

ZEITSCHRIFT

DES

WESTPREUSSISCHEN GESCHICHTSVEREINS.

HEFT 63.

ERSCHEINT IN ZWANGLOSEN HEFTEN.

DANZIG.

KOMMISSIONS-VERLAG VON A. W. KAFEMANN G. M. B. H.

1922.

1929:606

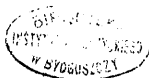
10487



55554 / 6816

75

Anfragen, Mitteilungen und Abhandlungen für die Zeitschrift sind an die Schriftleitung, Bibliotheksdirektor Dr. Schwarz in Danzig (Stadtbibliothek) zu richten.



Danzig.

Druck: A. W. Kafemann G. m. b. H.

1922.

Auc. J-63/85

+2222

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
1. Johann Reinhold Sellke †, Die Besiedlung der Danziger Nehrung im Mittelalter	1
2. Charlotte Brämer, Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter	33

Die Besiedlung der Danziger Nehrung im Mittelalter.

Von

Johann Reinhold Sellke †.

Die Schöpfung größerer ebener Siedlungsflächen, wie im Gebiete des Marienburger und Danziger Werders, hat der Orden auf der Nehrung nur in einem bestimmten Teile durchführen können. Es ist dies die heutige „Alte Binnennehrung“, die uns als geschlossene, wohlorganisierte Einheit bereits um 1400 entgegentritt.

Die erste Maßregel des Ordens war hier wie überall, als Vorbedingung einer planmäßig vorschreitenden Besiedlung, die Abwehr des Weichselhochwassers durch den Bau von Dämmen. Die Einzelheiten darüber sind nicht urkundlich belegt; über den ursprünglichen Verlauf der Dämme sind wir jedoch auf Grund mehrerer zuverlässiger Karten des 17. und 18. Jahrhunderts im Danziger Staatsarchiv aufs beste unterrichtet ¹⁾.

Der Deichbau hat aller Wahrscheinlichkeit nach an der Südseite der Alten Binnennehrung längs der Elbinger Weichsel begonnen, die damals (14. Jahrhundert) der bei weitem wichtigste und bedeutendste Mündungsarm war ²⁾. Hier galt es, die beiden das Land durchziehenden Deltaflüsse Primislava und Groß Kabal von dem Hauptstrom abzutrennen und sie dadurch zu toten, ungefährlichen Gewässern zu machen. Der etwa um die Mitte des 14. Jahrhunderts entstandene Damm ist im wesentlichen noch heute vorhanden ³⁾. Er zieht sich vom Danziger Haupt, dessen äußerste Spitze er jedoch freiläßt, längs der Elbinger Weichsel nach Nordosten, an dem Dorfe Schönbaum vorbei, wendet sich dann bei Prinzlaß östlich bis zur ehemaligen Abzweigung der Schadelake (des Kleinen Kabal) beim heutigen „Eliaskrug“ und verläuft schließlich diesem Flusse parallel weiter nordöstlich, wobei zwei Außendeiche, Große und Kleine

¹⁾ Als besonders hervorragend sei hier nur die große Karte der Nehrung von Strackwitz, 1643—1644 entstanden, genannt. St. A. D. 300 Pk.

²⁾ Vgl. Bindemann, Die Veränderungen der Mündungsarme der Weichsel. Verhandl. d. XV. Dtsch. Geogr.-Tages, Danzig 1905. S. 185 f.

³⁾ Erste Erwähnung von Dammbrüchen auf der Nehrung 1399 (Joachim, Marienburger Treßlerbuch 1896, S. 464. 19. Beihilfe des Ordens f. d. Nergische Werder 400 M.) und 1408 (ebda. S. 489. Die Leute auf der Nehrung erhalten 12 M. Hilfe, um das Wasser wieder zu fangen.)

Grube genannt, entstanden sind. Auf Strackwitz' Karte ist dieser alte Damm bis in die Nähe des Hegewaldes und Ziesewaldes zu verfolgen, er ist also in der Ordenszeit möglichst weit gegen das Haff vorgeschoben worden, sicherlich zum Schutz gegen den Haffstau. Diese Gefahr ist auch heute noch nicht beseitigt. Bei starkem und anhaltendem Nordwind wird nämlich das Wasser der Ostsee gegen unsere Küsten und so auch ins Frische Haff gedrückt, und bei plötzlichem Windwechsel entsteht in den Mündungen der Flüsse ein so bedeutender Stau, daß noch in neuester Zeit (1903—04 und 1913—14) Dammbrüche im Gebiete der Elbinger Weichsel nicht zu vermeiden waren.

Der eigentliche Haffstaudamm zum Schutze der Alten Binnennehrung in der Ordenszeit, zugleich also ihr östlicher Abschluß, ist der auf Karten des 17. und 18. Jahrhunderts als „Pasewarker Wall“ verzeichnete Querdamm, der sich unweit des heutigen Gutes Junkertroylhof von dem oben beschriebenen, längs der Schadelake verlaufenden alten Damm abzweigt und sich dann in genau nordsüdlicher Richtung quer über die Nehrung, bis in die Mitte zwischen den Ortschaften Pasewark und Faule Lake hinzieht¹⁾. Wirksamen Schutz hat er auf die Dauer nicht bieten können; er ist im 17. und 18. Jahrhundert mehrfach durchbrochen worden²⁾ und ist bei dem östlichen Vorschreiten des Landes gegen das Haff hin und der Erbauung neuer Dämme als überflüssig angesehen und bereits teilweise abgetragen worden.

Ein zweiter Querdamm erstreckte sich unter dem Namen „Alter Damm“ vom Danziger Haupt bis nach Nickelswalde³⁾. Er wird deshalb auch öfters als „Nickelswalder Damm“ bezeichnet und bildete den westlichen Abschluß der Alten Binnennehrung. Heute läßt sich sein Verlauf nicht mehr genauer feststellen, da er in dem großen Werke des Weichseldurchstichs (1893—1895) restlos aufgegangen ist. Aus älteren Karten ist zu erkennen, daß der Alte Damm von zahlreichen Brüchen zersetzt war, die mehrfach seine Verlegung zur Folge gehabt hatten⁴⁾

1) Siehe Blatt 394 der Kgl. Preuß. Landesaufnahme 1:25 000 (Steegen).

2) Die seenartigen Brüche bei Pasewark sind erst durch den Eisgang des Jahres 1775 geschaffen worden. Violet, Neringia oder Geschichte der Danziger Nehrung. 1864. S. 28.

3) Erste Erwähnung 1411 (Ziesemer, Marienburger Konventsbuch, S. 245).

4) So lag etwa in der Mitte zwischen Nickelswalde und dem Haupt der vor dem 17. Jahrhundert entstandene „Pfahlbruch“, um den der Damm in westlich ausweichendem Bogen herumführte. Nach einem erneuten Bruch am 11. Januar 1806 wurde der Damm in östlich ausweichender Krümmung wiederhergestellt. Vgl. St. A. D. 180 Pk 1483 und Sellke, Ein Bruchlied von der Danziger Nehrung aus dem Jahre 1806: Danziger Neueste Nachrichten 1921. August 10.

Gerade an dieser Westseite scheint der Hochwasserandrang besonders heftig gewesen zu sein. Zwar durchzog noch westlich des Nickelswalder Dammes ein alter Weichseldamm die „Neue Binnennehrung“ vom Weichselknie bei Einlage bis nach Wordel hin, doch ist er bald wieder verfallen, und noch bis ins 19. Jahrhundert hinein ist die Neue Binnennehrung alljährlich der Überschwemmung ausgesetzt gewesen. So erscheint sie noch heute teilweise als sumpfige Wiesenniederung¹⁾.

Demgegenüber konnte sich das Gebiet der Alten Binnennehrung, von den erwähnten Dämmen allseitig geschützt, im Norden von dem bewaldeten Dünenzug, der eigentlichen „Nehrung“, begrenzt, in kurzer Zeit zu der hohen Blüte eines wohlbesiedelten Landes entfalten. Durch mannigfache Abwässerungsanlagen wurde der ursprünglich sumpfige Boden in fruchtbares Ackerland verwandelt. Die damals angelegten Gräben sind bis auf den heutigen Tag für die Entwässerung maßgebend gewesen und in ihren weiten, geraden Linien unverkennbar²⁾. Ihr Abfluß ging nach Osten und zwar durch mehrere im Pasewarker Wall befindliche Schleusen. Es galt ferner den Wald zu roden, der, wie bei anderen Schwemmlandbildungen, sicherlich auch für die Alte Binnennehrung in pommerellischer Zeit angenommen werden kann. Erst nachdem all dies geschehen war, ging man an die planmäßige Anlage von Siedlungen.

Dem Namen nach können Pasewark und Prinzlaß als slavische Siedlungen angesetzt werden, wenigstens für den letztgenannten Ort haben wir aus pommerellischer Zeit einen urkundlichen Beleg. Wir erfahren nämlich aus einer Urkunde von etwa 1240, daß der Orden bei seinen wechselvollen Kämpfen mit Herzog Swantopolk von Pommerellen-Gdanzk einmal den Plan gehabt hat, an der strategisch wichtigen Flußgabelung zwischen Weichsel und Primislava — dieser Namen klingt ohne Zweifel in dem heutigen „Prinzlaß“ fort — ein castrum Prenozlau zu erbauen, sicherlich zur Überwachung der Weichselschifffahrt und zugleich als Grenzbollwerk gegen Pommerellen³⁾. Der Plan ist späterhin nicht ausgeführt worden, immerhin setzt er einigermaßen geordnete Verhältnisse in jener Gegend voraus, und legt die Vermutung nahe, daß hier schon in pommerellischer Zeit eine Siedlung bestanden hat. Diese ist wohl etwas

1) Bertram, Deich- und Entwässerungswesen im Gebiet des Danziger Deichverbandes, Danzig 1907, S. 17. Vgl. St. A. D. 300, 2 Nr. 1019.

2) Auf der Karte von Strackwitz heißen die beiden quer durchs Land ziehenden, einander parallelen Gräben Foßlochsgraben (der nördliche) und Struckpfuhlgraben (der südliche) in ihren östlichen Teilen auch als Printzlaßer Wassergang bezeichnet, während sich unter dem Namen „Nickelswalder Wassergang“ ein dritter Quergraben unmittelbar südlich von Nickelswalde und Pasewark hinzog.

3) Perlbach, Pommerellisches Urkundenbuch, S. 102.

nördlicher zu denken als die heutige, abseits des Flusses, und zwar vielleicht wie die anderen slavischen Niederungssiedlungen auch schon in einfacher Weise von einem örtlich beschränkten Schutzwall gegen das Hochwasser umgeben¹⁾. Vom Orden ist Prinzlaß dann zu einem wohlorganisierten Dorfe ausgestaltet worden, ebenso wie Pasewark, das unter dem Namen Posewalk (Poszewalk) in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zuerst auftritt.

Die erste urkundlich bezeugte Siedlungstätigkeit entfaltete der Orden am Danziger Haupt. Dieses bildete ursprünglich die Südspitze einer kleinen Flußinsel, Nuwe Werder oder Mittelwerder genannt, und am St. Urbanstag (25. V.) 1359 verleiht der Danziger Komtur Wolfram von Beldersheim dem „irbarn manne Hermannen Jungen, synen rechten erben und nachkomen daz werder, daz do stoset an die wyszele, an das nuwe wassir und die gans“ zu kulmischem Rechte mit allem Zubehör und Nutzen²⁾. „Ouch gebe wir in, waz sine lute do mogen besezen“, heißt es dann weiter, „und die bruchhaftig wurden, wo daz were uff dem selben werder undir in selber, daz sie dieselbe mage richte an alle sachen, si sint gros adir cleyne, doran wir nicht haben sollen“.

