

Andreas Kammler

## Lübecks Fehden zur See

Über diesem Kolloquium steht der Titel „Die Sozialgeschichte der Lübecker Oberschicht im Spätmittelalter“. Somit sind in Bezug auf meinen Vortrag zunächst einmal zwei Fragen zu klären: (a) Wieso ein auf den ersten Blick etwas martialisch anmutendes Thema wie „Fehden zur See“ und was ist das überhaupt?, und (b) Was haben diese Fehden mit der Lübecker Oberschicht zu tun? Die erste Frage ist zunächst einfach zu beantworten. Die militärischen Auseinandersetzungen der Hanse wurden samt und sonders um Sicherung bzw. Ausweitung wirtschaftlicher Vorteile geführt. Dies ist ebenso ein Topos in der Geschichtsforschung wie die Tatsache, daß jede Anwendung von Gewalt seitens des Städtebundes nur als „ultima ratio“ zu verstehen ist, da ja die dadurch bedingte Beeinträchtigung des Handels äußerst unerwünscht war. Wenn aber alle politischen und diplomatischen Mittel versagten, waren die Städte durchaus bereit, militärische Mittel einzusetzen. Somit gehört dieser Aspekt der hansischen Geschichte auch und gerade in eine Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Handelsstadt Lübeck als dem „Haupt der Hanse“.

Die Konflikte waren jedoch keine Kriege neuzeitlicher Prägung, in denen es beispielsweise um ideologische oder religiöse Streitpunkte oder einfach nur die „Staatsräson“ geht, sondern es waren Fehden. Kennzeichnend für die Fehde ist neben einer formellen Absage auch der ausdrückliche Zweck (Brunner, Land und Herrschaft, S. 42): Wiedergutmachung des gekränkten Rechtes. Das ist exakt das, was die Hansestädte unter der Führung Lübecks mit ihren Waffeneinsätzen erreichen wollten, Anerkennung ihrer vorher ausgehandelten und verletzten Privilegien. Hier ist die Parallele zum Fehdewesen an Land offensichtlich. Diese Feststellung führt zur Antwort auf die zweite Frage, denn zum einen war der Fehdeführende u.a. die Stadt Lübeck, vertre-

ten durch eben jene Oberschicht aus Kaufleuten, Handwerkern und Schiffen, die den Rat stellte und die Thema des Kolloquiums ist. Zum anderen waren es auch dieselben Kaufleute, Reeder und Schiffer, deren Schiffe ausliefen, um die beschlossenen Fehdehandlungen durchzuführen. Somit sind also Lübecks Fehden zur See auch innerhalb der Geschichte der Oberschicht der Stadt zu betrachten.

Keine einzige der von „der Hanse“ geführten Auseinandersetzungen wurde von allen Städten unterstützt oder auch nur gutgeheißen. Es waren immer einzelne, in ihrer Zusammensetzung wechselnde Städtegruppen, die den Einsatz von Gewalt als angebracht erachteten und mittrugen. Somit birgt die Formulierung von hansisch-dänischen, hansisch-holländischen oder hansisch-englischen Seekriegen immer die Gefahr in sich, den Aspekt der Partikularinteressen innerhalb der Städtegemeinschaft aus dem Blick zu verlieren und Konflikte simplifiziert zu betrachten. Für den Vortrag erscheinen mir diese Ausdrücke trotzdem verwendbar, da der Rahmen des Arbeitsgespräches deutlich macht, um welche Stadt es in erster Linie geht.

Im folgenden möchte ich keinen geschichtlichen Abriß der von Lübeck geführten Fehden im Spätmittelalter geben. Diese ereignisgeschichtliche Darstellung ist in den verschiedenen Standardwerken zur Hansegeschichte und – etwas akzentuierter – in dem Buch „Seekriege der Hanse“ von Konrad Fritze und Günter Krause gut zusammengefaßt nachzulesen, wenngleich nicht allen dort aufgestellten Thesen zu folgen ist. Eingehen möchte ich vielmehr auf die hansischen Protagonisten der Konflikte, auf die Schiffe und ihre Ausrüstung und auf die verschiedenen Arten von Fehdehandlungen sowie die Frage des wirtschaftlichen Erfolges.

