung von 1831 bis 1840, wurde im Zuge eines allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs<sup>155)</sup> der bremische Unternehmungsgeist für die Grönlandfahrt geweckt. Von 1844 bis 1847 fuhren jährlich vier Schiffe auf den Walfang in die arktischen Gewässer. Dann aber siechte die bremische Grönlandfahrt gewissermaßen dahin, bis im Jahre 1872 zum letzten Male ein Schiff, die „Hudson“<sup>156)</sup>, ausgerüstet wurde. Damit hatte dieses Kapitel bremischer Seefahrtsgeschichte seinen endgültigen Abschluß erreicht.

Lindemann schreibt im Jahre 1869<sup>157)</sup>:

„Bremen . . . ist derjenige Platz, welcher den großen Fischfang in den nordischen Gewässern etwa von der Mitte des 17. Jahrhunderts an bis auf den heutigen Tag, wenn auch zuletzt nur mit wenigen Schiffen, fortgesetzt hat, während andere, ehemals in diesem Betriebe bedeutende Plätze, die Fahrt längst aufgegeben und die jetzt im arktischen Fischfang bedeutenden schottischen Häfen weit später begonnen haben.“

<sup>152)</sup> Ebd.

<sup>153)</sup> Die Verkaufsankündigung für das Schiff „Hanseat“ befindet sich im H. M. V.

<sup>154)</sup> Duntze, J. H., S. 290/291.

<sup>155)</sup> Vgl. Bessell, G., S. 341.

<sup>156)</sup> Die „Hudson“ war von 1865 bis 1872 in der Grönlandfahrt eingesetzt. Sie fuhr unter dem Kommandeur Westermeyer aus Mittelsbüren, der von 1861 bis 1864 auch schon die „Weser“ kommandiert hatte. Vgl. Seefahrtbuch für Franz Grote, ausgefertigt Bremen, den 28. Januar 1861, H. M. V.

<sup>157)</sup> Lindeman, M., S. 3.

## II. Der Einfluß der Grönlandfahrt auf die bremische Wirtschaft

### 1. Allgemeines

Es lag in der Natur Bremens als Seehafenstadt, daß sich mit der Zeit einige durch die Seefahrt geprägte Wirtschaftszweige deutlich herausbildeten. Zu ihnen gehörten die Veredelungsindustrie für die durch die Schifffahrt beschafften Naturerzeugnisse, deren Verarbeitung und die Vielzahl der für die Schifffahrt wirkenden Gewerbe.

Alle diese Wirtschaftszweige waren in ihrer Entwicklung sehr abhängig von Handel und Schifffahrt der Hansestadt. So wirkten sich die Belebungen, die sich durch den freien Handel mit Nordamerika ergaben, auch sehr günstig auf die städtischen Gewerbe aus, und die „goldene Periode des Handels“<sup>158)</sup> hatte zumindest eine „silberne Periode des Gewerbes“ zur Folge.

Im folgenden sollen vier der erwähnten Wirtschaftszweige untersucht werden, solche, die im besonderen mit der Grönlandfahrt in Verbindung standen:

1. die Veredelungsgewerbe für die Ergebnisse des Walfanges,
2. die Gewerbe, in denen die veredelten Walfangerzeugnisse Verwendung fanden,
3. der Schiffbau, der praktisch erst die Voraussetzungen für die Durchführung der Grönlandfahrten schuf,
4. die verschiedenen Gewerbe, die für die Schiffsausrüstungen der Grönlandfahrer tätig waren.

Hinsichtlich ihrer Abhängigkeit von den Grönlandfahrten kann gesagt werden, daß sie natürlich besonders bei den Gewerben zum Ausdruck kam, die fast ausschließlich auf den Walfang angewiesen waren. So konnte z. B. die Tranbrennerei fortlaufend ihre Erzeugung erhöhen, als der Walfang zur Zeit der Handelsblüte gegen Ende des 18. Jahrhunderts noch einmal einen starken Aufschwung nahm. Andererseits aber waren die Gewerbe auch von dem Rückgang während der „Französischen Zeit“ betroffen. Den Seifensiedern fehlte der Waltran, und die Fischbeinfabrik und die Tranbrennereien mußten ihre Arbeit einstellen, weil sie ebenfalls auf die Beute der Walfänger

<sup>158)</sup> Vgl. hierzu Anm. 112.

angewiesen waren, die ihnen als Rohstoff für ihre Tätigkeit diene.

Es ist nicht Ziel dieser Arbeit, die im Zusammenhang mit den Grönlandfahrten stehenden Wirtschaftszweige erschöpfend zu behandeln. Ein solches Unterfangen würde den Rahmen der Arbeit sprengen; verwiesen sei auf das zahlreiche Einzelschrifttum<sup>159)</sup>.

Es sollen also die verschiedenen Gewerbe nur in ihren Grundzügen und unter besonderer Berücksichtigung ihrer Abhängigkeit vom Walfang aufgezeigt werden. Dadurch wird genügend ersichtlich, daß nicht nur die Grönlandfahrten allein für Bremens Wirtschaftsleben wichtig waren, sondern daß sich, zum Teil für sie wirkend und zum Teil auf ihnen aufbauend, mannigfaltige Gewerbe herausbildeten, die den Umfang der wirtschaftlichen Bedeutung der Grönlandfahrten um ein Vielfaches erweiterten.

## 2. Die Veredelung der Walfangerzeugnisse

Bevor die Erzeugnisse des Walfanges ihrer wirtschaftlichen Verwendung zugeführt werden konnten, mußten sie zunächst einmal veredelt werden. Der Walspeck wurde in den Tranbrennereien aufgekocht, um das begehrteste Handels- und Gebrauchserzeugnis, den Tran, zu gewinnen, und in den Fischbeinreißereien wurden die Barten vor ihrer Weiterverarbeitung zerkleinert.

### a) Tranbrennereien

Zur Zeit der Baien-, d. h. der von der Küste aus ausgeführten Fischerei<sup>160)</sup> führten die Holländer und Engländer das Tranbrennen an Ort und Stelle aus, nachdem der Wal an das Ufer geschleppt und „ge-

<sup>159)</sup> Vgl. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen — Heft 8: Höfinghoff, E., Die bremischen Textilgewerbe; Heft 17: Elstermann, E., Die Lederarbeiter in Bremen; Heft 20: Herms, V., Die Anfänge der bremischen Industrie — sowie Bremisches Jahrbuch, 44. Bd.: Helm, K., Bremens Holzschiffbau, und Prüser, F., Sengstack Söhne, Bremen.

<sup>160)</sup> In den ersten Jahren der Grönlandfahrten waren die Wale noch sehr zahlreich und hielten sich zum größten Teil in der Nähe der Küsten und dort vor allem in den Baien auf. Die Walfänger brauchten also noch nicht auf die offene See hinauszufahren, sondern warteten am Ufer auf das Erscheinen eines Wales, um von dort aus ihre Schaluppen zu besteigen und die Jagd zu beginnen.

flenst“ <sup>161)</sup> worden war. Zu diesem Zweck brachte man in großen Mengen Baumaterialien nach Grönland und errichtete Tranbrennereien, Packhäuser, Böttcherwerkstätten und sonstige Gebäude, die zum Betrieb der Trangewinnung erforderlich waren. Spuren dieser Bauten wurden noch gegen Mitte des 19. Jahrhunderts von Forschungs Expeditionen gefunden. Wenn der Fang sehr glücklich ausgefallen war und die Schiffe nicht den ganzen Tran mitnehmen konnten, dann wurden die vollen Fässer in den Packhäusern gelagert und im nächsten Jahr von Frachtschiffen abgeholt.

Auf die beschriebene Art der Trangewinnung in den Anfangsjahren der grönländischen Walfängerei folgte die Verarbeitung in Tranbrennereien an den Plätzen, an denen die Schiffe, vom Fang zurückgekehrt, ihren „Segen“ löschten.

Durch die dauernde Nachstellung waren die Wale immer scheuer geworden und aus den Baien entwichen, so daß die Schiffe ihnen jetzt auf das offene Meer hinaus folgen mußten, um sie dort aufzuspüren und zu jagen. Dadurch war keine Gelegenheit mehr, vor der Heimreise noch an Land zu gehen und den Speck zu Tran zu verarbeiten, spielte sich doch die Walfängerei in zu großen Entfernungen von den Küsten ab. Man war von der Baienfischerei zu der sogenannten „Eisfischerei“ übergegangen und flenste nun die Wale unmittelbar an oder auf dem Schiff, um den Speck dann in Fässer zu verpacken und nach Haus zu bringen.

Diese Änderung ging etwa gegen Ende der dreißiger Jahre des 17. Jahrhunderts vor sich; die Bremer Grönlandfahrer erlebten also die „bequeme“ Zeit der Baienfischerei nicht mehr mit. Es mußten jetzt Tranbrennereien an der Weser geschaffen werden; wegen des unangenehmen Geruches und der Feuergefährlichkeit konnten diese Anlagen nicht mitten in der Stadt errichtet werden. In Bremen befand sich daher die erste in der Stephanivorstadt <sup>162)</sup>. In welchem Jahr sie angelegt wurde, ist nicht bekannt; es sind überhaupt nur vereinzelte Nachrichten über ihr Bestehen vorhanden.

Im Jahre 1752 wird in den Aufzeichnungen über die nach Grönland auf den Walfang ausgehenden Schiffe <sup>163)</sup> erwähnt, daß das „Wapen

<sup>161)</sup> Als „Flensen“ wurde bei den Grönlandfahrern das Abspecken des Wales bezeichnet.

<sup>162)</sup> St. A. Br., D. 20. b. 18. b.

<sup>163)</sup> Vgl. Anm. 65 und St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

von Bremen“ „bei der Thranbrennerei“ vom Stapel gelaufen sei <sup>164)</sup>, und als der Herzog Ferdinand von Braunschweig 1761 in Bremen sein großes Armee-Lazarett errichten wollte, bot ihm der Rat u. a. als Gelände dafür die Tranbrennerei an, wovon er aber „begreiflicherweise sowohl des widrigen Geruchs als auch der feuchten Lage wegen nichts wissen“ <sup>165)</sup> wollte. Aus dem Jahre 1823 wird mitgeteilt, daß die „hiesige Brennerey zu Thran“ auch Speck von Walen verarbeitete, die nicht von bremischen Schiffen gefangen wurden <sup>166)</sup>, und zwar schickten einige Oldenburger Reeder den „Segen“ ihrer Schiffe zur Trangewinnung nach Bremen.

Diese eine Tranbrennerei blieb aber nicht die einzige. Die genaue Anzahl ist zwar nicht festzustellen; für das Jahr 1828 werden mehrere erwähnt <sup>167)</sup>. Aber bald darauf ging — bedingt durch den Rückgang der Grönlandfahrten — die Bedeutung der Bremer Tranbrennereien langsam zurück. Auch die zur Mitte des 19. Jahrhunderts aufblühende bremische Südseefischerei brachte ihnen keine neue Beschäftigung; denn technische Entwicklungen gestatteten es jetzt, den Speck gleich an Ort und Stelle in den „schwimmenden Trankochereien“ auszubrennen <sup>168)</sup>.

In Bremen gab es dann nur noch einige kleinere Brennereien <sup>169)</sup>, die einmal den auf den Südseefahrten gewonnenen Tran raffinierten und zum anderen den Speck ausbrannten, der noch von den wenigen nach Grönland fahrenden Schiffen angebracht wurde. In den Jahren 1856, 1860 und 1870 bestand noch eine Tranbrennerei in Bremen <sup>170)</sup>, und dann fand mit der endgültigen Einstellung der Grönlandfahrten auch dieses Gewerbe sein Ende.

Als dann im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts der Tran in seiner

<sup>164)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>165)</sup> von Bippen, W., 3. Bd., S. 245.

<sup>166)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>167)</sup> Vgl. Entholt, H., Bremens Handel, Schiffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert (1815 bis 1914), S. 164.

<sup>168)</sup> Wegen der großen Entfernung der Walfanggründe von den Heimathäfen konnte man den Speck nicht bis zur Rückkehr in Fässer verpacken, weil er dann verdarb. Man baute deshalb auf den großen Walfangmutterschiffen eine Trankocherei ein, damit der Speck sofort nach dem Flensen verarbeitet werden konnte.

<sup>169)</sup> St. A. Br., D. 20. b. 18. b.

<sup>170)</sup> Vgl. Bremer Adreßbücher dieser Jahre.

Bedeutung als Gebrauchs- und Handelsartikel von dem Petroleum abgelöst wurde, traten die Petroleumraffinerien, von denen die erste 1846 gegründet wurde, die Nachfolge der Tranbrennereien an.

### **b) Fischbeinreißereien**

Auf dem zweiten Haupterzeugnis des Walfanges, den Barten, baute die Fischbeinreißerei in Bremen ihre Tätigkeit auf. Dort wurden die Barten in verschiedene Größen „gerissen“, um sie dann ihrer wirtschaftlichen Verwendung zuzuführen<sup>171)</sup>.

Über die Fischbeinfabrikation in Bremen ist sehr wenig bekannt, und es hat wohl nie mehr als eine Reißerei bestanden, die 1828 und 1839 erwähnt und als verhältnismäßig groß bezeichnet wird<sup>172)</sup>. Aus den Jahren 1856 und 1860 geben die Adreßbücher Auskunft, daß jeweils eine Fischbeinfabrik in Bremen bestand. 1870 war das Gewerbe durch die immer weiter zurückgehende Grönlandfahrt wahrscheinlich schon nicht mehr lohnend genug; denn wir finden keine Erwähnung mehr.

## **3. Gewerbliche Verwendung des Trans als Roh- und Hilfsstoff**

Es liegt nahe, daß in Bremen auch solche Gewerbe entstanden, die den Tran als Roh- oder Hilfsstoff für ihre Tätigkeit verwendeten, wobei in erster Linie die Seifensieder, Weißgerber und Riemenschneider zu nennen sind. Den Seifensiedern diente der Tran als Rohstoff, während er bei den Weißgerbern und Riemenschneidern nur als Hilfsstoff benötigt wurde.

### **a) Seifensieder**

Im Gegensatz zu den meisten anderen in Bremen ansässigen Gewerben, die auf eine alte Zunftüberlieferung zurückblicken konnten, war die Seifensiederei ein sogenanntes freies Gewerbe. Es war jüngeren Datums und unterlag nicht mehr den Schranken einer Zunft oder, wie es in Bremen hieß, eines Amtes.

Welche Bedeutung der Tran für die Seifensiederei hatte, teilt die

<sup>171)</sup> Vgl. Einleitung.

<sup>172)</sup> Vgl. Entholt, H., a. a. O., S. 164 f.

*Generale Regula und articulos des grünen oder schwartzen Seiffen Kochens* <sup>173)</sup> vom 14. April 1728 mit. Sie ist eine Art Rezept und gibt den Seifensiedern die Anweisung, „Lauge und Traan“ in den Kessel zu bringen, und zwar in einem Verhältnis von  $\frac{1}{4}$  zu  $\frac{3}{4}$  oder von  $\frac{1}{3}$  zu  $\frac{2}{3}$ .

Der erste Seifensieder erscheint in Bremen im Jahre 1652, als er auf Ansuchen vom Rat der Stadt ein Privilegium erhält, sein Gewerbe in der Neustadt für zunächst sechs Jahre auszuüben. Er hatte bei seiner Bitte sehr auf den Gemeinnutzen für die Stadt hingewiesen und mußte sich verpflichten, den Kaufleuten die Seife zu einem solchen Preis zu verschaffen, daß sie keine andere Seife einzukaufen brauchten <sup>174)</sup>. Es entzieht sich unserer Kenntnis, ob dieser erste Seifensieder importierten Tran verwendete oder solchen, der von bremischen Walfängen stammte; aber es ist durchaus denkbar, daß er sich auf Grund der beginnenden Grönlandfahrten zur Aufnahme seiner Tätigkeit entschloß.

Im Jahre 1667 erhielten die Gebrüder Müller vom Rat eine *Prorogatio privilegii*, ihre in der Neustadt gelegene *Siederey der Thran-Seiffe* für sechs weitere Jahre zu betreiben. Dabei sicherte der Rat ihnen zu, *zu beforderung des commercii* keinen anderen zu diesem Gewerbe zuzulassen und sie vor Behinderungen zu schützen <sup>175)</sup>. Überhaupt schien der Rat das Seifersiedergewerbe durchaus zu fördern; denn alle Privilegien, die in dieser und der folgenden Zeit erteilt wurden, beinhalteten auch jeweils eine Befreiung von der *ordinairen Seiffen-Consumtion*.

Aus dem Jahre 1689 ist ein Schriftstück überliefert, in dem sich zwei Seifensieder über den hohen Preis der für die Herstellung der Seife nötigen Materialien beklagen; es ist aufschlußreich festzustellen, daß dies eine Zeit war, in der die Tranpreise sehr hoch lagen <sup>176)</sup>. Trotzdem aber schien das Geschäft der Seifensieder recht gut zu gehen, sollten doch noch weitere Betriebe gegründet werden. Dies geht aus einem Gesuch von 1699 hervor, in dem gefordert wird, den-

<sup>173)</sup> St. A. Br., Ss. 5. b. S. 3.

<sup>174)</sup> St. A. Br., Ss. 5. b. S. 3.

<sup>175)</sup> Ebd.

<sup>176)</sup> Vgl. Anm. 41.

jenigen das Kochen zu untersagen, die ohne Privileg in der Neustadt Seife siedeten <sup>177)</sup>).

Die Seifensiedereien waren nicht nur für den Bremer Markt tätig, sondern für den gesamten nordwestdeutschen Raum und verkauften auch nach den britischen Inseln und in den hohen Norden. Dabei konnten sie für ihren Absatz durch gegenseitiges Einvernehmen eine Art Kartell bilden und die Preise wie ein Monopolist festsetzen, worüber des öfteren Klagen laut wurden, so in einer Eingabe an den Rat im Jahre 1732 <sup>178)</sup>).

Aus dem anfänglich nur handwerklich betriebenen Gewerbe wuchsen die Seifensiedereien langsam heraus und entwickelten sich zu einer Kleinindustrie, „die dem Handel als dem eigentlichen Lebensnerv der Stadt ein wertvolles, nach Menge und Bedeutung gewiß nicht an letzter Stelle stehendes Ausfuhrgut zur Verfügung stellte“ <sup>179)</sup>.

Folgende Aufstellung gibt Aufschluß über die Anzahl der in Bremen ansässigen Seifensiederbetriebe <sup>180)</sup>:

1672	1700	1731	1732	18. Jahrh.	
2	3	3	4	3 oder 4	
1806	1828	1839	1856	1870	1880
5	6	7	6	4	2

### b) Weißgerber und Riemenschneider

Die Weißgerber stellten durch Verwendung von Tran bei der Bearbeitung der Häute und Felle ein besonderes Leder her — im Gegensatz zu den anderen Lederarbeitern, die mit Alaun oder einer Lohe gerbten. Diese Abgrenzung brachten die bremischen Weißgerbermeister noch in ihrer Rolle von 1746 zum Ausdruck <sup>181)</sup>. Es ist dies ihre erste eigene; sie gaben sie sich nach ihrer Trennung von

<sup>177)</sup> Vgl. St. A. Br., Ss. 5. b. S. 3.

<sup>178)</sup> Vgl. St. A. Br., Ss. 5. b. S. 3.

<sup>179)</sup> Prüser, F., Sengstack Söhne Bremen, S. 49.

<sup>180)</sup> Zahlen für 1828 und 1839 aus D. Herms, Die Anfänge der bremischen Industrie. — Für 1856/1870/1880 aus den Bremer Adreßbüchern dieser Jahre — die übrigen aus St. A. Br., Ss. 5. b. S. 3. und ad Ss. 5. a.

<sup>181)</sup> St. A. Br., S. 15. v. l.

den Senklern und Riemern, mit denen sie seit 1300 eine gemeinsame Rolle als *Rymsnidere* hatten<sup>182)</sup>.

Ob diese Riemenschneider in Bremen auch die Häute der Wale verwerteten und zum Schiffsgebrauch verarbeiteten, ist aus den vorhandenen Archivalien nicht zu entnehmen. Es ist denkbar, daß die ledernen Riemen, die in großen Mengen in Köln zu kaufen waren<sup>183)</sup>, zum Teil von ihnen kamen.

Das Amt der Riemenschneider wurde, wie alle Ämter, ebenfalls von der Obrigkeit geschützt, und auf Grund von Klagen, „daß allerhand fremde Leuthe theils in diese Stadt hereinschleichen, theils in denen Vorstädten . . . sich aufhalten“<sup>184)</sup>, wurden vom Rat Verbote gegen die Eindringlinge erlassen, die ihnen eine Ausübung ihres Handwerks unmöglich machten.

Die Weißgerber, die auch nach der Trennung von den Riemern und Senklern solchen Eingriffen von außen ausgesetzt waren, konnten auf die Dauer ihre Privilegien dagegen nicht verteidigen. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde ihre wirtschaftliche Lage immer trostloser, und die Entwicklung der Textilindustrie, die Erfindung der Schnellgerberei und die Entstehung von Großbetrieben versetzten dem Handwerk den Todesstoß. 1824 wurde das Amt der Weißgerber geschlossen, und danach gab es in Bremen noch drei freie Meister, die ihre Tätigkeit weiter betrieben<sup>185)</sup>.

#### 4. Der Schiffbau

Es kann nicht die Aufgabe der vorliegenden Darstellung sein, die Entwicklung des bremischen Schiffbaues im einzelnen, sei es auch nur im Überblick, zu zeigen oder wohl gar mit Beispielen zu belegen. Es darf da auf die Zusammenfassung verwiesen werden, die Karl Helm in seiner Abhandlung „Bremens Holzschiffbau vom Mittelalter bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts“ gegeben hat<sup>186)</sup>. Wir können

<sup>182)</sup> St. A. Br., S. 12. e. l.

<sup>183)</sup> Vgl. Schurtz, G. N., a. a. O., S. 198.

<sup>184)</sup> Suppl. der Riemer, Senkler und Weißgerber vom 26. November 1744, St. A. Br., S. 15. v. 12. b.

<sup>185)</sup> Vgl. Elstermann, E., a. a. O., S. 216.

<sup>186)</sup> Brem. Jahrb. 44 (1955), S. 175 bis 243.

auch nicht im einzelnen darlegen, wie es gekommen ist, daß der Eigenschiffbau der Stadt Jahrhunderte hindurch, aus welchen Gründen auch immer, nicht allzu bedeutend war. So blieb man in der Hauptsache auf die Einfuhr von Schiffsraum angewiesen, von den Schiffbauplätzen an der Ostsee vor allem, den holsteinischen wie Eckernförde, aber auch von Lübeck und von weiter östlich gelegenen, ebenso aus Holland. Ein Wandel trat erst ein, als Bremens Handel Ende des 18. Jahrhunderts begann, sich über die Weltmeere zu erstrecken. Dieser Welthandel hat Bremens Eigenschiffbau neu belebt und ins Große entwickelt, wegen der geforderten Größe der Schiffe auch neue Schiffbauplätze an der tieferen Weser unterhalb Bremens und an der Lesum entstehen lassen, an ihrer Mündung, wie in St. Magnus und in Burg.

Die Frage, der wir hier nachzugehen haben, kann nur die nach dem Verhältnis des Walfanges zum Schiffbau sein. Die Grönlandfahrer waren, wie wir in der Zeit um 1700 feststellen können, die größten Fahrzeuge der damaligen bremischen Flotte. Wo sie erbaut wurden, das möchten wir freilich wissen und dabei, soweit es die vorhandenen Unterlagen gestatten, auch der Frage nachgehen, ob der hier auftretende Bedarf nicht doch zur Wiederbelebung des bremischen Schiffbaues beigetragen hat und wieweit die einzelnen bremischen Schiffbauplätze, die alten und die neuen, dabei beteiligt waren.

Aus einer aus dem Jahre 1703 überlieferten Liste der damals vorhandenen Grönlandfahrer<sup>187)</sup> ist zwar nicht die Herkunft der Schiffe zu entnehmen; aber aus späteren Aufzeichnungen geht hervor, daß zu jener Zeit von sieben bremischen Schiffen nur eines bremischen Ursprungs war, die Galiot „Jungfrau Anna“, die in den Jahren 1709/1710 von Ocke Martens auf dem Teerhof gezimmert wurde und bis zum Jahre 1750 unter den nach Grönland auslaufenden Schiffen zu finden war<sup>188)</sup>. Über ihren Bau besteht der ältestvorhandene bremische Bielbrief, datiert vom 21. März 1712, worin der Reeder Mülhausen als Auftraggeber erwähnt wird<sup>189)</sup>.

Als die Grönlandfahrt gegen Ende des 18. Jahrhunderts ihre zweite Blüte erlebte, da traf das zusammen mit der durch die Aus-

<sup>187)</sup> *Designatio* der Bremer Schiffe a. d. Jahr 1703, St. A. Br., R. 11. p. 1.

<sup>188)</sup> Helm a. a. O., S. 199 f.

<sup>189)</sup> Vgl. Focke, J., S. 29/30. — Bielbrief-Baubeschreibung.

weitung des bremischen Handels bewirkten fruchtbaren Entfaltung des Schiffbaues an der Weser. Etwa die Hälfte der bremischen Grönlandflotte wurde auf einheimischen Werften gezimmert. Wieweit dabei die drängende Einflußnahme des Meisterschiffbauers Johann Janssen aus Vegesack, der für ein halbes Jahrzehnt auch in Bremen gebaut hat, in solchem Ergebnis zum Ausdruck kommt, kann leider wegen mangelnder Unterlagen nicht mehr festgestellt werden, liegen doch über den Bau von Grönlandfahrern nur diese vereinzelt Angaben vor: 1784 lief die Bark „Sophia Catarina“ vom Stapel. Sie hatte eine Tragfähigkeit von 150 Lasten. Ein Jahr später entstand die Fregatte „Eintracht“ („Eendragt“), die 225 Lasten tragen konnte<sup>190</sup>). Sie war von 1787 bis 1798 in der Grönlandfahrt eingesetzt, wurde 1799 verkauft, diente als Frachtschiff in der Ostindienfahrt und ab 1803 unter dem Namen „Visurgis“ wieder als Walfänger. Die Brigantine „Verguldete Robbe“ entstand etwa zur gleichen Zeit wie die „Eintracht“ und fuhr von 1787 bis 1790 nach Grönland<sup>191</sup>). Von Johann Janssen wissen wir, daß er 1798 den dreimastigen Grönlandfahrer „Der Walfisch“ baute, ein Schiff von 230 Lasten<sup>192</sup>).

Natürlich sind nicht nur auf der Janssenschen, nachmals Sagerschen Werft in Vegesack Walfänger gebaut worden. Es müßte merkwürdig zugehen, wenn nicht auch Johann Lange, wohl der größte Pionier des bremischen Schiffbaues an der Lesummündung, auf seinem schon auf hannoverschem Gebiete liegenden Schiffszimmerplatz Grönlandfahrer gebaut hätte. Nur wissen wir auch darüber im einzelnen wenig. Als Walfänger lief hier im Jahre 1825 die Galiot „Amphitrite“ vom Stapel<sup>193</sup>), und 1837 konnte das ebenfalls für die Grön-

<sup>190</sup>) Vgl. die Nachrichten über die nach Grönland abgegangenen Schiffe, St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2., sowie Uetzen-Barckhausen, J., Einige Bausteine zur Geschichte der bremischen Schifffahrt in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und in den Anfängen des 19. Jahrhunderts, Sonderdruck aus dem Jahrbuch 1930/1931 der Bremer Gesellschaft von 1914; Anhang, Tabelle A: Verzeichnis der im Jahre 1797 für Bremen fahrenden Schiffe.

<sup>191</sup>) Vgl. Brinner, L., Grönlandfahrt, S. 402/403.

<sup>192</sup>) Vgl. Halenbeck, L., Geschichte der Stadt Vegesack, 2. Aufl., S. 150, auch Steilen, D., Geschichte der bremischen Hafenstadt Vegesack, S. 94.

<sup>193</sup>) Vgl. Spengemann, F., Von Vegesacker Reedern, ihren Schiffen und Kapitänen, S. 55.

landfahrt bestimmte Vollschiff „Hannover“, das 220 Lasten trug, seinen Reedern übergeben werden <sup>194</sup>).

Henrich Raschen stellte 1786 auf seiner erst kurz zuvor errichteten Werft in St. Magnus seinen ersten Grönlandfahrer her, der den Namen „Georg III.“ erhielt; ihm folgte zwei Jahre später mit gleicher Zweckbestimmung die Fregatte „Königin Charlotte“. Eines der letzten für die bremische Grönlandfahrt erbauten Schiffe war die Brigg „Stern“, die zunächst mit dem Namen „Orion“ im Jahre 1836 vom Stapel lief. 1828 war bei Raschen die Brigg „Germanica“ gebaut worden, ursprünglich ein Frachtfahrer, der aber später zu einem Walfangschiff umgestaltet wurde <sup>195</sup>).

Auf der 1780 gegründeten Werft von Hinrich Bosse in Burg lief als erstes Schiff der Grönlandfahrer „Jungfrau Maria“ vom Stapel. Von den ungefähr 100 Schiffen, die auf dieser Werft in den rund 90 Jahren ihres Bestehens erstellt wurden, mag auch noch der eine oder andere Walfänger gewesen sein; doch fehlen uns darüber die Nachrichten <sup>196</sup>).

## 5. Für die Schiffsausrüstung tätige Gewerbe

Aufbauend auf den Grönlandfahrten fanden in Bremen einige Gewerbe eine lohnende Betätigung in der Ausrüstung der in die arktischen Gewässer fahrenden Schiffe.

Die Tonnenmacher und Kimker waren unentbehrlich für die Herstellung der Holzgefäße, in denen der Walspeck verpackt wurde. Die Reepschläger sorgten für die Lieferung des nötigen Tauwerks, vor allem der Harpunenleinen, und da die Schiffe der Grönlandfahrer immer lange ausblieben und im Verhältnis zu den anderen Schiffen mit vielen Seeleuten besetzt waren, fanden auch sonstige Gewerbe, nämlich die sich mit der Verproviantierung der Schiffe befaßten, gute Absatzmöglichkeiten für ihre Erzeugnisse.

### a) Tonnenmacher und Kimker

Die Tonnenmacher und Kimker gehörten zum Gewerbe der Böttcher, das die Bürger der Stadt mit Tonnen, Bottichen, Eimern und

<sup>194</sup>) Spengemann, F., Von Vegesacker Reedern, S. 29.

<sup>195</sup>) Vgl. Spengemann, F., Segelschiffahrtszeit, S. 21/22.

<sup>196</sup>) Vgl. Helm, K., a. a. O., S. 223.

ähnlichen Gefäßen versorgte. Die Tonnenmacher stellten Holzgefäße mit zwei Böden und einem Bauch in der Mitte her, während die Kimker nichtbauchige Gefäße mit einem Boden, wie Eimer und Balgen fertigten<sup>197)</sup>.

Bereits zu Beginn des 15. Jahrhunderts waren die Tonnenmacher als Zunft oder Amt organisiert. Die Kimker dagegen, die 1436 aus der Zunft der Tonnenmacher ausgeschieden waren, fanden sich erst 1598 in einem Amt zusammen<sup>198)</sup>. Beide Gewerbe bekamen ihre Aufträge in der Hauptsache von den Kaufleuten, die mit Tran handelten, sowie von den Weinhändlern, Brauern und Heringshändlern. Ihre Arbeit führten sie als sogenanntes Preiswerk oder Lohnwerk aus, was den heutigen Begriffen des Werklieferungs- und des Werkvertrages entspricht, wobei das Preiswerk, zumindest in der früheren Zeit, als die Tonnenmacher und Kimker noch das ausschließliche Recht zum Holzeinkauf hatten, bei weitem überwog.

Jedes Amt hatte das Bestreben, für eine bestimmte Arbeit privilegiert zu sein. Damit sollte verhindert werden, daß von den Meistern des anderen Amtes, die eine technisch ähnliche Arbeit ausführten, Aufträge übernommen wurden, die ihnen nicht zustanden. So herrschte zwischen den Arbeitsgebieten der Kimker und Tonnenmacher gemäß den dargelegten handwerklichen Unterschieden eine scharfe Abgrenzung. Da aber die Tonnenmacher allein nicht die erforderlichen Mengen an Tonnen fertigen konnten, baten die Heringshändler 1655 darum, den Kimkern einen Teil dieser Arbeit zu übertragen, was ihnen aber nicht bewilligt wurde<sup>199)</sup>.

<sup>197)</sup> Zur näheren Unterscheidung sei folgende Stelle zitiert aus dem Bremisch-Niedersächsischen Wörterbuch, hrsg. v. d. Bremischen Deutschen Gesellschaft, Bremen 1767, II. Theil G—K, S. 772: „Kimker, ein Böttcher, der solche Holzarbeit machet, so nur einen Boden hat, als Kübel, Eimer u. d. g., welche man in der Haushaltung gebrauchet . . . Denn ein Kimker ist hier unterschieden, sowohl von einem Küper (ein Faßbinder, der den Kaufleuten beym Einpakken und Besichtigen der Waaren dienet), als auch von einem Tunnmaker, der nichts, als allerley Art Tonnen und Fässer, so zween feste Boden haben, verfertiget. In Bremen sind dieß drey verschiedene Gilden und professionen, die sich einander nicht dürfen ins Gehäge kommen.“ Vgl. hierzu die Abbildung auf Tafel II.

<sup>198)</sup> Vgl. Helm, K., Die bremischen Holzarbeiter vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, S. 13.

<sup>199)</sup> Suppl. Heringshändler v. 7. September 1655, St. A. Br., S. 14. u. 9. b. 1. a.

Weil auch die Grönlandfahrer mehr Tonnen benötigten, als die Tonnenmacher herstellen konnten, bestellten sie ohne Einwilligung des Rates im Frühjahr 1674, als sie ihre Schiffe für den Walfang ausrüsteten, 200 Quardelen<sup>200)</sup> bei den Kimkern, worauf die Tonnenmacher beim Rat verlangten, alleine diese Arbeiten auszuführen<sup>201)</sup>. Ein zur Klärung dieser Angelegenheit gebildeter Ausschuß stellte mehrmals fest, daß es für die Mitglieder eines Amtes unmöglich sei, alle von der Grönländischen Gesellschaft bestellten Fässer in der geforderten Zeit fertigzustellen<sup>202)</sup>, und es wurde den Kimkern für dieses Jahr ausnahmsweise das Recht eingeräumt, die Quardelen anzufertigen<sup>203)</sup>.

Mit dieser Lösung aber waren die Grönlandfahrer offenbar noch nicht zufrieden; denn sie beantragten beim Rat, völlige Freiheit für Bestellungen entweder bei den Tonnenmachern oder bei den Kimkern zu gewähren<sup>204)</sup>. Sie drohten, ihre Quardelen von außen zu beziehen<sup>205)</sup>, wenn die Tonnenmacher nicht nachgeben würden. Da legten sich die Brauer ins Mittel; sie teilten dem Rat mit, daß die Tonnenmacher nicht alles für den Handel nötige Faßwerk liefern könnten, ohne dabei die Anfertigung von Biertonnen zu vernachlässigen<sup>206)</sup>, worauf dem Kimkeramt die endgültige Bewilligung erteilt wurde, in Zukunft ein Drittel der von den grönländischen Kaufleuten benötigten Quardelen in Arbeit nehmen zu können<sup>207)</sup>.

Durch diesen Beschluß war zwar die Not in bezug auf die Quardelen behoben; aber die ausreichende Versorgung mit einfachen Trantonnen war damit immer noch nicht gesichert. Als sich dazu auch noch die Brauersozietät im November 1695 beschwerte, daß das Tonnenmacheramt sie in diesem Jahr völlig im Stich gelassen hätte<sup>208)</sup>, wurden vom Rat „Reglements“ erlassen, die den Tonnen-

<sup>200)</sup> Eine Quardele, auch als Cardele, Carthele, Quartele, Kardeel bezeichnet, ist eine doppelte Trantonne, die neben der einfachen bei den Grönlandfahrern benutzt wurde, um den Walspeck zu verpacken. Vgl. dazu auch die Abbildung auf Tafel II.

<sup>201)</sup> St. A. Br., S. 14. u. 9. b. 1. a.

<sup>202)</sup> Kommissionsprot. v. 3. u. 17. Februar 1674, ebd.

<sup>203)</sup> Vgl. Dekret v. 11. März 1674, ebd.

<sup>204)</sup> Vgl. Suppl. Grönlandkompagnie v. 27. April 1674. ebd.

<sup>205)</sup> Vgl. Kommissionsprot. v. 13. August 1674, ebd.

<sup>206)</sup> Vgl. Suppl. der Brauer v. November 1674, ebd.

<sup>207)</sup> Vgl. Vergleich v. 3. März 1675, ebd.

<sup>208)</sup> Vgl. Kommissionsprot. v. November 1695, ebd. St. A. Br., S. 14. u. 9. b. 1. a.

machern vorschrieben, außer den bestellten Tonnen zur Zeit der Rückkehr der Schiffe eine bestimmte Anzahl in Reserve zu haben <sup>209)</sup>, damit immer genügend Tonnen vorhanden wären.

Diese Maßnahmen waren ohne Erfolg. Die mit Tran handelnden Kaufleute sowie die Brauer, Wein- und Heringshändler beschwerten sich 1697 wiederum über Mangel an Fässern und mangelhaft gefertigte Tonnen, und das Ergebnis davon war, daß im selben Jahr als Ausnahmeregelung den Kimkern gestattet wurde, auch einen Teil der benötigten einfachen Tonnen herzustellen <sup>210)</sup>. Als aber sogar aus Mittel- und Süddeutschland Beschwerden über undichte Trantonnen einliefen <sup>211)</sup>, verlangte die „Grönländische Kompanie“ nach der Möglichkeit, ihre Trantonnen bei Tonnenmachern oder Kimkern fertigen zu lassen, worauf vom Rat wiederum ein Ausschuß gebildet und beauftragt wurde, die beiden Ämter auf „billige Conditions zu combinieren“ <sup>212)</sup>.

Der Beschluß dieser Kommission ergab keine völlige Freiheit für die Kaufleute, dort zu bestellen, wo sie es wünschten; aber es wurde am 28. Juni 1699 vom Rat festgelegt, daß die Kimker nun auch ein Drittel der einfachen Trantonnen herstellen dürften. Im August desselben Jahres jedoch wurde diese Bestimmung auf Verlangen der Tonnenmacher dahingehend eingeschränkt, daß sie nur dann in Kraft treten sollte, wenn die Mitglieder ihres Amtes allein nicht in der Lage sein sollten, die Aufträge der Kaufleute zu bewältigen. Weil aber im Frühjahr 1703 nur 6 von 22 Schiffen mit genügend Trantonnen ausgerüstet werden konnten und außerdem von den Tonnenmachern eine vorgeschlagene Vereinigung mit dem Kimkeramt abgelehnt wurde, gestattete der Rat im Juni 1703 den Grönlandfahrern, alle Fässer für den Tran entweder bei den Tonnenmacher- oder den Kimkermeistern zu bestellen <sup>213)</sup>.

Mit diesem Beschluß waren zwar die jahrelangen Streitigkeiten

<sup>209)</sup> Reglements v. 15. Februar 1697, St. A. Br., S. 14. u. 9. b. 1. a. und Ss. 2. b. T. 2.

<sup>210)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2., vgl. auch Anm. 73 und 74.

<sup>211)</sup> Vgl. Extract aus dem Wittheitsprotocoll, Vol. XVIII. de 1698, Juli 1. und Akten v. 6. August 1697 — Juli 1698, St. A. Br., S. 14. u. 9. b. 3.

<sup>212)</sup> Akten in Sachen des auf Groonland trafiquirenden Kaufmanns c. Tonnenmacher, 1695 bis 1704, St. A. Br., S. 14. u. 9. b. 1. a.

<sup>213)</sup> Vgl. Akten in Sachen des auf Groonland trafiquirenden Kaufmanns c. Tonnenmacher, 1695 bis 1704, St. A. Br., S. 14. u. 9. b. 1. a.

zwischen Tonnenmachern und Kimkern in bezug auf die Grönlandfahrer endlich beigelegt; aber es ergaben sich noch andere Streitigkeiten, unmittelbar zwischen dem Tonnenmacheramt und den nach Grönland fahrenden Reedern. Größere Aufträge wurden im allgemeinen von dem Amt angenommen und auf die einzelnen Meister verteilt. So verlangte das Tonnenmacheramt auch von den Grönlandfahrern, ihre Aufträge nicht den einzelnen Meistern zukommen zu lassen. Im Grunde war diese Maßnahme gerechtfertigt durch die Tatsache, daß in den einzelnen Werkstätten nur eine beschränkte Zahl von Arbeitskräften beschäftigt werden durfte und an einem Tag der Meister oder der Geselle höchstens eine Quardele anfertigen konnte <sup>214)</sup>, dagegen für die Kaufleute zeitweilig in kurzer Frist sehr viele Tonnenlasten <sup>215)</sup> benötigt wurden. Das traf besonders für die Grönlandfahrer zu, wenn der Fang unerwartet hoch ausgefallen war, wie z. B. im Jahre 1697.

Das Tonnenmacheramt aber verfolgte noch einen weiteren Zweck mit dieser Maßnahme. Es wollte die Preise hochtreiben, indem es praktisch jeglichen Wettbewerb ausschaltete. Wenn es aber annahm, daß die Grönlandfahrer seine Bedingungen annehmen müßten, so hatte es sich trügerischer Hoffnung hingegeben. Denn als das Amt 1696 für eine Tonne, die gewöhnlich 24 Grote kostete, 30 verlangte, fanden die Reeder einen Ausweg, indem sie 600 alte Tonnen bei der Seifensiederei aufkauften <sup>216)</sup>. Für einen von ihnen vorgeschlagenen gütlichen Vergleich war aber das Tonnenmacheramt nicht zu gewinnen, und aus diesem Grunde brachten die Grönlandfahrer ihre Forderung vor den Rat, der eine Kommission einsetzte. Sie sollte versuchen, die Parteien auf friedlichem Wege zu einigen <sup>217)</sup>. Ob ihr diese Aufgabe gelang, ist aus den vorhandenen Unterlagen nicht zu ersehen.

<sup>214)</sup> Vgl. Suppl. Kimkeramt v. 18. Juli 1674, St. A. Br., S. 14. u. 9. b. 1. a. und Kommissionsprot. v. 8. Januar 1697, St. A. Br., S. 14. u. 9. b. 3.

<sup>215)</sup> 1 Tonnenlast = 12 Tonnen.

<sup>216)</sup> Vgl. Brinner, L., Grönlandfahrt, S. 383.

<sup>217)</sup> Vgl. Extracte a. d. Wittheitsprotocollen v. 3. u. 10. August 1677, St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

### b) Reepschläger

Die Seilerei oder Reepschlägerei <sup>218)</sup> ist eines der ältesten Gewerbe Bremens; aber von ihrer Geschichte ist verhältnismäßig wenig bekannt. Auch die Zeit der Entstehung ist nicht mit Sicherheit festzustellen. Unter den Bremer Zünften nahm die Seilmacherei gewissermaßen eine Sonderstellung ein. Sie wurde in keiner Rolle als „Amt“ oder „Zunft“ bezeichnet; die verschiedenen Meister waren aber zunftmäßig organisiert und duldeten keine Unzünftigen neben sich <sup>219)</sup>.

Die Reepschläger stellten Taue und Seile von unterschiedlicher Dicke und Länge her, vom Bindfaden bis zum stärksten Schiffstau. Der Bedarf an Tauwerk war in einer Hafenstadt wie Bremen naturgemäß sehr groß, und da die Schiffe der Grönlandfahrer einen beträchtlichen Anteil an der bremischen Handelsflotte ausmachten <sup>220)</sup>, bildeten sie eine wichtige Abnehmergruppe für die Reepschläger.

Auf ihren Schiffen wurde zunächst einmal Tauwerk für die Takelage und die Anker benötigt; sodann brauchten die Walfänger natürlich lange und kräftige Harpunenleinen, wovon sie etwa 60 Stück auf eine Reise mitnahmen.

Größere Aufträge von den grönländischen Kaufleuten wurden an die verschiedenen Meister verteilt, damit sie alle gleichmäßig Arbeit hatten.

Jeder einzelne durfte höchstens eine Bestellung auf ein Tau annehmen, und bei Erhalt eines größeren Auftrages war er verpflichtet, die Arbeit gerecht mit den anderen Meistern zu teilen. Verstieß er gegen diese Vorschrift, so mußte er sich vor der Morgensprache verantworten und wurde dafür bestraft <sup>221)</sup>.

<sup>218)</sup> Die Bezeichnung „Reepschläger“ kommt von den geteerten Schiffstauen, die in der Schifffahrt „Reepe“ genannt wurden. Zu ihrer Herstellung wurden mehrere Bindfäden (Anzahl je nach der gewünschten Reep-Dicke) auf der etwa 56 m langen „Reepelbahn“ (oder „Reeperbahn“) zusammen„geschlagen“. Näheres über die Arbeit der Reepschläger bei Behrens, L., Untergehendes Handwerk, Der Reepschläger, „Weser-Zeitung“ v. 27. Januar 1931, St. A. Br., S. 12. b. 1.