Wir haben also in Hermann Jung offensichtlich einen sogenannten „locator“ vor uns, dem ein größeres Landgebiet zugewiesen wird, damit er es durch seine Leute besetzen, kolonisieren lasse. Er selbst stellt eine Art Obrigkeit dar und erhält als solche vom Orden die volle Gerichtsbarkeit bei schweren und leichten Strafsachen innerhalb des ihm übertragenen Gebietes. Die Einwohner erhalten im folgenden das Recht der Fischerei in den Gewässern, die ihr Werder umströmen, und zwar „mit sekken (einer Art Netz), mit ruzen (Reusen) und mit engelin (Angeln), der locator aber darf mit einem Garne fischen, das 30 Klafter lang sein soll, zu seinem eigenen Bedarf (czu dem tische), also nicht zum Verkauf. An Zins waren jährlich „uff unser frawen tag lichtewye (Lichtweih 2. Febr.) uff dem Hus zu Dantzk V mark pfenig mit eyne firdung pfennig gewonlicher muncze“ zu entrichten. Man dachte also an die Anlegung eines Kolonistendorfes zu kulmischem Recht am Haupt, ein Plan, der auch

¹⁾ Vgl. Töppen, Beiträge zur Geschichte des Weichseldeltas, 1894.

²⁾ St. A. D. 300, 59 Nr. 1 (Danziger Komtureibuch) S. 24. Unter den Zeugen erscheint Ludeke (von Essen) als Hauskomtur. Von Mülverstedt, Die Beamten und Konventsmitglieder des Deutschen Ordens innerhalb des Regierungsbezirks Danzig, Z. W. G. Heft 24. 1888, S. 10, wird er nur für die Jahre 1354 und 1363 bezeugt. Ferner Heinrich von Erlebach, Waldmeister, den Mülverstedt gar nicht als solchen, sondern nur 1364 und 1367 als Pferdemarschall verzeichnet (a. a. O. S. 10). 1359 war Pferdemarschall Heinrich von Here (Mülverstedt, S. 9: Beere). Schließlich sind als Zeugen genannt: Ulrich Yser und der Putziger Fischmeister Heinrich von Munde.

noch in späterer Zeit erwogen wurde, aber niemals zur Ausführung gelangt ist. In der Folgezeit muß vom Orden auch die Erlaubnis zum Bau eines Kruges erteilt worden sein, denn schon 1393 bestätigten Bürgermeister und Rat der Stadt Danzig den Verkauf eines Kruges „uffm Haupt an der Wyssel gelegen“ seitens des Krügers Jakob Hake an einen gewissen Thewis Bretfelde unter Berufung auf die oben erwähnte Handfeste. Endlich läßt sich 1509 der damalige Besitzer des Kruges, Urban Stormer, beide Urkunden von dem Rat der Stadt Marienburg bestätigen¹⁾. Hier erfahren wir, daß der Krug selbst am „Neuen Wasser“, dem Oberlauf der heutigen Danziger Weichsel, gelegen war; es ist der auf Karten des 17. Jahrhunderts erscheinende „Seidlers Krug“, der wegen der dazugehörigen Fährgerechtigkeit auch „Seidlers (Siedlers) Fähre“ genannt wurde.

Die Handfeste von 1359 ist der erste Hinweis auf die beginnende Besiedlung der Alten Binnennehrung; es ist nicht ausgeschlossen, daß sie in ursächlichem Zusammenhang steht mit einer Siedlung, die uns wenige Jahre später unweit des Hauptes entgegentritt, nämlich mit dem Kirchdorf Schönbaum und dessen Begründung.

Am St. Jakobstag (25. Juli) des Jahres 1364 hat der Danziger Komtur Ludeke von Essen dem Schulzen von Schönbaum Johannes Pyantow verschrieben „insulam iacentem inter duos lacus, quorum unus prudens, alter insanus nuncupatur sub iure colmense almanico litere hereditario“ mit freier Fischerei in den genannten Gewässern gegen einen jährlich am Tage Purificationis zu zahlenden Zins von zwei Mark preußisch²⁾.

Wir können nicht mit Genauigkeit angeben, welche Örtlichkeit in unserer Urkunde gemeint ist; sicherlich hat es sich bei den beiden lacus, die eine Insel einschließen, um stehende Gewässer gehandelt; solche konnten aber naturgemäß erst nach der Verdämmung der fließenden Gewässer entstehen. Wir haben damit also einen indirekten Beweis für Dammbauten bei Schönbaum um die Mitte des 14. Jahrhunderts, während um dieselbe Zeit das Danziger Haupt noch auf einer wahrscheinlich noch nicht bedämmten Flußinsel gelegen war. Überhaupt war das Bestehen einer geordneten Dorfsiedlung — daß es sich um eine solche handelt, beweist die Erwähnung eines Schulzen — nur möglich, wenn für die Abwehr verheerender Einflüsse von außen her gesorgt war.

Als Kirchdorf wird Schönbaum (Schonbom) erstmalig in der Chronik des Simon Grunau erwähnt³⁾ und zwar unter der Herrschaft des Bischofs

¹⁾ St. A. D. 300, 2 Nr. 162, Bl. 86 ff.

²⁾ Die Urkunde ist erhalten in einer lateinisch geschriebenen Bestätigung durch König Alexander von Polen vom 27. II. 1504. St. A. D. 300, 2 n. 164 Bl. 18 v.

³⁾ Simon Grunau, Preußische Chronik, herausgegeben von Perlbach, I. S. 316.

Arnold von Pomesanien (1347—60), der die ganze Nehrung kirchlich dem Bistum Wloclawek entzog, und wir haben keinen Grund, trotz der festgestellten Falschheit mancher von Grunau gemachten Angaben, die obige Notiz zu beargwöhnen, da die Nehrung im 15. und 16. Jahrhundert in der Tat kirchlich zum Bistum Pomesanien gehört hat ¹⁾).

An derselben Stelle begegnet auch das Dorf Nickelswalde (Nieliswalt) zum ersten Male. Dort bestand ebenfalls eine Kirche, über die wir jedoch weitere Nachrichten nicht besitzen und die in den ältesten Nehrungskarten schon nicht mehr verzeichnet ist.

Immerhin scheint das Bestehen zweier selbständiger Kirchspiele in so geringer Entfernung voneinander — westlich schloß dann Bohnsack (Bonsagk), östlich Kobbelgrube (Cobelgrube) an — auf eine gewisse Wohlhabenheit der Besiedler zu deuten. Ist es nicht auffällig, daß die bekannte Sage vom reichen Bauern gerade in Niclaswalde spielt?

Das Gebiet der Alten Binnennehrung gehörte ursprünglich zur Komturei Danzig — darauf deutet neben einigen Eintragungen in das Danziger Komtureibuch ²⁾ besonders die Tatsache, daß die erwähnten Handfesten für Hermann Jung (1359) und den Schulzen von Schönbaum 1364 von Danziger Komturen ausgestellt sind — und zwar innerhalb dieses Verwaltungsbezirkes zum sogenannten Waldamt. Zwischen 1378 und 1380 ist ein Wechsel eingetreten. Damals wurde die Alte Binnennehrung mit den insgesamt etwa 200 Hufen großen Gemarkungen der vier Dörfer Nicloswald, Pozewalk, Premslaw und Schoneboun zur Komturei Marienburg gezogen ³⁾. Man muß bedenken, daß diese Dörfer von dem Haus des Ordens zu Danzig, von wo aus sie verwaltet wurden und wohin sie ihren jährlichen Zins zu entrichten hatten, durch die öden, schwach besiedelten Landstriche der heutigen Neuen Binnennehrung getrennt lagen, daß sich aber andererseits die blühenden Gefilde des Marienburger Wenders, die das Muster zur Besiedlung der Alten Binnennehrung gebildet hatten, unmittelbar südlich anschlossen und der Orden nun das Bestreben hatte, beide Teile zu einem einheitlichen Siedlungsgebiet zusammenzufassen.

Näheres über die vier „dorffer uff der Nerye“ erfahren wir erst ein Vierteljahrhundert später und zwar durch das um 1400 entstandene

¹⁾ Vgl. Freytag, Das Archidiakonat Pommerellen im Mittelalter: Altpreuß. Monatsschrift, Bd. 41, S. 219 und Cramer, Geschichte des vormaligen Bistums Pomesanien 1884, Zeitschrift des historischen Vereins für den Regierungsbezirk Marienwerder, Heft 11, S. 88 f.

²⁾ St. A. D. 300, 59 Nr. 1. S. 198.

³⁾ Vgl. Sielmann, Z. W. G. Heft 62 (1921), S. 7.

Zinsbuch des Hauses Marienburg¹⁾. Danach betrug die Zahl der Hufen bei Prinzlaß 62 (mit $3\frac{1}{2}$ Hufen Übermaß), für Nickelswalde 42 Hufen weniger $4\frac{1}{2}$ Morgen, für Schönbaum 54 und für Pasewark 36 Hufen und 4 Freihufen, insgesamt also 201 Hufen $10\frac{1}{2}$ Morgen. Als Zins von der Hufe war festgesetzt: für Prinzlaß $1\frac{1}{2}$ Mark auf Lichtmeß (2. Febr.), ferner 5 Mark und 1 Vierdung von den $3\frac{1}{2}$ Hufen Übermaß, für Pasewark nur 1 Mark und 4 Skot auf Lichtmeß für jede der 36 Dorfshufen. Der Schulze zinste $2\frac{1}{2}$ Mark „ewiges“ von seinen 4 freien Hufen. Nickelswalde und Schönbaum hatten von jeder Hufe 5 Vierdung und 4 Hühner jährlich auf Lichtmeß zu entrichten. Die Verpflichtung zur Hühnerlieferung war indessen abgelöst und zwar bei Nickelswalde mit $2\frac{1}{2}$ Mark, bei Schönbaum mit 3 Mark. Die Zinsleistungen, über deren Erfüllung das Marienburger Konventsbuch 1399—1412 Aufschluß gibt²⁾, haben mit der Zeit wesentliche Veränderungen erfahren. Daraus ergeben sich, wie schon bei der im Marienburger Zinsbuch angegebenen Verschiedenheit der Zinssätze, Schlußfolgerungen über die verschiedene Güte des besiedelten Bodens. Die beiden unmittelbar am Abfall der Dünenkette hauptsächlich auf Sandboden gelegenen Dorfgemarkungen Nickelswalde und Pasewark waren naturgemäß dem südlicheren, fruchtbareren Schwemmlandsboden von Prinzlaß und Schönbaum keineswegs gleichwertig; sie sind deshalb auch bald von einem Teil ihrer Abgabepflichten befreit worden. Nach dem Ausweis des Zinsbuches wurde dem Dorfe Nickelswalde der ursprüngliche Zins von 54 m. $19\frac{1}{2}$ sc. um 20 Mark, 22 Skot und 6 Denare „geringert“³⁾. Das muß bereits vor 1411 geschehen sein, denn in diesem Jahre verzeichnet das Konventsbuch bei dem Namen „Nidloswalt“: „das dorff ded. $23\frac{1}{2}$ m. czins, tenentur noch $17\frac{1}{2}$ m. 7 sol., dy hellfte ires ackers bynnen tammes und haw busen tammes, bynnen tammes czu ganzem czinse gerechent und busen tammes czu halben czinse“⁴⁾. Der Grund für diese Zinserniedrigung ist wohl darin zu sehen, daß der alte Weichseldamm zwischen Einlage und Wordel, der ursprünglich den Westteil des Nickelswalder Gebietes (heute Schiewenhorst und Einlage) geschützt hatte, diesen Anforderungen nicht mehr entsprach und das Land außerhalb des Nickelswalder Dammes bedeutend an Wert verlor und daher auch bei der Zinsfestsetzung geringer eingeschätzt wurde. In ähnlicher Weise waren dem Dorfe Pasewark wegen der Ungunst seines Bodens 8 Skot von dem Zins für eine Hufe, der 1 Mark und 4 Skot betrug, abgelaßen worden, insgesamt für 36 Hufen

¹⁾ Herausgegeben von Ziesemer (1910), S. 39.

²⁾ Herausgegeben von Ziesemer 1913.