Einführend möchte ich bemerken, daß ich den Begriff „Krieg“ bewußt vermeide, da damit die Durchsetzung territorialer und politischer Ziele durch den „Sieg“, also die weitestgehende Vernichtung des gegnerischen Machtpotentials verbunden wird. Dies ist jedoch bei den von

den Hansestädten geführten Konflikten eindeutig nicht der Fall, wie im weiteren dargelegt wird.

Naturgemäß fiel die Hauptlast der von den Hansetagen beschlossenen Seeoperationen den Städten an der Nord- und Ostseeküste zu. Das zu militärischen Zwecken einsetzbare Potential der Seestädte war dabei beachtlich. Die von Vogel angestellten Berechnungen mit einer Zahl von 1.000 Schiffen unter den Flaggen der deutschen Seestädte im 16. Jahrhundert können als im Groben zutreffend angesehen werden. Auch wenn man berücksichtigt, daß es selbst Städte wie Lübeck und Hamburg finanziell und logistisch überfordert hätte, alle Handelsschiffe militärisch auszurüsten, konnten doch eine größere Anzahl von Fahrzeugen für Fehdehandlungen verwendet werden.

Die bei den Fehden eingesetzten Schiffe befanden sich natürlich nicht alle im Besitz der Städte. Dafür war der Bau oder Kauf und auch die Unterhaltung von Schiffen und Besatzungen viel zu teuer und aus Sicht der Städte unrentabel. Sie wurden bei Bedarf entweder angemietet und auf Kosten der Stadt ausgerüstet oder die Reeder oder Schiffer erhielten gegen einen festgesetzten Anteil – von zumeist 50% – an der Beute Kaper- bzw. Repressalienbriefe, mit denen sie gegen den Befehdeten auf eigenes Risiko, „up eventur“ eben, vorgehen konnten. Die Reeder waren zumeist Kaufleute, oft Ratsmitglieder, denen Parten unterschiedlicher Größe an den Schiffen gehörten. Auf diesen Schiffen waren auch die Schiffer oft partiell Eigentümer im Gegensatz zu den ebenfalls eingesetzten stadteigenen Fahrzeugen, deren Führungspersonal vom Rat angestellt wurde. Die Rekrutierung der Besatzungen, sowohl der seemännischen als auch der militärischen, war Sache der Schiffer und Hauptleute. Dies ist für Lübeck und das frühe 16. Jahrhundert auch für die städtischen Schiffe belegt. Im Gegensatz zu Handelseinsätzen wird die seemännische Besatzung ein wenig verstärkt worden sein, da bei kriegerischen Auseinandersetzungen immer mit Verlusten zu rechnen ist. Auch mußten etwa eroberte Schiffe mit Bootsleuten versehen zurückgeschickt oder zum weiteren Kapereinsatz

bemannt werden. Die eingeschiffte militärische Besatzung bestand bis in das frühe 15. Jahrhundert aus Bürgern, die zur Verteidigung der Stadt verpflichtet waren. Die Bürger hatten jedoch bald die Möglichkeit, stellvertretend einen Söldner einzusetzen und zu bezahlen. Schon 1433 bestanden z.B. die Hamburger Truppen zur Beseitigung des Seeräuberunwesens vor der ostfriesischen Küste aus Söldnern. So entwickelte sich bis zum Ende des 15. Jahrhunderts die vollständige Ersetzung der Bürgerkontingente durch Soldkrieger. In der Auseinandersetzung der Städte Lübeck, Rostock, Wismar, Stralsund und Lüneburg (Hamburg nur finanziell) mit Dänemark (1509-1512) bestand im Jahre 1510 laut eines überlieferten Lübecker Rechnungsbuches der militärische Teil der Besatzungen mehrerer Geleitschiffe ausnahmslos aus Söldnern, die auf jedem Schiff von einem Rottmeister geführt wurden. Das gesamte Fähnlein stand unter dem Kommando des „Hovetmans der Knechte“ Kunse von Aur. Den Oberbefehl über alle eingesetzten Kräfte führten – wie in allen Auseinandersetzungen, an denen Lübeck beteiligt war – ausgewählte und erfahrene Ratsmitglieder, in diesem Fall die Ratsherren Fritze Grawert und Hermann Falke.