<sup>219)</sup> Vgl. Höfinghoff, E., Die bremischen Textilgewerbe vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, S. 19.

<sup>220)</sup> Vgl. Schlußbetrachtung.

<sup>221)</sup> Vgl. die Akten der Morgensprache des Reepschlägeramtes v. 23. Mai 1826, St. A. Br., S. 12. b. 10. b.

Ähnlich wie bei den Tonnenmachern entzündete sich an diesem Punkt ein Streit mit den Grönlandfahrern, die bei dem Meister ihr Tauwerk herstellen lassen wollten, der es am besten und preiswertesten lieferte. Eine dementsprechende Eingabe an den Rat aus dem Jahre 1677<sup>222)</sup> wurde dahingehend beantwortet, daß „zum Versuch gütlichen Vergleichs“ ein Untersuchungsausschuß eingesetzt wurde<sup>223)</sup>, der sich auch sofort mit der Klage der Grönlandfahrer über schlechte Arbeit der Reepschläger befassen mußte<sup>224)</sup>. Das Ergebnis ist nicht bekannt.

Die Reepschläger wurden in der Ausübung ihrer Rechte von dem Rat der Stadt geschützt, wie es auch bei den anderen Gewerben der Fall war. Eine im Jahre 1656 erlassene Verordnung untersagte allen fremden Seilmachern den Verkauf ihrer Erzeugnisse, und somit waren die Grönlandfahrer zur Versorgung ihrer Schiffe allein auf die Bremer Reepschläger angewiesen<sup>225)</sup>. 1838 erschien darüber noch ein öffentlicher Aufruf<sup>226)</sup>; aber in späteren Jahren waren die Reepschläger machtlos, wenn von fremden Kaufleuten Tauwerk eingeführt wurde. In mehreren Prozessen, so in den Jahren 1824 und 1838, die bis zum Oberappellationsgericht in Lübeck gingen, wurden die Reepschläger abgewiesen und mußten obendrein noch die Kosten tragen<sup>227)</sup>.

Es bestanden zeitweise sieben bis acht Reepschlägereien in Bremen; aber im 19. Jahrhundert machte sich auch in diesem Gewerbe ein starker Rückgang bemerkbar. Das lag teils daran, daß jetzt in zunehmendem Maße statt der dicken Taue eiserne Ketten Verwendung fanden, gewiß aber auch an dem Rückgang der Grönland-Unternehmungen, die in früheren Zeiten immer einen sicheren Absatz für die Reepschläger bedeutet hatten.

### c) Sonstige Gewerbe

Bereits bei der Behandlung der Geschichte der bremischen Grönlandfahrt wurden im letzten Abschnitt einige Gesuche von Reedern erwähnt, in denen, um Befreiung von bestimmten Abgaben zu er-

<sup>222)</sup> St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

<sup>223)</sup> Wittheitsprot. v. 10. August 1677, ebd.

<sup>224)</sup> Vgl. Schreiben v. 17. August 1677, St. A. Br., S. 12. b. 1.

<sup>225)</sup> St. A. Br., S. 12. b. 10. c.

<sup>226)</sup> Ebd.

<sup>227)</sup> Ebd.

langen, auf die Gemeinnützigkeit der Grönlandfahrten für die Stadt hingewiesen wurde<sup>228)</sup>. Vielleicht stellten die Kaufleute dabei ihre Walfangreisen als „gemeinnützige Unternehmungen“, gemeint die Vorteile für Bremens Wirtschaft, etwas zu sehr in den Vordergrund, um der Dringlichkeit ihrer Bitten Nachdruck zu verleihen; aber es ist nicht abzustreiten, daß bei der Ausrüstung der Schiffe außer den Tonnenmachern, Kimkern und Reepschlägern noch weitere Gewerbe in großem Maße beteiligt waren. „Auch die anderen Bremer Industrien, vor allem Nahrungs- und Genußmittelgewerbe, fanden in Ausrüstung und Verproviantierung der Schiffe ein lohnendes Absatzfeld“<sup>229)</sup>.

Betrachten wir eine Aufstellung der Proviantvorräte, die ein bremischer Reeder einkaufte, wenn er sein Schiff für die Grönlandfahrt ausrüstete, so werden wir uns über das Ausmaß der Beteiligung weiterer Gewerbe klar. Ein Schiff benötigte im allgemeinen<sup>230)</sup>:

15 Fässer hartes Brot,  
 16 Säcke weiches Brot,  
 8 Tonnen Fleisch,  
 28 Säcke Erbsen,  
 4 Tonnen Butter,  
 1000 Pfund Käse,  
 500 Pfund Speck,  
 900 Pfund Trockenfisch,  
 28 Fässer Bier,  
 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fässer Branntwein, dazu  
 Mehl, Gerste, getrocknete Früchte,  
 Zucker, Gewürze, Wein.

Rufen wir uns jetzt ins Gedächtnis zurück, daß in der Blütezeit der bremischen Grönlandfahrten zeitweise 25 Schiffe im Jahr die Weser verließen, dann leuchtet unmittelbar ein, in welcher Verbindung von den Grönlandfahrten auch die erwähnten Nahrungs- und Genußmittelgewerbe standen.

<sup>228)</sup> Vgl. Abschnitt I. 8.

<sup>229)</sup> Herms, D., a. a. O., S. 47.

<sup>230)</sup> Vgl. Schäfer, M., Die bremischen Walfischfänger, Bremer Nachrichten v. 25. August 1925, St. A. Br., Ss. 2. b. T. 2.

### Schlußbetrachtung

Die bereits erwähnte Aufstellung über die in Bremen vorhandenen Schiffe aus dem Jahre 1703 legt in anschaulicher Weise die Bedeutung der Grönlandfahrt im Verhältnis zur gesamten bremischen Schifffahrt dar <sup>231)</sup>.

Die gesamte Bremer Handelsflotte bestand nach diesem Verzeichnis aus 71 Schiffen, wovon allein 19, also mehr als ein Viertel, in der Grönlandfahrt eingesetzt waren, bei weitem die größten der ganzen Flotte. Während sie im Durchschnitt eine Tragfähigkeit von etwa 150 Lasten <sup>232)</sup> hatten, wies von den Kauffahrteischiffen keines eine größere Tragfähigkeit als 100 Lasten auf; die meisten lagen sogar weit darunter.

Die bremische Handelsflotte hatte nach der oben erwähnten Aufstellung folgenden Umfang:

Insgesamt	Davon	
	Kauffahrteischiffe	Grönlandschiffe
4 673 Lasten	2 263 Lasten	2 410 Lasten

Gemessen an der Tragfähigkeit waren in der Grönlandfahrt also über 50 v. H. der gesamten bremischen Handelsflotte beschäftigt.

Mit diesen Zahlen wird noch einmal deutlich, einen welch bedeutenden Bestandteil der bremischen Wirtschaft die Grönlandfahrten darstellten. Das ganze Ausmaß ihrer Bedeutung erhielten sie aber nicht nur aus sich selbst heraus, sondern zum großen Teil auch durch Anregung und Belebung, die sie vielen Gewerbezweigen gaben, als eine ihrer Grundlagen, wenn nicht gar als wichtigste von ihnen. Die Grönlandfahrer sorgten also auch mittelbar für Beschäftigung und damit für Einkommensquellen eines großen Teils der Bremer Bevölkerung, und auch in Krisenzeiten waren es ihr Unternehmungsgeist und ihre Tatkraft, die nach Möglichkeit eine Unterbrechung dieser Wirkungen zu verhindern suchten.

Die vorliegende Untersuchung erfaßt nur einen Teil des gesamten bremischen Walfanges. Dieser erstreckte sich im 19. Jahrhundert in

<sup>231)</sup> Vgl. Anm. 187.

<sup>232)</sup> 1 Last = 4000 Pfund.

weitem Umfang auch auf die Südsee, wurde im 20. Jahrhundert als deutscher Walfang zum großen Teil von Bremen aus weitergeführt und hatte als solcher noch weiterreichende Auswirkungen als die Grönlandfahrten allein. Hier wären etwa noch zu nennen: der Tran- und der Bartenhandel, die Juteindustrie und die Speisefettgewinnung<sup>233</sup>). Es bleibt einer Weiterführung dieser Arbeit vorbehalten, den begonnenen Kreis zu schließen und das gesamte Gebiet des bremischen Walfanges mit allen seinen Auswirkungen umfassend zu behandeln.

<sup>233</sup>) Vgl. Einleitung.

## VII

**Aus den Anfängen bremischen Welthandels:  
Instruktionen für den Ostasienfahrer „Asia“**

Von Dieter Glade

Die *Declaration of Independence* hat nicht nur die Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika begründet. Mit dem Jahre 1776, das eine erste Bresche in die Monopolstellung der Kolonialmächte schlug, beginnt auch eine neue Zeit des Überseehandels, in der die bisher von den gewinnreichen Unternehmungen nach Amerika und Ostasien weitgehend ausgeschlossenen Völker anfangen, Handel und Schifffahrt in jene Weltgegenden zu treiben. Deutscher Seehandel wurde gegen Ende des 18. Jahrhunderts nur durch Preußen, Oldenburg, Hannover und die Hansestädte betrieben; vor allem waren es Hamburg und Bremen, durch die nun der Anschluß Deutschlands an die Weltwirtschaft bewirkt wurde.

Am Anfang dieser Entwicklung steht in Bremen der Kaufmann und Reeder Carl Philipp Cassel<sup>1)</sup>. Dieser, als Sohn eines Bremer Gelehrten 1744 in Magdeburg geboren, ging früh zur See und war bereits mit 25 Jahren Schiffskapitän im Dienst der niederländischen Ostindienkompanie. 1773 kehrte er als wohlhabender Mann aus Fernost zurück und erwarb im folgenden Jahre in Bremen Bürgerrecht und Handlungsfreiheit. Die gewonnenen Erfahrungen ließen es ihm möglich erscheinen, an den reichen Gewinnen aus dem unmittelbaren Verkehr mit den Kolonien und dem Reich der Mitte teilzunehmen, das über Kanton der europäischen Schifffahrt geöffnet war. Um dabei den Schutz eines mächtigeren neutralen Staates zu erhalten, erwarb der Kaiserliche Konsul, der Cassel war, 1781 das Bürgerrecht der Stadt Emden, die seit 1744 preußisch war, und gründete nacheinander drei Gesellschaften, die auf Aktiengrundlage Schiffe nach Ostindien und China ausrüsten sollten. Seine Unternehmungen waren also keine ausschließlich bremische Angelegenheit, sondern müssen zugleich im Rahmen der preußischen Asiatischen Handelskompanien gesehen werden, wenn es hier auch freie Vereinigungen sind, die ihre Handelsfahrten ohne königliche Privilegien und den Oktroi betrieben.

<sup>1)</sup> Über die Quellen, soweit nicht anders vermerkt, s. des Verfassers Dissertation, Bremen und der Ferne Osten, 1965.

Jede dieser Gesellschaften, deren Mitdirektor und eigentlicher Begründer Cassel war, sandte ein Schiff aus; 1782 ging der „Präsident von Bremen“ unter Segel, Ende des gleichen Jahres folgte die „Asia“, im Dezember 1783 schließlich das bisher größte an der Weser — zu Vegesack — gebaute Schiff, „Prinz Friedrich Wilhelm von Preußen“. Weitere Fahrten fanden nicht statt, da diese ersten Schiffsreisen durch eine Reihe unglücklicher Umstände wie Havarien und Sterbefälle nicht die erhofften großen Gewinne brachten. Cassel, der auch hier für Bremen voranging, widmete sich darauf der Ausweitung des Handelsverkehrs mit den Vereinigten Staaten und Westindien.

Trotz aller im letzten Kriege erlittenen Zerstörungen hat sich im Emdener Stadtarchiv eine Zweitschrift der Instruktionen erhalten, die den Cargadors, den kaufmännischen Leitern des Schiffes „Asia“, mit auf die Reise gegeben wurden. Dieser Text, in dem sich die Bestrebungen und das Wagnis widerspiegeln, die eine überseeische Fahrt damals in sich schloß, sei hier vorgelegt<sup>2)</sup>.

Im Mittelpunkt aller Überlegungen steht naturgemäß die kostbare Überseeeware. Durch ein ausgeklügeltes System mehrfacher Kontrollen und Vorschriften soll jeder mögliche Verlust, sei es durch Betrug oder Nachlässigkeit, verhindert werden, wobei, der Gegenaufsichten noch nicht genug, selbst die Steuerleute zur Mitprüfung und etwaigen Haftung herangezogen werden sollen. Dieses bereits im zweiten Artikel angeschlagene Grundthema sorgfältigster Buchführung wird in fast jedem der folgenden unermüdlich abgewandelt; dabei wird auch mit Warnungen vor Strafen und unmittelbaren und mittelbaren Aussichten auf Belohnungen nicht gespart. Daneben zeigt sich in den Verordnungen über genaue Aufzeichnungen der Verhältnisse in den Häfen und aller sonstiger Geschehnisse und Erfahrungen sowie in den auferlegten Schweigepflichten das Streben nach weiterem Ausbau der neuen Handelsbeziehungen. Sorgfältig werden die Zuständigkeiten abgegrenzt; auf der andern Seite sollen gemeinschaftliche Beratungen und Entschlüsse Unbesonnenheiten verhüten, wie dieser

<sup>2)</sup> Stadtarchiv Emden, Hs 45 der Bibliothek des Ostfriesischen Landesmuseums betr. Asiatische Kompagnie. Der Text ist mit allen Schreibfehlern — z. B. *cum Origenali* statt *cum originale* — wiedergegeben. Die Lesart einiger Wörter war nicht eindeutig, und namentlich n und m waren nicht immer zu unterscheiden. Die Satzzeichen wurden der Lesbarkeit wegen heutigem Gebrauche angenähert. Herrn Stadtarchivrat Schöningh in Emden danke ich für freundliche Auskünfte.

Grundsatz auch schon in der Bestellung eines zweiten „Super-Cargas“ an Stelle eines Untercargos (-cargadeurs) zum Ausdruck kommt. Hinweise über die genaue Reiseroute, wichtigste Waren oder das Verhalten gegenüber den Kolonialbehörden fehlen, so daß also neben dieser „Spezialinstruktion“ noch mündliche Absprachen bestanden haben, ganz abgesehen von den im Schriftstück eingangs erwähnten „General Special Reglementen“ usw., die zu befolgen die Besatzung sowieso gehalten war. Die Instruktionen insgesamt sind praktische Anweisungen für eine kaufmännische Unternehmung; Bemerkungen über Zweck und Ziele der Fahrt, dem etwaigen Nutzen für die deutschen Seestädte oder gar patriotische Gedanken über die Auswirkungen für die Wirtschaft des größeren Vaterlandes haben hier keinen Platz. Zudem tritt klar hervor, daß bei diesen Expeditionen in erster Linie der private Gewinn gesucht wurde. Dabei wird aber, wie Adam Storck 1821 feststellt, „der Hanseate, indem er seinem eigenen Vortheil nachgeht, der Wohlthäter für ganz Deutschland, und in ihm wird das . . . Wort Schillers wahr:

Güter zu suchen reiset der Kaufmann,  
doch an sein Schiff knüpfet das Gute sich an“<sup>3)</sup>.

<sup>3)</sup> A. Storck, Ueber das Verhältniß der freien Hansestädte zum Handel Deutschlands, 1821, S. 107.

**Special Instruction**  
**und Anstellung der Super Cargas auf dem Schiffe „Asia“,**  
**Herren G. Melm u G. A. Panse**

Obgleich die Super Cargas wie alle übrige auf unsern Schiffe Asia dienende an dem General- u Special Reglementen, Instructionen usw. gebunden sind, und wir alles Zutrauen hegen, dass dieselben, nicht allein dem Inhalt derselben, selbst nachgeleben werden, sondern auch soviel in Ihren Kräften ist, dahin sorgen: dass dieselben auch von jeden anderen genau befolget werden: so finden wir dennoch nötig, denenselben nachstehendes zur besonderen Instruction und Befolgung zu ertheilen:

1<sup>tens</sup> Da der gute Erfolg dieser mit grosser Mühe und Kosten zustande gebrachten Unternehmung negst Göttl. Seegen, von der guten Eintracht u Harmonie der 3 ersten Persohnen, als dem Capitain, u Beyden Super Cargas abhängt, und wiederum von dem Ausgang dieser glücklichen Unternehmung, die Fortsetzung dieses errichteten Handels, so empfehlen wir auf das aller dringendste Herrn Melm & Panse, beyden zusam. und auch jeden insbesondere, während der ganzen Reise sowohl, als auch auf allen Plätzen am Lande, mit Hrn Capt. Broers eine genaue und aufrichtige Freundschaft zu unterhalten, in allen billigen Dingen demselben nachzugeben, ihn als das Oberhaupt mit schuldiger Achtung zu begegenen, und alles sorgfältig abzuwenden und zu vermeyden, was irgend zu Misshelligkeit und Zwietracht dem mindesten Anlass geben kan, damit aus den Folgen dieser so dringend empfohlenen Einigkeit der gewiss glückliche Ausgang dieser Unternehmung hervorgehe; und so beyde sich dadurch den Beyfall, Dank, und die thätige Erkenntlichkeit, des Directoriè sowohl, als aller Mit Interessenten, erwerben mögen.

2<sup>tens</sup> So wie es Ihnen gemeinschaftlich obliegt: von allen Ein u Verkauf Speciale u genaue Rechnung zu führen, so machen wir es hiermit Hrn Melm zur ersten Pflicht, die Cassa zu verwalten, die Handlungs- und Schiffs-Protocolle zu führen und endlich auch die Bemerkungen über die Handlungs Instruction, eigenhändig nach genugsamer Überlegung und Erfahrung beyzutragen: so wie es wieder ander Seits Hrn Panse obliegen soll, die Factura und ferner dazu gehörige Bücher zu führen, die Rechnung von Consumption, der Victualien und Schiffs-Geräthschaften, nachzusehen, in einen besondern Buch einzutragen, und Monatlich abzuschließen. Dermassen, dass bey Ankunft der Reede der Caap oder in Indien so wohl auf der Hin- als Herreise, sogleich kan gesehen werden, was von diesen oder jenen Sachen anzuschaffen nötig erachtet wird, und ebenmässig die aufs neue zum Behuf des Schiffes eingekauften Bedürfnisse, sogleich beyn Abgang von vorgedachten Reeden mit der Special Rechnung über ein (?) künftig (?) im Buche unter der gehörigen Rubrique wiederum nachzutragen. Sodan von den Angaben zum Inventario Victualien oder Handlungs-Unkosten, an allen Landungs-Orthen genaue Rechnung zu führen, und jeden Art. hinzubringen, wohin er gehöret. Endlich auch besonders zu sorgen, das nach GGG glückliche retour, alle diese Bücher in der Ordnung sind, wie es sich gehöret, damit die Restanten sogleich aus dem Schiffe ans Land gebracht, inventarisiret und mit deren Consumtions Kosten zutreffend befunden werden.

3<sup>tens</sup> Verpflichten wir Sie beiderseits hiermit ausdrücklich, und recomandieren es für allen Dingen, dahin zu sorgen, dass die den Handel betref-

fende, und eines jeden, seinen Departement anvertraute Papiere, und Bücher stets in der besten Ordnung sind, dass bey unverhofften Sterbefällen, man nicht nur sicher auf selbige fussen(?) können, sondern auch alles sogleich auf das leichteste und deutlichste zu übersehen sey, damit der eine bey Krankheiten oder Sterbefällen, die Geschäfte des andern sogleich übernehmen kan.

4<sup>tens</sup> Damit wir auch die Befolgung des vorhergehenden N<sup>o</sup> 3. desto sicherer voraus setzen können und dürfen, so empfehlen wir Sie hiemit nun tägl. alles genau aufzuschreiben, und fügen noch diese Warnung bey: das jede Nachlässigkeit und Unachtsamkeit Ihnen zu Lasten fallen, und aller aus dieser Ursache entstehender Schade und Nachtheil, von den Ihnen zukommenden Geldern gekürzt werden soll, jeden ins besondere oder beyden gemeinschaftlich, je nachdem es die Umstände mit sich bringen und wir es befinden werden.

5<sup>tens</sup> Nach diesen vorhergehenden Vorschriften versprechen wir uns den um so sicherer und fester, dass Sie auch diesen ernstlichen Verlangen nachkommen, und der Direction nach Gott gebe glücklicher retour des Schiffes auf der Rehde alle Schriften und Bücher in der vollkommensten Ordnung, unterschrieben und eingesiegelt, übergeben und zustellen werden.

6<sup>tens</sup> Es soll dem einen nicht frey stehen, ohne Vorwissen des andern Ein oder Verkauf zu schliessen, sondern der ganze Handel, Ein und Verkauf, soll mit gemeinschaftl. Berathschlagung Verabredung und Übereinstimmung geschehen und ohne dieselben weder das mindeste ein noch verkauft werden.

7<sup>tens</sup> Das der Ein u Verkauf von Belang desto ordentlicher zugehe und auch von dieser Seite die Direction die genommenen Maasregeln und Fürsorge desto besser übersehen kan, soll von Hr Melm in einen besonderen Buche der genommene Entschluss sowohl, als den dazu bewegenden Ursachen vollständig verzeichnet werden.

8<sup>tens</sup> Ausserdehm was Ihnen vorhin Specialiter aufgetragen ward, verlangen wir, das sie jeder in einen Tage Buch sorgfältig aufzeichnen was auf der Reise von Erheblichkeit vorgehet, oder sonst der Aufmerksamkeit werth ist, die Schifs-Haushaltung, und äusserliche Zufälle betreffend. Die Conduite der Equipage<sup>4)</sup> ist davon nicht ausgenommen, damit wir aus diesem Zeugnisse desto sicherer unsere Seeleute kennen lernen.

9<sup>tens</sup> Solte auf der Hinreise unsern Schiffe ein anderes begegenen, das nach Europa zurück kehret, so tragen wir H Melm noch auf, einen zu dem Ende fertig Successiv zu schreibenden Brief eiligst zu endigen, worin der Umstandt des Schifes, der Ladung und Equipage enthalten ist und diese Nachrichten durch selbiges, wenn es möglich ist, an die Herren Directeurs zu besorgen, auch dieses sooft zu wiederholen, als sich die Gelegenheit bietet und dieser Brief soll von Ihnen beyderseits und dem Capit. unterschrieben werden.

10<sup>tens</sup> Von dem Caap de bonne Esperance<sup>5)</sup> sowohl, wie von allen übrigen Orthen, wo das Schiff in der Folge landet, verstehet es sich von selbst, dass wir mit den erst abgehenden Schiffen, wonach Sie sich gleich bey der Ankunft zu erkundigen haben, und zwar auf jedem mit einen besonderen Exemplare,

4) Equipage = Schiffsbesatzung.

5) Kap der Guten Hoffnung.

ganz umständlicher Bericht von allen, was auf der Reise vorgegangen, in welchen Zuständen Schiff, Ladung, und Equipage sich befindet pp. erwarten. — Und wir Ihnen deshalb anrahten, einen solchen Bericht oder Diarium vor der Landung fertig zu halten, damit dasselbe, wen es sich vielleicht zutragen sollte, dass ein Schiff soeben abzugehen im Begriff stände, mit demselben ungesäumt können abgeschickt werden.

11<sup>tens</sup> Die Nachrichten, was auf dieser Rehde und am Lande, so wie von allen andern Handlungs-Plätzen vorgehet, was auf Schiff und Handlung Beziehung hat, als von Ein und Verkauf von gelöseten(?) Ge(l)de(?), Verwendung desselben, ferner von dem Zustande des Schiffes, die Aufnahme desselben, Befinden der Equipage &c ist demnächst, auf dem erst abgehenden Schiffen, mit doppelten Exemplaren auf verschiedenen Schiffen zu senden, und gehet unser Auftrag dahin: alles aufs deutlichste und ausführlichste, besonders was dem Handel betrifft, der Direction zu berichten und mitzutheilen, überhaupt auch keine Gelegenheit vorbeý zu lassen, mit welchen wir Nachricht erhalten können.

12<sup>tens</sup> Auch haben Sie ein Copy Buch zu halten, in welchen sich alle Berichte und Nachrichten befinden, die auf vorgeschriebene Arth an die Direction gesandt werden, wobey zugleich zu notiren mit welchen Schiffen dieselben versandt sind, oder in wessen Hände dieselben, zur Absendung und Bestellung zurückgelassen worden.

13<sup>tens</sup> Ferner sind Sie schuldig und verbunden mit diesen unsern Schiffe Asia in der angestellten Qualität nach Indien zu fahren, und wieder zu repariren, und sich nicht beykommen zu lassen, an irgend einen Orthe ausser Landes, bey Verlust aller verdienten Gelder, zurücke zu bleiben.

14<sup>tens</sup> Verpflichten wir Sie bey Ihren der Direction abgestatteten Eyden an niemanden etwas von der Handlung oder was damit Beziehung hat zu entdecken und Eröffnung zu machen, ausser an die Direction, und der zu selbigen gehörenden Herren.

15<sup>tens</sup> Sollen Sie nicht befugt seyn, von Ihrer verdienten Gage Pro Cent Geldern, oder was Ihnen sonst von der Direction zugebilliget worden, während der Reise, und von der Zuhausekunft etwas zu erheben und dergestalt aus der Handlung zu ziehen. Doch soll es Ihnen erlaubt seyn: das zur Anschaffung kleiner Bedürfnisse nötige aus der Cassa zu nehmen, doch mit dehm ausdrücklichen Beding, dass dieses für einen jeden die Summe von dreyhundert Rthlr. nicht überschreiten soll.

16<sup>tens</sup> Da der Assistent Schröder lediglich des Handels wegen in Dienst genommen ist, so ist es unser Wille, dass Sie ihn am Bord zu den nötigen Schreibereyen ansetzen, auf dass er mit den Sachen bekannt und bey unverhofften Sterbefall desto besser routinirt seyn mag. An den Orten, wo Handel getrieben wird, soll er an Lande seyn, und über alle Güter nágst Ihnen, nicht allein die Ober-Aufsicht haben, sondern von Empfang und der Ablieferung der Waaren auch genaue Verzeichnisse halten, damit stets ein wohlvertrauter Mann im Waaren-Lager ist, und (?) dahin bey seinen Abwesen, oder wenn er sonst von Ihnen in Geschäften gebraucht wird, doch beständig einer von Ihnen im Hause nötig zu bleiben erachtet wird, weil wir keinen Verlust durch Dieberey, welche von Nachlässigkeit herrühret der Handlung können zur Last kommen lassen.

17<sup>tens</sup> Bey Ablieferung und Empfang der Waaren, wo es auf die Qualität und Quantité ankömmt, soll stets einer von Ihnen gegenwärtig seyn und sowohl im Protocol oder Tage-Buch der Handlung, als im Factura Buch soll

aufgezeichnet werden, durch wen die Waaren in Empfang genommen sind, damit ein jeder in Ansehung dieser Geschäfte nur für sich zu repondiren habe.

18<sup>tens</sup> Es ist bey andern Nationen gebräuchlich, dass auch die Steuerleute bey dem Empfang und Ablieferung der Ladung assistiren, und wir wollen auch, das diese Einrichtung bey uns statt finde. Jedes mahl, wenn ein Steuerman am Lande ist, und nur einigermassen am Bord, entbehrt werden kan, welcher den hauptsächlich nur auf den Gewicht Achtung giebt, und während dem Wiegen sowohl, wie einer von Ihnen anzeihenet. Sowohl bey dem Empfang als Abschiffen soll der Steuerman, unter dessen Aufsicht, Güter von oder am Bord gehen, dieselben nicht eheder verlassen, als bey der Ablieferung am Bord oder am Land, und auch dafür haften müssen.

19<sup>tens</sup> Auf dass Sie! von dem unveränderten Empfang, der Ladung im Schiff desto sicherer seyn mögen, so sollen Sie, ins besondere zu Batavia, eine Schale mit dem nötigen Gewicht an Boord besorgen, und der commandirende Officir soll alle Packen, Ballen usw., grobe Waaren, als Zucker, Pfeffer oder Holtz ausgenommen, im Schiffe nachwiegen, und wen an Gewichte etwas fehlen sollte, sofort das Fahrzeug vorläufig nachsehen lassen, auch ebenfals dem Führer davon, nebst demjenigen, welcher als Gezaghheber<sup>6)</sup> darauf gesetzt, um Dieberey vorzubeugen, ohne Umstände in Arrest halten, von dem Vorgange an (?) Capitain und Ihnen sogleich raportiren, besonders auch gehörigen Orthes bey dem Vorgesetzten des Schiffes von dem Fahrzeuge es zu melden, damit Sie auch da keinen Anstoss geben, und um Untersuchung anhalten.

So wie nun die Direction zu Ihnen sich versichert, dass Sie die Ihnen aufgetragenen Pflichten als Super-Cargas, in ihren ganzen Umfange, mit aller Rechtschaffenheit, Treue, Fleiss und Klugheit, ein Genüge thun, und sich dahin bestreben werden, dass durch Ihre Schuld dieser Unternehmung kein Schade und Nachtheil zu wachse, ansonsten Sie dafür in Verantwortung und Vergütung stehen, so macht sich die Direction hiemit verbindlich, einen jeden insbesondere, für seine Mühewaltung, und endlichen Dienste, folgendes zu verschreiben:

1° Soll ein jeder Monatlich an Gage zu geniessen haben = Fünfzig Gulden Hollandisch.

2° Soll ein jeder vom Verkauf der aus Europa geführten Ladung Ein Pro Cent zu geniessen haben.

3° Gleicher Genuß von Ein Pro Cent stehet die Direction einem jeden vom Einkauf der für Europa eingekauften und wirklich aus Indien eingebrachten Ladung zu.

4<sup>tens</sup> Wenn wieder Vermuhten eine Reise im Lande Platz finden sollte, so behält die Direction es an Ihrer Disposition, um davon Pro Centen zu gestatten, oder nicht, nachdem dieselbe wird gefunden haben, ob die Reise nothwendig hat geschehen müssen und vortheilhaft gewesen ist.

5° Nach GGG geendigte Reise soll ein jeder von Ihnen ein halb Pro Cent erhalten vom Netto Gewin der gantzen Unternehmung.

6° Giebt die Direction einen jeden von Ihnen vier Actien, wovon ihn nach Abzug der Zinsen, der reine Gewinn, wie einen jeden andern Theilhaber, soll ausgezahlt werden.

<sup>6)</sup> Holländisch: derjenige, „der das Sagen hat“, „Machthaber“, „Vormann“, „Obmann“.

7° Verpflichtet sich die Direction, nach des Schiffes Zurückkunft an Ihre Erben, fals einer von Ihnen, welches Got verhüten wolle! mit Tode abgehen solte, alles dasjenige nach Abschluß der Bücher auszuzahlen, was der Verstorbene nach Maasgabe der Zeit verdienet hat, nebst dem Gewin der ihm accordirten Actien.

8° Doch im Falle, den Gott gnädiglich wolle abwenden, das Schiff auf der Rückreise solte verunglücken, so soll der Ertrag von der gemachten Provision, welcher als verdiente anzusehen ist, an Ihnen oder Ihre Erben ausgezahlt werden, und in Ansehung der Actien wird es gehalten, wie bey den andern Interessenten.

9° Da nun ein Theil der Arbeit, bey unverhoften Sterbefall, nach vorstehenden Anzeigen, auf den noch lebenden zurück falt so soll der Assisntent Schröder solche Verrichtung übernehmen, womit die wenigste Verantwortung verknüpft ist, und die seinen Fähigkeiten angemessen sind, doch stehet es unter Specialen Aufsicht und Verantwortung des Super Carga. — Die Direction reserviret sich in solchen Fall sowohl, dem übrig bleibenden Super Carga, als dem Assistent Schröder, über ihren Fleiss, ein besonderes Douceur zuzuerkennen.

Emden d 25<sup>sten</sup> Nov. 1782

Wer gezeichnet: C. P. Cassel  
 Peter W<sup>m</sup> Marchés  
 Tobias Bouman  
 Albertus Schuirman

Concordat cum Originali

Gottfried Melm Sup. Carga.

## VIII

**Bremer im Fernen Osten****Auswanderungen und Reisen, festgestellt aus den Bürgerrechtsakten  
des Bremischen Staatsarchivs**

Von Dieter Glade

Die Bedeutung Bremens als Auswandererhafen Deutschlands ist verschiedentlich gewürdigt und vor einigen Jahren noch in der gründlichen Arbeit von Engelsing<sup>1)</sup> hervorgehoben worden, desgleichen von Seidel in seiner weiter ausholenden Schrift über die neue Auswanderung, die um die letzte Jahrhundertwende<sup>2)</sup>. Amtliche Unterlagen für die Namen der Auswanderer aber haben sich für die Zeit vor dem ersten Weltkrieg kaum erhalten; die bei Spengemann und anderen verzeichneten Listen<sup>3)</sup> weisen natürlich nur einen winzigen Bruchteil des über die Hansestadt geflossenen Auswandererstromes nach. Die Zerstörungen des letzten Krieges haben überdies eine Reihe noch bestehender Quellen endgültig verschüttet.

Die Lage für eine Erforschung der Namen und Auswanderungsziele gebürtiger Bremer scheint zunächst ähnlich zu liegen. Stadt- und Polizeiamt, das Statistische Landesamt sowie die Senatskommission für das Auswanderungswesen besitzen keine Unterlagen mehr, und das alphabetische Register zu den Abschoßlisten im Bremer Staatsarchiv, das Bodo Heyne noch benutzen konnte<sup>4)</sup>, ist ebenso vernichtet wie die Listen, die man hier ab 1907 zu sammeln begonnen hatte. Trotzdem lassen sich auch heute noch neue Quellen für die Auswanderungsforschung erschließen: es sei hier versucht, auf der Grundlage

<sup>1)</sup> Rolf Engelsing, Bremen als Auswandererhafen (1683—1880), Diss. Göttingen 1954, gedruckt als Heft 29 der „Veröffentl. a. d. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen“, Bremen 1961.

<sup>2)</sup> Friedrich Seidel, Die neue Auswanderung. Geschichte und Problematik der Überseewanderung von Europa nach den Vereinigten Staaten zwischen 1880 und 1930. Köln 1958, Photodruck.

<sup>3)</sup> Friedrich Spengemann, Die Reisen der Segelfregatten Isabella, Pauline, Meta und Uhland nach Nordamerika, 1937; Gustav Wehner, Das Schicksal der Bremer Auswandererlisten, Norddeutsche Familienkunde, 1. Jahrg., H. 3, 4, 5 (1952). Über frühere Bestände s. a. Friedrich Prüser und Fritz Peters, Die Freie Hansestadt Bremen, Familiengeschichtl. Wegweiser durch Stadt u. Land, H. 18, S. 25 f.

<sup>4)</sup> Bodo Heyne, Über bremische Quellen zur Auswanderungsforschung, Brem. Jahrb., 41. Bd. (1944), S. 361.

von Bürgerrechtsakten des Bremer Staatsarchivs die Auswanderung von Bremern nach Indien, Ostasien und den niederländischen Kolonien bis zum Jahre 1914 festzustellen. Es empfiehlt sich dabei, neben dem ausdrücklichen Nachweis eines Austritts aus dem bremischen Staatsverband auch die Anträge auf Verlängerung und Wiederverleihung des Bürgerrechts zu berücksichtigen, da sich die Nachweise zuweilen gegenseitig ergänzen und ein Gesuch um Verlängerung der bürgerlichen Rechte in der Vaterstadt Hinweise für das schließliche Aufgehen des Antragstellers in einer neuen Heimat geben kann. Daneben hat der Nachweis zeitweiliger Aufenthalte als Beleg für die Ausweitung von Handels- und Schifffahrtsbeziehungen seine Bedeutung.

### 1. Die Anfänge, 1754—1814

Über die Haltung der Bremer Obrigkeit zur Auswanderung läßt sich ein Schreiben Senator Meinertzhagens vom 15. September 1792 beibringen:

*„Die Emigra[tij]on Bremischer Eingeborner hat Gottlobb! bis hirhin nicht anders als von Leuten Platz gehabt, die einesteils der Staat fast zum Vorteil der Moralität entbehren konte, oder denen der Kaufmanns- und Nahrungsstand in der neuen Welt eine vorzügliche Rolle und Lebensart ahnden [= ahnen] oder vielleicht hoffen lasset. Ihnen die Auswanderung zu verbieten oder sie zurückhalten wollen, scheint mir fast nicht politisch, und letztern die Emigra[tij]on wehren wollen, scheint mir teils sehr mißlich, teils impracticable: hat man doch vorzeiten so manche Emigration nach Oost Indien nicht allein nicht gehindert, sondern selbst befördert. Und wie wenige davon haben je das Licht in Europa und noch weniger in Bremen wieder erblicket, zu geschweige so mancher andrer, die die Schifffahrt uns noch jährlich entfüret“<sup>5)</sup>.*

Wenn diese Worte auch die erwachende Aufmerksamkeit für den Fernen Osten unterstreichen und mehrfache Auswanderungen nach Ostindien bezeugen, von denen nach Heyne, der aber keine Namen nennt, zwischen 1781 und 1811 acht stattgefunden haben<sup>6)</sup>, so lassen sich doch nur noch zeitweilige Aufenthalte in jenen Gebieten nachweisen<sup>7)</sup>.

<sup>5)</sup> Bremisches Staatsarchiv (BrStA), H. 4. q.

<sup>6)</sup> Heyne, Über bremische Quellen, S. 361.

<sup>7)</sup> Eine Reihe von Auswanderungs-, Verlängerungs- oder Wiederherstellungsanträgen geben kein Ziel, bzw. keinen Aufenthaltsort an; einige gebrauchen allgemeine Wendungen, wie „an einen anderen frembden ohrtt“, „genötigt sehen, sein Glück auswärts zu suchen“, „Handlungsgeschäfte in der Fremde“, „beabsichtigte temporaire Abwesenheit“.

Die erste Beziehung zum Fernen Osten liegt in einem „gehorsamsten Memorial“ von Johannes Schumacher vor:

*„Es wird Ew: Wohlgeb: und Hoch Edelgebohrnen zweifels ohne bewust seyn, wasmassen ich mich bey der Königl. Preuss: Asiatischen Comp. in Embden engagiret habe und entschlossen bin, eine Reise nach Canton in China mich vor zu nehmen. Wan ich nun intentioniret bin, meine Vatter Stadt nach diesen / : woferne mich Gott glücklich sein läst und seinen Seegen schencket / zu preeferiren und mich in Bremen wiederum nieder zu lassen: als gereicht zu Ew: Wohlgebohrnen und Hoch- Edelgeb. meine gehorsambste Bitte, mir mein dasiges Burger-Recht wehrend meiner ab wehsenheit in salvo zu lassen, und mir dar über ein geneigtes Decretum mit zu theilen, wogegen jch mich verbindlich mache, die einen dasigen Burger zur Last liegende Onera während solcher Zeit zu entrichten und dorten jemand Ordre zu gäben, der solche in meinen Nahmen ab trage. Jch beharre mit aus nehmen-der Hochachtung*

*Ew: Wohlgeb: und Hoch Edelgeb:*

*gantz gehorsambster Dienner*

*Johann Schumacher*

*Schiffs- und Commerzien Buchhalter auf den as: Comp-Schiff ‚Der König von Preussen‘<sup>8)</sup>.*

*Embden, 19 Mertz 1754.*

Die nächste Bitte um Verlängerung des Bürgerrechts kommt 1781 von Helena Blanken, geb. Meiers, für ihren Mann Isaak, der vor einiger Zeit zu Sohn und Bruder nach Batavia gegangen sei<sup>9)</sup>. Nach Aussage eines Verlängerungsantrages vom 4. Oktober 1782 ging Ole Tonnessen Roe mit seiner Familie nach Ostindien<sup>10)</sup>.

## 2. 1814—1871

Das 19. Jahrhundert, das den Fortfall der meisten kolonialen Handelsbarrieren sowie die Öffnung Chinas und Japans für den Welt- handel brachte, führte in zunehmendem Maße auch Bremer in die Gebiete des Fernen Ostens.

<sup>8)</sup> BrStA, P. 8. A. 9. b. S—Z. — Das Schiff fuhr unter der Flagge der „Preußischen Asiatischen Compagnie“.

<sup>9)</sup> Ebd. A—E.

<sup>10)</sup> Ebd. L—R. Der Bäcker F. Meier (ebd.) reiste 1767 nach Ost- oder Westindien.

An Auswanderern lassen sich ermitteln<sup>11)</sup>:

Ahlers, Anton Daniel, 1867 Batavia,  
 Capelle, Johann Friedrich, geb. 17. Januar 1830, Kaufmann, 1851 Kalkutta<sup>12)</sup>,  
 Dannemann, Gerhard, Kaufmann, 1867 Akyab,  
 Delge, Friedrich Wilhelm, geb. 1807, 1833 Batavia,  
 später in Holland naturalisiert,  
 Dieckvoss, Hermann, 1867 Ostindien,  
 Erdmann, Eduard Julius, 30. Juli 1861 Batavia (E. bittet in seinem Gesuch,  
 ihm später gegbf. das Bürgerrecht wieder zuzuerkennen),  
 Haase, Carl Emil, geb. 31. August 1843, 30. Juni 1868 Samarang,  
 Hake, Georg Friedrich Wilhelm, geb. etwa 1851, 1867 Singapore  
 (1869 Entlassung aus dem Staatsverband),  
 Grösser, Johann Friedrich, 1867 Japan,  
 Huchting, Friedrich, geb. 25. Juli 1848, 1869 China,  
 Köhler, Johannes Richard, 1867 Ostindien,  
 Krüger, Hermann Heinrich, 1867 Rangoon,  
 Krüger, Johann Wilhelm, 1867 Rangoon<sup>13)</sup>,  
 Künzler, Johann Jacob Christian, geb. 28. Juli 1833, 9. Dezember 1868 Manila,  
 Künzler, Adolf Eduard Alexander, geb. 5. April 1842, 9. Dezember 1868 Manila  
 (die Brüder K. waren bereits nach M. ausgewandert),  
 Lampe, Albrecht Hermann, 2. Oktober 1866 Ostindien,  
 Melchers, Gustav Cornelius, geb. 1830, 1850 Batavia,  
 Melchers, Hermann Eduard, 1867 Hongkong,  
 Mohr, Albrecht, 3. September 1861 Niederländisch-Indien,  
 Niemann, Heinrich Wilhelm Ferdinand, geb. 2. April 1831,  
 12. April 1851 Ostindien,  
 Osmer, Heinrich Friedrich August, geb. 25. Oktober 1852, wird auf Antrag  
 seines Vaters vom 18. August 1869 die Auswanderungsgenehmigung  
 erteilt: Sein Sohn habe sich seit mehreren Jahren in China, Ostindien  
 usw. in seinem Beruf als Schiffsteward aufgehalten,  
 Plate, Georg Heinrich, Kaufmann, 1867 Bombay,  
 Schaumlöffel, Wilhelm, geb. 18. Mai 1851, 16. April 1868 Ostindien  
 (bereits seit Anfang des Jahres dort),  
 Scheppelmann, Johann Heinrich Christian Gerhard, 1867 Ostindien,  
 Scheppelmann, Johann Heinrich, 1867 Ostindien (?),  
 Steil, Friedrich Richard, geb. 11. Februar 1850, 14. April 1869 Hongkong,  
 Thiemann, Hermann Heinrich, geb. 1. März 1849, 29. August 1868 Rangoon,

<sup>11)</sup> Es ist jeweils das Datum d. Entlassungsgesuchs oder das der behördlichen Zustimmung angegeben. — BrStA, P. 8. A. 9. b. F—K; P. 8. A. 12. b. 1.; P. 8. A. 12. b. 2. M—Z; P. 8. A. 12. b. 3.; P. 8. A. 12. d.; ferner ein (noch unsigniertes) Verz. d. Polizeidirektion über „Entlassungen aus dem Staatsverband“.

<sup>12)</sup> In P. 8. A. 12. b. 3. liegen zwei Schriftstücke über C. vor; nach dem ersten v. 1. März 1851 will C. über England nach Südamerika, nach dem folgenden v. 4. März nach Kalkutta. Nach der Familienakte „Capelle“ bei der „Maus“, der Bremer Familienkundlichen Vereinigung, ging C. nach Ostindien.

<sup>13)</sup> Bekannte Reiskaufleute, die in die Vorgeschichte der Reis- und Handels-Aktiengesellschaft in Bremen gehören.

Tölken, Christ. Heinrich, geb. 15. August 1830, 12. Dezember 1850 Batavia  
(ist z. Z. des Antrags bereits dort),  
Visscher van Gaasbek, Arnold Diedrich, 1867 Japan,  
Visscher van Gaasbek, Hermann Theodor Conrad, 1867 Batavia  
(1891 in Hamburg naturalisiert).