³⁾ Zinsbuch S. 39. ⁴⁾ Konventsbuch S. 245.

also 12 Mark, so daß Pasewark fortan 30 Mark Hufenzins bezahlte¹⁾, was jedoch erst nach dem Jahre 1412 geschehen sein kann²⁾. Das Dorf Prinzlaß bezahlte neben dem Grundzins noch 5 Mark und 1 Vierdung an Pfluggeld von 63 Hufen³⁾ und 15 Mark „von des fischmeisters hube us der Scharfow“. Diese ist ihrer Lage nach nicht mehr zu bestimmen, sie mag in der Nähe des Haffes oder eines fischreichen Binnengewässers gelegen haben und durch die auf ihr betriebene Fischerei besonders wertvoll und nutzbringend gewesen sein.

Der fällige Zins wurde dann gewöhnlich von den vier Dörfern gemeinsam dem Trebler in Marienburg entrichtet⁴⁾; nur hatte der Fischmeister von Scharpau die Befugnis, den Mühlenzins einzuziehen⁵⁾. An Mühlen stand eine in Nickelswalde, die zweite in Schönbaum. An Zins waren 5 Mark zu entrichten, der Müller von Nickelswalde hatte neben dieser auf Ostern zu zahlenden Abgabe noch 6 Hühner zu liefern⁶⁾. Später ist dieser Zins bedeutend erhöht worden, denn nicht nur das Dorf Nickelswalde ließ hier Korn mahlen, sondern auch Pasewark und Prinzlaß. Das erfahren wir aus einem Übereinkommen des Fischmeisters mit dem Müller Gerke, das am 29. August 1437 (Tag der Enthauptung des Johannes) vom Hochmeister Paul von Rußdorf bestätigt wird⁷⁾. Irrtümlich hatte der Fischmeister in seinem Anschreibebüchlein den Mühlenzins zu hoch, nämlich mit 13 Mark notiert, jetzt einigte man sich auf 10 Mark, die halb auf St. Jakobstag (25. Juli), halb zu Weihnachten entrichtet werden sollten. Dafür hatte der Fischmeister die Steine zur Mühle zu liefern, ferner bei einer Wiedererbauung oder Besserung der Mühle „wessen, rутten, kampholtz“ und anderes Bauholz aus seinen Wäldern und Heiden. Wenn die Müllersleute es aber dort nicht bekommen könnten, so sollten sie es kaufen, und die drei Dörfer Nicloswald, Posswalg und Prenczlaw. „die czu derselben mole gehören und aldo pflegen zu molen“, waren verpflichtet, bei Neubau oder Ausbesserung der Mühle „Holz und Zimmer“ herbeizuführen. Der

1) Marienburger Zinsbuch S. 39

2) 1411 zahlt Pasewark noch den ursprünglichen Satz von 42 Mark (Marienburger Konventsbuch, S. 245) und auch 1412 noch mehr als 30 Mark (ebenda S. 274).

3) Als halbjährliche Termine dafür waren abweichend Michaelis und (Martini) Johannis Baptiste festgesetzt.

4) So wenigstens 1411 und 1412 (Marienburger Konventsbuch S. 245, 274).

5) Einer seiner Knechte brachte sie dann nach Marienburg (vgl. Konventsbuch S. 274). 6) Marienburger Zinsbuch S. 39.

7) Transsumpt vidimiert von Markgraf Georg Friedrich v. Brandenburg am 27. Febr. 1586 zu Königsberg, geschrieben auf Papier mit anhängendem Siegel. St. A. D. 300 U 79, 27. St. A. K. Handfestenbuch Fol. 97 a. Bl. 50v.

Müller erhielt zu der Mühlgerechtigkeit 3 Morgen Acker, „als ihm die von dem vielbedachten Fischmeister sein beweiset“, dazu freies Lagerholz zu Börn-(Brenn-)holz aus des Fischmeisters Wäldern und Heiden auf der Nehrung.

An Krügen bestanden um 1400 in Prinzlaß 3, in Nickelswalde 2, in Schönbaum 2, in Pasewark 2. Sie bezahlten durchweg 2 Mark jährlichen Zins¹⁾. Von ihren damaligen Besitzern sind uns eine ganze Reihe im Konventsbuch mit Namen genannt, so in Schönbaum der Kretzmer Arnold 1401, 1402²⁾; Hannus Bardyn 1402³⁾; Hannus Hynrich 1403⁴⁾. Der letztere hatte 1402—03 das „kleine Werder“ für einen jährlichen Zins von 2 Mark gepachtet⁵⁾, also zu demselben Zinssatze, der 1364 für die dem Schönbaumer Schulzen verliehene insula festgesetzt worden war. So liegt der Schluß nahe, daß wir es hier mit ein und derselben Örtlichkeit zu tun haben. Aus Privatbesitz ist jedoch Gemeinbesitz geworden, denn 1400—1401 zinst das Dorf Schönbaum 2 Mark von dem „kleinen Werder“, ebenso 1404—06⁶⁾. In dem Krüger Hannus Hynrich haben wir also zweifellos einen Afterpächter zu sehen, für dessen pünktliche Zinszahlung das Dorf zu haften hat⁷⁾. 1412 erscheint dann als weiterer Afterpächter der Müller von Schönbaum⁸⁾.

In Pasewark werden als Krüger genannt: Nickel (Niclus) Stanke und Kyrstan (Crischan) Blanke 1400—01⁹⁾, Hannus Wol und Jorge 1412¹⁰⁾. Als Dorfschulze und Besitzer der 4 freien Huben, von denen jährlich 2½ Mark Zins zu zahlen waren, erscheint seit 1402 ein gewisser Ludeke (Lütke) Kranchsporn¹¹⁾, doch ist hier ähnlich wie in Schönbaum das Land, das dem Schulzen als besonderes Vorrecht zugeeignet war, in Gemeindebesitz übergegangen, so im Jahre 1411¹²⁾, während noch 1412 Kranchsporn als Schulze erscheint¹³⁾. Der Zins für die Krüge in Pasewark ist in diesen Jahren auf 1½ Mark herabgesetzt worden, sicherlich, weil ihre Besitzer nach dem unglücklichen Kriege von 1410 keinen so reichlichen Erwerb hatten wie vorher¹⁴⁾.

1) Zinsbuch, S. 39. Die Festsetzung von 3 Mark Zins für die beiden Pasewarker Krüge muß auf einem Schreibfehler beruhen. Die Krüge haben 1400—1403 nachweislich je 2 Mark gezinst (Konventsbuch S. 22, 50, 74, 103, 110).

2) Konventsbuch, S. 50, 79. 3) Ebda S. 74, 79. 4) Ebda. S. 103, 111.

5) Ebda S. 74, 103.

6) Konventsbuch S. 18, 22, 45, 110, 130, 154, 170. Vgl. auch Zinsbuch S. 39.

7) Konventsbuch S. 79. 8) Ebda. S. 274. 9) Ebda S. 22, 50. 10) Ebda S. 274.

11) Ebda. S. 74 (1402), S. 79 (1402), S. 132 (1404), S. 164 (1405), S. 232 (1409), S. 22 (1400) erscheint er in Nickelswalde.

12) Ebda S. 245. 13) Ebda. S. 274. 14) Ebda. S. 245 (1411), S. 274 (1412).

In Nickelswalde lernen wir kennen: als Krüger Schiweke (Schobeke, Scheyweke) 1400—1401¹⁾, Hannus Swank 1400²⁾ und Niclus Swank 1401³⁾, ferner 1412 den Kretzmer Eichwalt⁴⁾, als Bauern 1400 den späteren Pasewarker Schulzen Ludeke Crankspor⁵⁾, dann um 1400 einen gewissen Hans Ortmann⁶⁾.

Zu erwähnen ist hier schließlich der „vere“ (Fährmann) zu Schönbaum, 1404 als „vere czu Stobbenvere“ erwähnt⁷⁾, der für seine Fähr-gerechtigkeit 4 Mark jährlichen Zinseszins erlegte⁸⁾ und zwar auf Martini.

Nach dem Ausweis des Zinsbuches bezog der Orden also an jährlichen Abgaben: von Prinzlaß 124½ Mark, von Nickelswalde 41 Mark, 9 scot 9 den.⁹⁾, an Hühnerzins 2½ Mark, von 2 Krügen 4 Mark und von der Mühle 5 Mark und 6 Hühner, von Schönbaum 85½ Mark und von Pasewark 30 Mark an Grundzins¹⁰⁾, dazu von den 4 freien Schulzenhuben 2½ Mark und 3 Mark von 2 Krügen. Die Gesamteinnahme an barem Gelde betrug demnach 298 Mark, 9 Skot, 9 den.

So ist die heutige Alte Binnennehrung also bereits um 1400 eine wohlorganisierte Einheit. Die Gemarkungen der vier Dörfer lassen sich auf den ältesten Nehrungskarten noch deutlich erkennen. Die Grenze zwischen Schönbaum wurde durch den alten Weichselarm Primislava gebildet und ist bis auf den heutigen Tag unverändert geblieben. Die Südgrenze der Nickelswalder Gemarkung waren der Struckpfuhl- und der Freibruchsraben, und den östlichen Teil der Alten Binnennehrung nahm die Gemarkung von Pasewark ein. Später haben sich dann Teile von Prinzlaß und Pasewark losgelöst und sich zu dem Dorfe Freienhuben entwickelt, dessen Name wahrscheinlich mit den „freien Huben“ des Pasewarker Schulzen in Zusammenhang steht.

Es legt sich zwar nach den obigen Betrachtungen der Schluß nahe, daß die vier Dörfer der Alten Binnennehrung ebenso wie die des Marienburger und Danziger Werders als deutsche Kolonistendörfer aufzufassen sind, und doch müssen wir gerade bei ihnen von anderen Voraussetzungen ausgehen.

Die Besiedlung des eroberten Preußenlandes mit deutschen Kolonisten erfolgte in der Weise, daß der Orden ein abgegrenztes Landstück von bestimmter Größe einem locator überließ. Dieser hatte dann die Auf-

1) Konventsbuch S. 22, 44, 50. 2) Ebda. S. 22. 3) Ebda. S. 44. 4) Ebda. S. 274.

5) Ebda. S. 22. 6) Dzg Komtureibuch, St. A. D. 300, 59 Nr. 1, S. 198.

7) Konventsbuch S. 126. 8) Zinsbuch S. 39.

9) Zinsermäßigung von 20 Mark, 22 Scot, 6 Den.

10) Zinsermäßigung von 12 Mark.

gabe, das Land in kleineren Parzellen an die Siedlungsbauern zu verteilen und so die Gründung eines Dorfes herbeizuführen, in dem er dafür die Rechte eines Schulzen (Freihufen, Gerichtsbarkeit, freie Fischerei und Jagd u. a.) genoß. Wir haben oben in der Handfeste für das Nuwe Werder den Anfang einer solchen Entwicklung bereits kennengelernt. Die eigentliche Dorfhandfeste, in der die Rechte und Pflichten der deutschen Bauern, das Verhältnis zwischen Untertan und Obrigkeit festgelegt war, ist in den meisten Fällen nicht die Gründungsurkunde eines Dorfes, sondern deutet vielmehr auf einen gewissen Abschluß der Besiedlung. Solche Verträge sind mit deutschen Siedlern nach kulmischem, magdeburgischem oder lübischem Rechte abgeschlossen worden. Für die slavische Bevölkerung galt polnisches, für die preußische preußisches Recht; doch gehören Urkunden wie die beiden letztgenannten zu den Seltenheiten, gewöhnlich verausgabte man in solchen Fällen gar keine Handfesten. Muß es nun nicht auffällig erscheinen, daß uns über die vier Dörfer der Alten Binnennehrung nicht eine Handfeste bekannt ist, wo sich doch dieses Gebiet, wie wir gesehen haben, den südlich angrenzenden Weichselwernern gleichwertig an die Seite stellen kann¹⁾? Daß die Handfesten vielleicht durch einen Zufall nicht auf uns gekommen sein sollten, ist sehr unwahrscheinlich, denn sowohl in dem für das Hochmeisterarchiv im Jahre 1405 angefertigten, 55 Handfesten des Marienburger Gebietes enthaltenden Sammelband, als auch in den Handfestenbüchern des Ordens fehlt jede Spur von ihnen. Bis 1405 ist also sicherlich keine Handfeste für die vier Dörfer ausgegeben worden; daß es nach 1405 noch geschehen sein sollte, ist bei dem 1410 einsetzenden Verfall des Ordens nicht gut möglich, wenn man überdies bedenkt, daß schon um 1400 die Hufenzahl und die Zinsverpflichtungen der Bauern im Marienburger Zinsbuch so unzweifelhaft und ausdrücklich niedergelegt waren, daß es einer nachträglichen Bestätigung nicht mehr bedurfte.