An dieser Stelle erscheint es angebracht, einen Blick auf die Qualifikation der Flottenführer zu werfen. Es erweist sich, daß unter den Befehlshabern der lübischen Flotten seit 1370 der Beruf des Kaufmannes am weitaus häufigsten vorkam. Zumeist waren es Schonen- oder Bergenfahrer, die, durch genaue Kenntnisse der geographischen Gegebenheiten begünstigt, als Kommandeure der Flotten oder einzelner Geschwader eingesetzt wurden. So war Albert van der Brügge 1402 Ältermann der Bergenfahrer, bevor er 1404 mit Konrad von Alen den Befehl über die lübische Sundflotte übernahm. Tidemann Steen war bekanntermaßen ehemaliger Ältermann der Schonenfahrer, ehe er 1427 hansischer Oberbefehlshaber der Flotte gegen Dänemark wurde. Seine Entscheidung, den Hamburger Schiffen im Sund nicht zu Hilfe zu kommen und seine Unentschlossenheit angesichts der in etwa gleichstarken gegnerischen Streitmacht war dabei eine taktische Fehlleistung, die Zweifel an seiner grundsätzlichen Qualifikation im Nach-

hinein aufwirft. Der 1447 in den Rat gekommene Heinrich v. Stiten war scheinbar Nowgorodfahrer und erhielt 1463 das Kommando über die lübischen Ausliegerschiffe. Mit diesen Beispielen läßt sich belegen, daß erfahrene Kaufleute, deren Handelsverbindungen sich über den gesamten Nord- und Ostseebereich erstreckten und die damit über großes seemännisches Wissen *und* Können verfügten, auch als Führer militärischer Flotten geeignet waren.

Wie bereits angedeutet, gehörten die eingesetzten Schiffe einem oder mehreren Kaufleuten, die natürlich einen greifbareren Ausgleich für die aufgewendeten Kosten erzielen wollten, als es die unsichere Verlängerung ihrer Vorrechte darstellte, die ja auch nur im Falle des Einlenkens der Gegenseite eintrat. Die Vorfinanzierung solcher Unternehmen war also mit der Maßgabe verbunden, bereits durch den Einsatz an sich Einnahmen zu erzielen, zumal die Schiffe während ihres Kampfeinsatzes für jedwede gewinnbringende Handelstätigkeit ausfielen und die verbleibenden Handelsschiffe wegen der größeren Kapergefahr unter weiterem Kostenaufwand ebenfalls mit Söldnern versehen werden mußten. Einnahmen konnten nur durch die Kaperung gegnerischer Schiffe oder die Plünderung der Küsten des jeweiligen Kontrahenten erzielt werden. Aus diesem Grund waren es weniger Siege in alles zerstörenden Seeschlachten, wie sie im 17., 18. und 19. Jahrhundert zwischen den „wooden walls“ der Seemächte ausgetragen wurden, die von den Städten angestrebt wurden, als vielmehr die Inbesitznahme gegnerischer Schiffe und Güter, um durch deren Verluste und die dadurch eintretende Verunsicherung der Schifffahrt Druck auf den Befehdeten auszuüben. Dabei nutzten die Kaperer oft das Fehlen eines allgemeingültigen Seekriegsrechts aus, um gegen neutrale oder sogar hansische Schiffe unbeteiligter Städte vorzugehen. So gibt es in Lübeck mehrere Beispiele für die Anerkennung von Forderungen wegen unberechtigter Inbesitznahme von Gütern und Schiffen. Leider sind uns aus der Travestadt – im Gegensatz zu Stellen in den Hamburger „registris oblongis“, die als Beispiel im Folgenden erläutert wer-

den – keine Akten überliefert, die Auskunft über Einnahmen durch Verkauf von Prisen geben können. Die Häufigkeit dieser Verfahrensweise in Konfliktzeiten läßt jedoch auf durchaus nennenswerte Gewinne schließen. Somit läßt sich also festhalten, daß es für die Kaufleute der in die Auseinandersetzungen involvierten Hansestädte auch abgesehen von den ökonomischen Vorteilen im Falle eines Sieges, durchaus lukrativ sein konnte, sich an militärischen Unternehmen finanziell oder materiell zu beteiligen.