Die bremische Staatsangehörigkeit wurde wiederverliehen an<sup>14)</sup>:

Büsing, Carl Eduard Gustav, ging 1842 in die niederländischen Kolonien,  
begründete in Batavia das Handlungshaus Büsing, Schröder & Comp.,  
Bürgerrechts-„Restitution“ für ihn und seine Ehefrau nach Antrag  
vom 29. Juli 1858,  
Caesar, Clemens Albert, geb. 24. April 1820, ging 1843 nach England, 1845  
nach Kanton, 1847 über Manila nach Batavia, wo er in die Firma  
Büsing, Schröder & Comp. eintrat, Bürgerrechtsantrag 27. Juli 1854<sup>15)</sup>,  
Dauelsberg, Johann Heinrich, ging 1856 nach Singapore und begründete dort  
ein eigenes Geschäft, Bürgerrechtsantrag für ihn und seine Ehefrau  
24. Februar 1868,  
Hagedorn, Eduard Georg Friedrich, geb. 1834, ging 1855 als Handlungs-  
gehilfe nach Batavia und gründete dort eine eigene Firma, Bürger-  
rechtsantrag 7. Oktober 1862 (Genehmigungsbescheid liegt nicht vor),  
Künzler, Adolf Eduard Alexander, geb. 5. April 1842, in Manila, Bürger-  
rechtsantrag 8. Januar 1869,  
Marwede, Johann Christel Hermann, ging 1862 nach Kalkutta, Bürgerrechts-  
antrag 17. Dezember 1868,  
Niemann, Heinrich Wilhelm Ferdinand, ging 1851 nach Ostindien, Bürger-  
rechtsantrag 1. Dezember 1855,  
Tölken, Christ. Heinrich, in Yokohama, Bürgerrechtsantrag 1861 (Ergebnis  
des Antrags liegt nicht vor).

Längerer Aufenthalt in Fernost läßt sich ferner nachweisen für<sup>16)</sup>:

Krüger, Hermann Heinrich, Rangoon, Prolong.-Antrag vom 24. Dezember  
1869, auch für die Ehefrau und Kinder,  
Schröder, Johannes, Kalkutta, Antrag 10. September 1867, gleichzeitig für die  
Ehefrau.

### 3. 1871—1914

Über Aus- und Rückwanderung von Bremern und längere Aufent-  
halte von Bremer Kaufleuten in den Ländern Asiens ist die Quellen-

<sup>14)</sup> BrStA, P. 8. A. 9. b. F—K; P. 8. A. 10. c. 4.; P. 8. A. 12. c.

<sup>15)</sup> Im Anschluß an den Antrag C. A. Caesars faßte der Senat den Beschluß,  
Bremern, die als Inhaber oder Teilhaber transatlantischer Firmen im Aus-  
land wohnhaft gewesen waren, ihre inzwischen etwa verlorenen bürger-  
rechtlichen Ansprüche unter der Hauptbedingung zu „restituieren“, daß  
nach der Aufgabe eines überseeischen Etablissements nicht noch eine Nie-  
derlassung in einem europäischen Staat erfolgt war.

<sup>16)</sup> BrStA, P. 8. A. 9. b. F—K, S—Z.

lage für die Jahre von 1871—1914, obwohl sie uns zeitlich näher liegen, doch nicht wesentlich günstiger<sup>17)</sup>. Der merkliche Rückgang der Auswanderungsziffern geht wohl auf die Einigung und Erstarkung des größeren Vaterlandes zurück.

An Auswanderern lassen sich nennen:

- Balke, Heinrich Wilhelm, geb. 1. Oktober 1859, Handlungskommis,  
12. Oktober 1881 nach Sumatra,  
Block, Wilhelm Oldmann, geb. 7. Mai 1886, Maurer, 1911 nach Holland und  
seinen Kolonien,  
Bösmann, Bernhard Carl Julius, 1876 Rangoon,  
Cäsar, Gerhard, geb. 2. Februar 1852, Kaufmann, 13. Oktober 1877 Bassein,  
Danker, Andreas Josef, geb. 2. Dezember 1864 in Rangoon, Uhrmacher,  
1884 Rangoon,  
de Haan, Friedrich Heinrich, Kaufmann, 1876 Rangoon,  
Henke, Gustav Adolf, Kaufmann, 1872 Calicut/Ostindien,  
Henke, Heinrich Carl Friedrich, Kaufmann, 1873 Ostindien,  
v. d. Heyde, Eduard Julius, Kaufmann, 1875 Ostindien,  
Hohn, Johann Friedrich Gustav, Kaufmann, 1872 Shanghai,  
Koop, Paul Friedrich Heinrich, geb. 20. Dezember 1847, Kaufmann,  
24. Oktober 1872 Akyab (wird dort Teilhaber von Mohr, Gebr. & Co.),  
Mühlenbrock, Johann Philipp, geb. 17. Juli 1852, Handlungsgehilfe, derzeit in  
einer Firma zu Rotterdam, 11. Dezember 1876 Ostindien,  
Nickel, Johann Conrad, Schiffsjunge, geb. 24. Februar 1866, 15. Februar 1883  
nach „Asien“ (bereits in Rangoon),  
Rogge, Carl Gustav, Kaufmann, 1874 Bangkok.

Die bremische Staatsangehörigkeit wurde wiederhergestellt für:

- Danker, Johannes Andreas, geb. 10. September 1836 in Hamburg, lebte später  
in Bremen, von 1861—1876 als Uhrmacher in Rangoon, heiratete dort  
1864 die aus Bremen gebürtige Maria Kilian, Naturalisierungsurkunde  
Dezember 1876,  
Henke, Gustav Adolf, geb. 1. November 1849, 1872 nach Calicut entlassen,  
Naturalisierungsurkunde 30. Oktober 1880,  
Huchting, Friederich, geb. 25. Juli 1848, Kaufmann, ging 1869 nach China,  
zuletzt in Hankau unter der Firma Huchting & Pearce ansässig,  
Naturalisierungsurkunde 27. Dezember 1898,  
Melchers, Hermann Eduard, geb. 1842, lebte von 1862—1873 in China,  
Naturalisierungsurkunde 2. Juni 1874,  
Möhring, Friedrich, Schiffsführer, zuletzt Japan, Naturalisierungsurkunde  
1896,  
Steil, Friedrich Richard, geb. 11. Februar 1850, 1869 nach Hongkong, 1885  
zurückgekehrt, seitdem unter der Firma Steil & Hoffmann,  
Naturalisierungsurkunde 29. Februar 1888.

<sup>17)</sup> BrStA, ad P. 8. A. 6. a. 3.; ad P. 8 F. 1. Nr. 2; ebd. Nr. 5; ferner Akten der  
Polizeidirektion über Entlassungen aus dem Staatsverband (unsigniert)  
und Akten, Entlassungen von Bürgern aus dem Landgebiet, vorwiegend  
rechtes Weserufer, betr. (ebenfalls unsigniert), früher: Verzeichnis Nr. 26  
und 27.

Diese Listen können schon auf Grund der vielfachen Verluste von Archivgut keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben; sie zeigen aber, daß sich selbst für Gebiete, die für den Bremer Handel gar nicht einmal in erster Linie in Frage kamen, noch eine ansehnliche Reihe von Bremer Namen feststellen lassen. Dabei stellen die Bürgerrechtsakten nur eine, wenn auch die zweifellos wesentlichste Quelle dar. Es finden sich — ganz abgesehen von außerhalb des Staatsarchivs noch zu erschließenden Unterlagen, etwa den von der Vereinigung „Maus“ betreuten Stammtafeln oder den in anderem Schrifttum verstreuten Angaben<sup>18)</sup> — in den Akten über die Verhältnisse der Hansestadt zu den einzelnen Kolonialmächten manche Hinweise: so erfahren wir, daß 1630 z. B. auf der Fahrt nach (wahrscheinlich Niederländisch-) Indien der im Dienst der niederländischen Ostindienkompanie stehende Kochsjunge Hermann Brockmann verstarb<sup>19)</sup>. Auch in den Berichten der Konsuln sind zuweilen solche Angaben enthalten, sowohl zur Zeit der unabhängigen Hansestädte als auch in den Mitteilungen der späteren Reichskonsuln, von denen etwa 1874 der Totenschein für Frau Marie Lorenzen, geb. Rode, gesandt<sup>20)</sup> oder der Tod des aus Bremen gebürtigen chinesischen Marineoffiziers Friedrich Eduard Recka<sup>21)</sup> angezeigt wird. Auch ausländische Beamte übersenden dahin gehörende Nachrichten; so teilt der niederländische Ministerresident Dedel 1849 den Tod des Johann Friedrich Koch mit, *décédé à bord du Navire Neerlandais „Maria Jacoba Cornelia“ en rade de Batavia*; ebenfalls zu Batavia verstarben Heinrich Balleer und Hermann Mielotz, und auf Magellan (Java) Lüder Klemme<sup>22)</sup>. 1864

<sup>18)</sup> So z. B. Almut Krüger, Die Konsuln der Freien Hansestadt Bremen in den englischen Kolonien in Amerika, Asien und Australien im 19. Jahrhundert (1840—1870), Diss. Göttingen 1960; Dieter Glade, Bremen und der Ferne Osten. Diss. Kiel 1965; iErich Wilberg, Ein Grab in Singapore, „Der Schlüssel“, Jahrgang 1937, H. 11, S. 28.

<sup>19)</sup> BrStA, W. 14. a. 2. b. (Schreiben v. 29. Jan. 1631); 1642 verstarb im gleichen Dienst der Tambour Johan Froidenberg (ebd., 20. Juni 1646); doch wird nicht deutlich, ob F. von Holland aus in die Kolonien kam. Diese Unklarheit besteht auch für den Bremer Garbe (Garba), dessen Frau sich 1667 bemüht, die ihm für dreimonatige Dienste zustehende Gage zu erheben (ebd., 30. Aug. 1667).

<sup>20)</sup> BrStA, M. 6. b. 4. d. 4. q. 3 (Akyab).

<sup>21)</sup> BrStA, M. 6. b. 4. d. 4. h.

<sup>22)</sup> BrStA, B. 14. b. 4. (3. Aug. 1849, 24. Jan. 1844, 13. Nov. 1843); B. 14. b. 3. (2. April 1836).

wird in Bremen die Übernahme des aus Bremen gebürtigen, viele Jahre in niederländischen Militärdiensten gestandenen, nun nervenkranken Ernst Diedrich Seitler (Seidler) abgelehnt<sup>23</sup>). Unter diesem amtlichen Schriftwechsel kann sich auch einmal ein Hinweis auf eine ordnungsgemäß vollzogene Auswanderung finden: am 5. Februar 1864 erhält G. H. Miesegaes seine Entlassung aus dem Staatsverband<sup>24</sup>). Schließlich seien die Register über die zu erfassenden Wehrpflichtigen genannt, aus denen diejenigen jungen Bremer zu ersehen sind, die sich durch Auswanderung oder ausgedehnten Auslandsaufenthalt ihrer Wehrpflicht zu entziehen suchten, wie der Matrose Johann Warneke, der auf eine langjährige Seereise nach Ostindien ging<sup>25</sup>).

So zeigt sich in diesen Hinweisen und namentlich am Beispiel der an Hand der Bürgerrechtsakten dargestellten Auswanderungen und Reisen Bremer Bürger nach Süd-, Ost- und Südostasien, daß für eine Geschichte bremischer Auswanderungen trotz zweifellos vorhandener Aktenlücken für die Zeit vor dem ersten Weltkrieg noch mancher Quellenstoff vorhanden ist, zumal die Quellenlage für nichtasiatische Reise- und Auswanderungsziele ebenso günstig erscheint: bei dem Herausklauen vorliegender Familiennamen gingen Hunderte von Verlängerungs-, Auswanderungs- und Wiederherstellungsgesuchen und -bestätigungen in bezug auf Amerika durch meine Hände. Daß eine solche Sammeltätigkeit für die Familiengeschichtsforschung und auch Wirtschafts- und Sozialgeschichte von Wert wäre, bedarf keiner Erläuterung. Ein guter Teil der von uns aus Hinterindien, vor allem aus Burma genannten Namen bezieht sich auf den Reishandel, in dem Bremen damals zu Weltbedeutung emporzusteigen begann. Und wer denkt, wenn von Melchers die Rede ist, nicht an den bremischen Chinahandel? So ist auch zur Geschichte des bremischen Kaufmannstums in aller Welt einiges selbst aus diesen entlegenen Quellen zu holen.

<sup>23</sup>) BrStA, B. 14. b. 5. (18. Mai 1864).

<sup>24</sup>) Ebd.

<sup>25</sup>) BrStA, ad P. 8. A. 12. c.; s. a. P. 8. A. 10. c. 6. über Peter Tichy und über den zeitweiligen Verlust des Bürgerrechts von C. W. Becker.

## IX

**Die Bedeutung Bremens  
für die frühen deutsch-japanischen Beziehungen**

Von G e o r g K e r s t

## I.

Das Industriegebiet an Wupper, Ruhr, Emscher, Lippe und Rhein begann sich in der Mitte des vorigen Jahrhunderts kräftiger zu entfalten und auch Auslandsmärkte für seine Waren zu suchen. Dies wirkte sich auf den Außenhandel und die Schifffahrt in den Hansestädten fördernd aus. Der entscheidende Aufschwung der deutschen Schifffahrt nach langem Darniederliegen war kurz nach der Verselbständigung der spanischen und portugiesischen Kolonien in Mittel- und Südamerika erfolgt. Die günstige Entwicklung des deutschen Handels mit vielen Teilen der Welt stand indessen im Gegensatz zu der politischen Ohnmacht Deutschlands. Seine größeren oder kleineren Teilstaaten waren auf ihre eigene schwache Kraft angewiesen, wenn auch das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit sie verband. Die deutschen Kaufleute, insbesondere die der Hansestädte, mußten sehr oft den Schutz fremder Flaggen erbitten, mit allen damit verbundenen Erschwernissen und Bitterkeiten. Dies machte sich auch bei den Beziehungen bemerkbar, die die Hansestadt Bremen nach der beginnenden Einfügung Japans in den Weltverkehr aufzunehmen sich bemühte.

## II.

Unter amerikanischer Flagge erschien die deutsche Brigg „Greta“ am 18. Mai 1855 in Hakodate und am 4. Juli 1855 in Simoda<sup>1)</sup>. Diese Brigg gehörte der deutschen Firma W. Pustau & Co., gegründet im Jahre 1845 von Wilhelm von Pustau aus Altona<sup>2)</sup>. Der Supercargo war seit April 1855 Fr. Aug. Lühdorf aus Bremen. Gemeinsam mit

<sup>1)</sup> Fr. Aug. Lühdorf, Supercargo der Brigg „Greta“: Acht Monate in Japan nach Abschluß des Vertrages von Kanagawa. Bremen 1857, Heinrich Strack.

<sup>2)</sup> Ostasiatischer Verein Hamburg-Bremen zum 60jährigen Bestehen, Hamburg 1960, S. 47, 61 ff.

Thaulow<sup>3)</sup>, dem Kapitän der „Greta“, richtete Lühdorf gleich bei seinem Eintreffen in Simoda, am 4. Juli 1855, an den Bugyo<sup>4)</sup> von Simoda jenes denkwürdige Gesuch um einen Handelsvertrag Japans mit Deutschland, das wegen seiner vaterländischen Gesinnung als ein Ruhmesblatt für Bremen angesprochen werden sollte. Von Hongkong aus sandte Lühdorf am 14. April 1856 die Niederschrift seiner Beobachtungen über japanische Verhältnisse an den Buchverleger Heinrich Strack nach Bremen. Sie erschien bei ihm 1857 als Buch unter dem Titel „Acht Monate in Japan nach Abschluß des Vertrages von Kanagawa“<sup>5)</sup>. Die „Kölnische Zeitung“, das zu jener Zeit führende liberale Blatt Westdeutschlands, widmete Lühdorfs Buch am 6. Juli 1858 eine empfehlende, ausführliche Besprechung unter dem Titel „Die Japanesen“. Die Zeitung übernahm aus dem Buche alle Teile, die über die politischen, sozialen, gewerblichen und wirtschaftlichen Verhältnisse berichten<sup>6)</sup>. Sie hatte schon am 1. Februar 1858 den entscheidenden Konsularbericht aus Batavia an den preußischen Handelsminister von der Heydt veröffentlicht<sup>7)</sup>, unterstützte somit die Expeditionsbestrebungen Lühdorfs. Dessen Buch kommt für Entstehen und Wachsen des Strebens nach einer deutschen Expedition nach Japan, der vom Jahre 1860, eine große Bedeutung zu. Bremen steht durch Schrift und Tat in kräftiger Beziehung zu den Ereignissen, die unter der Bezeichnung „Der deutsch-japanische Freundschaftsvertrag vom 24. Januar 1861“ in die deutsche Nationalgeschichte eingegangen

<sup>3)</sup> Georg Philipp Thaulow, geb. 1821 in Apenrade. Über ihn vgl. Georg Kerst, „Deutsch-Japanische Studien“, Heft 3, S. 40.

<sup>4)</sup> Bugyo = Leitender Regierungsbeamter im Amt des Reichsstatthalters.

<sup>5)</sup> Vgl. Anm. 1. — Es ist neuerdings der Gedanke aufgetaucht, für Lühdorf in Simoda, der Stätte des ersten Wirkens eines Deutschen in Japan, eine Gedenkstätte zu errichten. Es bestehen hier solche für Townsend Harris, den ersten amerikanischen Konsul in Japan, und für Admiral Putiatin, der am 24. Dezember 1854 in Simoda mit seiner Fregatte „Diana“ durch ein starkes Seebeben Schiffbruch erlitt und dessen Mannschaft durch die „Greta“ abbefördert wurde, während Lühdorf ein halbes Jahr in Simoda weilte. Er war es, der in Verhandlungen mit den dortigen Behörden den ersten Handel erreichte — 1855. Wie wär's, wenn sich Bremens Japan-Kaufleute an dem Plan einer Gedenkstätte beteiligten? Es wäre viel für ihn gewonnen.

<sup>6)</sup> Kölnische Zeitung, abgekürzt K.Z., Nr. 185 vom 6. Juli 1858: es handelte sich um die S. 1—59 und 190—212 des Buches von Lühdorf.

<sup>7)</sup> K.Z. Nr. 32 vom 1. Februar 1858, datiert Berlin, 30. Jan.

sind<sup>8)</sup>. Die Veröffentlichung zahlreicher Teile des Buches von Lühdorf durch die „Kölnische Zeitung“ gewinnt noch an Bedeutung durch Aufsätze, die Philipp Franz von Siebold zu jener Zeit gelegentlich über japanische Pflanzen in dieser Zeitung erschienen ließ<sup>9)</sup>.

### III.

Der Gedanke, die Flaggen der Hansestädte in den Kreis der in Japan zugelassenen Flaggen aufgenommen zu sehen, hatte auch in Hamburg eifrige Verfechter. Bereits 1855 drängte die damalige Commerz-Deputation, die Vorläuferin der Handelskammer, den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg auf Abschluß eines Handelsvertrages.

Größere Wirksamkeit hatten indes ähnliche Bestrebungen von Japan aus. Der Bremer Martin Hermann Gildemeister reiste mit seinem Chef, dem Düsseldorfer Louis Kniffler, im November 1858 von Batavia nach Nagasaki, um dort das Zweiggeschäft L. Kniffler & Co., Nagasaki, zu führen<sup>10)</sup>. Bevor Kniffler Batavia verließ, richtete er eine Eingabe an das Preußische Ministerium, in der er sich um den Abschluß eines Handelsvertrages mit Japan bemühte. Etwa gleichzeitig schrieb Gildemeister vor seiner Abreise von Batavia nach Nagasaki, am 15. November, im gleichen Geiste einen Brief an einen angesehenen Verwandten in Bremen, Senator Donandt. Dieser Brief gelangte an den Senat<sup>11)</sup> und wurde Ausgangspunkt für dessen Bemühungen<sup>12)</sup>. Zunächst lenkten die Besprechungen des hanseatischen Ministerresidenten in London, Dr. A. Rücker, im Frühjahr 1859 mit dem niederländischen Gesandten in London, Baron Bentinck, die Blicke der Hansestädte auf die niederländische Regierung. Bei der bevor-

<sup>8)</sup> Näheres siehe Georg Kerst „Deutsch-Japanische Studien“, Heft 3 (Hamburg 1962), S. 18.

<sup>9)</sup> K.Z. Nr. 86 vom 27. März 1857: „Die japanischen Yams“, dann auch andere.

<sup>10)</sup> Vgl. H. Kraft, Ostasiatischer Verein a. a. O. S. 75; K. Molsen, Illies & Co., 1959, S. 23 ff.

<sup>11)</sup> Staatsarchiv Bremen (StA Bremen), Acta betr. den Abschluß eines Freundschafts-, Handels- und Schiffsvertrages zwischen den Hansestädten und China C. 24. a., Extract aus dem Senats-Protokolle de 1859 pag. 126 und Abschrift des Briefes aus Batavia vom 15. Nov. 1858.

<sup>12)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Brief des dz. Präses der Handelskammer H. O. Fischer vom 2. April 1859 an den Präsidenten des Senats Bürgermeister Dr. Mohr.

zugten Stellung, die die Niederländer in Japan genossen, hätte eine Fürsprache ihrer Regierung wohl zu dem Beginn von Unterhandlungen, möglichenfalls zu einem Vertrage Japans mit den Hansestädten führen können<sup>13)</sup>. Ein Brief M. H. Gildemeisters an einen Onkel in Bremen wies auf die Vorteile hin, die Bremen durch eine Verbindung mit der vorbereiteten preußischen Expedition<sup>14)</sup> erreichen würde<sup>15)</sup>. Ein preußischer Konsul würde gegebenenfalls diplomatischen Status erhalten, im Gegensatz zu einem Kaufmann aus Bremen. Kaufleute stünden in japanischen Augen auf einer sehr niedrigen Gesellschaftsstufe von Menschen. Dadurch würde Bremen immer hinter allen Regierungen zurückstehen müssen. Ein preußischer diplomatischer Konsul könnte gegebenenfalls Bremen mitvertreten<sup>16)</sup>. Zur Weitergabe an die Handelskammer übersandte Gildemeister eine Abschrift des niederländischen Vertrages mit Japan<sup>17)</sup>. Inzwischen berichtete der hanseatische Vertreter in Berlin, Ministerresident Dr. Geffcken, von der Bereitschaft der preußischen Regierung, die Hansestädte bei den Unterhandlungen der Expedition in Japan mit zu vertreten, und empfahl angelegentlichst den Anschluß<sup>18)</sup>. In seiner Sitzung vom 5. August 1859 empfahl der Bremer Senat die Teilnahme Bremens an der von Preußen für den Deutschen Zollverein vorzubereitenden Expedition<sup>19)</sup>. Senator Smidt hatte den Anschluß befürwortet und bemerkt, daß er der Handelskammer bereits Kunde davon gegeben und dieselbe zu näherer Prüfung und Ansammlung des erforderlichen Materials aufgefordert habe.

<sup>13)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Auszug aus einem Schreiben Dr. A. Rückers vom 28. März 1859 an Syndikus Dr. Merck in Hamburg.

<sup>14)</sup> Georg Kerst, Die deutsche Expedition nach Japan und ihre Auswirkungen, „Deutsch-Japanische Studien“, Heft 3, S. 19.

<sup>15)</sup> StA Bremen, Acta C. 24. a, Hongkong vom 12. und 20. Mai 1859.

<sup>16)</sup> Ebd., Acta C. 24. a. Abschließend fügte Gildemeister hinzu, daß schon mehrere Bremer in Japan seien und andere folgen würden. Auch ist eine Bemerkung G.s beachtenswert, daß Hamburg fast  $\frac{3}{4}$  seiner Flotte in Hongkong habe.

<sup>17)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, *Traktaat van Hunne Majesteiten De Koning der Nederlanden en De Taikoen van Japan*.

<sup>18)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Ministerresident Dr. Geffcken an Senator Heinrich Smidt vom 2. Aug. 1859.

<sup>19)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Extract aus dem Senatsprotokolle, pag. 592.

## IV.

Die Prüfung wurde am 21. September 1859 abgeschlossen. Es folgte am 24. September ein Studium des der Handelskammer zugänglichen Schrifttums. Bereits in einer Besprechung in Bremen mit Dr. Geffcken waren die Fragen eines Anschlusses an die Expedition im einzelnen behandelt worden. In einem Brief an Senator Smidt vom 28. September 1859 erklärte Dr. Geffcken Schwierigkeiten und bestätigte gewisse Übereinstimmungen mit dem preußischen Vertreter Philipsborn<sup>20)</sup>. Zwei Tage später berichtete Geffcken dann Einzelheiten über die Personalfrage<sup>21)</sup>. In diese Erwägungen und Verhandlungen hinein traf ein Brief M. H. Gildemeisters aus Nagasaki an Senator Smidt vom 25. Juni 1859. Gildemeister gab einen eingehenden anschaulichen und kritischen Bericht über die politischen, sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse im damaligen Japan, mit Ausblicken in die Zukunft, soweit sie einem Fremden zugänglich und verständlich waren<sup>22)</sup>. Gildemeister empfahl in einem nächsten Briefe vom 30. Juli 1859 eine Übereinkunft der Hansestädte mit der niederländischen Regierung, ohne diplomatische Vertretung. Er bezieht sich auf Äußerungen des niederländischen Vertreters in Japan, Donker Curtius. Dieser erklärte sich bereit, sobald seine Regierung ihm offizielle Mitteilung gegeben und die Hansestädte in Nagasaki einen Kaufmann als Vertreter bevollmächtigt hätten, die nötigen Schritte bei der japanischen Regierung einzuleiten. Eile sei aber geboten, da Donker Curtius Anfang des Jahres 1860 Japan verlassen würde<sup>23)</sup>. Bevor dieser Brief Bremen am 17. Oktober 1859 erreichte, hatten sich die mit der preußischen Regierung gepflogenen Verhandlungen durch Geffckens Bemühungen verdichtet. Bremen war zum Anschluß unter gewissen Voraussetzungen bereit<sup>24)</sup>, während Hamburg noch zögerte und den Anregungen Gildemeisters zuneigte. Der Hamburger Syndikus Dr. Merck schrieb an Smidt: „In Japan scheint es, nach dem, was H. Gildemeister in seinem sehr tüchtigen Berichte sagt, auch nicht unmöglich, durch ihn

<sup>20)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Dr. Geffcken an Senator Smidt, Berlin, 28. Sept. 1859.

<sup>21)</sup> Ebd., Schreiben vom 30. Sept.

<sup>22)</sup> Ebd., Schreiben aus Nagasaki vom 25. Juni 1859.

<sup>23)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, M. H. Gildemeister an Senator Smidt vom 30. Juli 1859 aus Nagasaki.

<sup>24)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Senator Smidt an Dr. Geffcken; Geffcken an Senator Smidt, beides 8. Okt. 1859.

unter den Auspicien Nederlands den Vertrag zu erlangen. Ich gestehe, daß ich unsere Interessen viel lieber in seine praktischen Hände, als in diejenigen eines theoretischen preußischen Bureaus legen würde. Die Strömung geht aber jetzt einmal nach Preußen, also wird davon wohl kein Abkommen sein.“ Der Widerstand wird aus den Schlußsätzen des Briefes verständlich, in denen es u. a. heißt: „Ich lege deshalb einen so großen Wert auf die Form, weil dieser Vorgang zu Folgen zieht. Will morgen D e u t s c h l a n d als solches einen Vertrag schließen, so mag gerne unser Name und unsere Vertretung nach außen verschwinden; ich möchte sie aber ungern stückweise an einen einzelnen deutschen Staat übergehen sehen“<sup>25)</sup>. Den hamburgischen Bedenken kam nach Ansicht Hamburgs der preußische Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Freiherr von Schleinitz, nur zum Teil entgegen<sup>26)</sup>, während seine Zugeständnisse dem Senate von Bremen genügten<sup>27)</sup>.

Die Haltung Bremens erklärt sich aus außenpolitischen Gesichtspunkten. Smidt schreibt: „Der Weg Gildemeisters sei wohl denkbar, immerhin aber (in dem einen wie in dem anderen Falle) voraussichtlich nur unter den Auspicien Nederlands, der Vereinigten Staaten usw., also auf die Gefahr hin, dem anderen Contrahenten in dem Lichte von Schützlingen Dritter — noch dazu nichtdeutscher — Mächte zu erscheinen“<sup>28)</sup>. Mochte dies für Hamburg nicht hinderlich sein, nach der Bremer Auffassung hatten die Dinge ein anderes Gesicht. Smidt schreibt dazu, die Lage sei doch die, „daß die Hansestädte im Einklang sowohl mit der gegenwärtigen Strömung als mit ihrer oft verkündeten Behauptung, daß sie nur notgedrungen bei solchen Anlässen bisher immer ihren separaten Weg haben einschlagen müssen, durch eben diese Gemeinschaft mit Preußen, als dessen zum ersten Male dankbar angenommenen Bundesgenossen, ein nationales Werk tun, ohne darum ihre bisher festgehaltene Stellung neben Preußen und neben den durch Preußen vertretenen Staaten des Zollvereins aufgeben zu müssen“. Diesem übergeordneten nationalen

<sup>25)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Brief des Syndikus Dr. Merck in Hamburg vom 12. Okt. 1859 an Senator Smidt.

<sup>26)</sup> Ebd., Brief Geffckens an Senator Smidt vom 13. Okt. 1859.

<sup>27)</sup> Ebd., Brief des Senators Smidt an Syndikus Merck zu Hamburg vom 16. Okt. 1859.

<sup>28)</sup> Ebd.

Gesichtspunkte ordnete Smidt auch den Hinweis Mercks auf Gildemeister unter. Zwar räumt er ein: „Hinsichtlich des Unterhändlers bin ich ganz Ihrer Ansicht und würde mich lieber einem einfachen, praktischen Hanseaten anvertrauen“, aber er besteht nicht darauf.

Die feste — national ausgerichtete — Haltung Bremens bestimmte die weiteren Verhandlungen. Die Einsprüche des preußischen Handelsministers August von der Heydt gegen die erreichten Vorabreden blieben wirkungslos. Nachdem auch Lübeck mit Bremens Ansichten einigging<sup>29)</sup>, konnten die Verhandlungen abgeschlossen werden. Sie gründeten sich auf eine ausführliche Darlegung Geffckens vom 29. Oktober 1859 über die verschiedenen Punkte. Schwierig blieb nur die Konsulatsfrage. In diesen Angelegenheiten war in Preußen durch eine Kabinettsordre das federführende Auswärtige Amt mit dem Handelsministerium verbunden worden<sup>30)</sup>. Nunmehr war auch Hamburg einverstanden, wenn Merck auch bei seiner Ansicht verblieb, daß „Gildemeister uns sicher früher einen Vertrag schafft, als Graf Eulenburg . . .“. Und: „Vorläufig wird auch Preußen nichts erlangen“<sup>31)</sup>. Für die Hansestädte wurde Hamburg mit der Federführung beauftragt<sup>32)</sup>. Mit seinem Schreiben vom 24. November 1859 betraute Merck Geffcken mit den offiziellen Verhandlungen<sup>33)</sup>. Wohl kam es Anfang Januar 1860 zwischen den Hansestädten, auf Grund einer Vorsprache des hamburgischen Chefs der Firma L. Kniffler & Co., Nagasaki, zu einem Fühler über ein selbständiges hanseatisches Vorgehen<sup>34)</sup>; doch blieb es bei Geffckens Betrauung<sup>35)</sup>. Ein Brief Gildemeisters an Senator Smidt hatte keine Auswirkungen<sup>36)</sup>. Anfang März 1860 verdichteten sich die Bemühungen Geffckens<sup>37)</sup> — seine Rücksprache in Hamburg am 14. März 1860 klärte die Konsulatsfrage

<sup>29)</sup> Ebd., Senator Smidt an Syndikus Merck vom 10. März 1860.

<sup>30)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Hanseatische Gesandtschaft Nr. 15 vom 29. Okt. 1859, Merck an Smidt vom 10. März 1860.

<sup>31)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Briefe des Syndikus Merck, Hamburg, vom 7. u. 9. November 1859.

<sup>32)</sup> Ebd., Acta C. 24. a, Smidt an Merck, 13. Nov. 1859; Curtius (Lübeck) an Smidt, 11. Nov. 1859.

<sup>33)</sup> Ebd., Merck an Geffcken, 24. November 1859.

<sup>34)</sup> Ebd., C. 24. a, Merck an Smidt, 19. Jan. 1860.

<sup>35)</sup> Ebd., Curtius an Smidt, 22. Jan. 1860. — Smidt an Merck, 28. Jan. 1860.

<sup>36)</sup> Ebd., Gildemeister, Nagasaki, an Smidt, vom 27. Nov. 1859.

<sup>37)</sup> Ebd., Geffcken an Smidt, vom 5. März 1860. — Smidt an Merck, 12. März 1860. — Smidt an Geffcken, vom 6. März 1860.

— zu einer Note an den preußischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten vom 16. März 1860<sup>38)</sup>.

Ein Brief Gildemeisters aus Nagasaki an Senator Smidt vom 5. Januar 1860 hatte über die weiteren wirtschafts- und finanzpolitischen Verhältnisse in Japan berichtet und mit der Hoffnung geschlossen, daß 1860 Deutschland einen Vertrag mit Japan erlange. „Es befinden sich bereits viele Deutsche hier, die aber teilweise ganz des Schutzes einer hier vertretenen Macht entbehren und darum mit Sehnsucht die Schritte erwarten, die deutsche Staaten zur Erlangung eines Vertrages tun werden.“<sup>39)</sup> Ein weiterer Brief vom 11. Februar 1860, gleichfalls an Senator Smidt, berichtete von Gerüchten über vergebliche niederländische Bemühungen, für die Schweiz und Belgien Verträge mit Japan zu erlangen. Er fügte die Frage hinzu, „ob es unter solchen Verhältnissen ratsam für die Hansestädte“ sei, „auch noch um Zulassung ihrer Flaggen nachzusuchen, bevor man durch die preußische Expedition besseren Erfolg erhoffen dürfe“<sup>40)</sup>! Nochmals tauchten Bedenken wegen der Konsulatsfrage auf<sup>41)</sup>, die jedoch nicht durchdrangen<sup>42)</sup>, so daß Geffcken, nachdem die preußische Regierung am 23. April sich dazu bereit erklärte, die Verhandlungen am 30. April 1860 abschließen konnte. Er übersandte den Hansestädten den Entwurf des vorgesehenen Vertrages mit einer Denkschrift<sup>43)</sup>.

Erst der Entschluß der Hansestädte, sich der vom Grafen Eulenburg geführten Expedition anzuschließen, machte dieses Unternehmen zu einem gesamtdeutschen und bekundete der Welt den deutschen Einheitswillen. Dieser nationale Gesichtspunkt wurde von Bremen von Anbeginn an mit Tatkraft vertreten. Bremen fand in dem hanseatischen Vertreter in Berlin, Geffcken, einen wirksamen Verfechter seiner Bestrebungen. Der bremische Senator Heinrich Smidt war der entscheidende Wortführer. Seine überragende Beweisführung führte zum Erfolg. Die Berichte M. H. Gildemeisters blieben auf den Ausgang der hanseatischen Erwägungen ohne unmittelbaren Einfluß.

<sup>38)</sup> Ebd., Geffcken an Smidt, 16. März 1860.

<sup>39)</sup> Ebd., M. H. Gildemeister, Nagasaki, an Senator Smidt, 6. Januar 1860.

<sup>40)</sup> Ebd., M. H. Gildemeister, Nagasaki, an Senator Smidt, 11. Februar 1860.

<sup>41)</sup> Ebd., Merck an Smidt, 25. April 1860.

<sup>42)</sup> Ebd., Smidt an Merck, vom 26. April 1860. — Curtius an Smidt, Bremen, vom 28. April 1860.

<sup>43)</sup> Ebd., Vertragsentwurf mit Denkschrift.

## V.

Die deutsche Expedition traf bei ihrer Ankunft in Japan am Abend des 4. September 1860 auf Schwierigkeiten<sup>43a)</sup>. Die Durchführung der ihr übertragenen Aufgabe schien undurchführbar. Inner- und außenpolitische, wirtschaftliche wie finanzpolitische Verhältnisse standen den Bemühungen des Grafen Friedrich zu Eulenburg entgegen<sup>44)</sup>. Obwohl sich der neue niederländische Generalkonsul de Wit, der Nachfolger von Donker Curtius, für den Vertragsabschluß nachdrücklich einsetzte, gelang es erst dem amerikanischen Vertreter, Townsend Harris, die japanische Reichsregierung, den Bakufu, zu Verhandlungen zu bewegen<sup>45)</sup>. Die ersten Nachrichten über den für die Hansestädte ungünstigen Verlauf der Verhandlungen brachte ein Brief aus Yokohama von einem Bremer Kaufmann, Chr. Tölken, vom 27. Januar 1861<sup>46)</sup>. Es heißt darin, daß „S. Exc. nur für Preußen den Vertrag geschlossen, da es Sr. Exc. nicht gelingen wollte, einen solchen für sämtliche deutsche Staaten zu schließen“. Als Begründung wird angegeben, „daß die japanische Regierung, welche sonst doch eine diplomatische ist, es nicht begreifen konnte, daß eine Person 34 Staaten repräsentieren könne“. Tölken empfahl dem Senat, sich so bald wie möglich mit dem preußischen Ministerium des Auswärtigen wegen der Bremer in Japan in Verbindung zu setzen. Der dauernde Schutz des preußischen Konsuls möchte ihnen zuteil werden, und Bremer Schiffe sollten als zweite Flagge die preußische zu führen berechtigt sein. Bald darauf bestätigte ein Brief Geffckens an Senator Smidt vom 3. April 1861 die ungünstige Wende in Japan. Es heißt, der Vertrag „sowie die begleitenden Depeschen sollten mir binnen 14 Tagen mitgeteilt werden, um uns zu überzeugen, daß es nicht die Schuld des Unterhändlers gewesen, wenn in einer Periode des Wiedererwachens des bittersten Hasses gegen alles Fremde nicht mehr

<sup>43a)</sup> Jürgen Prüser, Die Handelsverträge der Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit überseeischen Staaten im 19. Jahrhundert. Veröffentl. d. Staatsarchiv d. Freien Hansestadt Bremen, Bd. 30, 1962, S. 70.

<sup>44)</sup> Georg Kerst, Die deutsche Expedition nach Japan und ihre Auswirkungen, a. a. O., S. 23 ff., Hamburg 1962.

<sup>45)</sup> StA Bremen, Acta C. 24. a, M. H. Gildemeister, Nagasaki, an Senator Smidt, 24. Oktober 1860.

<sup>46)</sup> Ebd., Brief Chr. Tölken, adr. Doctor L. Tölken, Bremen, an einen hohen Senat der Freien Hansestadt Bremen, Jokohama, 27. Jan. 1861.

habe erreicht werden können". Philipsborn meinte, „wir würden uns daraus auch überzeugen, daß wir durch einen Spezialagenten nicht weiter gekommen sein würden“<sup>47)</sup>. Am 7. Mai 1861 bestätigte Geffcken nach Einsicht der Originaldepeschen das Ergebnis und übersandte sogleich die Abschriften<sup>48)</sup>.

Wenn auch die preußische Regierung nach den Worten des Ministeriums des Auswärtigen an Geffcken den Vertrag mit Japan nur so auffaßte, „daß damit Deutschland in Japan festen Fuß gewonnen habe“<sup>49)</sup>, so zweifelte doch der enttäuschte Senator Smidt in seiner unverzüglichen Stellungnahme zu den Schriftstücken gegenüber Geffcken, „daß Preußen es als eine bleibende Ehrenaufgabe betrachten, event. das erforderliche Geschick besitzen werde, das einmal für die Hansestädte übernommene Mandat auch irgendwie noch durchzuführen“<sup>50)</sup>. Ein Brief M. H. Gildemeisters an Senator Donandt vom 5. März 1861 dürfte Smidt über die ernsten Bemühungen des Grafen zu Eulenburg aufgeklärt haben. Gildemeister schreibt: „Ich zweifle nicht, daß Graf Eulenburg sein Möglichstes in dieser Hinsicht getan hat und daß er nur nach anhaltender Weigerung der Japaner sich mit dem jetzt geschlossenen Vertrag begnügt hat“ . . .<sup>51)</sup>. Am 27. Mai 1861 übersandte Geffcken Smidt die preußische Denkschrift mit zehn Anlagen<sup>52)</sup>.

In gewisser Weise wurde die Ansicht Gildemeisters unterstützt durch einen Brief des hanseatischen Ministerresidenten Schleiden aus

<sup>47)</sup> Ebd., Geffcken an Smidt, 3. April 1861.

<sup>48)</sup> Ebd., Brief der Hanseatischen Gesandtschaft Nr. 40. Berlin, 7. Mai 1861. — Graf zu Eulenburg an Frh. v. Schleinitz, Jeddo, vom 13. Jan. 1861. Abschrift. — Graf zu Eulenburg an S. Exc. Andō Tsushima no kami, Jeddo, 29. Dez. 1860. Abschrift. — Andō Tsushima no kami an Eulenburg vom 1. Tag des 12. Monats des 1. Jahres von Manu Enu (Übersetzung). — Graf zu Eulenburg an Andō Tsushima no kami, Jeddo, 13. Jan. 1861. Abschrift. — Graf zu Eulenburg an Freiherrn von Schleinitz, Jeddo, vom 19. Jan. 1861. Abschrift. — Graf zu Eulenburg an Andō Tsushima no kami aus Jeddo vom 8. Jan. 1861. Abschrift. — Kudze Jamato no kami und Andō Tsushima no kami an den Grafen zu Eulenburg vom 8. Tag des 12. Monats von dem 1. Jahr von Manu Enu (Übersetzung).

<sup>49)</sup> Ebd., Brief der Hanseatischen Gesandtschaft Nr. 40 vom 7. Mai 1861.

<sup>50)</sup> Ebd., Smidt an Geffcken, 8. Mai 1861.

<sup>51)</sup> Ebd., Auszug aus dem Privatschreiben Gildemeisters an Senator Dr. Donandt aus Nagasaki vom 5. März 1861, das Smidt am 15. Mai 1861 mitgeteilt erhalten hat.

<sup>52)</sup> Ebd., Hanseatische Gesandtschaft, Berlin, 27. Mai 1861, Nr. 47.



MARTIN HERMANN GILDEMEISTER

28. März 1836—15. Juni 1918

Sproß eines im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts aus Rheda in Westfalen nach Bremen gekommenen Geschlechts von Kaufleuten, mehrfach Elterleuten des Kaufmanns, von Juristen und Ratsherren, lernte Martin Hermann Gildemeister bei seinem Onkel August Wilhelm Gildemeister in der Firma Gildemeister & Ries die Kaufmannschaft. Als junger Kaufmann ging er nach Batavia und von hier als Angestellter der einen Japanhandel betreibenden Firma L. Knifflers, gebürtigen Düsseldorfers, mit diesem zusammen nach Japan, nach Nagasaki zunächst, wo beide einem neugegründeten Zweig-  
hause vorstanden, später auch nach Yokohama, wo er eine Firmenniederlassung begründete und Teilhaber wurde. Seine klugen Berichte über das sich damals der westlichen Welt erschließende Japan hatten Aufsehen erregt: so wurde er 1867 der erste preußische Konsul in Japan (Vgl. das Faksimile der Bestallungsurkunde auf Tafel 2—4). 1868 nach Deutschland zurückgekehrt, wollte er sich auf eigenem Gute der Landwirtschaft widmen, war aber noch wiederholt als Kaufmann tätig, 1883 z. B. in der Leitung der seinen südamerikanischen Vettern gehörigen Firma Gildemeister & Co. in Iquique in Chile. Später lebte er in Hannover. Er ist der Vater Dr. Alfred Gildemeisters, der von 1920—1928 Bremen im Reichstage vertrat.



Wir Wilhelm,  
von Gottes Gnaden  
König von Preußen etc.

Ihre Kenntniss wird Ihnen hiermit zu wissen, dass wir Ihnen  
Wir gut gefanden haben in Yokohama einen  
Lohn zu bestellen, Wir haben den wegen seiner  
Fähigkeit Kenntnisse und übrigen guten Eigenschaften  
Als angesehnen Kaufmann Geldmeister selbst  
in Kunden anzuweisen und anzuweisen haben.

Wir haben selbst auch hiermit und Kraft dieses, befohlen  
und also, dass er die Verbreitung des Handels unserer  
Staaten nach Möglichkeit befördere; alles was Wir  
Ihm anzuweisen nötig finden, oder was sich unsere  
Unterthanen selbst an ihm zu thun werden müssten, mit  
Ehrlichkeit, Redlichkeit und Bewilligung anbringen, be-  
sonders sich die Fremden unsere Unterthanen, die Handel

und

und Befehlsetzungen und seinen Gehorsam verlangen,  
sich nicht annehmen, und ihren Oberen Gehorsam, wenn  
sie dessen sich nicht einmündig gemacht, angedeihen  
lassen, und überträgt alles ihnen und besorgen soll,  
was in seinen Instructionen verordnet ist, und  
wie es einem ordentlichen, gewissen und fleißigen  
Königlich-Preussischen Consul eignet und gebührt  
und Unser allergnädigster Vorwille deshalb zu  
ihnen gerichtet ist. Wir requiriren übrigens Sie  
mit alle und jede, welche dieses vorkommt,  
oder sonst zu wissen nöthig ist, geräthten Rath.  
Ihren Geldmeister als Unseren Consul in Yoko-  
kama zu erkennen, auf die Vorstellungen, welche  
er in solcher Eigenschaft Ihnen macht, willfährige  
Rückpflicht zu nehmen, ihnen alle zur Überwindung eines  
Ueberschusses bedürftige Hilfe und Gehorsam zu be-  
willigen, auch ihnen alle Freisheiten, Privilegien  
und Exemtionen, welche dordigen Völkern in Con-  
sulen, auch in preussischen Mägen gerührt,  
angedeihen zu lassen; dagegen Wir dieses  
alles bei vorkommenden Gelegenheiten zu erwä-  
hen nicht verungessen werden.