Woraus erklärt sich nun dieses vollständige Fehlen von Dorfhandfesten? Meiner Überzeugung nach ist es kein zufälliges, sondern beruht, wie schon oben angedeutet wurde, auf dem verschiedenen Volkstum der Besiedler. Die Bauern des Marienburger und Danziger Werders waren zu der Zeit, als die Besiedlung der Alten Binnennehrung ihren Anfang nahm, also etwa um die Mitte des 14. Jahrhunderts, deutsch. In pommerellischer Zeit hatten westlich der Weichsel im Danziger Werder und auch in Teilen des Marienburger Werders, also östlich der Weichsel, slavische

¹⁾ Absehen muß man dabei natürlich von den beiden Verschreibungen von 1364 für den Schulzen zu Schönbaum und 1437 über die Mühle von Nickelswalde, die sich nicht an eine Allgemeinheit, sondern an eine einzelne Person richten.

Bewohner gesessen¹⁾). Beim Beginn der Besiedlung durch die deutschen Kolonisten schwindet bald jede Spur von diesen Elementen. Wo waren sie geblieben? Es ist ein ganz natürlicher Vorgang, wenn der Stärkere sich in den Besitz des aussichtsreicheren Bodens setzt und der Schwächere sich in unwirtliche, schwerer betretbare Gebiete zurückzieht, um dort noch längere Zeit die Eigenart seines Volkstums ausgeprägt zu erhalten. Als ein solches Gebiet müssen wir uns aber in jener Zeit die Nehrung mit ihren unwegsamen Wäldern, südlich von den sumpfigen Weichselniederungen begrenzt, vorstellen. Ja, es läßt sich auch urkundlich einwandfrei beweisen, daß auf der Nehrung sich undeutsche Volkselemente viel länger erhalten haben als in den Werdergebieten. Es wurde bereits auf das Fehlen von Dorfhandfesten in der Alten Binnennehrung hingewiesen, ein Umstand, der immerhin schon die Vermutung, daß dort undeutsche Volksteile vorhanden waren, nahe legt, letzten Endes aber nur ein schwaches Glied in einer Kette von Beweisgründen ist.

Aus dem westlichen Teile der Nehrung besitzen wir aus der späten Ordenszeit ein urkundliches Zeugnis für die damalige Bevölkerung jener Gegend. Es ist die Handfeste des Dorfes Krakau, die der Danziger Komtur Conrad von Beldersheim am 6. Januar 1424 für den Starosten Hanß Vroß, seine rechten Erben und Nachkömmlinge ausstellte „mit czechen spannen czu polnischem rechte und czu polnischem gerichte“²⁾). Bei einem Todesfall im Dorfe hatte der Orden kein Recht auf dessen Nachlaß (pustina), sondern der nächste Verwandte sollte ungehindert die Erbschaft antreten. Es handelt sich hier also um unfreie Leute, die zu Hand- und Spanndiensten verpflichtet sind. Nur der Starost genießt wie der Schulze eines deutschen Dorfes bedeutende Vorrechte. Er erhält „zu seinem Gespanne“ fünf freie Morgen, dafür hat er aber, „wen man hew rechet, die Copczen (?) czusleifen mit den andern“. Jeder der andern Einwohner erhält zu seinem Gespanne vier Morgen, dafür haben sie in in dem Heuschlage von jedem Gespanne Heu zusammenzubringen 4 Morgen Wiesen, die jedoch der Orden hauen lassen muß. Statt der bisherigen Fischlieferungen an den Pferdemarschalk haben die Einwohner diesem fortan 3 Mark gewöhnlicher preußischer Münze zu entrichten und zwar acht Tage vor dem Heuschlag „adir wen ess em allerbequemst worde sey“; nur binnen der drei Wochen des Heuschlages selbst waren sie von der Zahlung befreit. Weiterhin waren sie verpflichtet, gemeinsam, den Starost ausgenommen, mit den Einwohnern „von der Gorken“ und mit denen von Breslow fünf „Prame“³⁾) Heu auf das Haus zu Danzig zu

¹⁾ Schmid, die Bau- und Kunstdenkmäler des Kreises Marienburg (1919) S. III.

²⁾ Dzg. Komtureibuch St. A. D. 300, 59 Nr. 1, S. 9. ³⁾ Pram — großer Kahn.

verfrachten (furen, laden und abeladen), dafür erhielten sie dann, „wen sy das furen, vff itzlichen pramen 1½ schock torkoppil brotis und eyne tonne mit torkoppil bire“ alle zusammen. Schließlich stand ihnen zu, „vff der Nerie frey holtz czuhauwen czu irem gebawde und legerholtz czu irem fewre“.

Der Haupterwerbszweig der Einwohner von Krakau war also die Weichselfischerei; die umliegenden Wiesenländereien gehörten zum Komtureiamte Danzig, an ihrer Bearbeitung waren eine ganze Reihe von Ortschaften beteiligt. Wenn wir einmal das Danziger Komtureibuch daraufhin durchsehen, erfahren wir gleichzeitig wichtige Einzelheiten über den Stand der Besiedlung im westlichsten Teile der Nehrung.

An Wiesen gehörten zum Ordenshause Danzig insgesamt 495 Morgen¹⁾, davon hatte das Dorf Krakau (Crocow) 1 Hufe und 6½ Morgen zu bearbeiten. Wenn jeder Einwohner nach der Handfeste, die allerdings erst 1424 gegeben ist, während die Entstehung des Komtureibuches in die Zeit um 1400 fällt, 4 Morgen Wiesen zu bearbeiten hat, so hätte das Dorf aus 9 gespannpflichtigen Höfen bestanden. Ebenso wie in der Handfeste wird auch im Komtureibuche unmittelbar neben Krakau der Ort Breslow genannt. Seine Bewohner haben 16½ Morgen Wiesen zu bearbeiten. Es ist nicht mehr genau festzustellen, um welche Örtlichkeit es sich dabei handelt, vielleicht haben wir sie gar nicht auf der Nehrung, sondern südlich der Weichsel bei Plehnendorf zu suchen²⁾.

Der zweite neben Krakau genannte Ort ist Gorke. Er wird im Komtureibuche noch zweimal genannt und war neben Bohnsack und Neufähr³⁾ verpflichtet, 5 Hufen und 8 Morgen „jensyt der wyssel by des pferdemarschalks bude“ — eine uns nicht mehr bekannte Örtlichkeit — an Wiesen auf der Nehrung „zusammenzubringen“⁴⁾. Ferner erscheint Gorka unter den zinspflichtigen Ortschaften des Waldamtes, einer Verwaltungseinheit innerhalb des Danziger Komtureibezirkes, und zwar werden in einer Reihe genannt: Bonensak, Gorka, klipping vere (Neufähr), Krundsorff (Kronenhof)⁵⁾. Es liegt demnach die Vermutung nahe, daß Gorka zwischen Bonensak und dem als clipping vere bezeichneten Ort gelegen hat. Letzterer gibt einen Zins von 4½ Mark, er ist ohne Zweifel in dem heutigen Neufähr zu suchen. Am Abend des 10. November 1379 hat der Danziger Komtur Siegfried von Bassenheim dem Krüger Adam eine Handfeste ausgestellt⁶⁾, nachdem schon zwei ältere verloren gegangen waren, über „Stankes Kretschem und Fähre“ mit zwei Hufen Landes zu

1) Komtureibuch S. 251. 2) Vgl. ebda S. 52 (251).

3) Neufähr heißt a. a. O. clipping. 4) Komtureibuch S. 251. 5) Ebda. S. 204.

6) Abschrift in: St. A. D. 300, 2 Nr. 154, Blatt 3 v.

kulmischem Rechte. Der Krüger erhält die Versicherung, daß seine Fähre durch keine andere, der Stadtfreiheit näher liegende „überbaut“ werden solle. Der Zins ist auf $4\frac{1}{2}$ Mark festgesetzt, ein Beweis dafür, daß wir es hier mit der im Komtureibuch als „climbing vere“ bezeichneten Örtlichkeit zu tun haben. „Stankes Kretschem und Fähre“ aber haben wir in dem heutigen Neufähr zu suchen, wie es sich aus den allgemeinen Verhältnissen heraus und aus der in späterer Zeit mehrfach belegten Gleichsetzung beider Namen ergibt. Auffallend ist es nun aber, daß die heutige polnische Bezeichnung für Neufähr — Gorki ist¹⁾. Dieser Umstand gibt uns einen wichtigen Anhalt für die Feststellung des Ortes Gorke, wie er im Komtureibuch erscheint und oben zwischen Bohnsack und climbing vere angesetzt wurde. Unsere Behauptung geht dahin, daß Gorke nichts anderes als der ursprüngliche Name des heutigen Dorfes Neufähr ist. Das mag widersinnig erscheinen, da wir eben versucht haben, climbing vere an die Stelle des Dorfes Neufähr zu setzen, ist es aber keineswegs. Man muß zweierlei unterscheiden: Gorke ist als eine Art Dorf vorzustellen, climbing vere aber als selbständiger, außerhalb östlich des Dorfes stehender Krug mit Fährgerechtigkeit; heute aber sind diese beiden, ursprünglich voneinander unabhängigen Siedlungen zusammengewachsen zu dem Dorfe Neufähr. Gorka ist um 1400 noch ein ganz unbedeutender Ort gewesen. Das Komtureibuch²⁾ nennt neben einem Starosten, der 1 Mark zinst, einen Krug, dessen Besitzer „dominik domesti“ jährlich nur $1\frac{1}{4}$ Mark zu entrichten hat und schließlich „2 garten, itzlicher gibt 1 ferto (Vierdung) und sien wust (wüst)“. Es scheint sich hier also um ein kleines Gartendorf gehandelt zu haben, über deren Anlage noch an anderer Stelle die Rede sein wird.

Westlich von Gorke lag Bonensack (Bohnsack), das wir in den obigen Ausführungen schon berührten. Es gehören dazu 22 Haken (1 Haken = $\frac{2}{3}$ kulm. Hufe = 11,2 ha), deren jeder mit der Verpflichtung zu Arbeiten auf dem Ordenshause in Danzig verbunden war. Etwas Näheres darüber erfahren wir nicht. An Gemeindebesitz sind $\frac{1}{2}$ Hube Wiesen erwähnt zu einem Zins von 2 Mark, der später erlassen wurde. Auch in Bohnsack bestand ein Krug, für den der Krüger Vriewalt jährlich 5 Mark und 1 Vierdung an Zins zu entrichten hatte. Daß das Dorf zur Bearbeitung der in der Nähe liegenden Wiesen des Ordenshauses verpflichtet war, ist bereits erwähnt.

Krundsorff ist das heutige Kronenhof bei Wordel, es war um 1400 noch eine kleine Siedlung mit 4 Gärten, die wüst lagen und den geringen

¹⁾ Kętrzyński, Die polnischen Ortsnamen der Provinzen Preußen und Pommern (1879) S. 5. ²⁾ Dzg. Komtureibuch, S. 204.

Zins von je 1 Vierdung bezahlten¹⁾. Von weiteren Verpflichtungen der Bewohner wird nichts berichtet. In der Neuen Binnennehrung, die um 1400 noch größtenteils aus versumpftem, Wassergefahren ausgesetztem Gelände bestand, lag ferner Worle (Wurle), das heutige Wordel. „Cleyne wurle domenic“, — sagt das Danziger Komtureibuch — „dat 1 Mark Martini von drey huben zcur wurle gelegen ken der heiden, die von des meisters geheisen gelost wurden“²⁾. Das kann sich nur auf eine Einzelperson beziehen. Von der Gemeinde Wurle erfahren wir nur, daß sie zur Bearbeitung von 24 Morgen Wiesen für den Orden verpflichtet war und demgemäß auch nur als kleine Siedlung anzusehen ist³⁾.