Anzumerken ist, daß es keine Hinweise auf eine eventuelle Verpflichtung der Eigner, der Stadt Schiffe zur Verfügung zu stellen, gibt. Sie ist auch sehr unwahrscheinlich, da eine große Zahl der Ratsmitglieder selbst Besitzer von Schiffen waren, die sich solche Vorschriften wohl kaum selbst gemacht haben.

Belege für die Richtigkeit der oben ausgeführten Überlegungen finden sich sowohl in den Chroniken der Städte, hier speziell der Lübecker Detmar- und der Danziger Weinreichchronik, als auch in den Detailrechnungen der Hamburger Kämmerei sowie dem Rechnungsbuch des Lübeckers Hans Detherdes von 1510. Durch die Art der Bewaffnung wird deutlich, daß das Primärziel die möglichst unbeschädigte Inbesitznahme des Schiffes darstellte. Die Rechnungen sagen aus, daß keine Brandmunition angekauft wurde, obwohl Feuer den größten Feind der hölzernen Segelschiffe darstellte. Die Quantitäten an Kanonenkugeln für schwere Kaliber waren für Artilleriegefechte sehr gering. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die Geschütztechnik des ausgehenden Mittelalters kaum mehr als 30 Schuß in Folge zuließ. Ähnlich niedrig waren die angeschafften Pulvermengen. Schließlich befanden sich nach den Soldlisten nur maximal drei *bussenschutten* (eigentlich: Büchenschützen) an Bord jedes Lübecker Schiffes. Diese waren nicht etwa Schützen, wie die Bezeichnung nahelegt, sondern Geschützmeister und Ladekanonier in einer Person. Alle anderen militärischen Besatzungsmitglieder waren Söldner für den Enterkampf. Aus all dem ist deutlich zu sehen, daß die großen Geschütze, die „Hovetstücke“, wohl in erster Linie zur Einschüchterung und Bedrohung dienten, um den

Gegner zur Aufgabe zu bewegen; weniger um ihn zu versenken. Gekauft wurde hingegen an Munition sogenannter Hagelschot. Dies ist eine Art Splittergeschoß, eine Lehmkugel mit eingearbeiteten Eisenteilen, also ganz offensichtlich eine Waffe mit verheerender Wirkung auf die Besatzung, bei deren Einsatz jedoch dem Schiff nur verhältnismäßig wenig Schaden zugefügt wurde. Eine Kugel dieser Art aus dem 16. Jahrhundert wurde bei Arbeiten im Hamburger Hafen gefunden. In den Chroniken werden ebenso wie in der Lübecker Prisenordnung von 1472 die Schiffe neben Bussen und Pulver „wohl mit piilen, pollexen, glevien“ ausgerüstet. Diese Waffen sind reine Enterwaffen für den Kampf gegen die Besatzung des angegriffenen Schiffes. In den Jahren 1452, 1453 und 1457 kaufte die Stadt Lübeck beispielsweise ca. 40.000 Pfeile und 1476 50 Armbrüste. In diesen Zusammenhang gehört auch die besondere Bedeutung der sogenannten Marsen. Diese Gefechtsplattformen in der Art eines vergrößerten Mastkorbes dienten zur Aufnahme mehrerer Söldner, deren Aufgabe es war, das angegriffene Schiff von ihrer erhöhten Position aus zu attackieren. Eine solche Konstruktion machte nur bei einem Kampf Bord an Bord Sinn. Erst in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts befanden sich 139 Geschütze unbekanntes Kalibers an Bord der städtischen Schiffe Lübecks. Diese kurze Aufzählung mag ausreichen, um den Enterkampf zur Eroberung des angegriffenen Schiffes mit hinreichender Sicherheit als Hauptkampfweise anzunehmen und damit die ökonomischen Ziele des Schiffseinsatzes zu verifizieren.