1785

Das zu Notwendigsten Wir gegenwärtig  
Patent Gesellschaftermäßig vollzogen sind mit Uu.  
seiner Königlichem Supremat mehren Tassen.  
W. gezeichnet und gegeben Berlin, am 27. März 1867

Philipp

Philipp

Bestellung  
für den Kaufmann Geldmeister  
als Consul zu Yokohama.

Washington über die Verhältnisse in Jeddo. Er berichtete unter anderem: „Aus einem kürzlich eingegangenen Bericht des diesseitigen Ministerresidenten in Yedo, H. Townsend Harris, an das hiesige Staatsdepartement vom 26. Januar d. J., dessen Einsicht mir vertraulich gestattet wurde, ersehe ich nämlich, daß er sich selbst das ganze Verdienst zuschreibt, daß Graf Eulenburg auch nur für Preußen einen Vertrag abzuschließen vermochte...“ „Er führt an, daß der Graf, welcher am 17. September v. J. dort eintraf, aller Bemühungen ungeachtet, Monate lang von der japanischen Regierung hingehalten sei, bis er am 1. Dezember die formelle Erklärung erhalten habe, daß Japan mit keiner fremden Regierung weiter in Vertragsverhältnis treten wolle...“ „Hierauf habe er, H. Harris, die Sache auf eigene Hand aufgenommen und habe es schließlich durchgesetzt, daß man lediglich aus persönlicher Rücksicht für ihn (nicht etwa für die Ver. Staaten) herbei gelassen habe, mit dem preußischen Gesandten zu verhandeln, worauf dann am 24. Januar d. J. der Vertrag zustande gekommen sei.“ Angeschlossen war ein Schreiben des Grafen Eulenburg an H. Harris vom 24. d. M., „worin derselbe ihm in den wärmsten Ausdrücken für seine Unterstützung dankt ...“<sup>53)</sup> <sup>54)</sup>.

Dies war der Verlauf gewesen. Am 29. Dezember 1860 richtete Graf Eulenburg an den japanischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten eine Note, in der er um die Beteiligung auch der Hansestädte an den Vertragsverhandlungen nachsuchte. In einer Antwort vom 11. Januar 1861 (1. Tag des 12. Monats japanischer Zeitrechnung) lehnte der Minister einen solchen Vertragsabschluß nochmals ab. Eulenburg berichtete darüber an Frh. v. Schleinitz und fügte hinzu: „Wie die Sachen stehen, muß ich diese Ablehnung als eine definitive betrachten“. Er schloß seinen Bericht mit den Worten: „Für künftige Schritte der Senate der Hansestädte bei der Japanischen Regierung ist es besser, daß ihre jetzige Abweisung so wenig formell als möglich erfolgt, damit die Sache möglichst *res integra* und eine bloße Frage der Zeit bleibt“<sup>55)</sup>.

<sup>53)</sup> Ebd., Ministerresident Schleiden, Washington, vom 6. Juni 1861 (Nr. 68).

<sup>54)</sup> Hierzu sei auf Bruno Siemers, Japans Eingliederung in den Weltverkehr 1853—1869, Berlin 1937, S. 48 ff., und Georg Kerst, Die deutsche Expedition, a. a. O., S. 26, verwiesen.

<sup>55)</sup> StA Bremen, Acta C. 24. a, Bericht Eulenburgs an Frh. von Schleinitz vom 13. Jan. 1861. Dazu Beilage 9 der Denkschrift vom Mai 1861.

Die Bemühungen der Hansestädte um einen Vertrag mit Japan waren also gescheitert. Die japanischen Bedenken wegen einer wahrscheinlichen Beunruhigung der öffentlichen Meinung wurden vom Grafen Eulenburg als zur Zeit nicht überwindbar angesehen. Ob ein längerer Aufenthalt zum Erfolg geführt haben würde, ist kaum eindeutig zu übersehen. In Anbetracht der derzeitigen Verhältnisse in Japan sollte der japanischen Haltung Verständnis entgegengebracht werden. Deshalb scheint es zweifelhaft, ob eine Betreuung durch die Niederlande zum Erfolg geführt haben würde. Die Ablehnung des dänischen Begehrens weist darauf hin. Ob es möglich gewesen wäre, die Bestrebungen durch die Niederlande vor dem portugiesischen Vertrag vorzutreiben, muß unerörtert bleiben. Es kann aber gesagt werden, daß trotz des Ausschlusses der Hansestädte Graf Eulenburg Deutschland in Japan als achtbare Macht vorstellen und dadurch den Grundstein der künftigen deutsch-japanischen Freundschaft legen konnte.

## VI.

Den ersten Widerhall des unerwarteten Ergebnisses der Verhandlungen in der deutschen Öffentlichkeit brachte die „Kölnische Zeitung“. Sie veröffentlichte bereits am 26. Februar 1861 einen Bericht, der der „Wiener Zeitung“ aus Berlin zugegangen war. Es hieß darin u. a.: „Die Nachrichten über unsere asiatische und japanische Expedition lauten nicht besonders erfreulich. Man hat sehr viel Geld ausgegeben, ein Schiff eingebüßt und kommt vollkommen unverrichteter Sache zurück . . .“<sup>56)</sup>. Erst am 8. April übernahm die „Kölnische Zeitung“ aus der ministeriellen „Preußischen Zeitung“ die Nachricht von dem Vertragsabschluß ohne die Hansestädte<sup>57)</sup>.

Mit einem Blick auf die Schifffahrt der Hansestädte fand sie ein Verstehen für deren Enttäuschung, belegte das sogar mit genauen Zahlen. Die sieben norddeutschen Küstenstaaten (ohne Holstein) hatten insgesamt 3728 Schiffe mit einem Gehalt von 1 007 776<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tonnen. Sie verteilten sich auf die Nord- und Ostsee. Es hatte<sup>58)</sup>

<sup>56)</sup> K.Z. Nr. 57 vom 26. Febr. 1861.

<sup>57)</sup> K.Z. Nr. 97 vom 8. April 1861.

<sup>58)</sup> K.Z. Nr. 222 vom 12. August 1861 — ohne Schleswig-Holstein.

1. Preußen (1859)				
1081 Schiffe	mit	334 254	Tonnen	(Registertonnen)
2. Mecklenburg (1860)				
381 Schiffe	mit	141 417	Tonnen	(Registertonnen)
3. Lübeck (1860)				
67 Schiffe	mit	9 780	Tonnen	(Registertonnen)
4. Hannover (1860)				
822 Schiffe	mit	97 111 <sup>1/2</sup>	Tonnen	(Registertonnen)
5. Oldenburg (1859)				
632 Schiffe	mit	70 434	Tonnen	(Registertonnen)
6. Bremen (1859)				
262 Schiffe	mit	164 892	Tonnen	(Registertonnen)
7. Hamburg (1860)				
483 Schiffe	mit	189 888	Tonnen	(Registertonnen).

Bis auf die Emdrer Schiffe waren alle preußischen Schiffe in den Ostseehäfen beheimatet, wie die Schiffe von Mecklenburg und Lübeck. Sie fielen somit fast ganz für die Schifffahrt in den ostasiatischen Gewässern aus. Das Verhältnis von Schiffszahl zur Gesamtgröße in Hannover und Oldenburg weist auf überwiegende Küstenschifffahrt hin, dagegen in Bremen und Hamburg auf Hochseeschifffahrt: Bremen besitzt die weitaus größten Schiffe. Es fehlt aber Schleswig-Holstein in dieser Zusammenstellung.

Diese Verhältnisse machen den Verdruß in Bremen und Hamburg über den ungünstigen Ausgang ihrer Bemühungen auch für uns verständlich. Der „Kölnischen Zeitung“ wurde darüber Anfang Oktober aus Hamburg geschrieben: „Die Hamburger und Bremer Schiffe haben im Laufe des letztverflossenen Jahrzehnts einen außerordentlich großen Anteil an dem Küstenverkehr Chinas und der benachbarten Länder, zwischen den einzelnen dem fremden Verkehr eröffneten Häfen unter sich und mit Singapore, Bangkok u. a. genommen und sich gut dabei gestanden. Nächst der englischen und amerikanischen Flagge wurden hanseatische Schiffe dort am meisten gesehen. Im Jahre 1859 kamen in Whampoa (dem Hafen von Kanton) an 40 hamburgische und 7 bremische Schiffe von zusammen 6997 Lasten und im letzten Jahre 39 hamburgische und 18 bremische Schiffe von 11 306 Lasten! Ein beträchtlicher Teil dieses Verkehrs besteht in Transporten von Reisladungen und sonstigen voluminösen Artikeln, sowie von

Passagieren . . ." Und weiter: „Die Schiffe werden meist monatsweise von dortigen Handlungshäusern gechartert, ohne daß im Voraus eine spezielle Verwendung gewiß ist. Nun trifft es sich aber oft, daß von chinesischen Häfen Abladungen auch nach Japan vorkommen, und zu diesen können die hanseatischen Schiffe, so lange denselben eine vertragsmäßige Zulassung verwehrt ist, nicht benutzt werden. Die natürliche Folge ist, daß für sie nicht allein dieser Verkehr einstweilen ausfällt, sondern daß, wenn sonstige in Japan zugelassene Schiffe zu haben sind, solche den Vorzug vor hamburgischen und bremischen erhalten, weil sie vorkommendenfalls auch für Verschiffungen von China nach Japan dienen können.“ Schließlich: „. . . Es wäre daher im Interesse der deutschen Reederei dringend zu wünschen, daß auf die eine oder andere Weise die hanseatischen Flaggen bald in die Reihe der in Japan privilegierten Nationen eintreten können“<sup>59)</sup>.

Am 9. Oktober 1861, also einen Tag später, brachte der in Bremen erscheinende „Courier an der Weser“ den gleichen Aufsatz wie die „Kölnische Zeitung“, es fehlte aber der einleitende Satz: „In Betreff aber Japans liegt die Sache ganz anders, und man hört hier bei allen im ostasiatischen Geschäfte Beteiligten das lebhafteste Bedauern über den unbefriedigenden Erfolg der preußischen Mission in Yedo äußern“<sup>60)</sup>. Im gleichen Wortlaut wird in beiden Zeitungen der von Bremen gewünschte nationale Gesichtspunkt berührt.

Beide Aufsätze stammen vermutlich aus der gleichen Quelle; beide münden in den Satz: „Von selbst muß sich Angesichts solcher Tatsachen das Gefühl aufdrängen, wie zeitgemäß und wichtig es wäre, wenn Deutschland dem Auslande gegenüber als nationale Einheit in kommerzieller Hinsicht sich darstellte, und man kann es wahrlich den Japanern nicht verargen, wenn sie darüber stutzig werden, daß sie auf einmal mit zwanzig bis dreißig verschiedenen deutschen Staaten, deren jeder eine besondere Flagge hat, Handelsverträge schließen sollen“<sup>61)</sup>. Der Aufsatz hat Gedankengänge, die denen in den Hamburger Briefen von Senator Smidt verwandt sind. Die Schriftleitung

<sup>59)</sup> K.Z. Nr. 279 vom 8. Oktober 1861, Leitaufsatz „Deutschlands Handel mit China und Japan“.

<sup>60)</sup> Ebd.

<sup>61)</sup> Ebd., Courier an der Weser, Bremen, Nr. 277, vom 9. Okt. 1861, Beilage „Die Hansestädte und ihr Verkehr mit Ostasien“.

der Bremer Zeitung fügte noch Bemerkungen über eine deutsche Kriegsmarine hinzu, mit nationalen Gedankengängen ähnlich denen, die Senator Smidt äußerte. „Wie in Bremen wird hoffentlich auch in Hamburg wegen der Modalität und der Größe der diesseitigen Beteiligung von Staats wegen an der Herstellung und Unterhaltung einer deutschen Kriegsmarine nicht eilfertig vorgegangen, sondern zunächst eine ruhige Prüfung durch eine gemischte Kommission des Senats und der Bürgerschaft beliebt werden. Das Ergebnis derselben wird in beiden Städten wohl kaum anders ausfallen können, als daß man mit Preußen eine der allgemeinen nationalen Sache wie den beiderseitigen speziellen Interessen entsprechende Übereinkunft abschließe in dem Sinne, wie in Bremen der Plan angeregt worden ist . . .“<sup>62)</sup>.

## VII.

Nachdem in den Hansestädten amtlich die Bestätigung der Ablehnung der japanischen Regierung eingetroffen war, auch mit den Hansestädten einen Vertrag abzuschließen, wandte sich der Hamburger Senat in Übereinstimmung mit Bremen und Lübeck an den Vertreter der Hansestädte in Kopenhagen, den Ministerresidenten Krüger. Er sollte vertraulich mit seinem niederländischen Kollegen Rochusten in Verbindung treten, um zu erfahren, ob die niederländische Regierung geneigt sein werde, erneute Verhandlungen mit Japan zu unterstützen<sup>63)</sup>. Inzwischen war erwogen worden, gegebenenfalls in Nagasaki ein hanseatisches Konsulat zu errichten und dessen Geschäfte durch Louis Kniffler wahrnehmen zu lassen<sup>64)</sup>. Kniffler war Düsseldorfer und genoß als preußischer Staatsangehöriger die Vorteile des Vertrages vom 24. Januar 1861. Er war bereits an den ehemaligen niederländischen Vertreter Donker Curtius mit der Anfrage herangetreten, die Aussichten eines hanseatischen Vorgehens zu überprüfen.

Am 15. September 1861 riet Donker Curtius: „Meines Erachtens würden die Hansestädte wohl daran tun, vorläufig einen Agenten in Japan zu ernennen, der sie von allem unterrichtet, was dort auf

<sup>62)</sup> Courier an der Weser, a. a. O.

<sup>63)</sup> StA Bremen, C. 34, Merck an Smidt, ohne Zeitangabe und Registerbezeichnung.

<sup>64)</sup> StABr, Acta C 34: Donker Curtius an L. Kniffler, 15. Sept. 1861.

diplomatischem Wege verhandelt wird, insbesondere von dem Erfolg der belgischen und schweizerischen Demarchen. Es wäre die rechte Zeit, um die Gesinnung der japanischen Regierung zu prüfen, und könnte z. B. der Hamburger und Bremer Senat Briefe an den japanischen Reichsrat richten, in denen das Verlangen ausgedrückt wird, einen Traktat mit Japan zu schließen, sobald dieses Reich glaube, daß der passende Augenblick dazu gekommen sei . . ." „Wird dieser Weg eingeschlagen, so glaube ich, hat man die meiste Chance auf Erfolg“<sup>65</sup>).

Die Beratungen der Hansestädte über die zu ergreifenden Maßnahmen gingen aber nur zögernd voran. Deshalb machte M. H. Gildemeister in seinem Briefe vom 7. Juli 1862 an seinen Onkel, den Senator Donandt, den Vorschlag, daß den demnächst abreisenden preußischen Konsul in Japan, Max von Brandt, ein Gesandter der Hansestädte begleiten könnte, um dem Reichsstatthalter, dem Shôgun, einen entsprechenden Brief zu übergeben<sup>66</sup>). Bevor jedoch dieser Brief in Hamburg ankam, war in Berlin eine japanische Sondergesandtschaft eingetroffen. Ihre Anwesenheit wurde von Geffcken benutzt, um für die Erweiterung des preußischen Vertrages durch Einbeziehung der Hansestädte zu werben.

#### VIII.

Die japanische Sondergesandtschaft hatte die Aufgabe, Großbritannien, Frankreich, die Niederlande, Deutschland (Preußen), Rußland und Portugal zu besuchen. Es sollten Verhandlungen aufgenommen werden mit dem Ziel, die für den 1. Januar 1863 vertraglich vereinbarte Öffnung der drei großen am Großen Ozean liegenden japanischen Häfen von Edo, Ōsaka und Hyôgo (Kobe) hinauszuschieben und sonstige Vertragsbestimmungen für Japan günstiger zu gestalten.

<sup>65</sup>) L. Kniffler war Kaufmann und Leiter des Handelshauses L. Kniffler & Co., Batavia, Java. In Nagasaki und Yokohama bestanden Niederlassungen. Dieses Handelshaus besteht heute unter der Firma C. Illies & Co., Hamburg 36, Gänsemarkt 36, UFA-Haus, vgl. Käthe Molsen, C. Illies & Co. 1859—1959, Hamburg 1959.

<sup>66</sup>) StA Bremen, C. 34, Gildemeister, Yokohama, vom 7. Juli 1862.

ten<sup>67)</sup>. Die Gesandtschaft wurde von Yasunori Takeuchi, Fürsten von Simodske, vom Außenamt des Bakufu als erstem Gesandten geführt. Ihm war Motoyasu Kuwayama, Matsudaira Iwami no Kami, gleichfalls vom Außenamt, als Stellvertreter beigeordnet. Berater war Takaaki Kyôgoku<sup>68)</sup>. Nach der „Kölnischen Zeitung“ umfaßte die Gesandtschaft etwa 40 Personen<sup>69)</sup>. Unter den Dolmetschern befand sich Fukuzawa Yukichi, der im Jahre 1858 in Edo die Keiô-gijuku, die älteste der privaten Hochschulen, gegründet hatte. Die Sondergesandtschaft verließ Japan am 23. Januar 1862<sup>70)</sup>. Am 14. Februar 1862 fiel der Außenminister Andô Tsushima no Kami den sich ständig steigernden innerpolitischen Spannungen in Japan zum Opfer<sup>71)</sup>. Die Gesandtschaft traf in Paris am 7. April<sup>72)</sup>, am 30. April in London<sup>73)</sup>, am 14. Juni in Rotterdam<sup>74)</sup>, am 17. Juli in Köln<sup>75)</sup> und am 18. Juli in Berlin<sup>76)</sup> ein.

## IX.

Sogleich bei dem Eintreffen der Japaner in Berlin wandte sich Geffken an den Grafen zu Eulenburg. Er wollte versuchen, mit dessen Hilfe die Verbindung mit der Gesandtschaft aufzunehmen. Geffken übersandte die neuesten handelsstatistischen Tabellen der drei Hanse-

<sup>67)</sup> Georg Kerst, Die japanische Sondergesandtschaft nach Europa im Jahre 1862, Nippon 1964, Tokyo 1964, S. 28—41. — Georg Kerst, Das politische Wirken Philipp Franz von Siebolds, Kokusai Bunka Shinkokai. The Society for International Cultural Relations, Tokyo, 1964, I. Teil, Nr. 123, September 1964, S. 14—17; Nr. 124, Okt. 1964, S. 8, 9, 11 und 12. — Tadao Johannes Araki, Geschichte der Entstehung und Revision der ungleichen Verträge mit Japan (1853—1894), Marburg 1959, S. 65.

<sup>68)</sup> Kunio Maruyama, Die Anfänge der deutsch-japanischen Freundschaft, Neues aus Japan 1962, S. 14.

<sup>69)</sup> K.Z. Nr. 92 vom 2. April 1862,  
K.Z. Nr. 196 vom 17. Juli 1862,  
K.Z. Nr. 198 vom 19. Juli 1862.

<sup>70)</sup> K.Z. Nr. 15 vom 15. Jan. 1862,  
K.Z. Nr. 38 vom 7. Febr. 1862,  
K.Z. Nr. 92 vom 2. April 1862.

<sup>71)</sup> Bruno Siemers, Japans Eingliederung, a. a. O., S. 61.

<sup>72)</sup> K.Z. Nr. 100 vom 10. April 1862.

<sup>73)</sup> K.Z. Nr. 121 vom 2. Mai 1862.

<sup>74)</sup> K.Z. Nr. 164 vom 15. Juni 1862.

<sup>75)</sup> K.Z. Nr. 198 vom 19. Juli 1862.

<sup>76)</sup> K.Z. Nr. 200 vom 21. Juli 1862.

städte und ließ sich durch den Grafen den Bevollmächtigten vorstellen. Er beabsichtigte von der Bedeutung der Hansestädte für den Welthandel zu sprechen, ein Bild der Hansestädte, ihrer Verfassung und ihres Handels zu geben <sup>76a)</sup>). Vor allem ging es Geffcken darum, die Bedeutung der hanseatischen Schifffahrt in den asiatischen Gewässern, besonders in den chinesischen Häfen, darzustellen. Geffcken gewann bei der Unterredung den Eindruck, daß an eine Anknüpfung von Vertragsbeziehungen in Berlin nicht zu denken sei; aber — so berichtete er — „ebenso wenig würde nach meiner Ansicht eine etwa von den Hansestädten selbständig auszurüstende Gesandtschaft in Japan gegenwärtig erfolgreich sein“ <sup>77)</sup>).

## X.

Nachdem auch Geffcken keinen Erfolg bei seinem Schritt bei der japanischen Sondergesandtschaft gehabt hatte, wandten sich die Hansestädte durch ihren Vertreter in Kopenhagen, Dr. Krüger, der einen Besuch in den Niederlanden machte, an die niederländische Regierung. Krüger sprach mit dem Minister des Auswärtigen, van den Maesen de Sombreff, dem Minister des Innern, Thorbecke, dem Minister der Kolonien, Uhlenbeck, dem Marineminister Huysen van Kattendyke und endlich, am 15. Oktober 1862, auch mit Donker Curtius <sup>78)</sup>). Auf Grund von Krügers Bericht schlug der Hamburger Syndikus Dr. Merck am 31. Januar 1863 Senator Smidt vor, L. Kniffler als hanseatischen Bevollmächtigten in Japan zu ernennen und ihm einen Brief an den Shôgun zur Überreichung zu übersenden. Es soll die Zulassung der hanseatischen Flaggen in den geöffneten Häfen erbeten werden. Gleichzeitig wurde der Entwurf dieses Briefes den Senaten der anderen Hansestädte übersandt <sup>79)</sup>).

<sup>76a)</sup> Inzwischen nahm der Handel der Deutschen weiteren Aufschwung. Auch Seide wurde ausgeführt. Später wurde sie viel nach Bremen verschifft. Unter Wilhelm Koenenkamp errang Bremen nach und nach eine führende Stellung im europäischen Seidenhandel, vor Lyon und London. — Vgl. *Weser-Kurier* Nr. 179 vom 5. August 1959, S. 4: F. Prüser, *Der Begründer der Bremer Seideneinfuhr*.

<sup>77)</sup> *StA Bremen*, C. 34, *Hanseatische Gesandtschaft*, Berlin, vom 29. Juli 1862, Brief an Senator Gildemeister, Bremen.

<sup>78)</sup> *Ebd.*, Bericht des Ministerresidenten Dr. Krüger, Hamburg, 4. Nov. 1862.

<sup>79)</sup> *Ebd.*, Merck an Smidt, 31. Jan. 1863.

Auch diese Bemühungen blieben erfolglos. Im Frühjahr des Jahres 1864 richtete der Bericht des hanseatischen Legationssekretärs in Washington, Dr. Rösings, vom 15. April 1864 die Blicke Bremens auf die Vermittlungsmöglichkeit durch die Vereinigten Staaten von Amerika<sup>80)</sup>. Der Anregung wurde sogleich nachgegangen<sup>81)</sup>.

Eine kleine Weile später, am 10. Juli 1864, wandte sich ein Gesellschafter der Firma Pustau & Co., bereits bekannt geworden mit den Bremer Veröffentlichungen Lühdorfs über die Reise mit der „Greta“, an den Präses der Handelskammer zu Bremen mit einer ähnlichen Anregung des schweizerischen Konsuls in Yokohama, Rudolf Lindau<sup>82)</sup>.

Im Sommer des Jahres 1865 schienen sich durch die Vermittlung der niederländischen Regierung die Aussichten auf einen Vertrag zu bessern. Die Hansestädte bevollmächtigten daraufhin den niederländischen Generalkonsul in Japan, de Graeff van Polsbroek, mit ihrer Vertretung<sup>83)</sup>.

In einem Brief vom 12. Juni 1866 teilte M. H. Gildemeister, nunmehr in Yokohama, dem Syndikus Dr. Merck in Hamburg aber mit, daß die japanische Reichsregierung, der Bakufu, sich strikte weigere, mit den Hansestädten einen Vertrag einzugehen. Gildemeister vermutete französische Gegeneinwirkungen, wies aber auch schwerwiegende innerpolitische Schwierigkeiten nicht von der Hand<sup>84)</sup>.

Allen Bemühungen der Hansestädte blieb also der Erfolg versagt. Bis zum Abschluß der Verfassung des Norddeutschen Bundes — 12. April 1867 — kam kein Vertrag zustande. Schon am nächsten Tage, am 13. April 1867, empfahl die Handelskammer zu Bremen, der Senat möge zur gegebenen Zeit an die preußische Regierung herantreten,

<sup>80)</sup> Ebd., Berichte des Legationssekretärs Dr. Rösing vom 15. April 1864 (Nr. 19) und 22. April 1864 (Nr. 20). — Smidt an Dr. Krüger, 4. Mai 1864; Merck an Smidt, ebenso an Dr. Rösing, Washington, 7. Mai 1864.

<sup>81)</sup> Ebd., Dr. Krüger, Frankfurt am Main, an Smidt, 9. Mai 1864.

<sup>82)</sup> Ebd., Rudolph Lindau aus Yokohama vom 10. Juli 1864, *Consulat de la Confédération suisse au Japon*, an Menke, Associé des Hauses Pustau & Co. in Hongkong, Shanghai und Yokohama.

<sup>83)</sup> StA Bremen, C. 34, Abschrift der Bevollmächtigung mit Unterschriften der Präsidenten der Senate von Lübeck (5. Sept. 1865), Bremen (6. Sept. 1865), Hamburg (4. Sept. 1865); Anschreiben von Hamburg vom 4. Sept. 1865. — Vgl. dazu Molsen a. a. O. S. 34 ff.

<sup>84)</sup> Ebd., M. H. Gildemeister aus Yokohama, 12. Juni 1866, an Dr. Merck, Hamburg.

um die hanseatischen Forderungen zu verwirklichen<sup>85)</sup>. Denn ab 1. Juli 1867 stand den Hansestädten nicht mehr das Recht zu, selbständig Verträge mit fremden Staaten zu schließen<sup>86)</sup>.

## XI.

Es sollte indessen in diesem Zusammenhange auch einer denkwürdigen Anregung des Bremers M. H. Gildemeisters gedacht werden. A. R. Weber berichtet über sie als Zeuge glaubwürdig<sup>87)</sup>.

Im ersten Jahre seiner konsularischen Tätigkeit, also 1863, klagte in Yokohama v. Brandt gegenüber Gildemeister über die Zurückhaltung, besser gesagt Geringschätzung, die ihm andere konsularische Vertreter entgegenbrächten: „Sie verständigen mich erst nachträglich von dem, was sie unter sich bereits abgemacht und beschlossen haben, als wenn es hier gar keine deutschen Interessen gäbe“<sup>88)</sup>. Gildemeister empfahl, dieser Unterschätzung durch die Gründung eines deutschen Klubs zu begegnen. Er begründete seine Anregung mit den Worten: „Haben wir ein hübsches Klubgebäude mit Billard, Kegelbahn und deutschem Bier, dann haben wir einen Vereinigungspunkt, der jeden Deutschen unwiderstehlich anzieht. Dann wird jeder staunen über die große Anzahl seiner Landsleute, und wir zeigen den anderen Nationen, wie stark das deutsche Element und das deutsche Interesse hier vertreten ist.“

v. Brandt griff diesen Vorschlag auf, erreichte von der japanischen Regierung für diesen Zweck eine größere Landschenkung und fand genügend Spender für den Bau. Der deutsche Klub „GERMANIA“ in Yokohama verdankt somit einem Bremer seine Entstehung. Er wurde acht Jahre vor der Errichtung des Deutschen Reiches mit dem ausdrücklichen Ziel errichtet, „daß jeder stolz darauf ist, der deutschen Nation anzugehören“. Gildemeister führte diesen Beitrag zur Förde-

<sup>85)</sup> Ebd., Extrakt aus dem Senats-Protokolle vom 23. Okt. 1867 S. 773.

<sup>86)</sup> Ebd., Merck an Smidt, 10. Okt. 1867.

<sup>87)</sup> A. R. Weber, *Kontorrock und Konsulatsmütze*, erschienen im Jahre 1886, neu herausg. von Kurt Meissner, Tokyo, 1939, Deutsche Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens, S. 74; siehe auch: Kurt Meissner, *Die Deutschen in Yokohama (Alt-Yokohama)*, Tokyo 1956, Deutsche Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens, Tokyo, S. 7.

<sup>88)</sup> Ebd., S. 75.

<sup>89)</sup> Kurt Meissner, a. a. O., S. 8.

rung der frühen deutsch-japanischen Beziehungen durch den gleichen Geist herbei, dem auch Lühdorf im Jahre 1855 in Shimoda so kräftigen Ausdruck gegeben hatte. 1867 wurde Gildemeister selber preußischer Konsul in Yokohama<sup>90)</sup>.

<sup>90)</sup> Patent vom 27. März 1867. Vgl. das Faksimile.



## X

**Bremer Kaufleute im Norden Brasiliens**

Von Hermann Kellenbenz

Wer den Friedhof der Engländer in Recife besichtigt und sich bemüht, zwischen den englischen Grabinschriften auch einige deutsche zu entziffern, wird ergriffen vor zweien solcher Inschriften stehen bleiben. Die eine enthält die Daten:

Helene Johanne Kalkmann, 31. 3. 1843 — 14. 4. 1845;

die andere lautet:

Ernst Tappenbeck, geb. Bremen 25. 3. 1823, gest. Pernambuco  
9. 7. 1843.

Zwei Menschen, Angehörige der deutschen Kaufmannsniederlassung in der Hauptstadt des Staates Pernambuco, mußten schon in jungen Jahren das Leben lassen: die kleine Kalkmann wurde etwas über zwei Jahre alt; dem jungen Tappenbeck war es noch vergönnt, das 20. Lebensjahr zu vollenden. Beide waren Hanseaten.

Um 1840 gab es in Recife eine Hamburger Firma Kalkmann & Rosemund, die in derselben Rua da Cruz ihren Sitz hatte<sup>1)</sup>, in der auch Hermann Mehrstens und der Hamburger Adolph Schramm wohnten, der gleichzeitig hannoverscher Konsul und sardinischer Vizekonsul war<sup>2)</sup>. Auch die Kalkmann besaßen großen Ehrgeiz, daheim und draußen. Luiz Frederico Kalkmann, *Cavalleiro do Christo e do Cruzeiro*, war seit 1827 brasilianischer Vizekonsul in Bremen<sup>3)</sup>; 1846 wurde er zum Konsul ernannt. Zu dieser Zeit war er auch Vizekonsul von Portugal und von Uruguay. Den Bremern ist er wohlbekannt. Anlässlich der hanseatischen Gesandtschaft nach Brasilien begleitete er den Senator Gildemeister und kehrte mit Titel und Würden in seine Vaterstadt zurück<sup>4)</sup>. Gerade in diesen vierziger Jahren war er in Bre-

<sup>1)</sup> *Biblioteca Publica, Recife, Folhina D'Algibeira ou Diario civil e ecclesiastico para as Provincias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas, Para o Anno de 1841*, Recife 1840, S. 128 f.

<sup>2)</sup> Vgl. über ihn jetzt Percy Ernst Schramm, *Neun Generationen. Dreihundert Jahre deutscher „Kulturgeschichte“ im Lichte der Schicksale einer Hamburger Bürgerfamilie (1648—1948)*, I, Göttingen 1963, S. 436 ff.

<sup>3)</sup> *Almanak popular, mercantil, industrial e scientifico do Maranhão com folhina para o anno de 1848*, Maranhão 1847, S. 66. Für Hinweise bezüglich der Kalkmann danke ich Herrn Archivdirektor Dr. Schwebel, Bremen.

<sup>4)</sup> P. E. Schramm, a. a. O., S. 437, 440.

men recht aktiv, um die Auswanderung nach Brasilien zu organisieren<sup>5)</sup>. Der am 22. Februar 1816 in Bremen als Sohn des Johann Philipp Kalkmann und seiner Ehefrau Helena Margaretha Lampe geborene Hermann Dethard Kalkmann wurde 1843 als Nachfolger seines Onkels Nikolaus Otto Bieber bremischer Konsul in Recife. Im Almanach des Nordeste für das Jahr 1846 ist Hermann Dethard Kalkmann als Konsul von Bremen erwähnt<sup>6)</sup>, im Almanach für das nächste Jahr auch als Konsul von Oldenburg<sup>7)</sup>. Unter den fremden Kaufleuten Recifes taucht Hermann Dethard Kalkmann zunächst allein als Firmenrepräsentant auf; im Almanach für das Jahr 1850 erscheint dann als Firmenbezeichnung *Kalkmann & Irmães*, Gebr. Kalkmann<sup>8)</sup>. Die Kalkmann treten in Recife verhältnismäßig spät in Erscheinung. N. O. Bieber, Adolph Schramm und Lüttkens befanden sich schon seit den dreißiger Jahren auf dem Platz und betätigten sich als Konsignatare der vornehmlich von Hamburg kommenden deutschen Schiffe. Am 28. Mai 1835 kam von Hamburg nach einer Reise von 60 Tagen die dänische Brigg „Joana“, die unter dem Kommando von Kapitän Michael Reyenbring stand. Sie brachte Waren für die Firma Lüttkens & Co. und hatte *M. Du Kalkmann* an Bord<sup>9)</sup>. Um diese Zeit gab es in Recife erst drei deutsche Firmen: N. O. Bieber & Co., J. H. & F. H. Lüttkens und A. Schramm<sup>10)</sup>, und es ist anzunehmen, daß Kalkmann sich zunächst im Dienste der ersteren Firma befand. Er war seit dem 15. März 1842 mit Johanne Sophie Regine Tappenbeck verheiratet und lebte mit seiner Familie in Recife; denn offenbar war die im März 1843 geborene Helene Johanna, die so früh sterben mußte, seine Tochter.

Nachdem sich das Unternehmen als Kalkmann, Rosemund (oder Rosenmund) & Ci<sup>a</sup> etabliert hatte, können wir verfolgen, wie es seine

<sup>5)</sup> Ebd., S. 126, 129, 134.

<sup>6)</sup> *Folhinha d'Almanak ou Diario ecclesiastico e civil para as Provincias de Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas, para o anno de 1846*, Pernambuco 1845, S. 160 ff.

<sup>7)</sup> *Folhinha d'Almanak ou Diario ecclesiastico e civil para as Provincias Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas para o anno de 1847*, Pernambuco 1846, S. 188 ff. Die Bestallung stammt schon vom Jahre 1842. Freundliche Mitteilung von Herrn Archivdirektor Dr. Crusius vom Staatsarchiv in Oldenburg.

<sup>8)</sup> *Folhinha d'Almanak ou Diario ecclesiastico e civil para as Provincias de Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas para o anno de 1850*, Pernambuco 1849, S. 177.

<sup>9)</sup> *Diario de Pernambuco 1835*, 30. Mai, Nr. 93, *Biblioteca Publica*, Recife.

<sup>10)</sup> *Diario de Pernambuco 1835*, 27. November, Nr. 232.

Beziehungen von Recife nach dem nördlichen Brasilien ausbaut und Filialen in Pará, dem späteren Belem, und São Luiz de Maranhão errichtet. In diesem Zusammenhang taucht der Name Tappenbeck auf. Im Juli 1843 starb in Recife der zwanzigjährige Ernst Tappenbeck. Vermutlich war er der Bruder von August Tappenbeck, dessen Arbeitsfeld in der ersten Zeit wohl Recife war. Zunächst, seit 1843, ließ sich die Firma „Kalkmann & Rosemund“<sup>11)</sup> in Pará durch einen Herrn C. W. R. Kitzinger vertreten. Im Jahre 1844 reiste August Tappenbeck nach Maranhão und Pará. Ende Juli 1844 lag im Hafen von Pará der „nationale“, d. h. brasilianische, Patacho<sup>12)</sup> „Amazonas“, um Fracht nach Pernambuco zu laden. Die Abfahrt sollte am 1. August erfolgen. Interessenten sollten sich an die Konsignaten Kalkmann & Rosemund wenden<sup>13)</sup>. Am 2. Oktober kündigte August Tappenbeck, „Bürger aus Bremen“, im *Treze de Maio*, der in Pará erscheinenden Zeitung, an, er werde sich mit dem nächsten Dampfer nach Maranhão, gemeint ist São Luiz de Maranhão, begeben<sup>14)</sup>. Am 16. Oktober erhielt er in Maranhão ein Schreiben der Firma, das ihn offenbar veranlaßte, gleich noch einmal nach dem rund 600 km entfernten Pará zu reisen. Es gab Unstimmigkeiten über die Gesellschaftsführung Kitzingers; dieser sollte nun die Niederlassung Tappenbeck übergeben. Kitzinger ließ sich das nicht gefallen und antwortete darauf mit einer Erklärung im *Treze de Maio* vom 23. Oktober: Carlos Kitzinger, *unico socio e gerente nesta praça da casa de commercio estabelecida debaixo da firma de Kalkmann & Rosemund*, erklärte darin, daß er Schriftstücke, die nicht von ihm und der besagten Firma unterzeichnet seien, nicht anerkenne. Als Tappenbeck diese Anzeige las, sah er sich veranlaßt, am selben Tag mit einer Gegenerklärung zu antworten; er verwies darauf, er habe unlängst Anweisung erhalten, anstelle des Kitzinger die Leitung des Hauses zu übernehmen, da dieser gegen einige Artikel des Vertrages verstoßen, den er am 4. Februar 1843 unterzeichnet habe. Alle diejenigen, die Rechnungen mit dem Haus Kalk-

<sup>11)</sup> So wurde die Firma der Kürze halber genannt. Tappenbecks Vornamen waren Wilhelm Friedrich August; doch erscheint er in den brasilianischen Papieren nur als August T. Freundliche Hinweise bezüglich der Tappenbeck verdanke ich Herrn Wilhelm Albers in Oldenburg.

<sup>12)</sup> Patacho = Schiffsart.

<sup>13)</sup> *Biblioteca Publica Belem, Treze de Maio*, 27. Juli 1844.

<sup>14)</sup> *Treze de Maio* am 2. Okt. 1844, ebd.

mann & Rosemund hätten, sollten diese nicht Kitzinger bezahlen, *sub penna de nullidade*. Am nächsten Tag, dem 24. Oktober, bezeichnete Kitzinger Tappenbecks Erklärung als „Extravaganz“ und berief sich darauf, daß der Vertrag, den er mit Kalkmann & Rosemund geschlossen hätte, in voller Kraft bestehe. Am 26. November erklärte die Firma, natürlich vertreten durch Kalkmann, daß auf Grund einer gegenseitigen Vereinbarung die Gesellschaft mit Kitzinger aufgelöst sei, der nun aller Verantwortung gegenüber dem Haus entlastet wurde<sup>15)</sup>. Eine weitere Erklärung der Firma am selben Tag gab bekannt, daß August Tappenbeck *procuração bastante* für die Leitung des Hauses erhalten habe. Eine dritte Erklärung schließlich im *Treze de Maio* vom 30. November milderte Tappenbecks Bekanntmachung vom 23. Oktober ab: Kitzinger habe seine Instruktionen nicht richtig ausgelegt.

Tappenbeck stand also in der Folgezeit der Faktorei in Pará vor. Am 14. Mai 1845 kündigte er an, er werde die Provinz verlassen. Von Tappenbeck selbst ist danach nichts zu hören; aber die Niederlassung von Kalkmann, Rosemund & Co blieb weiterhin bestehen. Gelegentlich taucht der Name in den Nachrichten über ein- und auslaufende Schiffe auf; so kam am 23. August die sardische Bark *Sagrado Coração de Jesus* in Ballast von Pernambuco; sie war an Kalkmann, Rosemund & Co konsigniert<sup>16)</sup>. Am 5. September kam von Bahia in Ballast, ebenfalls an sie konsigniert, die englische Bark „*Mathesus*“<sup>17)</sup>. Am 30. September war es der englische Patacho „*Freedom*“, der, gleichfalls in Ballast, aus Rio de Janeiro kam<sup>18)</sup>. Verschiedene Schiffe verließen in dieser Zeit den Hafen mit Hamburg als Ziel. Der hamburgische Schoner „*Johanna*“ z. B., der am 5. Juni auslief, hatte an Bord<sup>19)</sup>:

5331 arrobas<sup>20)</sup> cacao,  
2900 *sapatos*<sup>21)</sup> de *siringa*<sup>22)</sup>,  
177 arrobas *borraxa*<sup>23)</sup>,

<sup>15)</sup> Veröffentlicht im *Treze de Maio* am 27. Mai 1844.

<sup>16)</sup> *Treze de Maio*, 30. August 1845.

<sup>17)</sup> Ebd., 6. Sept. 1845.

<sup>18)</sup> Ebd., 8. Okt. 1845.

<sup>19)</sup> Ebd., 7. Juni 1845.

<sup>20)</sup> 1 arroba = 32 arrateis.

<sup>21)</sup> Schuh.

<sup>22)</sup> Stücke Gummi?

<sup>23)</sup> Gummi.

234 *arrobas algodão*<sup>24)</sup>,  
56 *arrobas urucú*<sup>25)</sup>.

Der Patacho „Christine“, der am 29. Juli nach Hamburg auslief, hatte geladen<sup>26)</sup>:

4115 *arrobas cacao*,  
89 *arrobas urucú*,  
9300 *pares de sapatas de siringa*,  
244 *pares de coiros*<sup>27)</sup>,  
13 *arrobas salça*<sup>28)</sup>,  
10 *arrobas carajurú*<sup>29)</sup>,  
1 *arroba cumarú*<sup>30)</sup>,  
1 *arroba jutaicica*<sup>31)</sup>,  
40 *arrobas borraxa em obra*<sup>32)</sup>.

Der Patacho „Najade“, der am 19. August nach Hamburg auslief, hatte an Bord<sup>33)</sup>:

136 *canadas*<sup>34)</sup> *de olio*,  
4 *arrobas de jutaicica*,  
25 *arrobas de salça*,  
89 *arrobas de urucú*,  
2613 *arrobas cacao*,  
240 *arrobas borraxa*,  
135 *coiros secos*<sup>35)</sup>,  
14078 *pares de sapatos de borraxa*,  
26 *arrobas de algodão*.

Was die Schiffe, die aus Deutschland kamen, mitbrachten, ist zu ersehen aus dem „Manifest“ der Lübecker Brigg „Thomas Ehlers“, die am 20. März 1846 auslief und in 83 Tagen die Reise von Hamburg machte, wobei sie bei den Kapverdischen Inseln anlegte. Sie hatte geladen<sup>36)</sup>:

- <sup>24)</sup> Baumwolle.  
<sup>25)</sup> Roter Farbstoff einer Pflanze.  
<sup>26)</sup> *Treze de Maio*, 9. August 1845.  
<sup>27)</sup> Häute.  
<sup>28)</sup> Möglicherweise *salsa parrilha*.  
<sup>29)</sup> Pflanze, aus der roter Farbstoff gewonnen wird.  
<sup>30)</sup> Baumart in Brasilien.  
<sup>31)</sup> Noch unerklärt.  
<sup>32)</sup> *em obra* = *in Gärung*.  
<sup>33)</sup> *Treze de Maio*, 6. Sept. 1845.  
<sup>34)</sup> *Canada*: altes Hohlmaß = 2,6 l.  
<sup>35)</sup> Getrocknete Häute.  
<sup>36)</sup> *Treze de Maio*, 25. März 1846.

- 1 caixa com bunecas<sup>37)</sup> e brinquedos<sup>38)</sup>,  
 40 caixas com terçados curtos<sup>39)</sup>,  
 4 caixas com latas de tintas preparadas<sup>40)</sup>,  
 4 caixas com brins<sup>41)</sup>,  
 20 caixas com chitas Inglesas<sup>42)</sup>,  
 43 caixas com frascos vazios<sup>43)</sup>,  
 4 caixas com facas de ponta<sup>44)</sup>,  
 3 caixas com barretes d'algodão<sup>45)</sup>,  
 80 barris com manteiga<sup>46)</sup>,  
 2 barricas com oleo de linhaça<sup>47)</sup>,  
 5 barricas com facas para sapateiro<sup>48)</sup>,  
 10 caixas com armas lazarinais<sup>49)</sup>,  
 50 ternos de bahuzinhos pintados<sup>50)</sup>,  
 450 gigas com botijas de ginebra<sup>51)</sup>,  
 100 garafões com dita,  
 37 garafões com ervilha verde<sup>52)</sup>,  
 47 garafões com cevadinha<sup>53)</sup>,  
 30 garafões com feixão branco<sup>54)</sup>,  
 44 caixas com vidros para vidraça<sup>55)</sup>,  
 66 garafões vazios<sup>56)</sup>,  
 45 moios de sal<sup>57)</sup>.