Südöstlich der Neuen Binnennehrung gehörte zum Danziger Komtureibezirk noch das Mittelwerder, dessen Südspitze das Danziger Haupt bildete, mit einem Krüge, der ebenso wie der Krug zu Bohnsack 5 Mark und 1 Vierdung jährlichen Zinses zu entrichten hatte⁴⁾.

Bekannt sind schließlich noch zwei weitere Krüge, der Krug Katefke und der von Weichselmünde. Der erstere lag an der Weichsel, genauer läßt sich seine Lage heute nicht mehr bestimmen; seine aus der Ordenszeit stammende Handfeste ist nur erhalten in einer Bestätigung durch den Danziger Rat vom Jahre 1554 für den Krüger Matz (Matthäus) Doffer⁵⁾. Zum Krüge gehörten 12 Morgen Acker zu kulmischem Rechte, und der jährlich auf Martini zu entrichtende Zins war auf 1½ Mark festgesetzt, außerdem hatte der Krüger ein Schock Neunaugen zu liefern, „vnd wo er die Neunogen nicht bekommen kunte, sal er dovor vier gutte scot jährlichen auf genanten tagk Sancti Martini geben und zcalen“. Die Weide hatte er frei.

Über die Anfänge des Kruges von Weichselmünde sind wir viel besser unterrichtet und zwar durch zwei Handfesten von 1359 und 1372, deren Inhalt wesentlich voneinander abweicht. Die ältere ist dem „ehrsamen Manne“ Albrecht von Bremen am Dienstag nach dem Tage Johannis des Täufers (25. Juni) 1359 zu deutschem kulmischem Rechte von dem Danziger Komtur Wolfram von Beldersheim verliehen⁶⁾. Zum Krüge gehörte ein Stück Land, das sich beiderseits des Kruges längs der Weichsel erstreckte, auf der einen Seite begrenzt durch einen See, „der do lyt bie deme strande“, auf der anderen Seite durch einen Berg, „der do lyt bye Pranewicz Wyse“, so daß ein Rechteck entstand. Die Nutzung des Strandsees „von einem Ufer bis zum andern“ stand dem Krüger frei,

1) Dzg. Komtureibuch S. 204.

2) Dzg. Komtureibuch S. 189. 3) Ebda. S. 251.

4) Ebda. S. 198, Handfeste über das Mittelwerder s. oben S. 4 Vgl. auch St. A. D. 300 U, 79, 79. 5) St. A. D. 300, 2 Nr. 327. 6) St. A. D. 300 U, 40, 11.

auch wurde das Holz zur Besserung des Kruges unentgeltlich vom Orden geliefert. Dafür gehörten die Bortinge des Krügers und seine Fischereigeräte zur Hälfte dem Orden, und an Zins waren jährlich auf Martini vier Mark gewöhnlicher preußischer Münze zu entrichten.

Eine zweite Handfeste über den Kretschem „vor der Weichsel Münde gelegen“ erhält am St. Annentage (26. VII.) 1372 der Krüger Paul von dem Danziger Komtur Walpot von Papenheim zu kulmischem Rechte¹⁾. Ihm wird ferner die Fährgerechtigkeit mit einem Kahn, freie Fischerei und freies Bauholz verliehen, dafür hatte er die Pflicht, die Aufsicht in den Wäldern des Ordens zu führen und des Gerichtes zu warten, das jedoch zum Hause zu Danzig gehören sollte. Der Krüger erhielt also keinen Anteil an den Strafgeldern. Dagegen wurde ihm auch freies Brennholz aus den Wäldern des Ordens zugestanden. Der jährliche Zins war auf 16 Mark festgesetzt und zwar 8 Mark auf Johannis und 8 Mark zu Weihnachten. Eine „Überbauung“ des Krügers durch einen andern durfte nicht stattfinden.

Woraus erklärt sich nun aber die Steigerung des Zinses auf das Vierfache? Die Verleihung der Fährgerechtigkeit und des freien Holzes zum Brennen, die 1359 noch nicht erwähnt sind, können hier nur unwesentlich mitgespielt haben. Man hat den wahren Grund wohl in einer Veränderung der allgemeinen Verhältnisse zu sehen. Es ist bereits in anderem Zusammenhange darauf hingewiesen worden, daß im 14. Jahrhundert die Danziger Weichsel mehr und mehr versandete und daß es erst 1371 gelang, durch Regulierungsarbeiten am Danziger Haupt den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen²⁾. 1359 war also die Danziger Weichsel im Verhältnis zur Elbinger Weichsel ein unbedeutendes Gewässer³⁾, 1372 zog sich bereits der größte Teil der Weichselschiffahrt nicht mehr an Elbing, sondern an Danzig vorbei. Der Krug an der Weichselmündung gewann dadurch natürlich außerordentlich an Bedeutung, und mit der Steigerung seines Wertes verband sich die erwähnte Zinserhöhung. Die Nachricht über den Durchbruch der Weichsel nach Danzig im Jahre 1371 könnte Zweifel erregen, da sie zuerst im 17. Jahrhundert erscheint; die eben dargestellte Erwägung muß jedenfalls als ein starker Beweisgrund für die Wahrheit dieser Nachricht ins Feld geführt werden. Ebenso ist die Erwähnung der Weichsel in der Handfeste

1) St. A. D. 300, 2 Nr. 161, Bl. 13. 2) Vgl. Z. W. G. 62, S. 32.

3) Vgl. Sonntag, Danziger Weichsel—Linewka—Neuer Graben. M. W. G. 1914. Jahrgang 13, Nr. 3, S. 49 ff.

von 1359 ein Beweis dafür, wie unrichtig es ist, mit Bindemann¹⁾ das Bestehen einer Danziger Weichsel vor dem Jahre 1371 gänzlich in Abrede zu stellen.

In dem bisher behandelten Gebiet handelt es sich unzweifelhaft zum Teil um slavische Bewohner; auf solche bezieht sich die Handfeste des Dorfes Krakau, ja, schon der Name Krakau ist bezeichnend. Slavische Ortsbezeichnungen erscheinen noch im 17. Jahrhundert (auf der Nehrungskarte von Strackwitz) viel zahlreicher als heute. Neben Krakau, Bohnsack und Worle lernen wir kennen: Groß und Klein Warsiwodda, zwei kleine Bäche, die gegenüber dem heutigen Holm in die Weichsel flossen. Troyl, eine kleine Flußinsel bei Heubude, Bordun und Cziebriek, zwei Wassergänge zwischen Heubude und Krakau, Lanksaw, ein See östlich von Bohnsack, ebenda auch einen Capitzker-See. Aus den obigen Ausführungen entnehmen wir ferner die Ortsnamen Breslow, Gorke, climping, Personennamen wie Vroß und Stanke — solche auf -ow (-ff) gehören auch heute nicht zu den Seltenheiten — das typisch slavisch-preußische Landmaß der Haken (hokin), die Bezeichnung Starost für einen Dorfschulzen, polnisches Recht und Gericht in der Handfeste von Krakau.

Aber das Auswirkungsfeld dieser slavischen Volkselemente hat sich noch über die Neue Binnennehrung hinaus nach Osten fortgesetzt. Die Nehrung hat in der Zeit vor der Ordensherrschaft bis Liep hin politisch zu dem slavischen Fürstentum Pommerellen gehört²⁾. Spuren slavischer Ortsbezeichnungen lassen sich auch im Deltagebiet der Elbinger Weichsel nachweisen, ehemals noch mehr als heute. Wir lernten die Deltaflüsse Gansca, Primislava, Kabal kennen³⁾. Es ist sicherlich auch kein Zufall, daß der erste Dorfschulze von Schönbaum den slavischen Namen Pyantow trägt⁴⁾, an Ortsnamen seien hier genannt: Printzlaff⁵⁾. Pasewark, Glabitsch (Glabicz⁶⁾), Poppau (Popowo⁷⁾), Babke, Steegen⁸⁾), Kobbelgrube, Pröbbernau, Liep⁹⁾. Der Strackwitz'schen Karte entnehmen wir folgende Namen von Deltaflüssen im Mündungsgebiet der Elbinger Weichsel: Przesterzieck bei Poppau, heute Presper-(Presbyter-)See oder Popofchen, Klapping-Fluß bei Fischerbabke, Passianke

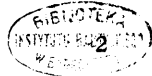
¹⁾ Die Veränderungen der Mündungsarme der Weichsel, Verh. d. 15. Geographentages zu Danzig 1905, S. 186, und Beiträge zur Landeskunde Westpreußens, Festschrift d. 15. Geogr.-Tg. Dzg. 1905, S. 18.

²⁾ Z. W. G. 62, S. 42. ³⁾ Oben S. 1. ⁴⁾ Oben S. 5.

⁵⁾ Hängt sicherlich mit Primislava zusammen.

⁶⁾ Wörtlich: Ort des Claus (Nicolaus). Eine Familie dieses Namens hat fast 3 Jahrhunderte dort gewohnt. ⁷⁾ Wtl.: Ort des Pfaffen. ⁸⁾ Wohl = Zikin (Camzikini).

⁹⁾ tilia = tilia = Linde.



bei Koppelgrube, Nebenarm der Schadelake. Der Groschkenkrug bei Fischerbabke wird in seiner Handfeste von 1438 als „beneden Czamosen gelegen“ bezeichnet. Demnach ist anzunehmen, daß die politische Ostgrenze Pommerellens mit der Stammesgrenze der slavischen Bevölkerung zusammenfiel. Östlich von den Slaven aber saßen in pommerellischer Zeit die heidnischen Preußen, und wir werden im folgenden nachzuweisen suchen, daß sich diese preußischen Volkselemente im nordöstlichen Teile der Nehrung ähnlich den slavischen im Westen bis in die späte Ordenszeit erhalten haben, länger jedenfalls als in dem Gebiet der Weichselwerder. Dieser Nachweis ist jedoch wesentlich schwieriger zu führen, da die Quellen nur dürftig fließen und irgendwelche volkstümliche Feststellungen als wissenschaftlich unbegründet nicht ins Treffen geführt werden sollen¹⁾. Von Ortsnamen ließe sich vielleicht „Schmergrube“ von einem altpreußischen Stamme herleiten²⁾.

Von historischer Seite lassen sich eben nur Vermutungen äußern. Das preußische Landmaß der Haken ist für diesen östlichen Teil der Nehrung bezeugt durch die Handfeste für den Krug zu Narmeln (Ermenen)³⁾. Dorfhandfesten besitzen wir nur aus dem nordöstlichsten Zipfel der Nehrung, die in der Ordenszeit bis zum Tief bei Lochstädt reichte und im folgenden auch bis dahin behandelt werden soll, nämlich über die Dörfer Kamstigall (1476), Neudorf (1396) und Wogram (1413, 1452)⁴⁾. Sie gehören sämtlich zu dem Gebiet des Pfliegeramtes Lochstädt, das seinerseits einen Teil der Komturei Königsberg bildete. Die Voraussetzungen für eine Besiedlung der Nehrung zwischen See und Haff mußten naturgemäß andere sein als in dem oben betrachteten Gebiet der Alten Binnennehrung, wo die Schaffung einer größeren ebenen Siedlungsfläche möglich war. Auf der schmalen Nehrung bot sich kein Raum für den Ackerbau; die Bewohner lebten auf dürrer Sandboden zwischen Dünenwald und Haff, ihre Beschäftigung war damals wie heute in erster Linie der Fischfang, in zweiter Linie Forstwirtschaft und Bernsteinge-

) Es ist hierbei an den Hausbau der heutigen Fischer gedacht, der an den preußischen Hausbau erinnert, an Volkssitten, die möglicherweise aus altpreußischen hervorgegangen sind, z. B. das Weben und Spinnen der Männer. Auf slawischen Einschlag ist vielleicht im Volkscharakter der Nehrunger ein Zug zur Liebenswürdigkeit und Gastfreundlichkeit, aber auch ein gewisser Hang zum Leichtsinne zurückzuführen. Auffällig ist die Neigung zur Putzsucht, die sich besonders stark im 17. und 18. Jahrhundert äußerte, wo sich der Danziger Rat mehrmals veranlaßt sah, Verordnungen dagegen zu erlassen.