Etwas anders liegt der Fall bei den in Verbindung mit den Auseinandersetzungen stehenden Transportaufgaben. Die hierfür eingesetzten Schiffe und Besatzungen waren wohl meist angemietet. Transportaufgaben während einer Fehde umfaßten neben reinen Versorgungsdiensten auch und im späten Mittelalter in zunehmendem Maße Truppentransporte bei Landungsunternehmen. Bei diesen, heute würde man sagen „amphibischen“, Operationen wurden Landtruppen einschließlich des benötigten Belagerungsgerätes auf dem Seeweg in die Nähe des Einsatzortes gebracht und angelandet. Auf diese Art und

Weise konnten beispielsweise 1368 die Festungen Kopenhagen, Malmö, Falsterbo und Helsingör an der für die Hanse eminent wichtigen Sunddurchfahrt erobert werden. Anzuführen ist hier, daß die mit diesem Vorgehen implizierte Territorialpolitik ähnlich wie bei der hamburgischen Besetzung Emdens und Teilen Ostfrieslands im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts aus hansischer Sicht nur temporären Charakter hatte und ausschließlich zum Schutz der Schifffahrt und damit letztlich wirtschaftlichen Zielen diente.

Demselben ökonomischen Zweck diente auch der Einsatz von sogenannten Fredeschiffen, deren offizielle Aufgabe es war, das durchaus auch in Friedenszeiten grassierende Seeräuberunwesen zu bekämpfen. Die für diese Aufgabe verwendeten Schiffe waren meist wohl in städtischem Besitz. Aus Lübeck liegt hierzu mit dem erwähnten Rechnungsbuch von Hans Detherdes eine ausgezeichnete Quelle vor, in der Ausstattung und Besatzung von mehreren Schiffen während des hansisch-dänischen Konfliktes aus dem Jahre 1510 aufgelistet sind. Diese Schiffe werden einerseits als „Fredeschepe“, andererseits als „schepen van orlege“, also Kriegsschiffe bezeichnet.

Als Randbemerkung möchte ich einfügen, daß diese Ausdrucksweise das Hauptproblem der Forschung im Bereich der bewaffneten Schifffahrt im späten Mittelalter und der frühen Neuzeit handgreiflich macht, denn eine saubere Trennung von Kriegshandlungen und dem Vorgehen gegen Rechtsbrecher ist ebensowenig möglich wie eine Differenzierung von Kaperern und Piraten. Tatsächlich dürfte es sich um städtische Fahrzeuge gehandelt haben, die im Geleitdienst zwischen Lübeck und Danzig eingesetzt waren. Die Kosten des Unternehmens übernahm die Kämmerei, Auszahlungen und Proviantkäufe in Danzig wurden jedoch über Geschäfts- und Verwandtschaftsbeziehungen verschiedener Ratsherren, so Bernt Bomhouwer, Jasper Lange, Jacob Wilken und Johan Meier abgewickelt. Als Zeuge der Auszahlung von Sold und Heuer fungierte der Danziger Bürger und Bruder des Lübecker Ratsherrn und Befehlshabers der Flotte Herrmann Falke, Dirk Falke.