Dieses Schiff war an Antonio José Machado konsigniert; aber es ist anzunehmen, daß wenigstens ein Teil der Schiffe, die nach Hamburg gingen und von dort kamen, von der Firma Kalkmann, Rosemund

<sup>37)</sup> Puppen.

<sup>38)</sup> Spielzeug.

<sup>39)</sup> Ein Mischgewebe.

<sup>40)</sup> Büchsen mit zubereiteten Farben.

<sup>41)</sup> Segeltuche.

<sup>42)</sup> Englischer Kattun.

<sup>43)</sup> Leere Flaschen.

<sup>44)</sup> Spitze Messer.

<sup>45)</sup> Baumwollmützen.

<sup>46)</sup> Butter.

<sup>47)</sup> Leinöl.

<sup>48)</sup> Schuhmachermesser.

<sup>49)</sup> Kleine Feuerwaffen.

<sup>50)</sup> *Terno* = Gruppe aus 3 Stück; *bahuzinhos pintados*: bemalte Schächtelchen.

<sup>51)</sup> Körbe mit Geneverkrügen.

<sup>52)</sup> Grüne Erbsen.

<sup>53)</sup> Graupen.

<sup>54)</sup> Weiße Bohnen.

<sup>55)</sup> Fensterscheibenglas.

<sup>56)</sup> Leere Karaffen.

<sup>57)</sup> Flüssigkeitsmaß und Maß für Salz; *1 Moio* = 258 l.

& Co betreut wurden. Das ist wenigstens für das Jahr 1848 ersichtlich, aus dem mir noch Unterlagen vorliegen. Am 18. Mai<sup>58)</sup> dieses Jahres lief der hamburgische Patacho „Christine“ im Hafen ein; er kam von Pernambuco und hatte für die Reise acht Tage gebraucht. Die Kon-signatarfirma Kalkmann, Rosemund & Co empfing damit:

20 *saccos com bagos de zimbro*<sup>59)</sup>,  
 2 *caixas com copos*<sup>60)</sup>,  
 5 *caixas com espelhos*<sup>61)</sup>,  
 28 *caixas com frascos*<sup>62)</sup>,  
 2 *caixas com pianos*<sup>63)</sup>,  
 1 *caixa com vidros*<sup>64)</sup>,  
 21 *volumes com miudezas*<sup>65)</sup>.

Eine wichtige Sendung also: Gläser, Spiegel, Flaschen, Pianos und vor allem die *miudezas*, hinter denen sich Hunderte und aber Hunderte von Textilien aller Art, Spielzeug, Haushaltsgegenstände und anderes verbergen konnte; denn diese Angaben gingen auf Einzelheiten nicht näher ein; die Spezifikation erfolgte erst bei der Verzollung. Als das Schiff am 3. Juni den Hafen verließ<sup>66)</sup>, hatte es an Bord:

3880 *arrobas de cacao*,  
 1124 *arrobas de borraxa*,  
 42 *couros*,  
 7583 *pares de çapatas de borraxa*,  
 210 *canadas de olio de cupaioba*<sup>67)</sup>.

In dieser ganzen Zeit dürfte sich August Tappenbeck in Pará aufgehalten haben, wenn wir auch von seinem Namen nichts hören. Erst am 13. Dezember 1848 taucht der Name wieder auf. Im *Treze de Maio* gab er bekannt, er müsse mit dem nächsten Dampfer eine Reise nach Pernambuco machen. In seiner Abwesenheit bestellte er zu seinem Prokurator und damit auch zum Vertreter der Firma Kalkmann, Rosemund & Co Herrn Manuel José Antunes. Auch Herr Kitzinger hielt

<sup>58)</sup> *Treze de Maio* am 20. Mai 1848.

<sup>59)</sup> Wacholderbeeren.

<sup>60)</sup> Gläser.

<sup>61)</sup> Spiegel.

<sup>62)</sup> Flaschen.

<sup>63)</sup> Pianos.

<sup>64)</sup> Gläser oder Glasscheiben.

<sup>65)</sup> Kleinigkeiten (Kurzwaren).

<sup>66)</sup> *Treze de Maio* vom 7. Juni 1848.

<sup>67)</sup> Öl aus der Cupaiobapflanze.

sich noch in der Stadt auf und verstand sich wieder mit Tappenbeck. Am 24. Februar kündigte er eine Versteigerung für den 27. an. Sie fand statt im *armazem* der Herren Tappenbeck & Co in der *Rua do Assougue*<sup>68)</sup>. Es handelte sich um *hum rico sortimento de fazendas, de seda, algodão, lãa e linho, e obras de ouro, e varias miudezas chegadas nos ultimos vapores*<sup>69)</sup>. Wir ersehen aus dieser Anzeige, daß Tappenbeck sich inzwischen selbständig gemacht hatte. Wer aber seine Kompagnons, bzw. sein Kompagnon war, wird allerdings nicht gesagt. Wenige Tage später machte Tappenbeck auf die *bons charutos de Havana*, auf die guten Havannazigarren, aufmerksam, die bei ihm zu haben waren<sup>70)</sup>.

Über die Filiale von Kalkmann, Rosemund & Co in São Luiz de Maranhão sind wir weniger gut unterrichtet. Auch hier muß eine Niederlassung erst in den vierziger Jahren entstanden sein; denn eine Übersicht über die größeren Firmen der Stadt aus dem Juni 1839 nennt nur das eine deutsche Unternehmen von Fernando Bieber & Co.<sup>71)</sup>; 1843 taucht der Firmennamen Kalkmann & Rosemund auf. Am 4. Juni<sup>72)</sup> lief der oldenburgische Schoner „Leo“, ein Schiff von 139 t, ein. Sein Kapitän, J. H. Gärdes, kam von Hamburg und hatte mit einem Zwischenhalt in Le Havre 35 Tage gebraucht. Konsignatare waren F. C. Buttell & Co, bzw. Kalkmann & Rosemund. Was die letztere Firma an Waren bekam, wird in der Zeitung im einzelnen aufgeführt:

2 caixas com carneiras<sup>73)</sup> e oubras de selleiros<sup>74)</sup>,  
 6 caixas com agoa de Colonia<sup>75)</sup>,  
 5 caixas com perfumerias,  
 1 caixa com bengalas e chapeos de sol<sup>76)</sup>,  
 10 caixas com mirinos<sup>77)</sup>,

<sup>68)</sup> *Açougue*; *Rua do Açougue* = Schlachthausstraße.

<sup>69)</sup> Ein reiches Sortiment an Waren aus Seide, Baumwolle, Wolle und Leinwand, dazu Goldarbeiten und verschiedene Kleinigkeiten, die mit den letzten Dampfern angekommen sind. *Treze de Maio*, 24. Februar 1849.

<sup>70)</sup> *Treze de Maio* vom 3. März 1849.

<sup>71)</sup> *Chronica Maranhense II*, 21. April 1839, *Biblioteca Publica São Luiz de Maranhão*. Auch die folgenden Zeitungsangaben stammen aus dieser Bibliothek.

<sup>72)</sup> *O Publicador Maranhense* vom 4. Juni 1843.

<sup>73)</sup> Lederart: Schafleder.

<sup>74)</sup> Sattlerarbeiten.

<sup>75)</sup> Kölnisch Wasser.

<sup>76)</sup> Spazierstöcke und Sonnenhüte.

<sup>77)</sup> Unbekannt.

4 caixas com chapéos de seda para homens<sup>78)</sup>,  
 3 caixas com vidros e galheteiros<sup>79)</sup>,  
 6 caixas com facendas de seda<sup>80)</sup>,  
 3 caixas com miudezas<sup>81)</sup>,  
 1 caixa com bones de velludo<sup>82)</sup>,  
 1 caixa com casticaes<sup>83)</sup>,  
 1 caixa com ferragens<sup>84)</sup>,  
 2 caixas com lenços<sup>85)</sup>,  
 1 caixa com escovas<sup>86)</sup>,  
 6 caixas com panos lans<sup>87)</sup>,  
 1 ballote com brins,  
 4 caixas facendas d'algodão,  
 7 ballotes facendas d'algodão,  
 5 caixas conservas,  
 200 barris manteiga,  
 25 barris vinho,  
 6 caixas facendas de linho,  
 100 pessos de cabo<sup>88)</sup>,  
 50 barricas genebra,  
 10 caixas folhas de Flandes<sup>89)</sup>,  
 200 barras ferro,  
 10 barrelinhos tintas d'olio<sup>90)</sup>,  
 10 gigos garrafas vazias,  
 20 caixas vidros em chapa<sup>91)</sup>,  
 250 pacotes papel ordinario,  
 31 barricas alcatrão<sup>92)</sup>,  
 carvão de pedra<sup>93)</sup>,  
 60 taboas<sup>94)</sup>,  
 7 caixas, 2 fardos fazendas de lam<sup>95)</sup>,  
 4 caixas chapéos de palha<sup>96)</sup>,

<sup>78)</sup> Seidenhüte für Männer.

<sup>79)</sup> Essig- und Ölstände.

<sup>80)</sup> Seidenstoffe.

<sup>81)</sup> Kurzwaren.

<sup>82)</sup> Samtmützen.

<sup>83)</sup> Leuchter.

<sup>84)</sup> Eisenwaren.

<sup>85)</sup> Taschen-, Hals- oder Kopftücher.

<sup>86)</sup> Bürsten.

<sup>87)</sup> Tuche.

<sup>88)</sup> Kabel.

<sup>89)</sup> Flandrische Klingen.

<sup>90)</sup> Ölfarbe.

<sup>91)</sup> Glasplatten, Glasscheiben.

<sup>92)</sup> Teer.

<sup>93)</sup> Steinkohle.

<sup>94)</sup> tábuas = Bretter, Dielen.

<sup>95)</sup> Wollwaren.

<sup>96)</sup> Strohhüte.

- 1 caixa bones de palha<sup>97)</sup>,  
 4 caixas esteiras<sup>98)</sup>.  
 4 instrumentos de musica,  
 1 caixa fazendas d'algodão e de meia lam<sup>99)</sup>,  
 1 caixa espelhos e toucadores e carteiras<sup>100)</sup>,  
 2 caixas cordes para guitarra<sup>101)</sup>,  
 1 caixa lapés<sup>102)</sup>,  
 1 caixa lamparinas e caixas de papelão<sup>103)</sup>,  
 1 caixa meudezas,  
 1 caixa para barba e obreias<sup>104)</sup>,  
 1 caixa vidros e oculos<sup>105)</sup>,  
 1 caixa canutilhos<sup>106)</sup>,  
 1 caixa cartas para jogar<sup>107)</sup>,  
 1 caixa armonicás<sup>108)</sup>,  
 3 caixas brinquedos<sup>109)</sup>,  
 4 caixas bocetas<sup>110)</sup>,  
 1 caixa flores artificiaes<sup>111)</sup>,  
 1 caixa oliados<sup>112)</sup>,  
 1 caixa polimentos<sup>113)</sup>,  
 1 caixa papel e lacre<sup>114)</sup>,  
 1 caixa franja d'algodão<sup>115)</sup>,  
 10 caixas chapeos de seda para homem,  
 100 caixas barricas garafas de serveja<sup>116)</sup>,  
 35 caixas meias e luvas d'algodão<sup>117)</sup>,  
 1 caixa botões<sup>118)</sup>,  
 13 caixas, 2 fardos<sup>119)</sup> fazendas d'algodão,

<sup>97)</sup> Strohmützen.

<sup>98)</sup> Matten.

<sup>99)</sup> Artikel aus Baumwolle und „halber“ Wolle.

<sup>100)</sup> Spiegel, Toilettentische und Schreibtische.

<sup>101)</sup> Gitarrensaiten.

<sup>102)</sup> Vermutlich Bleistifte.

<sup>103)</sup> Lämpchen und Schachteln aus Pappe.

<sup>104)</sup> Oblaten.

<sup>105)</sup> Gläser und Brillen.

<sup>106)</sup> Röhrchen?

<sup>107)</sup> Spielkarten.

<sup>108)</sup> Harmonikas.

<sup>109)</sup> Spielzeug.

<sup>110)</sup> Büchsen, Schachteln, Tabaksdosen.

<sup>111)</sup> Kunstblumen.

<sup>112)</sup> Wachstücher.

<sup>113)</sup> Politur, Lackleder.

<sup>114)</sup> Siegellack.

<sup>115)</sup> Baumwollfransen.

<sup>116)</sup> Fässer und Flaschen mit Bier.

<sup>117)</sup> Baumwollstrümpfe und -handschuhe.

<sup>118)</sup> Knöpfe.

<sup>119)</sup> Bündel.

5 caixas con ditas de seda,  
 2 caixas fazendas de lam,  
 36 caixas ferragens<sup>120)</sup>,  
 4 caixas telhas de vidros<sup>121)</sup>,  
 6 caixas frisqueiras<sup>122)</sup>,  
 4 caixas, 4 panos,  
 100 caixas presuntos<sup>123)</sup>,  
 1 caixa com livros e diversos objectos,  
 1 caixa frutas,  
 30 caixas vinho.

Am 16. Februar 1844 kam der Hamburger Patacho „Christine“ aus Hamburg nach einer Reise von 42 Tagen unter Kapitän H. C. Tagenbrock. Seine Fracht war wieder konsigniert an Kalkmann & Rosemund. Unter den ankommenden Gütern befanden sich 60 Fässer Genever, 350 Packen Packpapier, 10 Fässer Leinöl, 6 Kisten Musikinstrumente, 6 Kisten Flinten, 3 Kisten Waagenarme, 150 Fässer Butter. Das Hamburger Schiff „Johanna“, das am 17. Februar nach 41 Tagen, ebenfalls von Hamburg kommend, einlief, hatte die eingessene Firma von João Gualberto da Costa als Konsignatar<sup>124)</sup>.

Die „Christine“ verließ den Hafen am 3. März, beladen mit *varios generos*; die „Johanna“ folgte zwei Tage später; sie hatte unter anderem Baumwolle geladen und segelte zunächst nach Pará. Gelegentlich scheint auch August Tappenbeck in São Luiz zu tun gehabt zu haben oder weiter im Süden, etwa in Recife. Am 12. Januar 1847 verließ der Dampfer „St. Sebastiano“ São Luiz in Richtung Pará. Er hatte als Fahrgast August Tappenbeck an Bord<sup>125)</sup>. Sein Geschäft in Pará muß sich gut entwickelt haben; denn in den fünfziger Jahren wurde er dort bremischer Konsul. Von Kalkmann & Rosemund hört man nichts mehr. Eine weitere deutsche Firma, Fernando Bieber & Co, löste ihre Niederlassung im September 1843 auf. Möglicherweise wurde sie vom Hamburger Carlos A. Broese geleitet, der am 16. September 1843 ankündigte, er werde sich nach Pará begeben<sup>126)</sup>. João Gualberto da Costa machte zu Ende der vierziger Jahre das Hauptgeschäft mit Deutsch-

<sup>120)</sup> Eisenwaren.

<sup>121)</sup> Glasziegel.

<sup>122)</sup> Große Flaschen.

<sup>123)</sup> Schinken.

<sup>124)</sup> *Publicador Maranhense II*, 1844, die betreffenden Tage.

<sup>125)</sup> *O Progresso* vom 13. Januar 1847.

<sup>126)</sup> *Publicador Maranhense I*, 1843, 9. und 16. September 1843.

land; er war Vizekonsul von Rußland, Österreich und Hamburg<sup>127)</sup>. Daneben vertrat Antonio Jansen do Paço die dänischen Belange als Vizekonsul<sup>128)</sup>.

Hermann Dethard Kalkmann verließ Recife noch in den vierziger Jahren und lebte dann in Hamburg. 1852 erhielt er seinen Abschied als oldenburgischer Konsul. Die Geschäfte in Recife leitete dann ein M. Kalkmann. Als er 1852 nach Europa zurückkehren wollte, übertrug er die Geschäfte einem H. Brunn, der als bremischer Konsul vorgesehen war. Hermann Dethard Kalkmann empfahl als seinen Nachfolger im Amt des oldenburgischen Konsuls den Sozios von Brunn, G. Praeger<sup>129)</sup>.

<sup>127)</sup> *Almanak popular, mercantil, industrial e scientifico do Maranhão com folhina para o anno de 1848*, Maranhão 1847, S. 69, und *Almanak do Maranhão com folhina para o anno de 1849*, por A Rego, 2<sup>o</sup> anno, Maranhão 1848, S. 77 f.

<sup>128)</sup> Ebd., S. 69 und 77 f.

<sup>129)</sup> Freundliche Mitteilung ebenfalls von Archivdirektor Dr. Crusius.

## XI

**Gustav Schwab  
1822—1880****Ein deutschamerikanischer Unternehmer**

Von Alfred Vagts

Das Dichterelternhaus (und auch das Haus, darin der Vater Künstler war) ist wohl der seltenste, wesensfremdeste Herkunftsort für den Unternehmer. Die dort — tatsächlich oder angeblich — herrschende Unordnung, die dort vorwaltende, oft bohemische Rangordnung der Werte und Personen der Mitwelt, in der einem wirklichen Kaufmann schwerlich das Shakespearesche Prädikat „königlich“ zugesprochen sein würde, war angetan, jeder anderen denkbaren Berufswahl für das Dichterkind den Vorzug zu geben. Aus solchem Hause kam gleichwohl Gustav Schwab.

Er war einer der Söhne, das sechste Kind des schwäbischen Dichters gleichen Namens, der immer noch unvergessen ist als der Verfasser der „Sagen des klassischen Altertums“ (zuerst 1838—1840), des Buches, aus dem Generationen — und nicht nur deutsche — vielfach mit Hilfe von Flaxmans Zeichnungen ihre erste und oft einzige Belehrung über klassische Sage und Mythologie empfangen, und wohl auch als der Dichter der Ballade vom „Ritt über den Bodensee“, jener leider schwachen Behandlung des aus tiefen Gründen kommenden Erlebnisses vom nicht unbestraften Ritt über zugefrorene Tiefen. Der jüngere Gustav Schwab bleibt der einzige Kaufmann großen Formats, der aus einem Dichterhaus hervorgegangen ist, das seine Kinder sonst meist zu einem „unordentlichen“ oder schwächlichen Leben zu entlassen scheint. Und vielleicht war das Haus des Dr. theol. Schwab eher noch eines jener deutschen Pfarrhäuser, dem ein Gottfried Benn, selbst Pfarrhauskind, eine „unvergleichliche moralische und geistige Prägekraft“ durch die Jahrhunderte beigemessen hat<sup>1)</sup>, die Prägung etwa, die ein David Hansemann oder — in Amerika — ein E. H. Harri-man, der große Eisenbahnunternehmer, empfangt. Denn Vater Schwab war fast so sehr schwäbischer Pfarrer, später Oberkonsistorialrat und

<sup>1)</sup> Robert Minder, Das Bild des Pfarrhauses in der deutschen Literatur. Mainzer Akademie der Wissenschaft und der Literatur. Abhandlungen der Klasse der Literatur. Jahrgang 1959, Nr. 4.

Erzieher, nicht nur seiner Söhne, sondern auch des jungen H. H. Meier, als dieser anderthalb Jahre (1823—1825) auf die Stuttgarter Schule ging, wie schwäbischer Dichter.

Man würde die sogenannten „literarischen Einflüsse“, die literarische Atmosphäre kaum erwähnen, hätten nicht so manche Kaufleute der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sie mit dem jungen Schwab geteilt, wären sie diesem nicht so unabweisbar nahegetreten: Lenau etwa war einer der Freunde des Hauses, als Dichter und verfehlter Amerikareisender<sup>2)</sup>. Vielleicht las er auch Immermann, wie das Friedrich Engels tat, ein anderer Bremer Kaufmannslehrling der 1830—1840er Jahre, der seinesteils des einstmals romantischen Dichters Hinwendung zur Realität von Bremen aus begrüßt hatte<sup>3)</sup>, den Roman von den „Epigonen“ (1837), worin der Ziehvater des Helden Hermann ein Bremer Senator ist und der Bruder des letzteren wiederum das erste großformatige deutsche Bild eines Unternehmers der einbrechenden „industriellen Revolution“ abgibt, dessen Geschäftsbereich sich bis nach Amerika und dessen Geschäftsgebarung sich bereits auf so moderne Organisationsfragen wie Dezentralisation und Teilung und Verteilung von Verantwortlichkeiten im Betrieb erstreckten. Man würde überdies so leicht nicht an die „literarischen Einflüsse“ — sonst nicht oft in der Wirtschaftsgeschichte zu belegen — denken, wenn nicht ein literarisches Zeugnis, das Schwab hinterlassen hat, ein Reisebericht, auf den wir noch zurückkommen, auch Zeitschriften- und andere Aufsätze einen gewissen literarischen Ehrgeiz, offenbare Befriedigung und auch Begabung verrieten — so sehr in der Tat, daß die Schilderung der bereisten Landschaften vor der doch füglich zu erwartenden Beschreibung von inspizierten ökonomischen Panoramen des amerikanischen Westens, die sich eben eröffneten, vor deren Abschätzung einen unverkennbaren Vorzug erhalten.

Nach Abschluß eines vollständigen Gymnasialstudiums kam der

<sup>2)</sup> Vor seiner Abreise nach Amerika hatte Lenau Gustav Schwab sen. zugeschworen: „Ich will auf meiner Reise fleißig sein und meine Augen allerwärts schweifen lassen, um keine Winke zu verlieren, die mir meine Herzensfreundin, die Natur, zur Poesie gibt, und um keine Tracht Prügel von Dir zu bekommen, wenn ich nicht mit einer Tracht leidlicher Gedanken zurückkehre“. Zur Erinnerung an Gustav Schwab, 1792—1892. Festreden und Gedichte bei der Feier seines hundertjährigen Geburtstags. Stuttgart 1892. Hrsg. von Kriegsrat Ernst Schwab und Landgerichtsrat Gustav Schwab.

<sup>3)</sup> Gustav Mayer, Friedrich Engels. Eine Biographie. Den Haag 1934. I, 64 f.

junge Schwab „auf Anraten von Freunden der Familie“ in die Kaufmannslehre nach Bremen, wohin das Haus Schwab bereits freundschaftliche, wie später auch verwandtschaftliche Beziehungen unterhielt, ins Handelshaus H. H. Meier; dahin war Vater Schwab 1815 auf einer Norddeutschlandreise gekommen, und dort hatte ihm „das Leben besonders gefallen, und er hätte dort gern seine Heimat gegründet“<sup>4)</sup>; die Beziehung zur Familie H. H. Meier datiert von daher. Der Rat zu dieser Berufswahl kam vornehmlich von der Witwe des ersten H. H. Meier, die nach dem Tode ihres Mannes zeitweilig ihren Witwensitz in Stuttgart genommen und sich mit der Mutter Schwabs eng befreundet hatte. Herstellung und Pflege von Freundschaften, sogenannte „schwärmerische“, oft aber auch geschäftliche, und Verwandtschaften gehören durchaus zu jenen Rückversicherungen, die der Biedermeier gegen die Erschütterungen einging, die die „industrielle Revolution“ wie eine Sturzflut über ihn brachte. So folgte für Schwab den neun Jahren des Stuttgarter Gymnasiums eine sechsjährige Lehrzeit, deren Notwendigkeit seine späteren amerikanischen Zeit- und Geschäftsgenossen, aufgewachsen in einem ungeduldigeren Land, das sich weder damals noch heute auf ein gründliches *apprenticeship system* einlassen will, gar nicht leicht begreifen wollten: noch bis in die Nachrufe hinein mußte versichert werden, diese Lehrzeit Schwabs sei durchaus die Norm deutscher Gewohnheit und Gründlichkeit gewesen und nicht etwa die Folge einer langsamen Begabung<sup>5)</sup>. Heute erst geht der künftige amerikanische Geschäftsmann recht eigentlich in die Lehre, wenn auch diese Vorbereitung nicht

<sup>4)</sup> Goedeke, Grundriß der deutschen Literatur VII, 247.

<sup>5)</sup> Man kann nicht leicht den nachhaltigen Einfluß einer deutschen Lehrzeit, die seemännische, wie sie später der Norddeutsche Lloyd durch seine Schulschiffe betätigte, und die kaufmännische, nicht zuletzt auf Wissen und Charakter überschätzen. Man bedenke etwa, was bisher kaum schon zur Genüge geschehen ist, den Umstand, daß Alexander Hamilton, der hauptsächliche Begründer des unabhängigen amerikanischen Kapitalismus, seine — allerdings auf amerikanische Art scharf verkürzte — Lehrzeit bei der deutsch-amerikanischen Handelsfirma Beckmann & Cruger in St. Croix durchmachte, bei der er schon mit 16 Jahren in Abwesenheit des Inhabers zeitweilig die Geschäfte führte, der sich offenbar an der illegitimen Geburt des jungen Hamilton nicht stieß; der wäre in Deutschland schwerlich zur Lehre zugelassen worden. Zwei oder drei Jahre später bezog dann Hamilton King's College, die heutige Columbia-Universität.

*apprenticeship* genannt wird, sondern *college* und gleichwohl noch viel zu wünschen übrigläßt<sup>6)</sup>.

Diese Lehrzeit wurde noch verlängert, als Schwab 1844 nach New York kam, jener hansestädtischen Gewohnheit des jungen Mannes gemäß, eine „Erweiterung des Umfangs seiner kaufmännischen Kenntnisse“ in Übersee<sup>7)</sup> und womöglich eine Teilhaberschaft im transatlantischen Bereich oder nach der Rückkehr im Heimathafen zu erlangen. Schwab trat als Kommis bei der Firma Oelrichs & Krüger ein, die als Nachfolgerin von Caspar Meier mit dem Hause H. H. Meier in engster Verbindung stand. Er traf eben recht zu einer der Aufschwungsperioden der amerikanischen Wirtschaft ein. Wie er gleich nach Hause schrieb: „Der große Vorteil, den dieses Land dem Betrachter kommerzieller Geschäfte bietet, ist der, daß er sich mit jedem Jahr in einem neuen Zustand beständigen Wechsels findet“; zu solchen Wechsellagen zählte der junge Schwab etwa den amerikanischen Umschwung, innerhalb weniger Jahre vollzogen, vom Getreideimport zum -export oder die Verdrängung englischer Baumwollwaren von den chinesischen Märkten durch amerikanische. Er beobachtete genauer auch den eben sich entwickelnden transozeanischen Dampfschiffverkehrsverkehr, einschließlich des ersten New York-Bremen-Dienstes der Ocean Steam Navigation Co. (gegründet 1846), deren New Yorker Agentur Oelrichs & Co. in ihren Anfangsjahren zeitweilig wahrnahmen<sup>8)</sup>.

Fünf Jahre nach seiner Ankunft etablierte Schwab ein eigenes Haus, Wichelhausen, Recknagel & Schwab (noch später Recknagel & Schwab), das hauptsächlich Drogeneinfuhr betrieb und bis zum Jahr 1859 bestand. In eben diesem Jahr trat Schwab als Teilhaber bei Oelrichs & Co. ein, denen nicht lange nach seinem Eintritt die Agentur des 1857 endgültig gegründeten Norddeutschen Lloyd übertragen wurde. Diese Vertretung, die erst von einer im Verkehr mit Deutschland tätigen und der Dessauer Kreditanstalt verbundenen New Yorker Bankfirma wahrgenommen wurde — der Lohn für beträchtliche Zeich-

<sup>6)</sup> Art. „H. H. Meier“ in der Allgemeinen Deutschen Biographie.

<sup>7)</sup> Gegenwärtig beläuft sich die Zahl der in amerikanischen Colleges in *business* als Hauptfach eingeschriebenen Studenten auf rund eine halbe Million, d. h. auf 1 unter 5. Fortune LXX (1964), Nr. 12, 148.

<sup>8)</sup> Hierfür im einzelnen die von Oelrichs & Co. im J. 1898 veröffentlichte Firmengeschichte, *Caspar Meier and his Successors. Printed for private circulation only.*

nungen von Lloydaktien seitens der Dessauer — wurde, als diese mit Ausbruch des Bürgerkrieges fallierte, auf Betreiben von H. H. Meier ziemlich unvermittelt von Oelrichs & Co. übernommen und innerhalb dieser, wie die Firmengeschichte betont, speziell den Händen von Gustav Schwab anvertraut. Die Abweichung vom konservativen Gebaren und den hergebrachten Beziehungen hatte sich wieder einmal nicht bewährt.

In der Zwischenzeit (1850) hatte sich Schwab ehelich verbunden mit Eliza von Post, einer von vier Enkelinnen Caspar Meiers, deren verstorbener Vater, Laurence H. von Post, Teilhaber von Caspar Meier & Co., 1832 die Schwabs in Stuttgart besucht — und nebenbei Caspar Hauser, als Rätselhaftigkeit der Zeit, in Ansbach „besichtigt“ — hatte. Eliza, in Amerika geboren und in Bremen erzogen, war zum Besuch ihrer Großmutter Meier nach New York gekommen, wo Schwab sie kennengelernt und die dortigen Verwandten „die Bewerbung begünstigt“ hatten, wie sein Sohn schreibt. „Dies erwies sich als ein höchst glückhaftes Ereignis seines Lebens; denn es brachte ihm nicht nur häusliches Glück, sondern stellte auch eine Verbindung her, die nur wenige Jahre später zu einer vorteilhaften Veränderung in seiner Stellung als Kaufmann führte“, zur weiteren und festeren Verbindung mit H. H. Meier in Bremen. Die ehelichen Verknüpfungen vermehrten sich weiterhin: Elizas Schwester Henrietta heiratete bald nach ihr Schwabs Bruder Christoph Theodor, Professor am Stuttgarter Katharinenstift, während eine Schwester der Schwabs Heinrich Kulenkampff, Kaufmann in Bremen, und die jüngste Schwester von Eliza noch 1870 Dr. Bernhard Pauli in Bremen ehelichte. Die ehelichen Verbindungen waren ähnlich fest und vielfach wie die geschäftlichen<sup>9)</sup>.

<sup>9)</sup> Über die Vereinbarungen hinsichtlich der letzteren vgl. Georg Bessell, Norddeutscher Lloyd 1857—1957. Geschichte einer bremischen Reederei. Bremen o. J., mehr noch die Oelrichssche Firmengeschichte. Die 1805 festgelegte Vereinbarung zwischen Caspar und dem nach Bremen zurückkehrenden H. H. Meier sah vor, daß gewisse Geschäfte *for joint account must be governed by circumstances and no particular rules can be laid down for it; it is therefore agreed that, as unlimited confidence is to take place, each of the parties shall consent to any shipment made by the other party for joint account between this place and Bremen, unless they are of a hazardous nature, it being expected and understood that neither of them would enter into any business which would, reasonably expected, not meet the approbation of the other party.* Oelrichs' Firmengeschichte, 19 f.

Bevor das erste Schwab-Post-Paar noch auf seiner Hochzeitsreise nach Stuttgart gekommen war, hatte Vater Gustav Schwab die Familiengeschichte seiner Schwiegertochter studiert und sie in dem „Jugendalbum“ des damals weit bekannten Verlegers Hallberger veröffentlicht: daraus ergab sich, daß zu ihrer nächsten Verwandtschaft Peter Mühlenberg, der streitbare Prediger, der im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg General und Freund Washingtons gewesen war, und die Weisers gehörten, worunter Konrad Weiser war, der Apostel unter den Mohikanern — den „Letzten“, die damals dank Coopers Indianergeschichten jedermann in Deutschland von Goethe abwärts kannte und beklagte — und Schwiegervater Mühlenbergs. Das Pfarrhausmilieu trat beiderseits des Ozeans in die Erscheinung und wohl auch in die Wirkung, um die These Max Webers von der protestantischen Wirtschaftsethik nur kurz anzudeuten und zu illustrieren.

Es bildete und festigte sich so eine der Familienverbindungen, die in jenen Jahrzehnten häufig über den Atlantik hinweg bestanden und bei denen man von Fall zu Fall fragen muß, ob die geschäftliche Verbindung vor der verwandtschaftlichen bestand oder dieser vor jener. Die überseeische Verwandtschaft bildete in jenen Jahrzehnten vielfach eine Assekuranz der Verlässlichkeit in den Geschäften, die man sich von Nichtangeheirateten und namentlich von *native born*-Persönlichkeiten in Amerika erfahrungsgemäß längst nicht immer erwarten durfte. „Das Geschäft ist daselbst — in den Staaten — größtenteils in Händen, denen es in Deutschland noch nicht anvertraut würde“, deshalb die Bevorzugung „europäischer Kompagnons und Agenten in Nordamerika, welche die Landesverhältnisse kennen und mit Umsicht handeln können“. So die Beobachtung eines Nationalökonomens der Zeit, der die Verhältnisse von beiden Enden her genau kannte<sup>10)</sup> und wie die Hanseaten wußte, daß die sich in Amerika bietenden Chancen am besten auf dem soliden Fuße alter, eingeführter — und nicht schnell und ad hoc geknüpfter — Beziehungen wahrgenommen würden. Dem entsprach es, daß in den ersten hundert Jahren des Bestehens der Firma Caspar Meier-Oelrichs jeder Teilhaber entweder deutschgeboren oder deutschstämmig war; dem ent-

<sup>10)</sup> Johann Louis Tellkamp, Über die neuere Entwicklung des Bankwesens in Deutschland mit Hinweis auf dessen Vorbilder in England, Schottland und Nordamerika. Breslau 1856, S. 12.

sprach es auch, daß die Firma oder Firmen Meier-Oelrichs die gewaltigen Erschütterungen in der Folge der Krisen von 1837—1838, 1857—1858, 1873—1877 relativ gut überstanden.

Diese festen und eigentlich ohne Inzucht immer neu gefestigten Verbindungen verliefen in doppelter Verflechtung, über das Meer und innerhalb des New Yorker Hauses, das mit Caspar Meier begonnen hatte, so etwa, daß für das Jahrhundert seit 1798, dem Gründungsjahr, mit Ausnahme von zwölf Jahren, während der Minderjährigkeit von Hermann Caspar von Post, dem Enkel von Caspar Meier, immer wenigstens ein Familienverwandter in den Nachfolgerfirmen Teilhaber war: auf Caspar Meier als Firma folgten C. & H. H. Meier (seit 1800), Caspar Meier neuerdings (seit 1822), Caspar Meier & Co. (seit 1826, der neue Teilhaber L. H. von Post, aus alter Bremer Familie, den Caspar Meier bei einem Besuch im Haus H. H. Meier bei der Arbeit beobachtet und 1822 über das Wasser zu sich gezogen und seit 1827 auch zum Schwiegersohn genommen hatte), L. H. von Post & Oelrichs (seit 1839), Hermann Oelrichs als „Remonte“ von L. H. von Post gelegentlich eines Besuchs im Kontor von H. H. Meier ausgewählt und nach New York geholt, Oelrichs & Krüger (seit 1840), Oelrichs & Co. (seit 1850). Die verschiedenen Nachfolger würden gern auch den Namen Caspar Meier für immer beibehalten haben, hätten es nur die damaligen Gesetze des Staates New York erlaubt, die die Führung des Namens eines Toten in der Firmenbezeichnung — als eine Kreditierung, die vielleicht die Nachlebenden nicht ohne weiteres verdienten — untersagten. Dieser Geschäftsführung dank der Mischung aus altem und neuem „Blut“ oder alter und neuer Verwandtschaft entsprach die Stadt Bremen insoweit, als sie ihr New Yorker Konsulat von Caspar Meier (seit 1827) auf L. H. von Post, Hermann und Edwin A. Oelrichs und zuletzt auf Gustav Schwab „vererbte“, dessen Nachfolge dann ein Konsul des Norddeutschen Bundes antrat (1868). Alle diese Personalien- und Amtsnachfolgen legen einen Vergleich zwischen dem — stärkeren — Konservatismus des Handels und dem — minder ausgebildeten — Konservatismus des gleichzeitigen Industrialismus nahe genug.

In seiner hauptsächlichen Betätigung wurde Schwab bald anerkannt als „der unermüdliche Vertreter des Norddeutschen Lloyd, um dessen Aufschwung im Transport- und Auswanderergeschäft er die größten Verdienste hatte“, wie es in einer zweibändigen zeitgenössischen

„Geschichte des Deutschtums von New York von 1848 bis auf die Gegenwart“<sup>11)</sup> heißt, eines Deutschtums, das für den Verfasser, Theodor Lemke, fast nur aus Geschäftsleuten bestand, die wohl diese mit ihren Porträts illustrierte Veröffentlichung auch bezahlt hatten. Es war das eine damals in den Staaten sehr populäre Form der „Geschichtsschreibung“, wenn auf Anregung eines Verlegers etwa die Persönlichkeiten eines Umkreises, einer Stadt oder einer County, die Texte, die sich um ihr Porträt rahmten, und das daraus geformte Buch finanzierten. Nach dem Zeugnis von Schwabs amerikanischen Zeit- und Geschäftsgenossen war „der Gründlichkeit und Tüchtigkeit seiner Leitung wesentlich der eminente Erfolg dieser transatlantischen Linie zu verdanken“<sup>12)</sup>. Das Ausmaß dieses Aufschwungs kann hier am besten durch die Zunahme des Fahrgastgeschäfts beleuchtet werden. Der Verkehr zwischen Bremen und New York nahm nicht zuletzt dank dem Umstand, daß „die Vertretung in New York treuen und geschickten Händen anvertraut“ war<sup>13)</sup>, die folgende Entwicklung: von 1833 im Jahre 1858 und 7029 im Jahre 1859 auf 15 116 im Jahre 1864, nach dem natürlichen Rückgang während des *Civil War*, auf 50 759 im Jahre 1871, nach dem anderen Rückschlag infolge des Deutsch-Französischen Krieges auf 59 960 im Jahre 1872. Dann kam mit der verlängerten Wirtschaftskrise ein Rückgang, der mit der daraufhin einsetzenden stärkeren Rückwanderung in west-östlicher Richtung der Anzeigen- und sonstigen Werbetätigung der New Yorker Agentur erhöhte Bedeutung verlieh. Nach Wiederbelebung der Konjunktur stieg der Fahrgastverkehr erneut auf 60 424 (1880), 100 764 (1884), 108 174 (1885), auf die Zahl 97 722 für 1888, das Todesjahr von Gustav Schwab. In vielen Jahren, wie 1881 etwa, stand der Norddeutsche Lloyd allen Schifffahrtslinien voran als Beförderer der in New York gelandeten Zwischendeckspassagiere, mit 71 709, wie in der Zahl der *crossings* (87 Reisen), und blieb mit 5174 Kajütspassagieren nicht weit zurück hinter der in diesem Geschäft führenden

<sup>11)</sup> New York 1891.

<sup>12)</sup> So der *Tribute of the Chamber of Commerce of the State of New York to the Memory of Gustav Schwab* (New York 1888), ein Nachruf, der einiges zur Lebensgeschichte von G. Sch. bringt.

<sup>13)</sup> Moritz Lindeman, *Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch* (1892).

*White Star Line* und *Cunard Line*<sup>14)</sup> — und so durchgehend in den 1880er Jahren, bei deren Abschluß Oelrichs & Co. zu der alten Agentur auch noch die für die Mittelmeerfahrt des Lloyd übernahmen<sup>15)</sup>. Wohin immer die Ausdehnung gehen mochte, das amerikanische Geschäft blieb für den Lloyd immer das wichtigste.

Es war zugleich im Interesse des Schiffahrtsunternehmens und des liberalen Postulats der Freizügigkeit gehandelt, wenn Schwab in seinen letzten Jahren voranstand im Kampf gegen die zu jener Zeit in den Vereinigten Staaten zum Durchbruch kommenden „nativistischen“ Bestrebungen in Richtung einer Beschränkung der Einwanderung von Staats wegen, eine Bemühung, die sein Sohn Gustav Henry dann fortsetzte<sup>16)</sup>. Damit stehen wir bei der — bisher gerade auch in den verschiedenen Geschichtsdarstellungen über den Norddeutschen Lloyd wenig und schon gar nicht besonders gewürdigten — Wichtigkeit der amerikanischen Agenten der New York und andere nordamerikanische Häfen anlaufenden Schiffahrtslinien. Sie hatten ihre unentbehrliche Rolle einesteils als Zubringer der amerikanischen Frachten, Menschen wie Güter, für die sie Werbung in allen möglichen Formen besser zu unternehmen wußten als die Zentralen. Sie waren aber auch die regelmäßigen Auskunftgeber hinsichtlich der zeitlich unterschiedlichen amerikanischen Wirtschaftslage und Ver-

<sup>14)</sup> Der englisch-deutsche Schiffahrtswettbewerb trug nicht immer den halsabschneiderischen Charakter, den er zu gewissen Zeiten annahm. Ein merkwürdiges Zeichen hierfür: Als Wilhelm Liebknecht (dessen: *Ein Blick in die Neue Welt*, Stuttgart 1887, S. 38) 1886 Passage auf einem Cunarder nahm, konnte er „bemerken, daß die Beamten der Cunard-Linie mir gegenüber mit der die Engländer auszeichnenden Fairneß den deutschen Linien, namentlich dem Bremer Lloyd, das höchste Lob spendeten“.

<sup>15)</sup> Die Zahlen bei Moritz Lindeman, *Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch*. Bremen 1892. Ein literarisches Zeugnis für diese Mittelmeerfahrt wie auch das noch in der nächsten Generation fortlebende literarische Interesse und Tun bei den Schwabs ist Gustav Henry Schwabs Werbebroschüre *Glimpses of Spain and Morocco. A Few Facts and Hints for the Passengers of the North German Lloyd Steamship Co. and of the German Mediterranean Service*. New York 1896 und *An Archaeological Cruise in the Levant. A Diary of a Trip to the Ancient Art Centers of Greece, Asia Minor, the Aegean Islands and Sicily*. 1904. Printed for private Distribution.

<sup>16)</sup> Vgl. dessen *Argument made before the Senate and House Joint Committee on Immigration, Dec. 16, 1892, on Bill introduced by Senator Chandler "For the Suspension of Immigration for a Year"*.

hältnisse<sup>17)</sup>, eine Bedeutung, die nie klarer ins Licht tritt, als bei der Beratung, die der jüngere Schwab Heinrich Wiegand erteilte und die es diesem ermöglichte, an seinem Widerstand gegen die *Fata Morgana* von 1901 festzuhalten, gegen jene vorübergehende „Phantasmagorie“ eines amerikanisch kontrollierten Schiffahrtstrusts, der Ballin und Wilhelm II. zum panischen Opfer gefallen waren<sup>18)</sup>. Auch bei dieser Gelegenheit zeigte sich, daß, allgemein gesprochen, der Lloyd von New York her besser unterrichtet und beraten war als Ballin und die Hapag, die spät noch, nicht lange vor 1914, diesen *lag*, dieses Nachhinken aufzuholen suchten, durch die Übernahme des kaiserlichen Generalkonsuls Bünz in ihre Dienste, mit zweifelhaftem Erfolg, wurde doch Bünz in die Papenschen und Boy-Edschen Sabotageversuche höchst unliebsam verwickelt.

Als amerikanische Staatsbürger waren Agenten wie die Schwab, Vater und Sohn, die besten denkbaren *Lobbyisten* oder *Spokesmen* — um so an die sprachliche Begabung zu erinnern — in politischen und das Politische berührenden Fragen wie die Bekämpfung von Korruptionerscheinungen, unter denen gerade auch die fremden Schiffahrtslinien zu leiden hatten, so in der Verwaltung des New Yorker Zollamts (*Customs House*), der Geltendmachung besonderer Interessen bei Zolltarifreformen, hinsichtlich des Ausbaus des Inlandkanalsystems<sup>19)</sup> — eine der verschiedenen „Interessenparallelen“

<sup>17)</sup> Woher anders als von Oelrichs & Co. hatte H. H. Meier die Ausarbeitung über „Die amerikanische Tabaksteuer auf Deutschland angewandt“ von 1877—1878, die er den Bundesrats- und Reichstagsmitgliedern zur Bekämpfung der auf ein Tabaksmonopol zuführenden Regierungsvorlage zuwandte? Friedrich Hardegen u. Käthi Smidt, H. H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Berlin und Leipzig 1920, S. 231.

<sup>18)</sup> Arnold Petzet, Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild. Bremen 1933, 67 ff.; Alfred Vagts, Deutschland und die Vereinigten Staaten in der Weltpolitik. London und New York 1935, S. 397 ff.; W. Mark Angas, *Rivalry on the Atlantic*, 1839—1939. New York 1939; Paul Overzier, Der amerikanisch-englische Schiffahrtstrust — Morgantrust — mit besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zu den deutschen Schiffahrtsgesellschaften. Berlin 1912.

<sup>19)</sup> Im Frühjahr 1863 nahm Gustav Schwab als Mitglied einer Delegation der New Yorker Handelskammer an einer in Chicago tagenden Zusammenkunft teil, die den weiteren Ausbau des Kanalsystems fördern und fordern wollte. Für das fortgesetzte Interesse vgl. Gustav Henry Schwab, *The Canals and the Foreign Commerce of New York*, New York 1899, und dessen *Remarks made before the Joint Committee on Canals of the Senate and Assembly of the State of New York*, 1903.