²⁾ Vgl. Kolberg, Erml. Ztschr. 1878. VI. Bd. S. 32, A. 61.

³⁾ St. A. D. 300, 2 Nr. 330.

⁴⁾ Handfestenbuch St. A. K. Fol. 124, Bl. 598 ff.

winnung. Daraus ergab sich als Siedlungsform nicht das geschlossene Kolonistendorf, sondern vielmehr langgestreckte Ortschaften, bei denen sich ein Fischerhaus an das andere reiht und die sich unverändert bis in die Gegenwart erhalten haben. Als Dörfer sind sie jedenfalls vom Orden nicht aufgefaßt und deshalb auch nicht mit Handfesten ausgestattet worden. Es ist also nicht möglich, aus dem Fehlen von Dorfhandfesten auf eine nichtdeutsche Bevölkerung zu schließen, wie wir es bei der Betrachtung der Alten Binnennehrung taten. Auch die Überlegung, daß sich in einer so entlegenen Gegend, wie es die Nehrung zwischen See und Haff noch heute ist, einheimische Elemente länger halten konnten als in den fruchtbaren, vom Orden sehr bald mit deutschen Siedlern besetzten Ebenen des Weichseldeltas, ja, daß die Nehrung gerade wegen ihrer Abgelegenheit ein willkommener Zufluchtsort werden mußte, ist schließlich noch kein Beweis der oben aufgestellten Behauptung.

Von anderen Disziplinen dringt ebenfalls wenig Licht in diese Frage. Die Sprachwissenschaft beschränkt sich darauf, den gegenwärtigen Stand der Sprache und des Dialektes zu erforschen; sie vermag gewisse Grenzen und Unterscheidungen festzulegen, ist aber in ihren Schlussfolgerungen letzten Endes doch immer auf die Geschichtswissenschaft angewiesen. Geschichtlich zwingende Gründe ihrerseits herbeizuführen, ist sie meistens nicht imstande, da sie ja nur den gegenwärtigen Zustand vor Augen hat. Auf der Nehrung findet sie auffälligerweise das älteste Deutsch, eine Feststellung, die unserer Annahme keineswegs widerspricht, denn ebenso, wie sich in einer so entlegenen Gegend preußische Elemente lange halten konnten, erhielt sich auch die Sprache der ersten Besiedler unverfälschter als anderswo bis auf unsere Tage.

Wichtig und beweiskräftig ist von historischer Seite aus allein die Tatsache, daß die Siedlungstätigkeit des Ordens erst für das Ende des 14. Jahrhunderts urkundlich belegt ist. Das erste diesbezügliche Zeugnis ist die Handfeste über das Dorf und den Krug Neudorff von 1396, für den westlichen Teil der Nehrung jedoch schon von 1359 (Handfeste für das Neue Werder). Hauptmaßregel für die Besiedlung des östlichen Teiles der Nehrung zwischen See und Haff war die Gründung von Krügen¹⁾. Diese bildeten zur Ordenszeit die Brennpunkte des öffentlichen Lebens auf dem Lande, stehen also ihrer Bedeutung nach in keinem Verhältnis zu den heutigen Gasthäusern. Es war durch sie dem Landmann, auf der Nehrung dem Fischer Gelegenheit geboten, die Bedürfnisse des täglichen Lebens zu befriedigen, weniger durch Geld, als viel-

¹⁾ Vgl. hierüber besonders Steffen, Das ländliche Krugwesen im Deutschordenslande, Z. W. G. Heft 56 (1916), S. 217 ff.

mehr durch Tausch mit eigenen Produkten seiner Beschäftigung. Rechte und Pflichten der Krüger waren in den Krughandfesten niedergelegt. Aus dem östlichen Teil der Nehrung besitzen wir davon eine größere Anzahl, jedenfalls bilden diese Krughandfesten einen wesentlichen Bestandteil des urkundlichen Materials über die Geschichte der Nehrung in der Ordenszeit und geben uns mittelbar wichtige Notizen über das Alter der verschiedenen Siedlungen. Die Person des Ausstellers der Handfeste, ja, die Art der Ausstellung gewährt uns einen sicheren Anhalt für die Ausdehnung der damaligen Verwaltungsbezirke.

Wir geben im folgenden zeitlich geordnet eine Zusammenstellung sämtlicher Krughandfesten aus dem Gebiet östlich der Alten Binnennehrung bis zur Nehrungsspitze (Witlandsort, Nergienort) beim Lochstädter Tief. Es muß also die Verwaltungsbezirke: Fischamt Scharpau (zur Komturei Marienburg gehörig), Fischamt Elbing (zum Komtureiamt Elbing) und Pflegeramt Lochstädt (Komturei Königsberg).

1396, Januar 15 (Sonabend vor Anthony). Hdf. über Dorf und Krug Neudorf vom Obersten Marschall, der zugleich Komtur war, Werner von Tettingen für den „getreuen“ Timen (Thimen) zu lübischem Rechte¹⁾.

1399, August 19 (Dienstag in der Oktave nach U. L. Fr. Wurzweihe) vom Ordensmarschall Werner von Tettingen über den Krug zu Schmergrube für Nicolaus Drewus²⁾.

1410, Mai 30 (am negsten freytag nach der octaven corporis Cristi) vom Ordensmarschall Friedrich von Wallenrode über den Krug „im Dorf zu Schoythe“ für den getreuen Lorentz³⁾.

1411, ohne Tag, Hdf. über den Krug „auf dem Sande“ von Friedrich, Graf von Zollern, Komtur zu Balga und Vogt von Natangen, für Tidman Hensels⁴⁾.

1424, August 20. (am Tage Bernhardi Abbatis). Hdf. über den Krug zu Kahlberg, gegeben im Hause Holland von Heinrich Holt, Komtur zu Elbing, für Niclas Wildenberg⁵⁾.

1426, August 14. (Abend von U. L. Fr. Krautweihe). Hdf. über den Krug zu Tiegenort „mitten im Dorf gelegen an der Bauerseite“, von Heinrich von Boynthusen, Fischmeister zu Scharpau, für Hans Nimmerbach⁶⁾.

1) St. A. K. D.O.-Handfesten Fol. 124 Bl. 608 a. 2) St. A. D. 300, 2, 154 Bl. 4.

3) Ebda. St. A. K. D.O.-Handfesten Fol. 124, Bl. 601. 4) Ebda. Bl. 600.

5) St. A. D. 300, 2, 161, Bl. 92. 6) Ebda. 300, 2, 161, Bl. 14.

1427, März 9. (Sonntag Invocavit). Hdf. über den Krug Eisenhut (Isenhuet) von demselben Fischmeister für Hans Rollewagen. Der Krug lag „an der Tiege bei dem Haffe“, nordöstlich von Tiegenort¹⁾.

1429, Mai 16. (Montag in den Pfingstheiligentagen). Hdf über den Krug zu Neukrug von Heinrich Holt, Ordensmarschall und Komtur von Königsberg, für den Krüger Hannos²⁾.

1429, an demselben Tage, Hdf. über den Krug Voglers von demselben Ordensmarschall für David Brandt, und zwar heißt es abweichend von allen anderen zu kulmischem Rechte ausgefertigten Krughandfesten: der Krüger erhält „rawm, eynem kretczem doruff zu buwen uff der Nerige zum Vogeleren“ zu lübischem Rechte³⁾.

1432, Oktober 21. (am Tage der Hlg. 11000 Jungfrauen). Hdf. über den Krug zum Stutthofe, gegeben vom Hochmeister Paul von Rußdorf auf dem Hofe Totenhuth für Hannos Mandri⁴⁾.

1438, Dezember 18. (Donnerstag Luciae post). Vertrag zwischen dem Fischmeister von Scharpau Michael Tussenfelder und dem Krüger des „kretzem auf dem Mittelwerder beneden Czamosen gelegen“ (heute Groschkenkrug bei Fischerbabke an der Elbinger Weichsel), bestätigt vom Hochmeister Paul von Rußdorf, und zwar auf Grund einer älteren, von dem Fischmeister Engelhard Cassau (1419—1422) ausgestellten Krughandfeste, bei der sich Unklarheiten über die Höhe des Zinses ergeben hatten⁵⁾.

1439, Juli 13. (Margarethentag). Hdf. über den Krug „zu dem Vogelsange“, ausgestellt vom Ordenspittler und Komtur zu Elbing, Heinrich Reuß von Plauen für Bartholmes Godeke, der ihn von dem Elbinger Fischmeister Johann Krugk gekauft hatte⁶⁾.

1476, April 23. (Tag des Heiligen Bischofs und Märtyrers St. Albert). Hdf. über den Krug zu Kamstigall (Kamstegalbe) von Hans Kockeritz, Pfleger zu Lochstädt für den Krüger Pael⁷⁾.

Aus der Zeit nach der Ordensherrschaft, aber in gleichem Stile gehalten, seien hier zur Vervollständigung des Bildes folgende Handfesten erwähnt:

1489, Dezember 12. (am Abend St. Lucie virginis et martire). Hdf. über den Krug zu Narmeln (Ermelen) vom Rat der Stadt Danzig für Hans Voyte⁸⁾.

1521, Mai 24. (Freitag nach Pfingsten). Hdf. über den Krug zu Kobbelgrube (östlich von Steegen) vom Danziger Rat für Georg Schaderow, damaligen Krüger zu Stutthof⁹⁾.

¹⁾ St. A. D. 300 U 39, 31. ²⁾ Ebda. 300, 2, 154, Bl. 7. ³⁾ Ebda. 300, 59, 1, Bl. 7. ⁴⁾ Ebda. 300 2, 154, Bl. 108. ⁵⁾ Ebda. Bl. 105. ⁶⁾ Ebda. Bl. 8. ⁷⁾ St. A. K. D.O.-Handfesten Fol. 124 Bl. 598. ⁸⁾ Ebda. 300, 2, 330. ⁹⁾ Ebda. 300, 2, 154, Bl. 2.

Der 1427 gegründete Krug Eisenhut, der an der alten, durch den Unterlauf der heutigen Tiege ins Haff gehenden Weichselfahrt nordöstlich von Tiegenort stand, sollte in erster Linie den Bedürfnissen der vorüberfahrenden Haffischer dienen. Als nun diese Weichselfahrt zu versanden begann, wurde der Krug an eine günstigere Stelle verlegt, nämlich nördlicher auf eine Kampe im Mündungsgebiet der Elbinger Weichsel an den Deltaarm „Rein“. So hat dieser „Neue Krug“, dessen Besitzer, Hans Becker, am 8. März 1478 von dem polnischen König Kasimir eine Handfeste erhielt, der heutigen Neukrügerskampe den Namen gegeben.

Wie sich aus dieser Zusammenstellung ergibt, begann die Gründung von Krügen zuerst im nordöstlichsten Teil der Nehrung gegen Ende des 14. Jahrhunderts. Sie erfolgte nach kulmischem Recht, d. h. die Krüger waren deutschen Stammes. Der größere Teil der Krugprivilegien weist in seinen Bestimmungen eine gewisse Einheitlichkeit auf. Neben der Kruggerechtigkeit, die nur einmal näher erläutert wird¹⁾, hatten die unmittelbar am Haff liegenden Krüge mit Ausnahme von Neudorf und Schoite²⁾ das Recht, „im Haff frei zu fischen mit kleinem Gezeuge“. Darunter sind nach der Krughandfeste für Schmergrube „Questen, Netze und Säcke“ verstanden³⁾. Der Krüger zu Vogelsang erhält dazu eine Handwate (großes Zugnetz), der zu Kamstigall eine Aalwate und ferner das Recht, „frey zu legen zwlie schock questen baussen der Lochstetischen weken und pricken und bogel zu hauen, so das er die pricken widder zw lande sol furen“⁴⁾. Überhaupt war diese, den Krügern gestattete Fischerei nur in begrenztem Maße zulässig, die Fischerei des Ordens durfte nicht durch sie beeinträchtigt werden.