Abschließend bleibt die bereits bei der Finanzierung angerissene Frage des wirtschaftlichen Erfolges für die Finanziere zu klären. Diese ist kurz gesagt für Lübeck aufgrund fehlender Überlieferung gar nicht, und für Hamburg nur in kaum aussagekräftigem Maße zu beantworten. Zu den von den Kaufleuten und Reedern privat organisierten Kaperfahrten während der Konflikte sind keine Abrechnungen, Verträge oder andere Aufzeichnungen erhalten. In den Hamburger „registris oblongis“ ist an einer Stelle vom Ankauf eines Schiffes die Rede, das die Stadt Hamburg von drei ihrer Ratsherren übernahm. Die „Marie von Brest“ war eines von sechs, die der Ausliegerkapitän Hans Potthorst während der hansisch-englischen Fehde 1472 bei einer einzigen Ausfahrt einbrachte, und kostete die Stadt 450 Mark. Nimmt man den Betrag als Durchschnittswert aller genommenen Schiffe, ergeben sich Einnahmen von 2.700 Mark. Dem stehen Gesamtausgaben – Sold, Heuer und Ausrüstung – für die Ausfahrt von 550 Mark 6 d gegenüber. In dieser Rechnung sind jedoch zusätzliche Kosten für angekaufte Waffen und Munition sowie der Anteil der Besatzung an der Beute nicht enthalten. Ebenso müßte der Wert des Ausliegerschiffes als eingesetztes Kapital in der Rechnung berücksichtigt werden, da ein Verlust ja durchaus möglich war. Auch wenn diese Fahrt als *außergewöhnlich* erfolgreich angesehen werden muß, wird sichtbar, daß insgesamt von vergleichsweise hohen Gewinnen ausgegangen werden kann, die jedoch außer dem persönlichen Risiko für die Besatzungen auch für die Geldgeber mit hohem wirtschaftlichem Risiko verbunden waren.

Zusammenfassend kann also gesagt werden: Die Fehdehandlungen bei den Fehden Lübecks zur See wurden – wie die der übrigen Seestädte – zum größten Teil von Kaufleuten und Reedern privatwirtschaftlich getragen. Diese setzten für die Durchsetzung der ökonomischen Interessen einzelner Städtegruppen, der eigenen Stadt und letztlich der individuellen Geschäftsinteressen Material, Personal und Kapital ein. Gleichzeitig versuchten sie jedoch, die Aufwendungen durch Einnah-

men aus Kaperungen und Plünderungen soweit wie möglich auszugleichen, ja durch extensive Anwendung von Kaperbriefen im gesamten Schiffsverkehr zu übertreffen, also Gewinne zu erzielen. In diesem ausgeprägten ökonomischen Handeln wird die Haltung der Kaufleute als Repäsentanten der politisch bestimmenden Oberschicht der Hansestädte deutlich, deren Maxime auch bei dem Versuch, Herrschaft mit Waffengewalt auszuüben, in keinem Fall territorialer Besitz (mit o.g. Einschränkungen) oder die Manifestierung irgendeiner Art von Staatlichkeit, sondern wirtschaftlicher Erfolg war. Das Festhalten der Hansestädte an dieser Organisationsform bei militärischen Konflikten trug im Zusammenwirken mit dem Verlust der Führungsposition in der Schiffbautechnik, vor allem an die Holländer, ebenfalls, wenn auch in geringerem Maße als die mangelhafte Weiterentwicklung im wirtschaftlichen Bereich und die wachsende Bedeutung der Nationalstaaten in Europa, zum Niedergang der Hanse im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit bei.

#### Literaturhinweise

- Brunner, Otto: Land und Herrschaft. Grundfragen der territorialen Verfassungsgeschichte Österreichs im Mittelalter, Baden bei Wien 1939 (Nachdruck Darmstadt 1973).
- Dollinger, Philippe: Die Hanse, Stuttgart <sup>4</sup>1989.
- Fehling, Emil Ferdinand: Lübeckische Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart (Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck, 7 Heft 1), Lübeck 1925 [Nachdruck Lübeck 1978].
- Fritze, Konrad u. Krause, Günter: Seekriege der Hanse. Das erste Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte, Berlin <sup>2</sup>1997.
- Gardiner, Robert u. Unger, Richard W. (Hrsg.): Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650 (Conway's History of the Ship, 3), London 1994.

Lübecks Fehden zur See

Heinsius, Paul: Das Schiff der hansischen Frühzeit (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N.F., 12), Köln u. Wien 1986.

Howard, Frank: Segel-Kriegsschiffe 1400-1860, Augsburg 1996.