über den Ozean, insofern als H. H. Meier seinesteils Kanalpläne betrieb, einschließlich eines Rhein-Elbe-Kanals. Noch eine andere wäre der Widerspruch gegen die beabsichtigte Wanderungsbeschränkung, bei der der amerikanischen Absicht der Einwanderungsbeschränkung eine deutsche Klage über allzu starke, deshalb kontrollbedürftige Zunahme der Auswanderung zur Seite trat<sup>20)</sup> —, hinsichtlich der Kontrollen der Einwanderung also, damit des über den Atlantik eingerichteten Postdampferdienstes (seit 1836), worüber es mit der Regierung in Washington vielfach zu verhandeln gab, wie etwa auch in Sachen des Postanweisungsverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und den Vereinigten Staaten. Für eine Reihe von Jahren vor der völligen Verstaatlichung dieser postalischen Verbindung besorgten H. H. Meier und Oelrichs & Co. die Überweisung und Auszahlung der Postanweisungen der Reichspost. Diese Tätigkeit fällt in einen der vielfältigen Sektoren der Oelrichsschen Tätigkeit, das Geldgeschäft, das sich u. a. auch dem Vertriebe amerikanischer *securities* nach Deutschland zugewandt hatte, mit einigen Vorbehalten: Zirkulare der Firma, regelmäßig an deutsche Kunden versandt und wohl von Schwab abgefaßt, warnten bei Gelegenheit, so 1854, daß längst nicht immer die hochverzinslichen amerikanischen Sekuritäten von pupillarischer Sicherheit wären.

Während des Deutsch-Französischen Krieges, der den transozeanischen Verkehr des Lloyd zunächst lahmlegte, hatte Schwab in Washington versucht, dessen Schiffen eine Art neutralen Charakters zu verschaffen, u. a. mit der Begründung, daß sie amerikanische Post beförderten; trotz Demarchen der amerikanischen Diplomatie in Paris gelang das nicht, so wenig wie der spätere Versuch Schwabs, eine Veränderung der amerikanischen Schiffahrtsgesetze zu erreichen, die die Überführung von Schiffsraum der Kriegführenden unter die amerikanische Flagge ermöglichen sollte. Obwohl der Präsident Grant dem Kongreß eine Sonderbotschaft zugehen ließ, die auf die Möglichkeit verwies, daß durch solchen Zuwachs an Schiffsraum die Vereinigten Staaten ihren *Comeback* machen und neuerdings in den ozeanischen Wettbewerb eintreten könnten, erwies sich der Widerstand der amerikanischen Werftinteressen zu stark für einen solchen Schritt, der zudem eine weitgehende Umwälzung im internationalen

<sup>20)</sup> Hardegen-Smidt, S. 164 f., 235 f.

Seerecht mit sich gebracht hätte. Ende September 1870 schon nahmen, zunächst mit einigem Risiko, die Lloyd dampfer die Amerikafahrt wieder auf, ohne Verluste zu erleiden.

Diese Betätigung, durch zwei Generationen Schwab verfolgt, erforderten ein nicht geringes Maß von *business literacy*, von literarisch-sprachlicher Begabung auf das Geschäftsgebiet angewandt, obendrein in zwei Sprachen, eine Begabung vom Vater auf den Sohn und Enkel vererbt. Ihre Ausübung gehört doch auch zu der Geschichte der Geschäftsorganisation und ihrer Entwicklung von der schlechterdings allseitigen Begabung und Betätigung des Unternehmers zu immer größerem und einseitigem Spezialistentum; sie fällt in die Zeit vor 1900, ehe sich noch die Unternehmungen, und gerade auch die Schiffahrtsgesellschaften, sogenannte „literarische Büros“ zugelegt hatten. Selbstverfaßte Reden und Aufsätze — Schwab schrieb etwa in der *New York Nation* über Zuckerzölle oder zu Fragen des internationalen Handelsrechts —, Werbetexte, die Beschreibung von Häfen, Küsten, Hinterländern längs den Routen, die der Lloyd bediente, Aufsätze über — und wie natürlich gegen — die stets wiederkehrenden Bestrebungen zur Einwanderungsbeschränkung<sup>21)</sup>, beruhigende Artikel über die Sicherheitsvorrichtungen an Bord der Fahrgastdampfer<sup>22)</sup>, Aussagen vor legislativen Komitees, die Formulierung eines *Code of business ethics*, all das geht als typische Begabung und Tätigkeit einer Periode voraus, wo das Unternehmertum beinahe so sehr eine *grande muette* wurde wie die sprichwörtlich so bezeichneten Armeen. In ihrer Epoche wußten die Schwab wie ihr Geschäfts- und Familienverwandter H. H. Meier, wenn dieser etwa im Reichstag sprach, sich deutlich genug „zu verklaren“.

Außer der Tätigkeit im Hause Oelrichs & Co. und in dessen weiterem Interesse wirkte Gustav Schwab im Aufsichtsrat verschiedener New Yorker Unternehmungen, wie der *Merchant National Bank*, als deren *senior director and vice-president*, der *Central Trust Co.*, der *Hamburg-Bremen Fire Insurance Co.*, der *Washington Life Insurance Co.*, der *Orient Mutual Insurance Co.* (Seeversicherung) —

<sup>21)</sup> Vgl. Gustav H. Schwab, *Practical Remedy for Evils of Immigration*. *The Forum*, Februar 1894.

<sup>22)</sup> Gustav H. Schwab, *Conquering the Ocean's Perils*. In: Van Norden, *The World Mirror*, März 1909, mit der Versicherung, daß die moderne Schiffahrt „immer Schnelligkeit der Sicherheit nachstellt“.

alles Unternehmungen, die, wie es im Nachruf der Handelskammer des Staates New York heißt, „den Beistand seines gesunden merkantilen Urteils in der Führung ihrer Geschäfte erbaten und erhielten“. Er war einer der Manager der New Yorker Warenbörse (*Produce Exchange*). Seit 1860 Mitglied der genannten Handelskammer, erwies er sich als unfehlbarer Berater in Fragen, die selbst im wilderen, unregulierten Amerika von Zeit zu Zeit sich aufdrängten, wie die Formulierung von *mercantile ethics*. War das für das Amerika von damals ein Import, ein ursprüngliches Erzeugnis des Landes des „ehrbaren Kaufmanns“?

Er war, wie nicht anders zu erwarten, wie die sogenannten „Verkehrsinteressen“ überhaupt, überzeugter Anhänger der Goldwährung in einer Zeit, als der Bimetallismus in den Anfängen seiner Agitation stand. Dieser gehörte sogar zum Tischgespräch der Familie, und eine seiner Töchter erzählt, daß, wenn jemand am Eßtisch ein Stück des Bestecks (silver) fallen ließ, alles ausrief: *Down with free silver!* Seine Bemühungen, zusammen mit anderen Vertretern der New Yorker Wirtschaft, den Kongreß von Maßnahmen zugunsten der Silberprägung abzubringen — die nach ihrer Ansicht die langwährende Depression noch vertiefen würde, während die Silberleute sich und anderen davon deren endliche Überwindung versprochen —, blieben weitgehend erfolglos, und eine erste Silberbill (*Bland-Allison Act* von 1878) regelte die Ausprägung eines festen monatlichen Quantum des weißen Metalls. In die deutsche Auseinandersetzung über den Bimetallismus, der Bismarck von agrarischer Seite angefragt wurde, geriet Schwab insoweit hinein, als er dem Gesandten des Reiches in Washington mit Argumenten zugunsten der Goldwährung an die Hand ging (1881).

Schwabs Leben und Wirken fällt in eine Zeit vor fast aller Sozialgesetzgebung und staatlichen Fürsorge in Amerika. Die Hilfsbedürftigen waren auf private Caritas angewiesen. Unter ihnen standen naturgemäß die deutsch-amerikanischen Einwanderer ihm am nächsten, die oft genug der Unterstützung seitens der ihnen vorausgegangenen und längst oder eben erst zu Wohlstand gelangten Landsleute bedurften. Er war zeitweilig Präsident der wichtigsten Hilfsorganisation, der „Deutschen Gesellschaft“ (*German Society of the City of New York*), einer Gründung (von 1784) des Großvaters seiner Frau, der er schon 1844 beigetreten war — also auch hier eine

Erbschaft. Er hatte den ihm erneut (1873) angetragenen Vorsitz wegen Arbeitsüberlastung nicht übernehmen können — es war ein beschwerliches Amt, war doch der Präsident *ex officio* Mitglied des *State Board of Immigration*. Bei seinem Tode wurde ihm der Dank der „hilfsbedürftigen Deutschen“ ausgesprochen, die ihm ferner zu danken hatten als einem der Begründer des *German Hospital and Dispensary*, dessen *Board of Directors* er jahrelang angehörte und dessen Schatzmeister er bis zu seinem Tode geblieben war.

Als Vertreter des Deutschtums lebte er gleichwohl in keinem der Gettos, die sich in New York wenigstens in Ansätzen herausbildeten. Er war für eine Reihe von Jahren einer der *Commissioners of Education* der Stadt New York und auch Mitglied der *Rapid Transit Commission* dieser Stadt, die zugunsten eines mehr regulierten Städtebaus zweckmäßige Routen der Bahnverbindung nach und aus Manhattan heraus festzulegen hatte. Erfolgversprechende, ihm angebotene Kandidaturen für städtische Ämter mußte er wegen Arbeitsüberlastung ablehnen.

Er trat der — in der außertheologischen „gesellschaftlichen“ Rangierung obenanstehenden, in der amerikanischen Kirchen- und Sektenwelt überaus respektablen — *Protestant Episcopal Church* bei und versah, nicht zuletzt aus eigenen Mitteln, jahrelang den Dienst als Schatzmeister seiner Parochie. Er wurde, was ihm vom deutschen Protestantismus nicht überkommen war, ein fast fanatischer Sabbatarier, den Fall eines Übertritts zu einem Stück der calvinistischen Lesart der protestantischen Wirtschaftsethik beleuchtend in eben dieser Betonung der Sonntagsheiligung. Er schrieb allen Ernstes nach Deutschland, daß im amerikanischen Bürgerkrieg die Seite des Nordens anfangs unterlegen war, weil sie an Sonntagen zur Offensive übergegangen war, und daß sich ein Wendepunkt erst eingeschalt habe, als ein Sonntagsheiligungskomitee, zu dem er selbst gehörte, bei Lincoln und dem Kriegs- und Marineminister vorstellig geworden war und von ihnen und den Generälen im Feld die Versicherung erlangt hatte, daß künftig an Sonn- und Feiertagen Paraden, unnötige Arbeiten und Truppenbewegungen unterbleiben würden. Mit seinen deutschen Landsleuten, geneigt, am Sonntag „auszuspannen“ und ihn in größerer Freiheit und Ungezwungenheit zu genießen als ihre nunmehrigen amerikanischen Mitbürger, brachte ihn der Eifer für die Sonntagsheiligung in verlängerte Konflikte, die nicht nur religiös,

sondern auch politisch bedingt waren, hielt ihnen doch Schwab vor, daß im neuen Lande, solange diese Heiligung Gesetz und Sitte bliebe, sie diese, als Teil des Assimilierungsprozesses, wie anderen Landesbrauch auch respektieren müßten.

Wie die große Mehrheit der Deutschamerikaner seiner Zeit war Schwab überzeugter Anhänger des emanzipierenden Nordens, Lincolns und der republikanischen Partei, für die zu stimmen er seine Söhne und Angestellten eifrig anhielt. Entgegen mancher optimistischen Annahmen rechnete er von vornherein angesichts der weiten Ausdehnung des Kriegsschauplatzes mit einer langen Kriegsdauer. „Für ihn war es göttliche Vorsehung, daß das furchtbare Problem der Sklavenfrage, das bisher allen menschlichen Plänen und Kompromissen getrotzt hatte, durch das Schwert seine Lösung fand“ (Gustav H. Schwab). „So intensiv war meines Vaters Anteilnahme an der Sache des Nordens“, schreibt seine Tochter Lucy, „daß nach der Schlacht von Bull Run“ — Niederlage des Nordens — „er eine Weile das Opfer eines *tic douloureux* war“; und man bewahrte lange hinterher in der Familie Schwab die Fahne auf, die er gekauft hatte, um den endgültigen Sieg, den von Gettysburg, zu feiern. Die Anteilnahme der Familie war nachhaltig: sein Sohn schrieb die erste große Wirtschaftsgeschichte des Bürgerkrieges. Republikanische Generäle wie Grant, den Schwab etwas näher kannte, schienen ihm eine Versicherung zugunsten der amerikanischen „Republikanität“, eine Versicherung gegen Militarismus und Cäsarismus: „Er ist ein Mann so einfach, ganz ohne Prätensionen, wie er einem nur unterlaufen kann, wahrlich ein republikanischer General, und nicht ein ehrgeiziger Eroberer, der die Welt mit Füßen tritt“. Das läßt einen wünschen, Grant hätte sich in seinen späteren fatalen Geschäften von Männern wie Schwab Rat geholt und sich nicht mit den üblen Elementen eingelassen, die ihn in seinem New Yorker Bankgeschäft zu Schaden brachten.

Das von Schwab erbaute geräumige Haus am East River, außerhalb des Stadtrandes von New York, war von ausnehmender Gastlichkeit und sah unter seinen Besuchern solche Gestalten des Deutschtums und Deutschamerikanertums, wie den hanseatischen Ministerresidenten Schleiden, den Gesandten Kurd von Schloezer, den Historiker von Holst, den einst die Unterstützung Bremer Kaufleute auf den Weg zur amerikanischen Geschichtsschreibung gebracht hatte, Friedrich Kapp, mit dessen Rückkehr nach Deutschland im Frühjahr 1870

die Deutschen von New York ihren stärksten politischen Blutverlust glaubten erlitten zu haben, und Carl Schurz, der seit 1881 in New York lebte. Von dort wurde Freundschaft unterhalten mit hanseatischen Familien, wie den Achelis, Pauli, Meier, Dreier aus Bremerlehe, der Familie, aus der Katherine Sophie Dreier kam, eine Pionierin eigener Art aus der nordwestdeutschen Ecke — war sie doch die erste unter den Patroninnen der modernen Kunst, als diese nicht lange vor 1914 in New York auftauchte. Welch Generationswechsel im Einfuhrgeschäft! Mit Gustav Schwabs Tode allerdings brachen diese Fäden nach und von Deutschland bald ab, obwohl bei der hundertjährigen Geburtstagsfeier von Gustav Schwab dem Älteren 1892 noch die Anwesenheit „von zum Teil aus weiter Ferne herbeigekommenen Familiengenossen“ zu verzeichnen war <sup>23)</sup>.

Die Familien-, fast noch mehr als die Geschäftsgeschichte der Schwab, ist nicht wenig typisch — und darum sind die Mitteilungen aus dem Familienleben nicht anekdotisch zu lesen — typisch hinsichtlich der Geschichte und Soziologie der Nichtrückwanderer, der, nach einigen Eingewöhnungsbeschwerden <sup>24)</sup>, zum Bleiben Ent-

<sup>23)</sup> Die hauptsächlichste Quelle zur Schwabschen Familiengeschichte ist ein Privatdruck — *Fort Number Eight. The Home of Gustav and Eliza Schwab. Compiled by their Daughter Lucy Schwab White. For their Grandchildren and Great-Grandchildren that they may know something of the Rock whence they are hewn.* 1925 o. O. Der Verf. kannte Mrs. White noch in seiner Studienzeit an der Yale-Universität in den 1920er Jahren.

<sup>24)</sup> Wie sein ältester Sohn den Einbürgerungsvorgang beschreibt, wurde Gustav Schwabs „Anhänglichkeit an sein Adoptivvaterland mit den Jahren fester, und er bezeugte diese Liebe durch die vielen Dienste, die er ihm leistete. Er kam hier an, erfüllt von den konservativen Traditionen Deutschlands, gewöhnt an die feste Ordnung einer alten Gesellschaft, und vermochte zunächst keine Sympathien für amerikanische Einrichtungen, soziale wie politische, aufzubringen. Aus seinen ersten Briefen geht ganz klar hervor, daß er außer Berührung mit dem amerikanischen Leben war, daß es ihm etwas gegen den Strich ging, wohl aus dem Grunde, weil er in den ersten Jahren seines Lebens keine Gelegenheit hatte, mit dem amerikanischen Charakter und den amerikanischen Einrichtungen vertraut zu werden. Er war daher geneigt, die Mängel unseres Nationalcharakters zu vergrößern und nur die Oberflächensymptome zu beobachten. Aber als er älter und mehr mit den größeren Betätigungen des nationalen und städtischen Lebens vertraut wurde, entwickelte er eine warme Sympathie für unsere Einrichtungen und schätzte vollauf die besten Seiten des amerikanischen Charakters. In diesem Geiste erzog er seine Kinder dazu, ihre deutsche Abstammung und Traditionen zu ehren, aber höher als diese ihre amerikanische Staatsangehörigkeit zu bewerten.“

schlossenen, die gleichwohl, in der ersten Generation wenigstens, in engen Beziehungen zur Heimat verharren, unterhalten durch Briefwechsel und vielfache Besuche. Dem wirken entgegen, nächst der gebotenen Naturalisation, amerikanische Heiraten der jüngeren Generationen wie die von Schwab-Kindern in die Verwandtschaft von Gouverneur Morris oder der pennsylvanischen Lorillards — im Tabakgeschäft, das natürlich auch Oelrichs & Co. betrieben — Heiraten durchwegs in aufwärtiger Richtung, ins anglo-amerikanische *establishment*<sup>25)</sup>; eine der letzten Schwab-Heiraten, die wir noch verfolgen können, war die einer Enkelin mit einem der angesehensten Ärzte von New York, Dr. Herrick, dem Sohn eines neuenglischen Geistlichen. Das deutet in Kürze auf den, in längerer Sicht unvermeidlichen Prozeß der Assimilation — Assimilation womöglich nach oben —, dem sich kaum eine nichtrückwandernde deutschamerikanische Familie entziehen konnte (und kann).

Der Prozeß ist längst nicht immer so harmonisch vor sich gegangen wie in der Familie Schwab, die darüber die deutschen Bande nicht vernachlässigte: von den zwölf Kindern Gustav Schwabs, durchwegs von deutschen Hauslehrern und Gouvernanten erzogen, wurden drei der Söhne zu ihrer weiteren Erziehung nach der alten Heimat geschickt, in der Überzeugung, es gäbe dort mehr zu lernen als in den Staaten, zwei davon in die Kaufmannslehre nach Bremen, wo sie im Hause Noltenius lebten, die beiden ältesten, die Gustav Schwab zu seinen Nachfolgern im Geschäft von Oelrichs & Co. ausersehen hatte. Um die immer zunehmende Spezialisierung zu markieren: der eine, ältere, Gustav Henry (1851—1912), lernte in der Dampfschiffabteilung des Norddeutschen Lloyd, der andere im Handelskontor. „Es schien alles sehr natürlich zu seiner Zeit“, wie die Tochter Lucy über des Vaters bewußte Ausbildung des Nachwuchses für die Firma schreibt. „Aber es ist mir seither zum Bewußtsein gekommen, wie außergewöhnlich diese Erfüllung einer langgehegten Erwartung und wie befriedigend dies alles für meinen Vater war, als er älter wurde.“ Das Problem der Nachfolge, nicht weniger dringlich und kompliziert in Handels- wie in Herrscherhäusern, wurde durch den Eintritt der

<sup>25)</sup> Für diesen Begriff, der mit „herrschende Klasse“ schlecht, weil allzu roh, übersetzt wäre, vgl. neuerdings etwa E. Digby Baltzell, *The Protestant Establishment. Aristocracy and Caste in America*. New York 1964.

beiden in Bremen ausgebildeten Söhne bei Oelrichs & Co. geregelt, beide 1876, bzw. 1878, zur Teilhaberschaft zugelassen; ihnen folgte ein viel jüngerer Bruder, Benjamin William, noch 1898, als letzter Partner dieses Namens; längere Fortdauer wurde allerdings durch den frühen Tod eines dieser Söhne verhindert. Es war wie eine andere, eher „europoide“ als amerikanische Form der Vermögenshaltung und der Fürsorge für spätere Geschlechter, als Schwab für zwei jüngere Söhne im Jahre 1887 eine größere, bis 1921 im Besitz der Familie gebliebene Farm in Sharon, Conn., kaufte — eine Form der Besitz-erhaltungssassekuranz, die an den Landbesitz venetianischer Adelsfamilien auf der *terra ferma* oder den deutscher Kaufleute und Bankiers in Bremen, wo beide H. H. Meiers mehr oder weniger ausgedehnte Landgüter für sich und ihre Familien erwarben, oder in Preußen (Hansemann usw.) erinnert, des der Rothschild gar nicht zu gedenken. Zwei weitere Söhne Gustav Schwabs gingen in akademische Berufe. Einer wurde Pfarrer, in der episkopalen Kirche, wie zu erwarten, der andere, John Christoph (1865—1916), Historiker, der nach Studien, worunter auch solche auf deutschen Universitäten, gekrönt durch einen Doktorhut von Göttingen, Professor für Wirtschaftsgeschichte an der Yale-Universität wurde; des Vaters Organisationsgabe verriet sich auch in ihm, der als Bibliothekar dieser Universität die notwendig gewordene Reorganisation ihrer Bestände durchführte<sup>26)</sup>.

Wenn die vielseitige, ökonomische, politische, wenn man will, auch literarische Tätigkeit der Schwab in der Agentur des Norddeutschen Lloyd vielleicht nicht im verdienten Umfang und Nachdruck den Lohn des Lobes der Geschichtsschreiber der Schiffahrtsgesellschaft gefunden hat — die Biographie H. H. Meiers erwähnt sie überhaupt nicht —, so ward ihnen gleichwohl die materielle Belohnung, die Bildung eines erheblichen Vermögens. Es war ein eher unauffälliges: Während etwa ihr Geld den Oelrichs der Zeit um 1900 zum Eintritt in die „Oberen Vierhundert“ der New Yorker Gesellschaft, also dem *conspicuous waste* diente, wie es der amerikanisch-skandinavische Nationalökonom Thorstein Veblen so grimmig charakterisiert hat, so hielten sich die Schwab eher zu den sonstigen Reichen

<sup>26)</sup> Über ihn der Artikel John Christoph Schwab im *Dictionary of American Biography*.

unter den Deutschamerikanern, von denen — den Namen nach zu urteilen — nur etwa zehn auf der ursprünglichen Liste der „Vierhundert“ (von 1888) erscheinen, also in der Mehrheit dem *conspicuous waste* abgeneigt blieben<sup>27)</sup>.

In den 1870—1880er Jahren war Gustav Schwab eine so ausgesprochene „Prominenz“, um den Jargon jener Zeit zu gebrauchen, im wirtschaftlich-politischen Leben, in den amerikanisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen geworden, daß er wie natürlich zu den Teilnehmern an der Eröffnungsfahrt der Northern-Pacific-Eisenbahn von 1883 gehörte, die einen der größten *publicity stunts* des Jahrhunderts darstellt, als solche sehr bezeichnend für die Geschäftsgebarung Henry Villards, der von der Journalistik herkam und es von daher verstand, eine Tätigkeit weithin zu übertreiben. Die Bahn, deren vorübergehende Zahlungseinstellung infolge der Panik von 1873 Schwab den Antrag eines deutschen *Bondholders*-Komitees eingebracht hatte, dessen Vertretung zu übernehmen, was er aber wohlweislich abgelehnt hatte, war die letzte der transkontinentalen Schienenstränge, die zur Fertigstellung kam, gebaut vornehmlich mit Hilfe englischen und deutschen Kapitals, dessen Treuhänder Villard war, der innerhalb von zwei Jahren nach vielen Täuschungen und Enttäuschungen für die Urheber und Beförderer die endgültige Schienenverbindung erreicht hatte. Die Festgesellschaft sollte das Eintreiben der letzten *golden spike* bezeugen. „Kein Wunder also“, schrieb Schwab in seinem Bericht von der Fahrt, „daß die Direktoren der Bahn und der an ihrer Spitze stehende Präsident sich bewogen fühlten, der Freude über den glücklich erreichten Ausbau ihrer Haupttrace durch eine im großen Stil geplante und mit beispielloser Liberalität durchgeführte Feierlichkeit Ausdruck zu geben.“ Zu dieser ergingen Einladungen, die meist angenommen wurden — Friedrich Kapp allerdings wollte nicht dabei sein; er, der zu den Gründern der Deutschen Bank gehört, scheint das Unternehmen als unsolide angesehen zu haben —, an hervorragende Persönlichkeiten der deutschen und englischen Öffentlichkeit der Zeit, Diplomaten, Bankiers wie Georg von Siemens, Politiker und Historiker-Politiker des Liberalismus wie James Bryce, mit

<sup>27)</sup> Vgl. hierfür Cleveland Amory, *The Last Resorts*. New York 1952, S. 205, und sonst den Versteigerungskatalog (vom Juli 1941) des Mobiliars der Villa *Rosecliff* als Teil des Hermann-Oelrichs-Nachlasses, auch ein Finis eines Geschäftshauses (in *New York Public Library*).

dem sich Schwab besonders anfreundete, und von Holst, von sonstigen deutschen Liberalen an Eduard Lasker und Rudolf Gneist, von amerikanischer Seite an den früheren Präsidenten Grant und Carl Schurz. Die Presse war u. a. durch Rudolf Lindau vertreten, und sogar die Künstlerschaft hatte Teilnehmer an der Fahrt, die in mehreren Sonderzügen durchgeführt wurde. Bremen hatte seinen eigenen Vertreter in dem Senator Gröning, der, wie Schwab berichtete, am westlichen Endpunkt der Bahn, in Portland, Oregon, in Reden an die Gruppen von Deutschamerikanern, die es dort schon gab, zusammen mit General Grant „seinen Gefühlen Ausdruck gab“. Alles in allem „ein harmonischer Verein der Zustimmung zu der großen kapitalistischen Unternehmung“, gelegentlich der Inspektion einer der letzten Kultursäume des Westens, dessen Durchkapitalisierung in vollem Gange war<sup>28)</sup>.

Schwabs Beobachtungen von unterwegs, wenn auch darin die wirtschaftlichen zu kurz kommen, bezeugen die Hoffnungen (und einige der *misgivings*, der Bedenken, begannen doch Kursstürze in Werten der *Northern Pacific* noch während der Fahrt) hinsichtlich der „inspierten“ kühnen Unternehmung. Er fragte sich wohl, ob die unabsehbaren Weizenfelder der Dakotas mit ihren „Muster- und Monster-Farmen“ bis zu 70 000 Acres Umfang — das wäre ziemlich genau die Durchschnittsgröße der heutigen russischen Staatsfarmen — eine Wiederkehr der Latifundienwirtschaft mit ihren fatalen Folgen mit sich brächten und wollte dieser Wirtschaftsform, auch wenn sie durch die Verwendung von Erntemaschinen einen ganz anderen Aspekt gewannen als die römischen des Altertums, keine Zukunft beimessen: die ursprüngliche Anziehungskraft für das Großkapital schien schon im Nachlassen und der von den Schiffahrtsgesellschaften herübergebrachte mittelgroße Farmer die Vorhand zu gewinnen. Georg von Siemens, einer der Fahrtteilnehmer, glaubte seinerseits bei der Überfahrt beobachtet zu haben, daß schon gar keine armen Auswanderer mehr herüberkämen. Die große Zukunft schien am weitesten eröffnet in rasend wachsenden Städten wie Minneapolis und St. Paul, wo das Netz der Bahn eigentlich begann, und in Richtung etwa auf Bismarck,

<sup>28)</sup> Für weitere Einzelheiten s. Henry Villard, *Memoirs*. Boston und New York 1904, II, S. 310 ff., und Vagts, *Deutschland und die Vereinigten Staaten in der Weltpolitik*, S. 430 ff.

North Dakota, dem Kanzler zu Ehren so genannt, zu dessen Kapitol in der rasch vorübergehenden Anwesenheit der Fahrtteilnehmer der Grundstein gelegt wurde; viele Indianer waren auch zugegen, wie Schwab notiert, darunter der Häuptling Sitting Bull, noch lange hinterher in Deutschland als Held der Zehnpfennighefte bekannt, der eigens aus der Gefangenschaft herbeigebracht wurde und autografierte Photographien von sich selber für \$ 1½ das Stück vertrieb.

Es war viel Auf- und auch ein wenig Untergang längs der Trace der Northern Pacific zu beobachten. Im Untergang begriffen sah die Festgesellschaft nicht nur „die Rothäute in ihrer schimmernden Herrlichkeit und lernte mit der Northern-Pacific-Bahn die Ursache kennen, die den Indianerkämpfen ein Ziel zu setzen und den Rest der untergehenden Rasse für die Zivilisation zu retten verspricht“<sup>29)</sup>, sondern auch in den Fernen Westen im doppelten Sinne des Wortes verworfenen Ausschuß der europäischen Gesellschaft, darunter den „Strandleutnant“, wie er wohl hieß, den verkommenen „deutschen Leutnant oder Studenten, zuweilen auch eine Landsmännin darunter, die ihre Lebensgeschichte preisgaben“, wenn man ihnen im Nachleben der Pflanzstädte des Wilden Westens, den Bergwerkstätten wie Billings und Miles City, begegnete. Die vielen beim Bau beschäftigten chinesischen Arbeiter, „die uns mit ihren leblosen Gesichtern anstarrten“, beschworen wohl schon bei manchem Festgast das Gefühl einer „gelben Gefahr“ herauf, der hernach eine die Einwanderung beschränkende Gesetzgebung entgegentrat; sie war nicht zuletzt dem Druck eben der weißen Arbeiter zu verdanken, die sich für die Teilnahme am Bahnbau für zu gut gehalten hatten. Aber diese Schattenseiten verloren sich angesichts der faktischen und potentiellen Erzeugnisse des Gebietes der Bahnunternehmung, die zur Schau gestellt waren: der sieben Fuß hohe Hafer, der Hopfen, die von den Fallenstellern erjagten Pelze, die Urwälder, die Zirkusakte, möchte man sagen, die Natur selbst, wie sie sich im eben erschlossenen, an die *Northern Pacific* durch Seitengleis angeschlossenen *Yellowstone Park* „produzierte“, die reißende Bevölkerungszunahme des weiten Nordwestens, darunter auch die vielen Deutschen. Der Bürgermeister von Seattle war ein

<sup>29)</sup> Man muß sich erinnern, daß das sogenannte *Custer*-(Köster-)Massaker von 1869 und andere Schlußkämpfe mit den Indianern noch im frischen Gedächtnis waren und daß der allerletzte Indianerkrieg, der mit den Apachen, erst 1886 zu Ende kam.

Oldenburger; in Portland traf Schwab auf eine Landsmännin und Verwandte, eine Enkelin des Kupferstechers Johann Gotthard Müller, die an einen seiner Geschäftsfreunde verheiratet war. Er sah dort allerdings nicht voraus, daß Portland eines Tages der Hafen für einen nord-amerikanisch-asiatischen Dienst des Lloyd werden würde.

Die Fahrtteilnehmer „hatten gestaunt über die Fruchtbarkeit nicht nur der Ebenen, sondern auch der Berge und über den großartigen Schatz von Hilfsquellen, der am Abhang zum Stillen Ozean für künftige Generationen aufgespart bleibt“, Generationen, für die Carl Schurz plädierte, der erste große „Conservationist“ auch in seinem Amte als Innensekretär (1877—1881), wenn er unterwegs ermahmend zu den Versammlungen sprach, die der Reisegesellschaft ihre Ovationen darbrachten<sup>30)</sup>.

Das Leben, die Tätigkeit, der Erfolg von Gustav Schwab, dessen Todesjahr symptomatisch genug das der beiden ersten deutschen Kaiser war — wie das Albert Ballins das Endjahr des zweiten Kaiserreiches — bezeichnen die Hochwassermarke des Deutschamerikanertums in und um New York, und nicht nur des dortigen deutsch-amerikanischen Unternehmertums allein. Nur selten erreichte, allen auf der Hand liegenden Handikaps zum Trotz, der deutsche Einwanderer-Unternehmer die hohe und geachtete Stellung von Schwab, von einem Johann Jacob Astor natürlich abgesehen, während seine Zeitgenossen und Landsleute August Belmont (Schönberg) oder die Brüder Spreckels ihm etwa gleich zu rangieren wären, an Wohlstand, aber nicht in jener vielseitigen öffentlichen Betätigung. Diese fällt zusammen mit einem bedeutsamen Abschnitt der Geschichte des Deutschtums in Amerika, dem atlantischen nämlich, das außer der Wirtschaft in einem breiten Spektrum so heterogene Elements umfaßte wie den deutsch-amerikanischen Sozialismus — New York war der letzte Sitz der Ersten Internationale, seit 1872; hier und von hier aus agitierten W. Weitling, Johann Most, K. Heinzen, F. A. Sorge<sup>31)</sup> —, das Schrifttum, das Theater und die Presse, zu der so seltsame Blüten gehörten

<sup>30)</sup> Die Festreise zur Eröffnung der North-Pacific-Eisenbahn im September 1883. Für seine Familie und Freunde beschrieben. Von einem Teilnehmer. Als Manuskript gedruckt. New York 1884.

<sup>31)</sup> Noch in den 1890er Jahren schien einem französischen Reisenden, dem Romanschriftsteller Paul Bourget (dessen *L'outre-mer*. Paris 1895. II, 319), die Vereinigten Staaten „das am wenigsten revolutionäre Land, immer vorbehaltlich der sozialistischen Agitation der deutschen Immigranten“.

wie der „Puck“, ein Witzblatt, das nicht nur wie ursprünglich deutsch erschien, sondern auch in englischer Übersetzung, um so der auf diesem Gebiet lange bestehenden anglo-amerikanischen Unterproduktion abzuhelfen; hier wirkten (und verdienten sogar) die Künstler wie Emanuel Leutze, der seine erste öffentliche Wertschätzung in Bremen hatte, ehe er sie noch in Amerika fand, Albert Bierstadt, Thomas Nast.

Auch nach Gustav Schwabs Tod blieb die Firma Oelrichs am Leben und Florieren, lange noch „das erste deutsche Haus“ in New York, daneben auch in New York die noch heute blühende *Eagle Pencil Co.*, deren Gründer wie der amerikanische Zweig der Bleistift-Faber aus der „Ambienz“ Nürnbergs kam, oder die klavierbauenden Steinways, deren Name, halb deutsch, halb englisch, allein schon den Assimilierungsprozeß in Kürze zum Ausdruck bringt. Aber die deutsch-amerikanische Unternehmung, die frischen Entschlüsse verlagerten sich zunehmend westwärts. Nach dem Westen verzogen, im Westen erblühten, aus der ersten, zweiten oder späteren Generation solche Familienunternehmen wie die Brauereien der Busch, Anheuser, Schlitz, Coors, in anderen Industriezweigen die der Chrysler (Kreisler), der Brüder Sreckels, von denen der eine im Osten angefangen hatte, um dann mit seinem Bruder in Kalifornien die *Bay Sugar Refining Co.* zu gründen (1863), der Weyerhäuser, Boeing und anderer mehr. Auch in der Zeit des sogenannten „Managertums“, mit dem Zurücktreten des individuellen und Familienvermögens bleibt die wirtschaftende Rolle des Deutschamerikanertums durch Namen — Vaternamen naturgemäß — angedeutet. Nirgends findet man deren so viele wie in den jenseits der Alleghanies ansässigen Großunternehmen: In diesem Jahr etwa stehen unter den sechzehn *directors* der *Corn Products Co.* sechs, unter den siebzehn *officers* ebenfalls sechs mit deutschen Namen. Dieser Fortzug von der Atlantis hat auf anderen Gebieten nicht weniger stattgefunden. Fast nur im Westen gibt es deutschnamige Politiker, zwei Präsidenten (Hoover und Eisenhower) darunter, und ein gegenwärtiges Dutzend von Senatoren, mit Namen wie Dirksen, Proxmire, Hartke, Schöppel und Goldwater und an die vierzig Mitglieder des Unterhauses. Im Westen vollzog sich am stärksten der „osmotische“ Prozeß, der Deutschstämmige wie Theodor Dreiser aus Indiana und John Steinbeck aus Kalifornien in die Höhenlagen der amerikanischen Literatur brachte, während dem am Atlantik ver-

bliebenen Deutschtumsteil noch H. L. Mencken entsprang. Im Westen schließlich starb der deutsch-amerikanische Sozialismus, wenn nicht überhaupt der amerikanische Sozialismus aus, der erst in und um Chicago und Milwaukee — Eugene Debs, Josef Dietzgen, Victor Berger und andere — weitergelebt hatte und in der letzten Präsidentschaftswahl nur noch schwach — und symptomatisch? — aus dem deutschen Namen des sozialistischen Kandidaten — Hass — sprach.

Wenn nun in den letzten Jahrzehnten die Lebensbeschreibung des Unternehmers in größere Aufnahme gekommen ist — in größere oder doch frühere in den Vereinigten Staaten als in Deutschland —, so kann ihrem Fortgang kein schlechterer Dienst erwiesen werden als mit der Beschränkung auf das geschäftlich Technische in seinem Tätigkeitsbereich. Aus dieser Überzeugung fließt nicht zuletzt die weitgehende Berücksichtigung der scheinbar — aber nur scheinbar — außergeschäftlichen Betätigung eines Gustav Schwab, ja zweier Männer dieses Namens; wenn dies am Rande Erscheinende, aber doch Hergehörige über Gebühr berücksichtigt erscheinen sollte, so liegt das leider mit am verfügbaren biographischen Material, das auch in unserm Fall typisch unzureichend bleibt, in Abwesenheit von — so vielfach vernichteten — alten Geschäftskorrespondenzen und dergleichen mehr. Immerhin gewinnen wir das Umriß-Bildnis eines Unternehmers, der nach dem Ausdruck einer amerikanischen Wünschbarkeit *not just a businessman*, mehr als bloßer Geschäftsmann in seiner Zeit und an seinem Orte gewesen ist.

## XII

**Bremen im Wandel der Weltwirtschaft**

Von Alfred Jacobs

**Der Prozeß der Integration**

Das menschliche Zusammenleben auf der Erde durchläuft einen langfristigen Prozeß der Integration. Diese Entwicklung wird zwar immer wieder durch Rückfälle gestört, ist im ganzen aber nicht aufzuhalten. Die Ursache für die fortschreitende Integration liegt darin, daß sie wirtschaftliche, soziale und politische Vorteile bringt, daß sie Spannungen mildert oder beseitigt, die sonst zu gewaltsamen Lösungen führen können. Aber jede Integration „kostet“, wie Teilhard de Chardin bemerkt hat. Sie erfordert stets irgendwelchen Verzicht, und zwar nicht nur von wertlosen oder wertlos gewordenen Kategorien, sondern es gehen mit ihr auch wertvolle Substanzen verloren, die in nicht integrierten Bereichen gewachsen sind und sich nur dort erhalten können. Dies gilt für Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur gleichermaßen; es gilt auch für die Persönlichkeit des Menschen, die mit zunehmender Bezogenheit auf die Welt zwar gewinnt, in ihren Beziehungen zur nächsten Umwelt aber verliert. Einem solchen Prozeß sind auch ganze Gemeinwesen und Staaten unterworfen. Die Wandlung ist um so stärker, je intensiver die eigenständigen und lokalen Faktoren sind. Der Integrationseffekt ist umgekehrt um so geringer, je stärker die Neigungen und Verbindungen zum Integrationsbereich sind. Aus dieser langen Perspektive gesehen muß ein Gemeinwesen, das seit tausend Jahren „weltweite“ Beziehungen unterhält, ziemlich immun gegen die negativen Seiten von Integration sein; es muß leichter als andere mit den Wandlungen fertig werden, die der Integrationsprozeß mit sich bringt. Andererseits werden die Vorteile der Integration hier weniger sichtbar; aber Störungen im Fortgang der Integration oder gar Desintegrationen müssen sich besonders bemerkbar machen. Wird das Außenleben eines Welthandelsplatzes durch den Integrationsprozeß verhältnismäßig wenig berührt, so kann das Innenleben eines solchen Gemeinwesens, das immer stark traditional bestimmt war, bei stürmischem Fortschreiten der weltwirtschaftlichen Integration am stärksten betroffen werden. Die beharrenden Kräfte in gesellschaftlicher Struktur und im kulturellen Bereich immer von neuem und ohne Bruch dem Integrationsprozeß

anzupassen, ist die besondere Aufgabe eines über viele Jahrhunderte selbständigen Gemeinwesens.

### Formen des Strukturwandels

Der weltwirtschaftliche Strukturwandel tritt in Expansion, Intensivierung und Integration zutage. Diese Vorgänge laufen nacheinander und nebeneinander. Stets hat ein Seehafen sich mit diesen Tendenzen an erster Stelle auseinanderzusetzen. Der Fernhandel im Altertum und im Mittelalter fand in der Form von See- und Landhandel statt, der sich an den Umschlagplätzen konzentrierte. Er ist seinem Wesen nach expansiv, und die Geschichte des Seehafens Bremen zeigt bis zum Beginn des industriellen Zeitalters den expansiven Zug vom Nord- und Ostseehandel zum Handel und Verkehr mit allen anderen Erdteilen, den Mittelmeerhandel eingeschlossen.

Im 17. Jahrhundert erstreckten sich die Handelsverbindungen Bremens hauptsächlich noch auf die Länder an der Nord- und Ostsee; aber auch Island und Archangelsk wurden berührt. Ein gewisser Handel bestand ferner mit Italien, mehr schon mit Spanien und Portugal. Produkte aus Ostindien, Westindien und Südamerika wurden über Spanien, Portugal, Holland und England eingekauft. Daneben entwickelte sich ein lebhafter Handel mit Frankreich.

Im Jahre 1786 entfielen von 487 in Bremen eingekommenen Schiffen 101 auf Frankreich, davon 58 aus Bordeaux. Weitaus die meisten übrigen kamen von den Küsten der Nordsee, darunter 81 aus Holland und 61 aus England, sowie von der Ostsee. Aus „Amerika“ waren 1786 fünf Schiffe nach Bremen gekommen. 1797 waren es aber schon 53, und 1799 betrug ihre Zahl bereits 72. Damit war ein vorläufiger Höhepunkt erreicht worden, der erst 1827 wieder überschritten wurde.

Je weiter der Handelsweg war, eine begehrte Ware heranzuholen, desto größer war das Risiko; aber großer Wagemut konnte auch durch hohe Gewinnchancen belohnt werden. Das änderte sich mit der industriellen Revolution und der raschen Zunahme der Bevölkerungsdichte in Europa. Nicht nur wenige und relativ seltene Güter, sondern Güter für den allgemeinen Verbrauch wurden zu-

nehmend gehandelt. Das Streben nach Mengenumsatz brachte bei zunehmender Sicherheit der Verkehrswege größere Gewinne als das gefahrvolle Pioniertum. Nach der Expansion führte die Intensivierung zu wachsender Verflechtung der weltwirtschaftlichen Beziehungen. Besonders das 19. Jahrhundert hat einen solchen Zug zur Verflechtung aufgewiesen, wie kein anderes zuvor. Dieser Vorgang der expansiven und intensiven Verflechtung, zuletzt auf der Grundlage einer in der ganzen Welt anerkannten Goldwährung, ist 1914 beendet worden. In den darauffolgenden 50 Jahren ist ein derartiger Fortschritt in der Verflechtung nicht wieder erreicht worden. Die Abspaltung der kommunistischen Staaten von einem freien Gütertausch hat die Welt wirtschaftlich geteilt, und es ist nicht abzusehen, ob und wann je eine nach einheitlichen Spielregeln arbeitende Weltwirtschaft wiederhergestellt wird.

Nach dem zweiten Weltkrieg hat die Entkolonialisierung eine neue Tendenz zur Auflösung wirtschaftlicher Zusammenhänge gebracht. 55 neuentstandene Nationalwirtschaften versuchen ihr Eigenleben zu führen. Aus der Erkenntnis heraus, daß kleinräumige Volkswirtschaften nicht leistungsfähig sind, entstehen neue Formen der Integration. War diese im vorigen Jahrhundert durch die private wirtschaftliche Kommunikation gekennzeichnet, so sollen heute staatliche Vereinbarungen wieder eine engere Zusammenarbeit herbeiführen. Die Form dieser territorialen Zusammenschlüsse reicht von der politischen Staatengemeinschaft (Malaysia), der wirtschaftspolitischen Vertragsgemeinschaft (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft), vom Zollpräferenzraum (Commonwealth und Europäische Freihandelszone), vom System des kommunistischen Comecon bis zu vorerst lockeren Abreden wirtschaftlicher Zusammenarbeit in Afrika, Mittel- und Südamerika.

### **Die Entwicklung im 19. Jahrhundert**

Der Welthandel hatte sich nach den vielfältigen Störungen durch die napoleonischen Kriege in den Jahren um 1820 wieder normalisiert und zugleich neue Formen angenommen. Nach 1815 war England durch eine heftige Anpassungskrise im Europahandel betroffen worden, der 1825 eine Krise im atlantischen Handel folgte. Die Zeit zwischen diesen beiden Krisen kann als relativ normal gelten, zumal

um 1820 der starke Preisrückgang, welcher der Kriegszeit gefolgt war, nachgelassen hatte.