Ferner erhielt der Krüger „freies Lagerholz zu seinem Feuer und keines zu verkaufen“ (Kahlberg); „bedarf er Bauholz, das soll er haben mit der Herrn Gunst“ (Kamstigall), aber auch dieses ebenfalls „allein zu seinem Gebäude und nicht zum Verkaufe“ (Vogelsang). Das Holz mußten sie sich selbst aus den Wäldern des Ordens holen; doch war es ihnen streng untersagt, stehendes Holz zu hauen (Neudorf). „Auch soll er keinen grünen Baum hauen oder verfeuern sunder unser Wissen“ (Kahlberg)⁵⁾. In der Handfeste des Groschkenkruges, der an der Gabelung der heutigen Elbinger und Königsberger Weichsel bei Fischer-

1) „Im kretzem allerley veylen kouff zu haben tranck und esslicher speyse“, wird dem Krüger „auf dem Sande“ gestattet.

2) Sicherlich genossen hier die Krüger auch dasselbe Recht wie jeder andere Dorfbewohner.

3) Vgl. Steffen, Das ländliche Krugwesen im Deutschordenslande, Z. W. G. 56 (1916), S. 224 f. 4) Vgl. Frischbier, Preußisches Wörterbuch II. S. 179.

5) Diese Bestimmungen fehlen bei Vogler, Neukrug, Schoite, Krug auf dem Sande.

babke, also auf der Spitze einer Landzunge liegt, wurde dem Krüger das Recht gegeben, Erlen, Pfähle und Strauch aus den Scharfauschen Wäldern zu holen, so viel er braucht, „um das Haupt vor dem berurten Kretschem zu halten“.

Gewöhnlich verband sich mit der Krugwirtschaft ein kleiner Besitz von Wiesenland, zwischen 1 und 7 Morgen, deren Lage nur unbestimmt bezeichnet wird und die sicherlich unweit des Kruges lagen. Nur in der Scharpau bestand eine größere Entfernung. So waren die 3 Morgen Wiesen des Kruges Tiegenort „an der Kaltenherberg gelegen, bei den Schleusen, an der Tiegenörter Grenze“, die 7 Morgen des Kruges Eisenhut unweit des Kruges und nicht genauer bezeichnet, die 3 Morgen Wiesen des Groschkenkruges „bei der alten Babke“, also in beträchtlicher Entfernung.

Dazu besaß der Krüger manchmal freie Viehweide (Groschkenkrug, Eisenhut, Kamstigall) und war zur Unterhaltung einer bestimmten Anzahl von Vieh verpflichtet (Vogelsang).

Ferner erhält der Krüger von Kamstigall die Erlaubnis zum Brauen, und der von Tiegenort darf seinen Krug innerhalb des Ortes beliebig verlegen.

Dafür hatten die Krüger am Haff durchgängig die Verpflichtung, den Strand innerhalb bestimmter Grenzen zu bewahren und in den Wäldern Aufsicht zu führen, auch zum Bernsteinlesen (Krug auf dem Sande). Andere persönliche Dienste haben sie der Herrschaft auch noch leisten müssen, wie es in der Krughandfeste von Kahlberg angedeutet wird. Der jährliche Zins richtete sich nach dem Wert des Kruges und seiner Pertinenzen. Wir geben im folgenden eine summarische Übersicht, die Orte nach den Verwaltungsbezirken geordnet:

1. Pflegeramt Lochstädt¹⁾.

Ort	Landbesitz	Zins u. Zinstermin
Schoite	4 Morgen Wiesen	4 M auf Martini
Neudorf	—	3 M auf Michaelis
Krug „auf dem Haken“	?	4 M auf Martini
Krug „auf dem Sande“	—	2 M auf Martini
Kamstigall	4 Morgen Acker und 1 Wiese	7½ M Johannis und Weihnachten
Schmergrube	—	2 M Martini

¹⁾ Vgl. St. A. K. Ord.-Fol. 124, S. 603 ff. (Zinsregister des Amtes Lochstädt ca 1500.) Neudorf zahlte damals bereits 6 Mark Zins, der Krug auf dem Sande 4 Mark, der Krug zu Kamstigall 14 Mark, halb auf Johannis, halb auf Martini.

Ort	Landbesitz	Zins u. Zinstermin
Neukrug	1 Morgen Wiesen	2 M 1Vierdung Martini
Voglers	1 Morgen Wiesen	2 M 1Vierdung Martini

2. Fischamt Elbing.

Kahlberg	—	2 M Margarethentag
Vogelsang	5 Morgen „Bruchs“ zu Wiesenwachs	4 M Margarethentag

3. Fischamt Scharpau.

Tiegenort	3 Morgen Wiesen	3 M Lichtmeß
Eisenhut	7 Morgen Wiesen	7 M Michaeli und Martini
Groschkenkrug	3 Morgen Wiesen	4 M Martini
Stutthof	4 Morgen Wiesen	4 M Martini

Der größere Teil der auftretenden Ortschaften besteht noch heute und ist der Lage nach bekannt. Dagegen sind die drei erstgenannten Nehrungsdörfer ganz verschwunden. Sie liegen im Sande der Wanderdüne begraben. Unweit südwestlich des Balgaschen Tiefs, bei dem heutigen Scheutschen Haken, lag Schoite¹⁾. Es wird dann, nachdem wir für 1410 sein Krugprivileg kennen gelernt haben, 1452 wieder erwähnt und zwar als Kirchdorf, nach dem Frieden von Thorn (1466) ist es das am weitesten südlich gelegene Dorf in dem noch beim Orden verbliebenen Teil der Nehrung²⁾. Dann erscheint es in einem Zinsverzeichnis des Amtes Lochstädt³⁾ als Gartendorf. Jeder Einwohner hatte an Grundzins jährlich 10 Skot auf Martini zu entrichten von seinem Garten und „von wisen, dar nach er hat nach alter gewonheit“. Als Wasserzins (für die Fischereigerechtigkeit) waren 4 Skot auf Johanni und 4 Skot auf Martini zu bezahlen. Noch im Winter 1582/83 nahm eine Kommission, die die Nehrung bereisen sollte, Schoite zum Ausgangspunkt⁴⁾. 1595 ist das Dorf bereits völlig verlassen⁵⁾ auf Hennebergers Landtafel erscheint es zum letzten Male⁶⁾.

1) Unweit der Strauchbucht, etwa $1\frac{1}{2}$ Meile nördlich von Narmeln und nach der von Panzer, Altpr. Monatsschrift 1889, S. 270 A.3 am Ende zitierten Skizze von der Nehrung zum Jahre 1503 in der Mitte zwischen diesem und dem alten Tief.

2) Vgl. Töppen, N. Pr. Pr.-Bl. 1852, I, S. 103. 3) St. A. K. Ord.-Fol. 124, S. 603 a.

4) Panzer a. a. O. S. 270 f. 5) St. A. D. Fol. II, 79, Bl. 198 b.

6) Henneberger, Preußische Landtafel 1595. Schon in der Krughandfeste von 1410 wird die Möglichkeit, das Dorf aufzuheben oder eingehen zu lassen, in Erwägung gezogen.

Die Handfeste über den Krug zu Schoite ist in kolonisatorischer Hinsicht besonders bedeutungsvoll. Sie setzt das Bestehen eines Dorfes Schoite voraus und gibt einen Hinweis darauf, daß derselbe Krüger Lorentz von dem Ordensmarschall Werner von Tettingen eine Handfeste, einen „houbtbrief“, erhalten hätte und zwar über das Dorf Schoite. Das muß also in den Jahren 1392—1404 geschehen sein¹⁾. In der Krughandfeste wird ihm noch eine ausdrückliche Verleihung des Gerichts mit Beziehung auf den Hauptbrief zudedacht. Über das Dorf selbst aber ist uns in einem Rechnungsbuch des Amtes Lochstädt von 1516/17 eine Notiz erhalten, die deshalb besonders wichtig ist, weil sie Schoite unzweifelhaft als ein zum Teil von Preußen bewohntes Dorf kennzeichnet²⁾. Unter der Überschrift „Einnahme an Hufen- und Gartenzins“ heißt es dort: 7 m. 4 sc. Grundzins Schoite (schott), 1½ m. 4 sc. Wasserzins Schoite, 4 m. Ackerzins vom Wüsten im preußischen (breischen) Dorf. 3 m. 9 scot Wiesenzins.

Anzeichen dafür, daß die Krüger der östlichen Nehrung eine Art Schulzenrecht besaßen, finden sich nicht allein bei Schoite, sondern auch bei Neudorf und dem Krug auf dem Sande, insgesamt also im Gebiete Pfliegeramts Lochstädt. Hier wird das Verhältnis des Krügers zu den anderen Dorfbewohnern noch klarer. In Neudorf erhält ein gewisser Tim den Dorfkrug unter der Bedingung, daß er die Besetzung des Dorfes mit deutschen Siedlern übernimmt (um der besatzunge willen); fernerhin soll er den dritten Teil aller im Dorfericht einkommenden Strafgeelder haben, ein Vorrecht, das in einem deutschen Dorfe ausschließlich dem Schulzen zustand. Die andern zwei Drittel waren, wie es in der Handfeste über den Krug auf dem Sande vermerkt ist, dem zuständigen Ordensgebietiger abzuliefern. Hier ist es der Hauskomtur zu Balga, doch nur in Vertretung des Pfliegers zu Lochstädt. Die Entwicklung der Krüger zu Schulzen scheint erklärlich, wenn man bedenkt, daß sie als einzige Bewohner der langgestreckten Fischereisiedlungen sich im Besitze eines Privilegs befanden und ihnen auf Grund dieses Privilegs die Stellung eines vom Orden bestimmten Aufsehers über Strand und Wald ohne weiteres zukam.

Neudorf lag nach der Urkunde des Thorner Friedens unmittelbar südlich des balgaschen Tiefs, also ein Stück nordöstlich von Schoite. In den Amtsrechnungen von Lochstädt wird es zwischen Schoite einerseits und Pillau und dem Krug auf dem Sande andererseits genannt. Neudorf war nach der schon erwähnten Handfeste von 1396 ein Gartendorf. Er-

¹⁾ Voigt, Namenkodex der deutschen Ordensbeamten (1843) S. 8.

²⁾ St. A. K. Ordensfoliant 168, Bl. 2.

wähnt wird hier nur die Gewährung freier Holzung an Lagerholz, doch müssen auch gewisse Fischereirechte bestanden haben, denn wir lesen in den Rechnungsbüchern von Lochstädt mehrmal von einem Wasserzins. Der durch die Handfeste von 1396 festgelegte Grundzins für einen jeden Garten im Betrage von 5 Skot wurde späterhin bedeutend erhöht. In einem um 1500 entstandenen Zinsregister von Lochstädt heißt es: Neydorff. Jeder Einwohner des Dorfes auf Martini 10 Skot Grundzins und und 10 Skot Wiesenzins und 4 Skot Wasserzins auf Johannis¹⁾, und an einer anderen Stelle aus dem Jahre 1516/17: 14 Mark 2½ Skot Neydorf Grundzins dies Jahr, 2 Gärten wüst, den Wasserzins dazugerechnet²⁾. Über die Größe des Dorfes lassen sich leider aus diesen Angaben nur Vermutungen gewinnen. Wir dürfen vielleicht auf etwa 10 bis 12 Gartenbesitzer schließen. Das Wüstliegen von Ländereien geht wohl ebenso wie bei Schoite auf die zunehmende Versandung zurück. Überhaupt ist die eben angeführte Stelle von 1516/17 neben der von Töppen³⁾ zum Jahre 1504 erwähnten die letzte urkundliche Spur des heute verschollenen Dorfes.