Die Rohstoffpreise waren nach der Steigerung während der napoleonischen Kriege und der Kontinentalsperre 1820 wieder etwa auf den Stand von 1792 zurückgegangen. Für das Jahr 1821 liegen spezifizierte Aufzeichnungen über den bremischen Handel vor. Dieses Jahr mag daher zum Ausgangspunkt einer vergleichenden Darstellung gewählt werden. Daß solche frühen Angaben überhaupt bereitstehen, ist der mühsamen Arbeit von Friedrich Rauers zu verdanken. Hiernach bieten sich für den Zweck des Vergleichs weiter die Jahre 1846, 1900 und 1913 an. Für diese Jahre weisen die Großhandelspreise der Grundstoffe folgende Veränderungen auf:

### Indexziffern der Preise für Grundstoffe

1913 = 100

Jahre	Landwirtsch. Erzeugnisse	Zucker	Kolonial- waren	Industrie- stoffe	Insgesamt
1792	47	749	108	106	98
1797	51	779	170	112	108
1821	42	428	135	115	85
1846	73	275	68	93	88
1900	78	136	84	97	90
1913	100	100	100	100	100
1963	272	rd. 300	242	216	235

Jacobs, A.: Die Großhandelspreise in Deutschland von 1792 bis 1934. Sonderhefte des Instituts für Konjunkturforschung, Nr. 37, Berlin und Hamburg 1935.

Diese Preisindexziffern verstehen sich unter Umrechnung auf vergleichbare Währungseinheiten. Sie können also einen Anhalt dafür bieten, die Preiskomponenten in den von Rauers auf Mark umgerechneten Werten der Einfuhr und Ausfuhr Bremens für die gleiche Zeit zu erkennen. In Millionen Mark ausgedrückt, hat sich der seewärtige Außenhandel Bremens wie folgt entwickelt:

	1821	1846	1900	1913	1963
Einfuhr <sup>1)</sup>	35	63	795	1 709	•
Einfuhr <sup>2)</sup>	•	•	748	1 554	4 987
Ausfuhr	ca. 20	41	462	890	6 741

<sup>1)</sup> Einschließlich innerdeutschem Verkehr

<sup>2)</sup> Ohne innerdeutschen Verkehr

Ganz grob kann man annehmen, daß die Preise 1913 um 18 % höher waren als 1821. In konstanten Preisen gerechnet war 1913 danach über Bremen rund das 40fache wie 1821 eingeführt worden. In analoger Berechnung hatte sich das Volumen der bremischen Einfuhr von 1821 bis 1846 nur auf das 1,7fache erhöht. Dies bedeutet, daß die große Expansion der Einfuhr erst nach der Mitte des vorigen Jahrhunderts erfolgte. Die seewärtige Ausfuhr über Bremen betrug 1913 real rund das 50fache von 1821, während die Ausfuhr 1846 ebenso wie die Einfuhr nur knapp das Doppelte von 1821 erreichte. Dies zeigt, wie mit der Wandlung Deutschlands zum Industriestaat Bremen nicht nur Einfuhrhafen für Rohstoffe blieb, sondern auch zum Ausfuhrhafen wurde. Indes war die Einfuhr bis 1913 erheblich größer als die Ausfuhr. Sie wurde durch steigende Exporte aus Deutschland finanziert, die ihren Weg auch über andere Häfen und über die trockene Grenze fanden.

Mit dem Prozeß der Expansion und der Intensivierung geht ein solcher der Spezialisierung einher. Im Verkehr mit Übersee dominierten schon 1797 die Vereinigten Staaten von Amerika und Westindien. Der Schiffsverkehr mit Südamerika beginnt 1823, derjenige mit Ostasien gegen 1840, mit Afrika — mit Ausnahme der nördlichen Randgebiete, die schon früher aufgesucht wurden — etwa 1845. Als größter Auswandererhafen hatte Bremen außerdem unmittelbare Beziehungen zu den Vereinigten Staaten, aus denen sich auch ein Handelsverkehr entwickelte. Im Jahre 1797 waren von 1018 angekommenen Schiffen 950 aus Europa und 68 (7 %) aus Übersee, und zwar alle aus Amerika, davon 53 aus den Vereinigten Staaten, gekommen. 1846 entfielen von 1733 angekommenen Schiffen schon 243 (14 %) auf Übersee, davon 120 auf die Vereinigten Staaten. Erheblich zugenommen hatte auch der Verkehr mit Mittel- und Südamerika. Aus Afrika und Ostasien hatten zehn Schiffe Bremen angelaufen.

### In bremischen Häfen von See eingekommene Schiffe

Jahre	Anzahl der eingekommenen Schiffe <sup>3)</sup>		darunter aus Nordamerika
	insgesamt	darunter in transatlantischer Fahrt <sup>4)</sup>	
1786	487 <sup>5)</sup>	5	5 <sup>6)</sup>
1797	1 018	68	53 <sup>7)</sup>
1803	711	35	27 <sup>7)</sup>
1823	1 126	109	70 <sup>8)</sup>
1846	1 733	243	120 <sup>7)</sup>
1854	3 285	419	.
1900	3 503	554	336
1913	5 712	624	382
1928	6 236	2 581	911
1963	12 939	3 633	1 015

3) Beladen und leer. — 4) Amerika, Asien, Australien, Afrika (1786—1900, außer Mittelmeerfahrt). — 5) „Größere Seeschiffahrt.“ Insgesamt angekommene Schiffe: 711. Später Seeschiffahrt überhaupt einschl. Küstenschiffahrt. — 6) Vermutlich aus USA. — 7) Alle aus USA. 8) 69 aus USA.

Mit der Zunahme des Welthandels wurden die Schiffsverkehrsbeziehungen auch zu den anderen Kontinenten intensiver. Von 12 939 Schiffen, die 1963 in den bremischen Häfen angekommen sind, waren gut ein Viertel aus Übersee (einschließlich Mittelmeerfahrt) gekommen, und hiervon wieder 30 % aus Nordamerika. Die Tonnage der Schiffe hat natürlich viel stärker zugenommen als die Zahl der Schiffe; aber die Zahl der Schiffe ist das bessere Kriterium für die Frequenz des Verkehrs. Jedes Schiff braucht seinen Liegeplatz und Arbeitskräfte zum Löschen und Beladen. Wenn der Anteil Nordamerikas am Überseeverkehr der bremischen Häfen seit Beginn der Transatlantikfahrt von 100 % auf 30 % zurückgegangen ist, dieser Anteil in der Bundesrepublik Deutschland 1963 aber nur 20 % beträgt, so ist dies ein Zeichen dafür, daß sich die Spezialisierung der bremischen Häfen auf Nordamerika im Zuge der Ausdehnung auf andere Kontinente in einem gewissen Umfange erhalten hat.

Neben der regionalen Spezialisierung ist auch ein Zug zur sachlichen Spezialisierung zu beobachten. Zum Teil hängt beides miteinander zusammen. Die traditionellen überseeischen Einfuhrgüter Bremens stammen aus Amerika: Tabak, Reis, Baumwolle, Kaffee und bis zur Jahrhundertwende auch Erdöl. 1821 war Kaffee der größte

Einzelposten der Einfuhr mit fast 30 % des Wertes der Gesamteinfuhr. Dann folgten Tabak und Zucker. Der Anteil des Zuckers mit 4,7 Mill. Mark (13 %) ist deswegen so groß, weil der Zucker damals sehr teuer war. Er kostete rund das Vierfache von 1913 und fast das 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>fache von 1963. 1846 nahm Tabak mit 20 % die erste Stelle ein, dem Metalle, Getreide, Kaffee und Zucker folgten. 1913 stand die Baumwolle mit fast 50 % an der Spitze, gefolgt von Schafwolle (hauptsächlich aus Australien), Getreide, Tabak, Reis, Kaffee und Metallen. Daneben nahm die Einfuhr von Manufakturwaren (vor allem aus England) und Wein (vor allem aus Frankreich) zu. Die Baumwolle behauptete auch 1928 und 1963 — wenn auch mit sinkendem Anteil von 33 auf 11 % — den ersten Platz. Dabei hat sich die Herkunft der Baumwolle gewandelt; der Anteil der Baumwolle aus den USA, die früher der Hauptlieferant waren, betrug 1963 der Menge nach nur 23 %. In der Bundesrepublik betrug dieser Anteil nur noch 17 %. Mit dem Aufbau des Bremer Wollhandels stand 1963 die Wolle an zweiter Stelle der Einfuhr, vor allem aus Australien und Neuseeland, Südafrika und Argentinien. Im Anfang des 19. Jahrhunderts war Wolle aus Deutschland noch ausgeführt worden. In der Rangordnung der Einfuhr folgen dann Tabak, Kaffee, Getreide und Metalle (auch Erze). Die starke Zunahme der Tabakeinfuhr ist durch die Verlegung des indonesischen Tabakmarktes nach Bremen bewirkt worden. Erze werden für die Klöckner-Hütte eingeführt. Beides sind also Vorgänge, die durch Wandlungen in der jüngsten Zeit hervorgerufen wurden. Typische Einfuhrwaren, wenn auch in geringerem Umfange, bleiben Holz, Südfrüchte, Weich- und Hartfasern, Kork, Wein, Reis und Kautschuk. Dank der Leistungen der ansässigen Importeure ist aber Bremen ein „Platz“ für diese Waren. Mineralöl, pflanzliche Öle und Fette, Häute und Felle haben ihren Schwerpunkt in Hamburg, wenngleich auch sie über Bremen gehandelt und eingeführt werden.

**Wert der seewärtigen Einfuhr nach Bremen**  
in Mill. M/RM/DM

Waren	1821	1846	1913 <sup>9)</sup>	1928 <sup>9)</sup>	1963 <sup>9)</sup>
Getreide, Hülsenfrüchte	1,4	4,3	122,5	198,3	184,1
Reis	0,6	1,2	23,8	13,6	15,6
Kaffee	10,8	4,2	22,6	58,4	312,9
Tabak	6,2	12,1	50,9	41,7	319,7
Wein	3,1	1,3	3,4	5,7	24,8
Baumwolle	0,4	1,8	651,6	787,9	553,9
Wolle	.	0,02	154,0	409,2	512,4
Kork	0,04	0,02	2,6	5,1	25,8
Fertigwaren	0,4	0,9	19,4	36,5	43,4

<sup>9)</sup> Ohne innerdeutschen Verkehr.

Jede Spezialisierung hat ihre Vor- und Nachteile. Man hat schon 1910 darüber geklagt, daß der Warenfächer der bremischen Einfuhr zu schmal sei. Inzwischen hat sich die Struktur der deutschen Einfuhr wesentlich verbreitert, und der bremische Importhandel ist daran beteiligt. Vor allem hat die Einfuhr von Fertigwaren ständig zugenommen. Mit der Industrialisierung der Entwicklungsländer wird das Angebot an Halb- und Fertigwaren am Weltmarkt weiter steigen. Der bremische Importhandel wird sein Augenmerk diesem Bereich um so mehr zuwenden müssen, als er seit langem über die Verbindungen zu diesen Ländern verfügt.

Ähnliche Wandlungen vollziehen sich in der Ausfuhr. Die Ausfuhr über Bremen war schon immer breit gefächert. Aber der Bedarf einer großen Anzahl von Ländern hat sich von Verbrauchsgütern zu Produktionsmitteln verschoben, und auf diese stellt der Exporteur sich mehr und mehr um. Von den exportierten industriellen Enderzeugnissen stehen die Schiffe an erster Stelle; zwei Drittel der auf bremischen Werften gebauten Tonnage geht an das Ausland<sup>10)</sup>. Es ist daher verständlich, daß der Kampf um den Anteil am Weltschiffbau in Bremen mit besonderer Energie geführt wird.

Hier konnten nur einige typische Wandlungen der Stellung Bremens im Welthandel aufgezeigt werden. Trotz aller Verschiebungen in der Struktur der Einfuhr und der Ausfuhr hat das Handelsvolumen

<sup>10)</sup> Auch die Ausfuhr von Maschinen und anderen Produktionsgütern über den bremischen Exporthandel nimmt zu.

der bremischen Häfen ständig zugenommen. Der Anteil Bremens am deutschen Außenhandel und am Welthandel hat sich seit 1900 behauptet. Der Höhepunkt des bremischen Anteils wurde anscheinend vor dem ersten Weltkriege im Jahre 1913 mit 1,5 % erreicht. Wenn aber im großen Zuge in den bremischen Häfen rund 1 % des Welthandels umgeschlagen werden, so ist das ein beachtlicher Anteil, insbesondere wenn man bedenkt, daß nur etwa zwei Drittel des Welthandels über die nassen Grenzen abgewickelt wird.

### Bremen im Welthandel

Umsatz = jeweils Einfuhr + Ausfuhr

Jahre	Welt	Deutschland		Bremische Häfen		Preis- index des Welthandels 1913 = 100	Volumen des Welthandels 1913 = 100
	Mrd. M/RM/DM	in % d. Welt	Mill. M/RM/DM	in % von Deutschl.			
1900	82,2	10,4	12,7	1 210	11,6	83,1	61,7
1913	160,2	20,9	13,0	2 444	11,7	100	100
1928	278,9	26,3	9,4	3 544	13,5	139,4	124,8
1963 <sup>11)</sup>	1 099,6	110,6 <sup>12)</sup>	10,1 <sup>12)</sup>	11 728	10,6	217,4	315,6

<sup>11)</sup> Welthandel ohne Ostblock und VR China.

<sup>12)</sup> BR Deutschland.

### Wirtschaftskrisen

Die Geschichte der Krisen zeigt, daß die Seehandelsplätze seit je konjunkturrempfindlich waren. Dies hängt mit den politischen und wirtschaftlichen Risiken des Welthandels als solchem, mit der Unstabilität der Währungsrelationen und mit den Anpassungsvorgängen zwischen Außenwirtschaft und Binnenwirtschaft zusammen. Hierzu kam vor allem im vorigen Jahrhundert die Ungewißheit der Expansion; immer neue Gebiete und Produkte traten in den Bereich des Welthandels, und die Konkurrenz von Gebieten und Produktion untereinander verschob ständig die Schwerpunkte. Man denke nur an die Wandlungen in Erzeugung und Verbrauch von Zucker, Getreide, Tabak, Spinnstoffen, Brennstoffen und Mineralien. Im 20. Jahrhundert hat das Vordringen der synthetischen Stoffe — teils als Ersatz, teils als neue Waren — revolutionierend auf den Welthandel gewirkt. Es ist bezeichnend, daß in der Untersuchung der UN über

Entwicklungsfragen diesem Vorgang die größte Bedeutung für den relativ niedrigen Stand einer Anzahl von Rohstoffpreisen zugeschrieben wird. Weniger denn irgendwo gibt es im Welthandel verbürgte Bezugs- und Absatzgebiete. Alle Wendigkeit im Handel wäre aber vergeblich, wenn nicht auch der Verkehr bewältigt würde. So bilden die Häfen, ihre Aufnahme- und Leistungsfähigkeit, das Fundament für den Seehandel. Auch sie haben sich in Bremen allen Schwankungen der Konjunkturen gewachsen gezeigt.

Aber die Krisen entsprangen seit 150 Jahren weniger der Güter- als der Geldwirtschaft. Auf die Vorgänge im Bereich des Kreditwesens und der Zahlungsbilanzen hat der einzelne Außenhändler indes verhältnismäßig wenig Einfluß; er wird von ihnen aber um so mehr berührt, je mehr er sich an spekulativen Engagements beteiligt, die sein Beruf in einem gewissen Grade erfordert.

Die Handelskrise von 1763 hatte vor allem Amsterdam, Hamburg und Lübeck getroffen. Bremen hatte sich von den spekulativen Auswüchsen des Welthandels nicht mitreißen lassen. Auch die englischen Handelskrisen von 1772, 1783, 1792/1793 und 1797 berührten Bremen kaum, obgleich dieses über London eine Menge von Rohstoffen kaufte und auch nach dort exportierte. Von 394 Schiffen, die 1797 aus dem europäischen Ausland kamen, waren je ein Viertel (108 und 109) aus Großbritannien und den Niederlanden, wo sich die Konjunkturen damals am stärksten bemerkbar machten.

Den Wechselfällen der Kreditwirtschaft war der Bremer Kaufmann erstmals in der Krise von 1799 in größerem Umfange ausgesetzt. Der Rat der Stadt gewährte öffentliche Hilfe, indem er eine Warenevorschußbank errichtete. In Verbindung mit der Solidität und der Solidarität bremischer Kaufleute leistete diese Bank vorzügliche Dienste zur Stützung der Firmen, so daß ernsthafte Zahlungsschwierigkeiten vermieden werden konnten.

In dem Krieg zwischen Frankreich und England ab 1798 nahm der Handel der Neutralen, insbesondere auch der Handel zwischen den Vereinigten Staaten und Bremen, zunächst noch zu, bis er dann mit der Verschärfung des Konfliktes ab 1807 fast ganz gedrosselt wurde. Den großen Preissturz von 1818/1819 überstand Bremen ebenso wie die Krise von 1825 (vor allem in England) und 1837 (vor allem Vereinigte Staaten und England) ohne größeren Schaden. Allerdings sank der Wert der Einfuhr nach Bremen von 1836 auf 1837 um rund 18 %

und der Ausfuhr (nicht Durchfuhr) aus Bremen um 8 0/0. War 1837 im Verkehr mit den Vereinigten Staaten ein Höhepunkt mit 135 Schiffsankünften zu verzeichnen gewesen, so fiel deren Zahl in den beiden folgenden Jahren auf 88 und 89 ab. Die Preise für Zucker, Kaffee und Tabak fielen von 1836 bis 1838 um 15 bis 20 0/0, Baumwolle um 30 0/0<sup>13)</sup>. In den Darstellungen der bremischen Wirtschaftsgeschichte ist diese Krise bisher weniger beachtet worden — wenn sie auch von Beutin speziell im Hinblick auf die Baumwollwirtschaft erwähnt wird.

Die Krise von 1846/1847 griff von England und den Vereinigten Staaten auf den Kontinent stärker über als in früheren Zeiten. Schwierigkeiten für Bremen werden aber nicht berichtet. Einfuhr und Ausfuhr nahmen sogar weiterhin zu. Einen weit mehr störenden Einfluß brachte das Revolutionsjahr 1848. Von 1847 bis 1850 trat ein erheblicher Rückschlag in der Einfuhr und von 1848/1849 auch in der Ausfuhr ein. Die Rohstoffpreise sanken im Durchschnitt um fast 30 0/0.

Die weltweite Krise von 1857 — meist als die erste Weltwirtschaftskrise bezeichnet —, die ebenfalls von den Vereinigten Staaten ausging, traf Bremen hart, insbesondere die Schifffahrt. Dank dem Eingreifen der Bremer Bank, die einen großen Teil der Wechselverbindlichkeiten des Handels übernahm, kam es aber zu keiner Katastrophe. Der Kredit Bremens im Auslande blieb erhalten; die Bank wiederum bekam einen namhaften Kredit von einem Londoner Bankhaus halb-bremischer Herkunft. Der Preissturz in den Welthandelsartikeln war so stark, daß der Handel dadurch ohne eigene Schuld in ernsthafte Schwierigkeiten geraten konnte. Eine besondere Untersuchung hat gezeigt, daß der Preissturz in diesen Jahren nur noch mit dem Zusammenbruch der Weltmarktpreise nach der Krise von 1929 und nach der Koreakrise (1950) verglichen werden kann<sup>14)</sup>. Der Historiker der Wirtschaftskrisen des 19. Jahrhunderts, Max Wirth, bemerkt, daß Bremen standhaften Widerstand leistete: „Die ganze Entwicklung Bremens und seiner Bevölkerung machen diese angenehme Erscheinung erklärlich“. Beutin weist darauf hin, daß sich 1857 der Baumwollumsatz in Bremen hielt und daß der Umsatz in Tabak nur einen kur-

<sup>13)</sup> Diese Preisveränderungen beziehen sich auf Jahresdurchschnitte; zwischen den höchsten und niedrigsten Preisen innerhalb dieser Zeit war der Abstand erheblich größer.

<sup>14)</sup> Vgl. „Bremen im Wiederaufbau“, S. 8—11.

zen Einbruch erfuhr. Die Krise war kurz und heftig, und es bahnte sich ein neuer Aufschwung an, der allerdings bald von den Störungen des Handels durch den amerikanischen Bürgerkrieg (1861—1865) unterbrochen wurde.

In den Krisen von 1873, 1890, 1900 und 1907 und den ihnen folgenden Jahren des Abschwunges hatte der bremische Handel sich stets wieder mit starken Preisschwankungen auseinanderzusetzen; aber das gehörte zum Geschäft, und größere Kreditschwierigkeiten traten bei diesen Konjunkturschwankungen nicht ein. Die Störungen gingen damals auch weniger vom Handel und von den Weltmärkten als von der Investitionstätigkeit der sich entfaltenden Industrie aus. Die Schwankungen des Wirtschaftslebens erfaßten mehr oder weniger gleichmäßig alle Industriestaaten, und die bremische Wirtschaft konnte sich relativ leicht in die Schwankungen des internationalen Geschäftsganges einfügen.

Die Weltwirtschaftskrise von 1929 entsprang ebenso wie alle früheren Krisen primär aus Mißverhältnissen im Geld- und Kreditwesen. Ihre Ursache lag nicht in Überproduktion, wie nach der Lehre der Spiethoff-Schule angenommen wurde (Beutin), sondern in einem internationalen Mißverhältnis von kurzfristigen und langfristigen Krediten, zum Teil verursacht durch den Versuch, die deutschen Reparationsleistungen zu kommerzialisieren. Hinzu kam eine unzureichende Flexibilität der Binnenmarktpreise in allen Industrieländern. Der verfehlte Versuch, das Prinzip goldgeränderter Währungen unter völlig veränderten Verhältnissen aufrechtzuerhalten, verschärfte die Krise. Für Deutschland ergaben sich besonders schwerwiegende Folgen dadurch, daß es sich wegen seiner Bindung an die Reparationskredite durch die Vereinigten Staaten der Abwertung des englischen Pfundes am 19. September 1931 nicht anschließen konnte. Der Zusammenbruch der Weltmärkte und die binnenwirtschaftliche Deflationspolitik trafen die bremische Wirtschaft besonders hart. Der Zusammenbruch der „Nordwolle“ und der „Danat-Bank“ war auch durch staatliche Stützung nicht aufzuhalten. Die Arbeitslosigkeit in Bremen war größer als in den meisten anderen deutschen Großstädten. In der Schärfe dieser Depression zeigte sich, in welchem Umfange Bremen, wie auch andere Seehäfen, infolge seiner exponierten Stellung zwischen Volkswirtschaft und Weltwirtschaft derartigen Konjunkturschwankungen ausgesetzt war.

Dank neuer Methoden der Währungs- und Konjunkturpolitik ist die westliche Welt in den letzten zwanzig Jahren von Wirtschaftskrisen verschont geblieben. Fünf kleinere Schwankungen — Rezessionen — haben sich nur in Form eines vorübergehend verlangsamten wirtschaftlichen Wachstums bemerkbar gemacht (1948/1949, 1951/1952, 1954, 1957/1958 und 1961/1962).

Die Spaltung Westeuropas in zwei Zoll-Präferenzräume bedeutet für Bremen ebenso wie für die übrigen westdeutschen Häfen ein retardierendes Moment. Man kann schätzen, daß für Bremen ein relativer Verlust von etwa 4 % des Hafenumschlages eintritt, wenn in den beiden Räumen die Binnenzölle ganz abgebaut sein werden, nachdem es ab 1. Januar 1965 schon zu 70 % geschehen ist. Das allgemeine wirtschaftliche Wachstum, nicht zuletzt gefördert durch die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, hat jedoch die Nachteile der Trennung zwischen EWG und EFTA bisher auch für Bremen überkompensiert. Auf der Grundlage der fortschreitenden weltwirtschaftlichen Integration wird Bremen auch zum Beginn seines zweiten Jahrtausends als Handelsplatz und als eines der Zentren der westeuropäischen Kultur seine durch die Natur gegebene Stellung behaupten.

### Schrifttum

- Stork, Adam: Über das Verhältnis der freien Hansestädte zum Handel Deutschlands. Bremen 1821.
- Rauers, Friedrich: Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Bremen 1913.
- Beutin, Ludwig: Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den napoleonischen Kriegen. Abhdlg. zur Handels- und Seegeschichte. Herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein, Bd. II, Neumünster i. H., 1933.
- Jacobs, Alfred: Die Großhandelspreise in Deutschland von 1792 bis 1934. Berlin 1935.
- Beutin, Ludwig: Bremen und Amerika. Bremen 1953.
- Hofmann, Werner: Bremen in der deutschen Außenwirtschaft. Statistisches Landesamt Bremen. Statistische Monatsberichte. 8. Jahrg. 1956, H. 11.
- Deissmann, Gerhard: Bremen im Wiederaufbau. Bremen 1958.
- Statistisches Handbuch für das Land Freie Hansestadt Bremen, 1950 bis 1960. Bremen 1961.
- International Trade 1962. GATT. Genf 1963.
- Maritime Transport. OECD. Paris 1963.
- Jacobs, Alfred: Bremens Stellung im Welthandel.  
In: „Bremen — Bremerhaven“, Häfen am Strom. 6. Aufl., deutsch und englisch. Herausgeb. von der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Bremen. 1964, hier S. 76—87.



## XIII

**Die Gedenkmünze zum hundertjährigen Bestehen  
Bremerhavens**

Von Horst Gnettner

Während der Weimarer Republik wurden zwanzig verschiedene Typen von Gedenkmünzen in Umlauf gebracht. Eine von ihnen ist die Gedenkmünze, die 1927 zum hundertjährigen Bestehen Bremerhavens im Auftrag der Hansestadt Bremen geprägt wurde. Die Stadt würdigte so auf nachhaltige Weise die Tat des Bürgermeisters Smidt mit einem kleinen Kunstwerk. In einer Menge von 200 000 Stück ging es von Hand zu Hand, war in der Weimarer Republik wegen seiner schönen Darstellung beliebt und ist es bei den Sammlern heute noch viel mehr.

Der Werdegang der Münze von der Anregung, sie zu schaffen, bis zu ihrer Prägung läßt sich anhand der im Bremer Staatsarchiv liegenden Akten verfolgen <sup>1)</sup>. Dabei zeigt sich, daß die Prägung der Münze unter großem Zeitdruck zustande kam. Am 15. Januar 1927 fragte Bremen deswegen in Berlin an — spätestens am 25. April mußte man im Besitz der Münzen sein, sollten sie am Tage der Hundertjahrfeier, am 30. April 1927, in Umlauf gesetzt werden können. Es blieben nur drei Monate, um Gestaltung und Prägung der Münze zu bewerkstelligen. Das war eine kurze Zeit, zumal keiner der Männer im Bremer Rathaus ahnte, welche Schwierigkeiten zu überwinden waren, ehe am 7. April 1927 der Münzmeister Kullrich den Stahlstempel fertiggestellt hatte und die Prägung beginnen konnte.

Nachdem man sich in Bremen zur Ausgabe einer Gedenkmünze entschlossen hatte, wurde die Senatskommission für Reichs- und auswärtige Angelegenheiten damit beauftragt, einige wichtige Vorfragen zu klären. Vor allem sollte, da man in Bremen annahm, daß der Stadt nur eine Seite der Münze zur Gestaltung zur Verfügung gestellt würde, erkundet werden, ob diese mit dem Kopf des Bürgermeisters Smidt oder mit dem Bremer Hoheitszeichen versehen werden dürfte. Ein Brief mit diesen Fragen ging an den Bremischen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister, Senator Dr. Nebelthau, in Berlin. Dieser zog beim Reichsfinanzministerium Erkundigungen ein, aus denen hervorging:

<sup>1)</sup> Akten der Bremischen Gesandtschaft, Az. V C 3.

1. nur bei äußerster Beschleunigung würde die Prägung bis Ende April gelingen;
2. die Prägekosten würde das Reich bezahlen, alle übrigen Kosten würden etwa 3000 RM betragen;
3. der Stempel müßte in Berlin geschnitten werden.

An der vierten Frage — die Gestaltung der Münze betreffend — wäre beinahe das ganze Vorhaben gescheitert. Es bedurfte des diplomatischen Geschickes des Senators Dr. Nebelthau, die Schwierigkeiten zu überwinden. Von der entscheidenden Besprechung berichtet er folgendes:

„Meinen Zuhörern war zwar Bremerhaven nicht unbekannt, aber die Geschichte seiner Gründung neu, und so bedurfte es denn einiger Aufklärung, um sie zu bewegen, ihren Standpunkt zu verlassen, daß hundert Jahre einer Stadt nicht ausreichen, um sie durch die Prägung einer eigenen Reichsmünze zu ehren und um anzuerkennen, daß die Gründung Bremerhavens durch Smidt für die weltwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands von grundlegender Bedeutung gewesen sei und die Weser und Bremen vor dem Versinken in das Nichts bewahrt habe. So gestanden sie denn zu, daß 200 000 Dreimarkstücke geprägt werden sollten.“

Der Antrag auf Darstellung des Kopfes von Smidt auf der Münze wurde mit der Begründung abgelehnt, daß eine Verfügung bestehe, nach der auf Münzen keine Porträts geprägt werden sollten. Es wurde vorgeschlagen, an Stelle des Kopfes das Bremer Wappen, den Roland, ein Schiff oder einen Leuchtturm zu wählen. Die Umschrift könne lauten: „Zur Erinnerung an die Gründung Bremerhavens 1827—1927“. Weiter brachte Dr. Nebelthau in Erfahrung, daß auf der Rückseite die Inschrift „Deutsches Reich“ und die Wertbezeichnung erscheinen müßten. Ob Antiquaschrift zu wählen sei, bleibe dem Künstler überlassen: er könne auch den Entwurf in Fraktur einreichen. Ob der Reichskunstwart — der bei der Gestaltung der Münze rechtzeitig mit einzuschalten sei — ihn dann genehmigen würde, könne nicht vorausgesagt werden. Der Perlrand sei wegen der Fälschungsgefahr notwendig, deshalb sei er beizubehalten, ebenso wie die Umschrift auf dem Rand: „Einigkeit und Recht und Freiheit“. Das Reichsfinanzministerium erwarte dringend die Einreichung eines förmlichen Antrages mit beigefügtem Entwurf.

Eine Zwischenanfrage Bremens an das Reichsfinanzministerium, ob



Gedenkmünze zum hundertjährigen Bestehen Bremerhavens 1927



nicht statt der 200 000 Drei-Mark-Stücke 100 000 Fünf-Mark-Stücke geprägt werden dürften, wurde nicht grundsätzlich abgelehnt; jedoch wurde zu erkennen gegeben, daß auch die Ausprägung von Drei-Mark-Stücken wünschenswert sei, um auch den weniger Bemittelten die Möglichkeit zu geben, Stücke zu erwerben.

Am 31. Januar 1927 ging der förmliche Antrag auf Ausprägung der Gedenkmünze an das Reichsfinanzministerium. Er lautete:

„In diesem Jahr sind 100 Jahre vergangen, seitdem die Krone Hannover an Bremen an der Unterweser ein Gebiet abtrat, auf dem alsdann ein neuer bremischer Hafen angelegt und die Stadt Bremerhaven gegründet wurde. Diese Tat des bremischen Bürgermeisters Smidt hat sich als hochbedeutsam, weit über Bremen hinaus, für die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens erwiesen. Bremen wird daher die Erinnerung daran in feierlicher Weise begehen, und zwar durch eine besondere Feier am 30. April dieses Jahres. Der Senat hegt den Wunsch, daß zur Erinnerung an die Gründung dieses bremischen Hafens und der Stadt Bremerhaven Reichssilbermünzen im Nennwert von 3 RM als Erinnerungsmünzen, und zwar im Betrag von 600 000 RM, ausgeprägt werden. Für die Münze selbst hat der hiesige Kunstmaler Rhode den anliegenden Entwurf gefertigt, der die Billigung des Senats gefunden hat. Die Schriftseite, die sich dem Bilde der bisherigen Reichsmarkstücke anpaßt, trägt in der Mitte die Wertbezeichnung: 3 Reichsmark, in der Umschrift die Bezeichnung: Deutsches Reich 1927. Die Schauseite zeigt in der Mitte das bremische Wahrzeichen: den silbernen Schlüssel mit der Umschrift: Freie Hansestadt Bremen. Die Umschrift am Rande lautet: Hundert Jahre Bremerhaven 1827—1927 . . . . .“

Die dem Antrag folgende Besprechung zwischen Vertretern des Reichsfinanzministeriums, dem Reichskunstwart Redslob und Dr. Nebelthau hatte ein für Bremen unerwartetes Ergebnis. Es wurde nämlich festgestellt:

1. das Münzbild sei verkehrt, es habe kein richtiges Oben und Unten. Der Bremer Schlüssel allein sei als Münzbild unbrauchbar, mindestens müsse er im Schilde stehen. Am besten sei das bremische Staatswappen;

2. das hundertjährige Bestehen Bremerhavens werde gefeiert, weil Smidt durch die Gründung Bremerhavens Bremen und die Weser vor dem Ausschluß vom Weltverkehr bewahrt habe. Allein durch die

Gründung Bremerhavens sei die Entwicklung Bremens zu seiner gegenwärtigen Bedeutung in der Wirtschaft für sich und das Deutsche Reich möglich geworden. Dieser wichtige und inhaltsschwere Gedanke, der der Bremerhavener Feier zugrunde liege, finde keinen Ausdruck durch den Bremer Schlüssel. Dieses Zeichen sei in diesem Falle ungeeignet;

3. vom Standpunkt der Münztechnik aus müsse der Entwurf als unbrauchbar bezeichnet werden. Er biete eine rein graphische Lösung, bei der auf den Schutz gegen Fälschungen keine Rücksicht genommen sei. Die Münze könnte ohne geringste Schwierigkeit gefälscht werden, was in diesem Falle um so bedenklicher sei, als sie nur in einer geringen Auflage hergestellt werden solle, die voraussichtlich sehr bald aus dem Verkehr in Sammlerhände übergehe. Habe sie aber einmal Sammlerwert erlangt, so sei der Anreiz zur Fälschung groß. Der einfachste Weg, um über alle diese Schwierigkeiten hinwegzukommen, sei die Zulassung des Kopfes des Bürgermeisters Smidt gewesen. Das widerspreche jedoch der Verfügung.

Damit war der Entwurf des Bremer Künstlers Rhode für unbrauchbar erklärt worden, und der Bremer Senat stand vor der Frage, woher er in aller Eile einen neuen Entwurf bekommen sollte. Glücklicherweise wußte der Reichskunstwart Redslob Rat. Nicht nur, daß er als wirkungsvolles Symbol ein Schiff aus der Gründungszeit Bremerhavens vorschlug — ein Schiff, das leicht mit den bremischen Hoheitszeichen ausgestattet werden könnte —, er nannte auch den Künstler Dasio, der in derartigen Entwürfen Erfahrung hatte.

Da die Zeit drängte, fragte das Reichsfinanzministerium von sich aus bei Prof. Dasio in München an, ob er bereit sei, den Entwurf anzufertigen. Dieser sagte zu und war schon am 8. Februar zu einer Besprechung in Berlin. Er griff den Vorschlag auf, das Ereignis durch ein Schiff zu symbolisieren, unter dem das Bremer Staatswappen angebracht werden sollte. Sich dabei an den Dampfer „Washington“ zu halten, lehnte er aus geschichtlichen und künstlerischen Gründen ab. Weisungsgemäß wollte er neben dem Schiff das Bremer Wappen bearbeiten, obgleich das Reichsfinanzministerium gegen diesen Vorschlag einwandte, daß die Münze alsdann zwei Wappen aufweisen würde, weil auf das Reichswappen unter keinen Umständen verzichtet werden könnte. Für diese Arbeiten, die die Herstellung des Prägestempels ermöglichten, forderte der Künstler 2000 RM. Außer-

dem bat er um die Erstattung der Kosten für ein oder zwei Berlinfahrten.

Da für die Herstellung des Prägestempels 1000 RM veranschlagt wurden, bat Dr. Nebelthau den Bremer Senat um Bewilligung von 4000 RM, von denen er aber noch etwas übrigzubehalten hoffte. Wie zu erwarten war, bewilligte der Senat schnell die geforderten 4000 RM, und Senator Nebelthau wurde ermächtigt, Prof. Dasio den Auftrag über zwei Entwürfe zu erteilen. Dieser fertigte die Entwürfe an und schrieb am 24. Februar an die Bremer Gesandtschaft: „... Morgen gehen die zwei Entwürfe nach Berlin. Der eine Entwurf mit dem Staatswappen liegt Ihnen in Zeichnung vor, der mit dem Schiff schon plastisch (in Gips), in vierfacher Größe. Bei letzterem Entwurf versuchte ich zum Ausdruck zu bringen, wie durch die Gründung von Bremerhaven die Kette gesprengt wurde (figürlich), die früher Ihre Schifffahrt hemmte. Das Schiff stößt mit der Spitze durch die als Ornament gegebene Kette durch.“

Sobald Senator Nebelthau im Besitz der Entwürfe war, schickte er sie an den Reichskunstwart, der folgendermaßen Stellung nahm: „... Gemeinsam mit dem Künstler bin ich der Meinung, daß als wirklich lohnend in erster Linie die symbolische Darstellung des Ereignisses in Frage kommt. Daß dieses Ereignis nicht durch das Bildnis von Bürgermeister Smidt dargestellt werden kann, erschien mir anfänglich bedauerlich. Deswegen habe ich seinerzeit den Vorschlag gemacht, den Prof. Dasio ausgeführt und künstlerisch gelöst und vertieft hat: man möge ein Schiff mit der Bremer Flagge darstellen und — in der Umrandung an die historische Tatsache erinnern, daß die Weser früher durch eine Kette bei Elsfleth gesperrt war, und daß durch die Initiative Bremens und durch die Gründung Bremerhavens die Öffnung der Weser, und zwar die Öffnung für das Weltmeer, erfolgte. Da ich selbst vor 15 Jahren in Bremen tätig war, lag mir daran, daß in der Münze die Leistung Bremens für ganz Deutschland zum Ausdruck käme, und daß zugleich die Darstellung der Vergangenheit eine spürbare Beziehung auf das hätte, was das heutige Bremen durch Wiederaufbau der Lloydflotte für ganz Deutschland geleistet hat. Deswegen bin ich der Auffassung, daß diese Münze eine sinnfällige Verherrlichung und zugleich ein Symbol für ganz Deutschland darstellt.“

Die Abbildung des Bremer Staatswappens fand der Reichskunstwart

aus zwei Gründen nicht glücklich. Einmal hätte bei Verwendung des Staatswappens die Münze praktisch aus zwei Rückseiten bestanden, zum andern wäre die Verbindung des Bremer Wappens mit der Umschrift „100 Jahre Bremerhaven“ heraldisch nicht zu vertreten gewesen; denn logischerweise hätte bei dieser Umschrift auch das Wappen von Bremerhaven gebracht werden müssen. Weiter wies der Reichskunstwart darauf hin, daß die Schiffsmünze ganz Deutschland etwas zu sagen habe und sie immer — besonders bei Sammlern — ein populäres Stück sein werde, während die Wappenmünze einen mehr oder weniger kommunalen Charakter trage, dem es an innerer Bedeutung fehle. Die künstlerische Lösung fand er unübertrefflich.

Nach diesem eindeutigen Entscheid des Reichskunstwarts für den Entwurf mit dem Segelschiff stimmte auch der Senat zu. Nur geringe Änderungen wurden noch gewünscht. Außerdem erwirkte Senator Nebelthau noch die Erlaubnis, daß statt der üblichen Randschrift „Einigkeit und Recht und Freiheit“ der Spruch „Navigare necesse est“ geprägt werden sollte.

Nachdem das endgültige Aussehen der Münze festgelegt war, beschäftigte sich der Reichsrat damit und genehmigte am 31. März 1927 die Ausprägung von 150 000 Drei-Mark-Stücken und 50 000 Fünf-Mark-Stücken. Bis zum 7. April hatte der Münzmedailleur Kullrich das Positiv der Münze in Stahl geschnitten: die Stahlstempel konnten hergestellt werden, und die Prägung begann, so daß Bremen zur rechten Zeit die Gedenkmünzen bekam <sup>2)</sup>.

Prof. Dasio übersandte nach geleisteter Arbeit der Bremer Gesandtschaft seine Rechnung von 2000 RM, außerdem bat er um Erstattung der Unkosten von drei Reisen nach Berlin und die Überlassung von je vier Exemplaren der Münzen (gegen Bezahlung) als Erinnerung für seine Kinder. Er fürchtete, daß die Münzen über Nacht vergriffen sein würden und nach München überhaupt kein Stück käme. Dem Wunsche Prof. Dasios wurde entsprochen: er bekam die gewünschten Münzen gegen Bezahlung zugeschickt. Abgeschlagen aber wurde ihm die Erstattung der dritten Reise nach Berlin, da eine solche nicht abgemacht worden wäre (!).

Für dieses, gewissermaßen eingesparte Geld hatte Dr. Nebelthau

<sup>2)</sup> Siehe beigegebene Tafel  
(Lichtbilder aus den Akten der Senatsregistratur B. 3. a., Nr. 45 [7]).

eine Verwendung, die aus einem Brief an Bürgermeister Dr. Donandt ersichtlich wird. Er schreibt:

„... Daß Bremen mit seiner Bremerhavener Denkmünze den Reichsmünzen ein so schönes, allgemein bewundertes Stück hat einreihen können, ist nicht zuletzt das Verdienst des Reichskunstwarts Dr. Redslob. Wie Sie wissen, war Dr. Redslob früher längere Jahre in unserer Kunsthalle tätig<sup>3)</sup>, und ich darf hinzufügen, daß er Bremen eine große Anhänglichkeit bewahrt und Bremens Ruhm, bei der Lösung künstlerischer Aufgaben einen feinen Sinn und eine glückliche Hand zu haben, gern verkündet. Wenn ich mich nicht irre, werden die für die Denkmünze bewilligten Mittel nicht voll gebraucht, zumal es mir gelungen ist, Prof. Dasio 180 RM abzuziehen, die er über unsere Abmachung hinaus für eine dritte Reise nach Berlin berechnet hatte. Ich möchte mir deshalb die Anregung erlauben, Dr. Redslob aus den ersparten Mitteln eine Belohnung in Gestalt einer Spende aus dem Ratskeller zu gewähren. Ich bin gewiß, daß diese Spende dem Belohnten eine große Freude und eine Bekräftigung in seiner Hinnegung zu Bremen sein dürfte.“

Auf diese Anregung hin beschloß der Bremer Senat, dem Reichskunstwart Dr. Redslob für seine Verdienste um die Schaffung der Bremerhavener Denkmünze eine Belohnung in Gestalt einer Spende aus dem Ratskeller zu gewähren und ihm außerdem je ein Stück der polierten Münzen zu 3 und 5 Reichsmark im Etui zum Geschenk zu machen.

<sup>3)</sup> Irrtum des Briefschreibers: Dr. Edwin Redslob (aus Aachen) war von 1911 bis 1912 Erster Assistent am damaligen Bremer Gewerbemuseum.



## XIV

**Donnerstag — Schiffssonntag**

Von Arnold Rehm

Auf den Schiffen vieler deutscher Reedereien herrscht noch heute ein auffallender kulinarischer Brauch: an Donnerstagen wird Sonntagsverpflegung ausgegeben. Die Besatzung bekommt einen sogenannten „vollen Schlag“: Braten, Soße, Kartoffeln, Gemüse und eine Süßspeise. Gelegentlich ist dieses Brauchtum sogar in der Speisefolge mit Tradition belastet. So gibt es beispielsweise an Bord aller Einheiten der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ an Donnerstagen regelmäßig Schweinebraten mit Rotkohl, und nur beim Nachtisch wird der Phantasie des Schiffskochs eine gewisse Freiheit gelassen, deren Grenze mit „Früchten der Jahreszeit“ und einem Pudding gegeben ist, der in der blumigen Sprache von Hotelküchen den Namen „Weinsulz“ bekommen hat. Im Mannschaftslogis wird dieses Erzeugnis wegen seiner giftig-grünen Farbe als „I.-G.-Farben-Pudding“ bezeichnet.

Diese gastronomische „Heiligung“ des Donnerstages ist übrigens nicht nur in Mannschaftskombüsen wirksam, sondern wird auch auf den Fahrgastschiffen des Norddeutschen Lloyd geübt, dessen Verpflegung gemeinhin als besonders üppig gilt. Auf den Kreuzfahrten wurden beispielsweise zu den Abendmahlzeiten an Donnerstagen in bekömmlichem Wechsel Delikatessen wie Hummer, Kaviar, Austern und Gänseleberpastete gereicht. Fast immer pflegen die Stewards ihre Gäste auf die Bereicherung der Speisekarte mit der typischen und geradezu geheimnisvoll gemurmelten Formel aufhorchen zu lassen: „Heute gibt's Hummer! Donnerstag, Schiffssonntag!“

Auf Segelfrachtschiffen erfolgte die verpflegungsmäßige Ausstattung des Donnerstages natürlich auf einfachere Art als heute auf Dampfern und Motorschiffen; aber immerhin wurde die Zubereitung der Hülsenfrüchte — sie mußten übrigens „bis zur Sättigung“ angeboten werden — nach Erfindung der Konservendose an Donnerstagen und Sonntagen durch Büchsenfleisch verbessert. Sonst gab es Salzfleisch oder Speck. Als es „Kabelgarn“, das Büchsenfleisch, noch nicht gab, war die Salzfleischportion zu erhöhen und ein Farbwechsel bei Erbsen von Gelb auf Grau vorzunehmen, wie V. E. Thellung von Courtlary in seinem 1818 in Zürich erschienenen Werk „Darstellung

der Marine; ein Versuch über den Kriegsdienst zu See“ berichtet <sup>1)</sup>).

Die Antworten einiger Reedereien auf eine Rundfrage lauteten übrigens gelegentlich: „Bei uns gibt es täglich Sonntagskost, und der Donnerstag wird nicht mehr besonders ausgezeichnet“. Häufig irren aber die Inspektoren, weil ihr Denken in Tarifverträgen und deren Anhängseln wurzelt. Die Macht der Tradition in den Kombüsen ist jedoch oft stärker als die „Kapitäne an Land“ wahrhaben wollen. Häufig spart der Koch von sich aus an den übrigen Wochentagen Proviant ein, um die Donnerstags-Verpflegung ein wenig festlich zu gestalten.

Das Bedienungspersonal der Passagierschiffe erklärt meist, von wißbegierigen Fahrgästen nach dem Grund der Verpflegungsaufbesserung befragt, es nicht zu wissen. Die „Chefs“ berufen sich auf die alte Tradition: „Immer so gewesen“ oder „auf Order vom Kontor“. Die Proviantabteilung des Norddeutschen Lloyd meinte, der Brauch wurzele wohl in alten behördlichen Anordnungen, den „Speiserollen“, in denen aus sozialen Erwägungen bestimmt sei, zweimal in der Woche einen „vollen Schlag“ zu geben. Die Mannschaft habe aus der Sicht über den Magen den Donnerstag zum Schiffssonntag gestempelt.

Diese Auffassung ließ sich hören und wurde auch vom Verfasser übernommen, der als Betreuer der Hochsee-Gesellschaftsreisen des Norddeutschen Lloyd sogar in Vorträgen an Bord zur Verbreitung dieser Irrlehre beigetragen hat. Aber auch die Vertreter der „Hochsee-Theologie“, die Seemannspastoren und Schiffsgeistlichen beider Konfessionen, wußten nichts zur Lösung dieser Frage beizusteuern, leider, wie der Verfasser mit leichtem Tadel hinzufügen muß. Friedrich Kluge <sup>2)</sup>), der mit unerhörtem Fleiß und in systematischer Kleinarbeit den Wortschatz der Seemannssprache aus gedruckten Quellen gesammelt hat, nimmt vom Schiffssonntag keine Notiz; ebensowenig sein dilettierender Konkurrent, der Marinepfarrer Gustav Gödel <sup>3)</sup>). Selbst der temperamentvoll, weil aus der Sicht des Befahrenen schreibende Wolfgang Stammeler, der sich mit den Schreibtisch-Philologen und Museumsdirektoren ein wenig bissig auseinandersetzt, widmet dem Schiffssonntag in seinem ausgezeichneten „Seemanns-

<sup>1)</sup> S. 159

<sup>2)</sup> F. Kluge, Seemannssprache, 1911.

<sup>3)</sup> G. Goedel, Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache, Kiel, 1908.

Brauch und -Glaube“ keine Zeile<sup>4)</sup>. Dieser Mangel hat seinen guten Grund: Stammer hat seine See-Erfahrungen an Bord von „Lustkuttern“ erworben, und auf Hochsee-Jachten hat sich die Donnerstags-Tradition nicht oder noch nicht als „Überschmuggler“ eingeschlichen.

Der Verfasser hatte also „Kontor und Wissenschaft“ auf seiner Seite, wenn er eine falsche Auffassung verbreitete. Deshalb war er auch ehrlich betroffen, als er vor einigen Monaten durch Zufall feststellen mußte, daß er sich gründlich geirrt hatte. Die Dinge liegen umgekehrt: An Sonntagen und Donnerstagen fanden die täglichen religiösen Handlungen an Bord in besonders feierlicher Form statt, und dieser kirchlichen Weihe trug auch die Kombüse Rechnung.

Es ist verständlich, daß früher auf Segelschiffen gottesdienstliche Handlungen mit echten religiösen Gefühlen vorgenommen wurden. Die Abhängigkeit der kleinen Schiffe von den Naturgewalten ließ die täglichen gemeinsamen Gebete nie zu Routinewerk erstarren. Sie waren auch in den Artikelbriefen, den früheren Seemannsordnungen, rechtlich verankert. In *E. E. Rathes der Stadt Bremen Ordinantie vor de Capitain und Schiffs Volck* vom 15. April 1613<sup>5)</sup> heißt es: *Anfencklich schall der Capitain undt alle Officieres undt alle Scheps Volck sick beflitigen, dat se den Nhamen Gottes nicht Missbruck ook sick des floeken und sweren (Fluchens und Schwörens) erenstlich endtholden undt . . . alle Morgen und Abend auf seinem Schiff zu Gott dem Allmächtigen sein Gebet zu thun.*

Ein Rest dieses alten Brauches hat sich nur auf den Heringsloggern erhalten. Hier hat jeden Abend der Moses, der jüngste Schiffsjunge, noch den Segen Gottes mit gezogener Mütze am Bug zu erbitten, wenn das große „Fleeth geschossen“ ist. Zu Beginn des vorigen Jahrhunderts begannen sogar noch die für ihre unbekümmerten Lebensgewohnheiten bekannten Hamburger Schauerleute ihre schwere morgendliche Transporttätigkeit mit diesem Gebet zu verklären<sup>6)</sup>:

<sup>4)</sup> W. Stammer, Seemanns-Brauch und -Glaube, in „Philologie im Aufriß“, 1960.

<sup>5)</sup> Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen. R. 11. a. 2. a.

<sup>6)</sup> J. J. Eschels, Lebensbeschreibung eines alten Seemannes. Hamburg, 1828, S. 48.

*Nu wölln wi den Anfang moken.  
Nu help uns Gott,  
Dann geht es uns alltid wohl. Amen.*

Die formelhafte Eintragung im Schiffstagebuch: „Passierten Weser-Feuerschiff. Beginn der Seereise.“ hieß noch im 18. Jahrhundert: „Sprechen unser erstes Abendgebet.“ — Walfänger hielten natürlich ihren besonderen Zwiespruch mit Gott. In einem holländischen Gebet aus dem 18. Jahrhundert heißt es (in Übersetzung <sup>7)</sup>):

„Sprich Du nur ein Wort und das Eis schmilzt dahin. Laß die Winde wehen, und das Wasser zieht von dannen. Gebiete Du den Walfischen, aus ihren abgründigen Tiefen hochzukommen, und laß uns ihrer mächtig werden durch Deine Hilfe und Deinen gütigen Beistand. Dies ist ja die Absicht unserer Reise; deshalb erniedrige uns nicht zu kleinen Hökern und laß uns nicht beschämt dastehen (ohne Fang nach Haus zu kommen!). Wir aber werden Dich loben und preisen, Dich, dem Preis und Herrlichkeit zukommt bis in alle Ewigkeit. Amen.“

Die Leitung der gottesdienstlichen Handlungen lag für gewöhnlich beim Kapitän. Kriegsschiffe der Barockzeit aber hatten Pfarrer anzumustern, die sich um das Seelenheil der Besatzungen zu kümmern hatten. Dieser Brauch herrschte auch auf den Konvoischiffen, mit denen die Stadt Hamburg ihre Segler vor barbareskischen und zivilisierten Kaperern zu schützen pflegte<sup>8)</sup>. Die Tätigkeit des *Domine*, wie er nach holländischem Brauch genannt wurde, übten häufig Kandidaten der Theologie aus, die sich so als „Werkstudenten“ einige Reichsthaler verdienten. Besonders hochgeschätzt wurden ihre Dienste offenbar nicht. Sie erhielten nur 10 Thaler Monatsheuer, während die für den Gesundheitsdienst wichtigen „Oberbarbiere“ für 45 Thaler anmusterten.

Später wurde dann doch der Wunsch nach ordinierten Geistlichen laut <sup>9)</sup>: . . . *weil es für denen Leuten in Spanien wohnend, so der evangelischen Religion zugethan, eine sonderliche Freude sein würde, dass sie noch an Bord unserer Convoy-Schiffe durch Hörung des*

<sup>7)</sup> B. Cooper und J. W. F. Wermeus Bunning, „De zingende Walvisch“, Amsterdam, ohne Jahr, etwa 1950, S. 97.

<sup>8)</sup> E. Baasch, Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Hamburg, 1896, S. 207.

<sup>9)</sup> Baasch a. a. O., S. 209.

*Worts Gottes und Geniessung des hochwürdigen Abendmahls ihre Seele laben könnten.*

Der Dienst der Bordgeistlichen war durch eine nicht erhalten gebliebene Vorschrift geregelt. Bei Anmusterung eines neuen *Domine* wird es so gewesen sein, daß der Vorgänger dem Neuling seinen Erfahrungsschatz für die Tätigkeit innerhalb seiner Bordgemeinde mit auf den Weg gegeben hat. Sicher vergaß er nie, abschließend hinzuzufügen: *Master nächst Gott, seul maître après Dieu, ist der Kapitän, nicht Ihr, lieber Amtsbruder. Stellt Euch gut mit ihm, dann ist Euer Wirken segensreich.*

Fast alle „Hochsee-Pastoren“ sind mit ihren Kapitänen offensichtlich klargefahren; eine Ausnahme ist Domine Andreas Johann Geismer. Dieser verließ am 15. Dezember 1725 an der Convoye „Admiralität von Hamburg“ den rechtweisenden Kurs des alten Brauchtums. Im christlichen Lehreifer hatte er die Routine des geheiligten Donnerstages auf andere Wochentage, und zwar zugunsten der jungen Nachwuchskräfte für den Matrosenberuf ausgedehnt. Der Pastor wurde deshalb von Kapitän Georg Schröder zum Rapport befohlen und „kriegte den Wind scharf von vorn“. Der zurechtgewiesene Gottesmann zeigte sich aber nach Ankunft im Heimathafen als ein streitbarer Eiferer. Er beschwerte sich beim Convoycolleg. Daraufhin wurde die Dienstvorschrift für die Bordgeistlichen am 10. November 1728 neu gefaßt<sup>10)</sup>. In ihren wesentlichen Teilen heißt es:

1. *Soll alle Morgen umb 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr und des Abends umb 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr der Anfang zum Gebeth gemacht werden, damit nachgehends bey vollen Glasen (das heißt um 8.00 und um 18.00 Uhr) das Volck zum schaffen (zum Essen) kommen könne, ausgenommen am Donnerstage, da nach verrichteter Betstunde ein Catechismus Examen anzustellen, welches bis gegen 9 Uhr anhält.*
2. *Regelt den Sonntagsgottesdienst.*
3. *Wen das Schiff im Hafen lieget und das Volck frisch Wasser hohlet, auch andere Arbeit zur Rückreise verfertigen muß, alß soll der Gottesdienst nur am Sonntage und Donnerstage observieret werden.*
4. *Regelt die Überlassung der Kapitänskajüte zur Abhaltung des Abendmahles.*

<sup>10)</sup> Baasch a. a. O., S. 215.

Da haben wir also den Donnerstag als religiösen kleinen Feiertag behördlich verbrieft und versiegelt. Ungeklärt bleibt aber die Frage nach dem Grunde dieses kirchlichen Sonderrechtes der Seeleute. Es liegt zwar nahe, die Bevorzugung mit der erhöhten Lebensgefahr in Zusammenhang zu bringen, mit denen der Seemann im Vergleich zu den Werktätigen „auf dem festen Wall“ ausgesetzt ist, obwohl bis zum späten Mittelalter die Schifffahrt während des Winters ruhte. Glücklicherweise bot sich eine Klärung dieser Frage in einem Brief an, den Willem Bosmann, ein holländischer Gelehrter der Barockzeit, im Jahre 1709 in seinem Werk *Nauwkeurige Beschryving van de Guinese Gould-, Tand- en Slavekust* veröffentlichte. In deutscher Übersetzung lautet die Stelle des Briefes, in dem das Leben in den holländischen Stützpunkten für den Sklavenhandel an der afrikanischen Westküste beschrieben wird, folgendermaßen <sup>11)</sup>:

„Euer Hochwohlgeboren müssen nicht glauben, daß wir hier lustig und leichtsinnig leben; dann würden Euer Hochwohlgeboren sich selbst betrügen. Wir sind sehr aufrichtig und kirchlich gesinnt. Wir müssen jeden Tag die Kirche besuchen bei Strafe von einem halben Reichsthaler; an Sonntagen und Donnerstagen aber beträgt die Buße einen ganzen Reichsthaler.“

Demnach wurde also um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert, jedenfalls in den holländischen Landen, der Donnerstag durch einen sonntäglichen Gottesdienst ausgezeichnet. In der Mitte des 18. Jahrhunderts wurde auf den Hamburger Konvoischiffen, wenn sie „an den Pfählen lagen“, an Donnerstagen noch eine besondere Gebetsstunde abgehalten. Dieser Schiffsgottesdienst, den manche Leute „mehr aus Neubegierde, als um sich auf dem Wasser zu erbauen“ besuchten, ist auch nach Abbruch des letzten Konvoischiffes noch auf den Wachtschiffen fortgesetzt worden. Im Jahre 1787 wird er zum letzten Male erwähnt.

Bei diesem Stand der Forschung kam eine späte, aber erfreuliche Hilfe von einem früheren Schiffsprediger, der den Verfasser an den Leiter des Deutschen Institutes in der Universität in Mainz, Professor Dr. Röhrich, verwies. Dieser machte auf das „Handbuch des deutschen Aberglaubens“ <sup>12)</sup> aufmerksam. Das Nachschlagen ergab ein ehrwürdiges Alter der noch wirksamen seemännischen Tradition.

<sup>11)</sup> Zitiert nach L. C. Vrijman, „Slavenhalers en Slavenhandel“. Amsterdam, 1937, S. 50.

<sup>12)</sup> Bächthold-Stäubli, Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens, 1927 bis 1942, Bd. I, S. 333.

Bei ihrem Bemühen um die Christianisierung der germanischen Völker hatten sich die Missionare hauptsächlich mit der Verehrung des (donnernden) Gottes Thor/Donar geistig auseinanderzusetzen. Deshalb wurde der Feiertag des Gottes, der Donnerstag, der Torstag der Skandinavier, gern in den Mittelpunkt der christlichen Religionsübung gestellt und hohe Feiertage, wie die Einsetzung des Abendmahls, das Fronleichnamfest und Christi Himmelfahrt auf den Donnerstag gelegt. Es heißt in dem Artikel des Handwörterbuches weiter:

„Gegen die heidnische Festfeier dieses Tages kämpfte die Kirche mit wenig Erfolg. Sie hob den Donnerstag selbst hie und da durch einen eigenen Gottesdienst hervor und erhöhte sein Ansehen durch die Feier der Einsetzung des Abendmahls (Gründonnerstag) und der Himmelfahrt Christi, die in den Mai fällt, in welchem nach den fränkischen Kapitularien die Donnerstage besonders festlich begangen wurden. Die Heilighaltung des Donnerstages, der bis zum 17. Jahrhundert mehr oder weniger als Festtag galt, und den die Esten sogar über den Sonntag stellten, zeigen noch Volksglauben und Volksbrauch der Gegenwart.“

Und mit den Esten, können wir hinzufügen, die deutschen Seeleute, eine Tatsache, die seltsamerweise den Folkloristen bis heute entgangen ist. Dieser Schiffssonntag ist wohl das erstaunlichste Beispiel der Wirksamkeit seemännischer Tradition, die ja im wesentlichen dem Sicherheitsbestreben gegen die mannigfaltigen Seegefahren entspringt. Man ersetzt nur ungern etwas, was sich im Kampf mit den Elementen bewährt hat, durch etwas Neues, angeblich Besseres. Möglicherweise wurzelt auch die Heiligung des Donnerstages in dieser Lebensangst. Hierdurch wird es verständlich, daß ein Volk von Seeleuten, wie die Briten, auch an Land die Tradition zur Richtschnur allen Handelns bis schlechthin zur Unsinnigkeit machte. Der Verfasser hat im Laufe der letzten vier Jahre alle Jahrgänge der deutschen nautischen Zeitschrift „Hansa“ bis 1925 studiert und dabei festgestellt, daß die deutschen Nautiker sich sehr mannhaft zusammen mit der britischen „Bruderschaft der Seeleute“ geschlagen haben, wenn es um sinnhafte Verbesserungen auf dem Gebiete der Navigation oder Seemannschaft ging, die meist von Offizieren der nicht mit dem Blei der Tradition belasteten deutschen Kriegsmarine vorgeschlagen wurden. Zusammen mit ihren britischen Kameraden waren die deutschen Seeleute gegen jede Neuerung. Es sei nur erinnert an die Tieflademarke, an farbige Seitenlaternen, rechtweisende Navigation und das direkte

Ruderkommando. In Großbritannien sagte man bis zum Jahre 1933 (!) „Links“, wenn man nach rechts wollte, weil das Ruderkommando ursprünglich ein Hebelkommando war, ein Befehl, der mit Einführung des Steuer r a d e s natürlich unsinnig wurde<sup>13)</sup>.

Aus dieser Haltung gesehen, ist eine Antwort eines Stabsoffiziers der Royal Navy eigentlich schwer verständlich; er schrieb auf die Anfrage nach der kulinarischen Auszeichnung des Donnerstages in der britischen Kriegsmarine, sozusagen auf hohem „fortschrittlichem“ Seeroß sitzend, in deutscher Sprache folgendermaßen:

„Nein, bestimmt nein. Ich schlage vor, daß eine gewisse Handelsmarine noch im Mittelalter bleibt. Heute aber fastet man nicht am Freitag, und das gute Essen am Donnerstag ist nicht mehr notwendig.“

Der Commander hatte übersehen, daß die Royal Navy heute ihren Schiffssonntag durch „make and mend“, das heißt durch Zeugdienst, angenehmer gestaltet.

<sup>13)</sup> A. B. Cambell, „Customs and Traditions of the Royal Navy“. Aldershot, 1956, S. 152.

## XV

**Porträts bremischer Kaufleute****Gedanken über eine bremische Unternehmer-Ikonographie**

Von Wilhelm Treue

Über das Porträt gibt es naturgemäß eine sehr umfangreiche Literatur — sowohl über die Dargestellten wie über die Maler, Bildhauer, Medailleure, Graphiker, Gemmenschneider und Photographen. Mit dem Unternehmerporträt dagegen als einer Sondergruppe des breiten Gesamtgebietes beschäftigt man sich erst seit einigen Jahren — nicht einmal so lange wie mit der modernen Unternehmerbiographie. Und während in der „Neuen Deutschen Biographie“ ein großartiges biographisches Grundlagen- und Nachschlagewerk entsteht, das heute bereits sechs Bände umfaßt, schließlich auf etwa 25 Bände anwachsen (von den alsbald notwendigen Ergänzungsbänden noch abgesehen) und dann gewiß nicht weniger als 25 000 Biographien sowie ein Mehrfaches davon an genealogischen Hinweisen enthalten wird, während, wo immer es möglich ist, in diesen Biographien außer auf Literatur auch auf Porträts der Beschriebenen hingewiesen wird, während schließlich von diesen rund 25 000 Biographien am Ende etwa 20 % = 5000 deutschen Unternehmern seit den ersten Anfängen bis in die allerjüngste Vergangenheit gewidmet sein werden, gibt es nirgendwo einen Ansatz zu einer deutschen oder auch nur zu einer rheinischen, hessischen, Berliner, hamburgischen oder bremischen Unternehmer-Ikonographie. Wir haben kunstgeschichtliche Institute und Landesbildstellen; aber sie alle beschäftigen sich nicht mit der systematischen Sammlung von Nachweisen oder gar von Photos und Dias von Unternehmerporträts etwa ganz Deutschlands, einer Landschaft oder eines Wirtschaftszweiges. Das ist in einer Zeit, in der die Wirtschaft als Trägerin von Wohlstand und Fortschritt hohes Ansehen genießt, das Unternehmertum mit gutem Grund ein erhebliches Selbstbewußtsein an den Tag legt und seine lange Tradition nicht weniger betont als seine Bedeutung für Gegenwart und Zukunft, in der es freiwillig und zielbewußt für viele kulturelle Aufgaben große finanzielle Leistungen aufbringt, eine erstaunliche Tatsache, die allerdings weniger auf Mangel an gutem Willen und Einsicht schließen läßt als darauf, daß Wirtschafts-, Sozial- und Kulturhistoriker die Bedeutung des Unternehmerporträts für ihre Forschung und für die

deutsche Sozialgeschichte nicht genügend erkannt und infolgedessen auf diese auch kaum hingewiesen haben.

In der Zeitschrift „Tradition“ ist verschiedentlich das Unternehmerporträt erwähnt und mehr oder weniger ausführlich behandelt worden<sup>1)</sup> — zuletzt in einem Aufsatz von W. Zorn<sup>2)</sup>. Die Lektüre dieser Arbeiten zeigt schnell, daß sie sich aus natürlichen Ursachen vorwiegend mit West- und Süddeutschland sowie mit Berlin, auch wohl mit Schlesien beschäftigen, Norddeutschland jedoch nur am Rande behandeln und dabei obendrein Hamburg sichtlich bevorzugen. Bremen jedenfalls kommt entschieden zu kurz — und zwar nicht allein für die jüngeren Jahrhunderte und Jahrzehnte, sondern mehr noch für die ältere Vergangenheit. Bereits die Ausstellung „Große Deutsche im Bild“ im Jahre 1936 litt unter dieser Unausgewogenheit. Einer der Gründe dafür mag die gleichfalls auffällige und schwer verständliche Tatsache sein, daß es wohl ein kaum noch übersehbares Schrifttum über die Hanse gibt, dagegen nicht eine Porträtsammlung oder auch nur ein Verzeichnis der Bilder von Kaufleuten, Reedern usw. aus dem Raum und der Zeit der Hanse, obgleich es doch wahrlich nicht an großartigen Bildnissen fehlt — man denke nur an Holbeins Stalhofkaufleute, insbesondere an Georg Gisze, an Bernt Notkes Hansisches Ehepaar in der Sammlung Roselius in der Böttcherstraße zu Bremen oder an das Gemeinschaftsportrait der Überseekaufleute in der Form eines Epitaphgemäldes in der Lübecker Jacobikirche von 1566, das einige in einer Kogge sitzende Kaufleute zeigt. Die Porträtgruppe von Hanse-Unternehmern ist also weder in ihrem Umfang erfaßt noch gar über das Individuelle hinaus als Ganzes wissenschaftlich behandelt worden, was doch zu ganz anderen Ergebnissen führen könnte als die kunstgeschichtlichen Studien über einzelne Bilder. Offensichtlich fehlt es also selbst an Vorarbeiten für die uns hier interessierende Ikonographie — anscheinend sogar für die wichtigsten Städte, so z. B. für Bremen.

Es soll nun im folgenden nicht etwa der Versuch unternommen werden, das seit langem Versäumte hastig nachzuholen. Für eine solche Arbeit bedarf es zeitraubender, ebenso mühsamer wie sorg-

<sup>1)</sup> Z. B. Wilhelm Treue, Unternehmerporträts am Königsdenkmal. „Tradition“ 4/1959, S. 255 ff.

<sup>2)</sup> Wolfgang Zorn, Das deutsche Unternehmerporträt in sozialgeschichtlicher Betrachtung. „Tradition“ 7/1952, S. 79 ff.



### CHRISTIAN HEINRICH WÄTJEN

30. Januar 1813 — 28. Februar 1887

Überseekaufmann, Deutschlands größter Privatreeder der Segelschiffszeit

Die vom Vater Diedrich Heinrich Wätjen (27. Dezember 1785 — 12. Januar 1858) aus Ochtmanien im Hoyaischen übernommene Firma D. H. Wätjen & Co. baute der Sohn mit Umsicht und Tatkraft zu einer Weltfirma aus. Die stattliche Flotte der Firma — in den achtziger Jahren 47 schnelle Segler — diente vor allem eigener Aus- und Einfuhr, beteiligte sich maßgeblich an den Tabakfahrten, am Auswanderergeschäft, an der Paketfahrt, am Walfischfang und hielt die Verbindung Bremens mit fast allen größeren Häfen der Welt aufrecht. Vielseitig war das Schaffen C. H. Wätjens als einer der maßgeblichsten Vertreter der deutschen Schifffahrt, als Vorsitzender verschiedener kaufmännischer Institutionen und als Verwalter gemeinnütziger Einrichtungen seiner Vaterstadt. Seine ständige Fürsorge galt auch seinen landwirtschaftlichen Erwerbungen, den drei wertvollen Gütern im Harzvorland und der Standesherrschaft Fürstl. Drehna in der Lausitz. Hier und auf seinem Landsitz Blumenthal schuf er großartige Landschaftsparks, die seine schöpferische Liebe zur Natur offenbarten.



GUSTAV SCHWAB

1822—1880

Deutsch-amerikanischer Unternehmer mit lebhaften Beziehungen nach Bremen  
(Vgl. den Aufsatz auf den Seiten 337—360.)



Koenenkamp



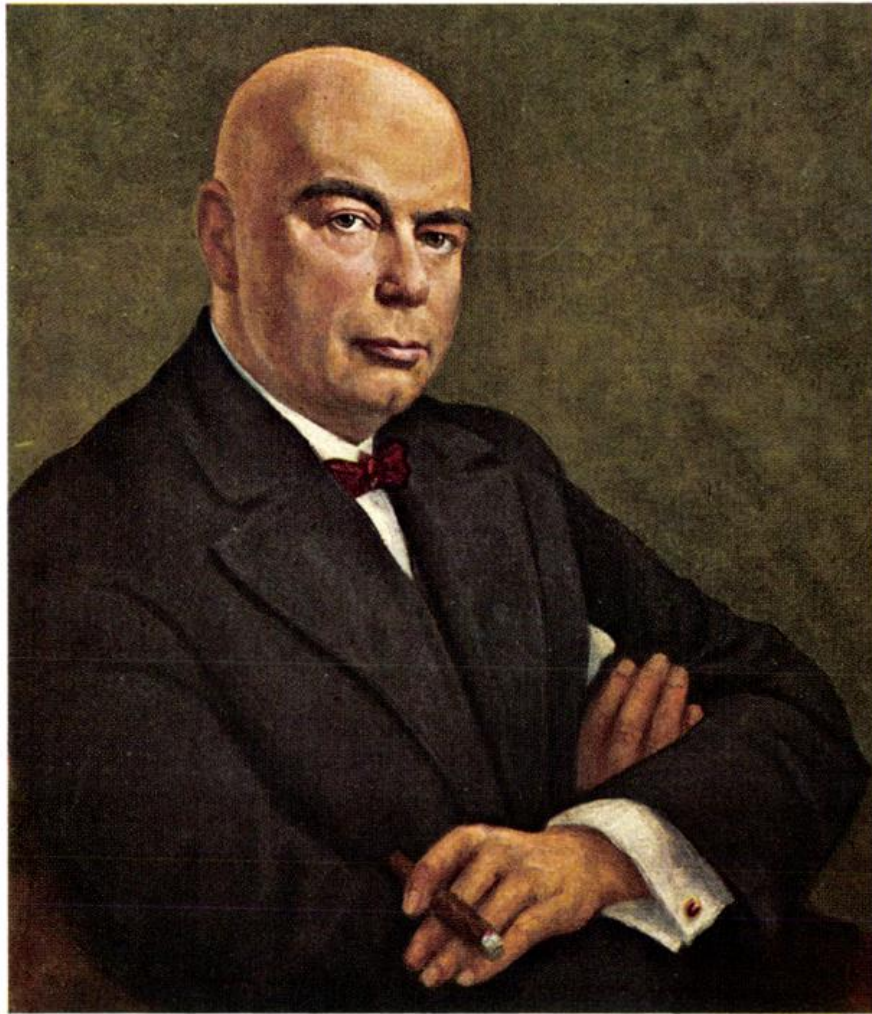
von Belmer



WILHELM KOENENKAMP  
5. August 1859 — 20. Oktober 1941

Begründer der Bremer Seiden-Einfuhr aus Japan und China

Wilhelm Koenenkamp entwickelte seine Firma schon vor 1914 zur größten Seiden-Importfirma Europas. Der Kaufmannskonvent entsandte ihn 1910 in die Bürgerschaft, der er bis zum Jahre 1918 angehörte. Seine besondere Liebe galt der Park- und Gartenkultur und dem Studium der Geschichte. Koenenkamp entstammte einem Bauerngeschlecht aus der Grafschaft Hoya, das bemerkenswerte Begabungen hervorgebracht hat, außer Kaufleuten u. a. den angesehenen amerikanischen Juristen Attorney General Herman Koenenkamp und den Kirchenmusikdirektor an St. Marien zu Danzig und Komponisten Reinhold Koenenkamp. Seine Mutter kam aus dem landsässigen Geschlecht der Belmer, ursprünglich aus dem Dorfe Belmer bei Bruchhausen-Vilsen. Aus ihrer Familie stammten u. a. die bremischen Elterleute Albert (erwählt 1516) und Johann (erw. 1542) von Belmer und der bremische Ratsherr (erw. 1539) und spätere Bürgermeister (erw. 1549) Lüder von Belmer, ein verdienstvoller Mann in einer für Bremen ebenso bedeutsamen wie gefährlichen Zeit. Als er Ratsherr war, beurkundeten „Bürgermeistere und Radtmannen“ am 19. März 1545 die Stiftung der „armen Seefahrt“, später „Haus Seefahrt“. — Die oben abgebildeten Wappen bestanden schon um 1500.



## LUDWIG ROSELIUS

2. Juni 1874 — 15. Mai 1943

Gründer der Kaffee HAG, bulgarischer Generalkonsul,  
Dr. h. c. der Universität Münster

Ländlicher Vorfahrenschaft aus der alten Grafschaft Hoya entsprossen, gründete Ludwig Roselius aus väterlichem Kaffee Großhandelsgeschäft heraus die Kaffee-Handelsgesellschaft (Kaffee HAG), in deren mustergültigen Anlagen unter Anwendung eines neuen Verfahrens ein über alle Welt sich verbreitender coffeinfreier Kaffee hergestellt wurde. Einer der letzten großen bremischen Kunstmäzene, baute er aus den Erträgen seiner Wirtschaftsunternehmen die Böttcherstraße als Sammelstätte niederdeutschen kulturellen Schaffens und Wirkens aus.

fältiger Forschungs- und Sammlerarbeiten. Aber vielleicht darf doch der Versuch gemacht werden, angesichts eines der großen Jubiläen Bremens auf die Bedeutung und den Wert, also auf die Notwendigkeit der Sammlung, Katalogisierung und vielseitigen wissenschaftlichen Auswertung einer bremischen Unternehmer-Ikonographie hinzuweisen. Vielleicht darf sogar die Hoffnung ausgesprochen werden, daß in der Hochstimmung dieser einzigartigen Feier der Beschluß gefaßt werden möge, mit einer solchen Ikonographie zu beginnen und ihren Fortgang finanziell zu sichern.

Es gibt einige sehr wertvolle Ansatzpunkte für ein solches Vorhaben in Bremen: nicht allein Standbilder oder Plaketten, wie sie im großen Saale der im letzten Kriege zerstörten Börse waren, sondern auch in Museen, in der Kunsthalle zumal und im Focke-Museum, in anderen Sammlungen und öffentlichen Gebäuden eine ganze Reihe leicht zugänglicher wichtiger Porträts, darüber hinaus in bremischem Schrifttum manch weiteres Bild, desgleichen in Graphiksammlungen und schließlich in den zahlreichen Firmengeschichten eine Fülle von Porträts, von denen nun allerdings viele in der Öffentlichkeit kaum bekannt sein dürften.

Zu jenen immer wieder abgebildeten Porträts aus dem Kreise des Norddeutschen Lloyd gehören etwa die von H. H. Meier und Crüsemann bis zu Wiegand. Daneben ist an die anderen Reedereien zu erinnern, an das Haus Seefahrt, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die gerade jetzt, zu ihrem hundertjährigen Bestehen, mit einer Veröffentlichung hervorgetreten ist.

Weiter enthält allein schon die Geschichte des Bremer Vulkan<sup>3)</sup> eine ganze Gruppe von Porträts, die u. a. von J. Lange über zwei Raschen-Bilder, solche von Franz Schütte und Bernhard Loose bis zu drei Thyssen-Porträts reicht. Und weil wir beim „Bremer Vulkan“ mit Vegesack zu tun haben, sei daran erinnert, daß hier um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ein tüchtiger Porträtmaler wirkte, Addig Jaburg, während von seinem Bruder Oltmann<sup>4)</sup>, dem Maler von Schiffsbildern, nur einige von ihm stammende Porträts überliefert sind. Das Heimatmuseum in Vegesack besitzt von beiden eine gute Sammlung.

<sup>3)</sup> Von Georg Bessell in: 150 Jahre Schiffbau in Vegesack, 1955.

<sup>4)</sup> Über die beiden Brüder vgl. Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, 1912, S. 232.

Es sei weiter erinnert an die Gründer und Besitzer von Schiffsausrüstungsfirmen und etwa der Tauwerkfabrik Geo. Glestein, an Schiffsmakler wie Dauelsberg, an die führenden Männer von Produktions- und Handelsfirmen, die mit zum Teil reichgebildeten Firmengeschichten an die Öffentlichkeit getreten sind: etwa die Reis- und Handels-Aktiengesellschaft, die Bremer Mühlen, Roselius, Textil- und Tabakfirmen. Und es seien nicht vergessen der Verlag Schönemann, die Druckerei G. Hunckel, auch die von Hauschildt und die Buchhandlungen wie Arthur Geist, früher G. Winter. Es sei auch darauf hingewiesen, daß Bremen in den von der Historischen Kommission für Niedersachsen herausgegebenen Niedersächsischen Lebensbildern<sup>5)</sup> vorwiegend mit Beiträgen aus seiner Handelswelt vertreten ist. Jedem ist ein gut ausgesuchtes Porträt vorangestellt.

In den Schriften der erwähnten und vieler anderer Firmen liegt ein reiches Abbildungsmaterial, liegen mindestens Hinweise auf Porträts seit dem 18. Jahrhundert und gelegentlich aus noch früherer Zeit vor, die man unbedingt als Porträtgruppe zusammenfassen, katalogisieren und, wo es angebracht erscheint, auch konservatorisch pflegen und schließlich wissenschaftlich bearbeiten sollte.

Für die letztere Aufgabe nun gibt es mehrere Gesichtspunkte. Dabei handelt es sich in erster Linie naturgemäß um die gemalte oder in anderer Technik wiedergegebene Person. Wir wissen heute, daß sich nicht allein die künstlerische Auffassung und Wiedergabe im Laufe der Jahrhunderte gewandelt haben, sondern auch die Gesichter (ganz zu schweigen von Haartracht, Kleidung, Haltung usw.). Porträt-Reihen innerhalb einer Familie, auch innerhalb einer Berufsgruppe in einer Stadt oder einem Staate lassen diesen Wandel auf der Grundschicht des Bleibenden deutlich erkennen, und der Historiker ist imstande, seine Verknüpfung mit der allgemeinen historischen Entwicklung aufzuspüren und zu beschreiben. Nicht selten ist eine Person mehrfach gemalt worden — im Abstände von einigen oder vielen Jahren, nicht allein in der Jugend und in höherem Alter, sondern auch in verschiedenen Phasen des beruflichen Erfolges und der öffentlichen Stellung und Bedeutung. Was die Biographie nur beschreibt, zeigt, erläutert, beweisen uns die Bilder. Vielfach gibt es Porträts von Ehepaaren und Familien über mehrere Generationen hinweg, die im Bilde die Forschungsergebnisse der Genealogen vor-

<sup>5)</sup> In den vorliegenden fünf Bänden meist von Friedrich Prüser verfaßt.

weisen: das Verschmelzen und Zusammenwachsen aus mehreren und vielen Blutströmen, Stammes- und Rassenwurzeln. Die Vorfahren der Kaufleute, deren Bilder diesem Aufsätze beigegeben sind, stammen sämtlich aus der alten Grafschaft Hoya, einem bis auf den heutigen Tag unverfälschten Bauernlande, das schon in mittelalterlicher Zeit die große Wiege gewesen ist, aus der Bremens Bürgerblut aufgefrischt wurde<sup>6)</sup>. Das bremische Unternehmertum in Bildern — es erwiese sich, stellte man sie sorgfältig zusammen, deutlicher in seiner Mischung von Bodenständigkeit und ausgreifender Weltweite, als eine schriftliche Darstellung erkennen lassen kann.

Die zweite Seite aber wäre die künstlerische, die der Maler, die zumeist aus Bremen, nicht selten jedoch auch aus anderen Gebieten stammten und neue Kunstauffassungen an die Nordseeküste trugen.

Nun stellt das Porträt sehr häufig nicht einfach eine Person in einer allgemeinen oder besonderen Kleidung dar. Häufig, zu gewissen Zeiten mehr als in anderen, zeigt das Bild noch weitere, bezeichnende, erklärende, betonende oder unterscheidende Gegenstände. Abgesehen davon, daß sich auch der Unternehmer mit seiner Frau, seinen Kindern, dem Sohn als Nachfolger, dem Teilhaber oder wichtigsten Mitarbeiter, dem Erfinder porträtieren ließ, wurde es im 19. Jahrhundert immer mehr üblich, ein Symbol des Berufes — sozusagen an Stelle des Adelswappens — hinzuzufügen: eine Maschine, einen Motor, ein Zahnrad. Derartiges Zubehör befand sich auf dem Tisch oder in der Hand des Dargestellten; es stand neben ihm oder lag zu seinen Füßen: stets bildete es das Wahrzeichen des Erfolges, wies es auf die Grundlage des Unternehmens, trug es die Überlieferung aus früheren Jahrhunderten in die Gegenwart und darüber hinaus. Die technikgeschichtliche Forschung hat nicht ganz selten darauf hinweisen können, daß ein solches Abbild den letzten vorhandenen Beleg für ein frühes Erzeugnis bildet, von dem kein Originalstück erhalten geblieben ist: das Porträt gewann so über den familien-, unternehmer- und kunstgeschichtlichen Wert hinaus auch einen technikgeschichtlichen von zuweilen beträchtlicher Bedeutung.

Dieser Bildtyp reicht in Bremen z. B. vom Stapellauf eines Schiffes, etwa des Vollschiffes „Uhland“ auf der Langeschen Werft im Jahre

<sup>6)</sup> Vgl. Friedrich Prüser, Über die Herkunft der mittelalterlichen Bevölkerung Bremens, Zeitschr. d. Vereins f. Hamburg. Geschichte, Bd. 41 (1951), S. 125 bis 154 (Festschrift für Heinrich Reincke).

1847, wie er auf dem Gemälde in der bereits oben angeführten Geschichte der Werften Johann Lange, H. F. Ulrichs, Bremer Vulkan <sup>7)</sup> wiedergegeben ist, bis zu jenem ebenso eigenartigen wie historisch lehrreichen Bild in diesem Buche „150 Jahre Schiffbau in Vegesack“, das eine Art Übersicht über Johann Langes Leben bieten sollte: hat er selbst es doch 1842 malen lassen und zweifellos veranlaßt, daß es neben zwei Ansichten der Werft (die sonst kaum vorhanden wären), dem Spantenriß eines Seeschiffes und den Porträts des Chefs und seiner Frau nicht weniger als 21 Bilder von Schiffen enthält, die Johann Lange gebaut hat. Kein Zweifel: dieses Bild, das eine ganze Gemäldesammlung auf e i n e r Leinwand bietet, enthält einen schiffbaugeschichtlich höchst aufschlußreichen und wertvollen Katalog der Leistungen einer Werft in ihrer frühen Blütezeit.

Es wäre nicht schwierig, auf die Bedeutung ähnlich wertvoller Bilder für eine Ikonographie des bremischen Unternehmertums hinzuweisen. Doch scheint es hier, in einer knappen Skizze, richtiger, noch eine andere Seite zu erwähnen: den Unternehmer in seinem Arbeits- oder Wohnraum, vor seinem Wohnhaus, in seinem Garten oder Park. G. Grundmann hat in der „Tradition“ 1965 einen sozial- wie kunst- und architekturgeschichtlich gleichermaßen erwähnenswerten und bedeutsamen Beitrag über die Unternehmervillen und -schlösser in Schlesien veröffentlicht. Irmgard Wirth ist auf diesen Fragenkreis in ihren beiden glänzenden Bänden „Die Bauwerke und Kunstdenkmäler in Berlin“ eingegangen und wird die dort gemachte Bemerkung gleichfalls in einem Aufsatz für die „Tradition“ im einzelnen darstellen und vertiefen. Auf ähnliche Publikationen über Hamburg braucht nicht im einzelnen hingewiesen zu werden. Bei Bremen mag man hier an das entzückende Buch von Gustav Brandes „Aus den Gärten einer alten Hansestadt“ denken, auch an die hervorragenden Lichtbilder, die Arthur Rieks dazu beigesteuert hat <sup>8)</sup>.

Daß wir das Werkstatt-Intérieur der Unternehmer seit dem 16. Jahrhundert bis in die Gegenwart am besten nicht aus Beschreibungen sondern aus Gemälden kennen, ist bekannt: erinnert sei nur erneut an Georg Gisze, auch an Berend Roosen aus Hamburg, an den Reeder-

<sup>7)</sup> Vgl. S. 393.

<sup>8)</sup> Aus den Gärten einer alten Hansestadt. Mit Lichtbildern von Arthur Rieks. – Abhandl. u. Vorträge der Bremer Wissenschaftl. Gesellsch., Bd. 13, H. 1/2, Bremen 1939. Auch als Sonderschrift erschienen.

und Werftbesitzer F. C. Löhns an seinem Schreibtisch mit dem Blick auf Werft, Mühle und Hafen, an den Berliner Großkaufmann Kommerzienrat Jos. Liebermann.

Aber diese Porträts, die den Unternehmer im unmittelbaren geschäftlichen Milieu zeigen, bilden doch, so wichtig sie für die Forschung sind und so wenig dieser Wert bisher angemessen berücksichtigt worden ist, nur den Anfang. Der nächste Schritt führt in das städtische Wohnhaus, das Landhaus, selbst in das Schloß. Auch in Bremen wäre es nicht schwer, eine Anzahl von Bildern zusammenzustellen, die in diesen Zusammenhang gehören und zugleich den Geschmack, den Wohnstil, Wohlstand und Reichtum, Zurückhaltung und Prachtentfaltung, Überlieferung und Zeitgeist, Individualismus und Kollektivismus der Bewohner und Besitzer zum Ausdruck bringen. Vom Bau- und Kunstgeschichtlichen her haben die verschiedenen Inventar-Werke von Rudolf Stein hier gute Vorarbeit geleistet<sup>9)</sup>; es wäre der Mühe wert, das Personengeschichtliche hier noch weiter zu ergänzen.

Das Leben selbst der tätigsten Unternehmer erfüllte sich nie ganz in der Arbeit; ihre Persönlichkeit formte nicht allein das Werk, sie fand ihren Ausdruck nicht nur in der Firma, sondern auch in Gesicht, Kleidung und Haltung des Dargestellten, in seinem heimischen Milieu vom Haus bis zum einzelnen Möbelstück, ja, bis zu seinem Porträt, dessen Maler er selbst sich wählte. Eigenartigerweise ist bei den Aufsätzen und Büchern über diesen Themenkreis Bremen als Beispiel nie herangezogen worden: Berlin natürlich, Hamburg selbstverständlich und ebenso die Unternehmer der wichtigsten west-, südwest- und süddeutschen Gebiete; aber Bremen wurde übergangen. Das liegt gewiß weder an einer Abneigung der Forscher noch gar daran, daß es in Bremen kein Material für solche Studien gäbe. Es beruht vielmehr ausschließlich darauf, daß dieses verstreute Material niemals zusammengestellt, katalogisiert, unter den Hauptgesichtspunkten geordnet — daß es schließlich eben nicht bekannt gemacht worden ist.

Zweifellos aber wäre es eine lohnende, sachlich wie zeitlich überschaubare Aufgabe für eine Gruppe, die aus mindestens einem Heimat-

<sup>9)</sup> Als letzterschienenenes: Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens, II: Die Vorstädte und die Stadt-Landgüter, Vegesack und Bremerhaven. Bremen 1965.

geschichtler, einem Kunsthistoriker, einem Firmenhistoriker und einem Sozialhistoriker bestehen sollte, eine solche Ikonographie zusammenzustellen und auch mit ihrer wissenschaftlichen Auswertung zu beginnen. Hier könnte tatsächlich eine für andere Gebiete in der Bundesrepublik anregende Pionierarbeit geleistet werden, die oben- drein an einer bescheidenen Stelle mit in das wissenschaftliche Fundament der „Universität zu Bremen“ eingebaut werden könnte.