Zwischen Neudorf und Pillau erscheint dann ein Krug „auf dem Haken“, der demnach wohl unmittelbar nördlich des Balgaschen Tiefs, Neudorf gegenüber, angenommen werden muß⁴⁾. Weiterhin folgte der Krug auf dem Sande, der nach Lochs überzeugenden Ausführungen nahe südlich vom neuen (Pillauer) Tief lag⁵⁾. Dieses ist mindestens von 1376 bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts offen gewesen, wurde dann zugeädämmt und ist seit 1497 wieder durchgebrochen und dauernd geblieben. Der in der Handfeste für den „Krug auf dem Sand nächst dem Tiefe“ von 1411 bestimmte jährlich zu Martini zahlbare Zins von 2 Mark erscheint später auf 4 Mark⁶⁾ und 10 Mark⁷⁾ erhöht. Neben der Krugwirtschaft bestand auf dem Sande eine Fischersiedlung. An Fischereizins hatte jeder Fischer 1 Mark auf Johannis und 1 Mark auf Martini zu entrichten⁸⁾. Von den Krügern, die, wie schon erwähnt, auch hier eine Art Schulzenstellung besaßen, lernen wir namentlich kennen: 1519 Jerg Wistestarrf und Simon 1519—27⁹⁾.

1) St. A. K. Ordensfol. 124, S. 603. 2) St. A. K. Ordensfol. 168, Bl. 2.

3) Töppen, N. Pr. Pr. Bl. 1852, I. S. 103.

4) Zusammen mit Neudorf und dem „alten Tief“ wird in den Rechnungsbüchern von Lochstädt ein gewisser Krüger Keyser erwähnt, der auch Wiesen- und Wasserzins bezahlt, während die Bezeichnung „Krug auf dem Haken“ zurücktritt. (St. A. K. Ord.-Fol. 169^a von 1519, Bl. 5, 6. Fol. 169^b v. 1520, Bl. 9^a.) Keyser war also wohl Besitzer dieses Kruges.

5) Loch, Das Lochstädter Tief in historischer Zeit 1903, S. 14 ff.

6) St. A. K. Fol. 124, S. 603^a. 7) St. A. K. Fol. 168, Bl. 2 (1516/17).

8) Ebda. S. 603. 9) St. A. K. Ord. Fol. 169^a, Bl. 12^a, 14^a. Fol. 169^b, Bl. 9^a. Amtsrechnung v. 1527. (B. 23).

Die erste Siedlung jenseits des „Neuen Tiefs“ ist Pillau, doch nicht die heutige Stadt, sondern vielmehr auf der Stelle des jetzigen Alt-Pillau neben dem Dorfe Wogram. Es wird 1430 zum ersten Male erwähnt. Am Tiefs selbst lag zu Beginn des 16. Jahrhunderts nur ein hölzernes Blockhaus, das 1626 von Gustav Adolf in Stein neu erbaut wurde. Die Fischersiedlung, die sich allmählich darumschloß, erhielt 1701 Jahrmarktsrecht, 1725 Stadtrecht¹⁾.

Auch das Pillau der Ordenszeit war eine Fischersiedlung, die wegen der Nähe des Tiefs eine besondere Bedeutung besaß. Über die Fischer, die jährlich auf Johannis und Martini je 1 Mark Zins und ein halbes Schock Zerten (Weißfische) durchschnittlich zu entrichten hatten²⁾, besitzen wir ein Namensverzeichnis vom Jahre 1519³⁾. Es weist fast lauter deutsche Namen auf, ein Beweis dafür, daß damals die deutsche Siedlungstätigkeit ein erfolgreiches Ende gefunden hatte. Der Pillauer Krug, der uns etwa um dieselbe Zeit begegnet, war neben dem Lochstädtischen der weitaus bedeutendste der Umgegend⁴⁾ und diente den Rittern bei ihren Fahrten auf die Nehrung als Absteigequartier⁵⁾.

So hatte sich Pillau also in kurzer Zeit über den älteren Nachbarort Wogram erhoben, von dem es sicherlich ursprünglich nur ein Abbau gewesen war. Wogram hatte am 17. Februar 1413 (Freitag nach Valentini) von dem Ordensmarschall Michel Küchmeister eine Handfeste erhalten⁶⁾. Es war ein Gartendorf mit kulmischem Recht, zu dem 67 Morgen Land gehörten. Für jeden Morgen war der geringe Zins von $\frac{1}{2}$ Vierdung jährlich auf Martini zu entrichten. Dafür waren aber die Einwohner dem Hause Lochstädt gegenüber zu bedeutenden Dienstleistungen verpflichtet. „Sie sollen pflichtig sein“, heißt es in der Handfeste, „zu sneiden umb die zcehende garbe im augste und den habern zu hauen, dor vor sol wir in geben vor ietzlichem morgen ein Scot (Schoth), und dorzcu sollen sie den bynden und rechen, do vor sollen wir in geben io (je) vor den morgen ein halb schott. Wen man das bedarf,

1) Töppen, N. Pr. Pr.-Bl. 1852, I. S. 105.

2) Daneben gab es sogenannte Halbfischer, die nur für ihren Hausbedarf fischten und jährlich zu Martini 1 Vierdung Zins bezahlten. (St. A. K. Ord.-Fol. 169 a, Bl. 3. 3) St. A. K. Ord.-Fol. 169 a, Bl. 2, 3. Es sind etwa 40 Vollfischer und 3 Halbfischer genannt. 1516/17 wurden 38 Mark Zins bezahlt. (Ord.-Fol. 168, Bl. 2.)

4) Das ersieht man aus den Listen über das verbrauchte Bier (in den Einnahme- und Ausgabebüchern des Amtes Lochstädt, Ord.-Fol. 168 ff.) und dem hohen Zins.

5) Vgl. Ord.-Fol. 169 a, Bl. 52 a. 6) St. A. K. Ostpr. Fol. 124, Bl. 599. Das Dorf Wogram lag in der Ordenszeit der See näher als heute, etwa zwischen dem heutigen Neuhäuser und Alt-Pillau in der Mitte.

auch wen man yn furth, so sollen sie verbunden sein, zcu helfen yn der scheueren, auch sollen sie dem pflegher von Lochstetten fier tage im iare pflichtigk sein zcu thuen scharwercken, wen er ir zcu ichte bedarff, dor vor sol man yn keiner verbunden sein zcu geben. Auch sollen sie sein pflichtigk zcu dreschen yn der scheueren umb den fierzcehenden scheffel.“ Die Bewohner hatten die Verpflichtung des Strandes zu warten, und erhielten dafür freie Fischerei in der See „mit dorsch angeln zu fischen und sunsth mit keinem schotten“, ferner freies Lagerholz zur Notdurft ihres Feuers, aber nicht zum Verkauf, und schließlich freie Viehweide.

In einem zweiten Privileg vom 24. Juni 1452 gewährte der Lochstädter Pfleger Hans von Gleichen mit Wissen und Rat des Ordensmarschalls Kilian von Exdorf den Wogramern freie Fischerei auch im Hafl auf Lochstädtischem Wasser; für diese Vergünstigung waren jährlich zu Johannis Baptiste 2½ Mark weniger 4 Skot zu zahlen¹⁾.

Die Zinssätze erscheinen um 1513 bereits beträchtlich höher²⁾. Von jedem Morgen Acker war damals 1 Vierdung Zins zu entrichten, ebenso von jedem der 53 Morgen Wiesen. Von der kleinen Fischerei, die nach dem Privileg von 1452 nur mit Netzen betrieben werden sollte, zinste jeder Einwohner auf Johannis 18 Schilling und 4 Denar. Die Instleute, die keinen Garten hatten, zinsten je eine halbe Mark auf Martini und zu Johannis und verrichteten die in der Dorfhandfeste vorgesehenen Hand- und Spanndienste. Jeder, der einen Garten besaß, hatte eine Tonne Dorsch jährlich nach Lochstädt zu liefern, wofür er 10 Skot und ferner Salz und Holz nach Bedarf für die weitere Zubereitung der Fische erhielt.

1516/17 betrug in Wogram der Zins von 18 Gärten 34½ Mark und 10½ Schilling und der Netzzins auf Johannis 6 Mark 7 Schilling³⁾. Danach wären in Wogram 20 Fischer wohnhaft gewesen. Namentlich tritt uns in jener Zeit entgegen der Schulze Knycke von Wogram, der mehrfach Honig an das Haus Lochstädt liefert⁴⁾, ferner der Fischer Gregor Jeger, der im Dienste des Ordens den Störfang betreibt, schließlich der Schulze Tweher, der zu einem Viehzins verpflichtet ist⁵⁾, Karwind von Wogram und Bartel Kuch. Ein Krug wird nirgends erwähnt.

Die letzte Dorfgründung des Ordens zwischen dem heutigen Pillauer und dem alten Lochstädter Tief ist Kamstigall gewesen⁶⁾. Es erhielt seine Handfeste am 23. April (Tag des Bischofs St. Albert) 1476 zugleich mit einem Krugprivileg von Hans von Kockeritz, Pfleger

1) St. A. K. Ostpr. Fol. 124, Bl. 599^a. 2) Ebda., Bl. 603.

3) Ord. Fol. 168, Bl. 2 4) Ord. Fol. 169^a. Bl. 13, 26^a. Fol. 169^b, Bl. 22^a.

5) Ebda. Bl. 70^a. 6) Ebda. Bl. 75. 7) Ord. Fol. 169^c (1521), Bl. 10^a.

8) Über den Namen „Kamstigall“ vgl. Kolberg, Erml. Ztschr. VI. 1878, S. 70, A 136.

von Lochstädt¹⁾). Die Bewohner erhielten die Freiheit zu fischen mit allerhand kleinem Gezeuge und auch Aalreife zu legen, ferner freies Lager- und Bauholz und freie Viehweide. Zu jedem Garten des Dorfes sollten 1½ Morgen Wiesen gehören, und ebenso wie dem Krüger stand jedem Einwohner das Recht zu, „zu hauen freye pricken und bogel, und sollen die bricken widder zu lande furen aus, das der herre keinen schaden nimpth an seinen zceugen“. Ferner waren die Kamstigaller verpflichtet, „briff zu furen in den mittelhoff ungeseumeth, wen sie in icht geschickt werden vom pflagher zu Lochsteth“, und als Zins von jedem Garten waren 3 Vierdung preußisch und 2 Schilling Hühnergeld auf Johannis Baptiste zu entrichten.

1513 zinst das Dorf Kamstigall von jedem Morgen 3 Skot auf Martini. Außerdem zinste jeder Einwohner auf Johannis 1½ Mark und 4 Schilling für 2 Hühner²⁾. 1516/17 betrug der gesamte Zins von 31 Morgen 4 Mark 3 Skot, auf Martini³⁾. Ein Morgen lag damals wüst. Der Zins auf Johannis belief sich auf 26½ Mark 8 Schilling⁴⁾, so daß wir durch Umrechnung auf 17 Einwohner kommen, die damals steuerpflichtig waren. Darunter erscheint namentlich der Dorfschulz Tewes⁵⁾, ferner Greger Witt und Hans Loctus als Mieter von Fischereigebieten, ebenso Martin Reutel⁶⁾.

Der in der Dorfhandfeste erwähnte „Mittelhof“ läßt sich seiner genauen Lage nach heute nicht mehr bestimmen⁷⁾. Er gehörte unmittelbar zum Hause Lochstädt und diente in erster Linie dem Störfang⁸⁾. Ein Keutelmeister, ein Hofmeister mit einer Reihe von Keutel- und Strandknechten wohnten dort. Von den Keutelmeistern, die jährlich zu Michaelis an Lohn 11 Mark, ferner 12 Sack Roggen und 2 Sack Kleie erhielten⁹⁾, werden genannt: 1520 Jacob, Peter und Schwaretz¹⁰⁾. Die Keutelnknechte erhielten etwa 6 Mark Lohn, die Strandknechte ebenfalls.

Ganz verschwunden ist der Name einer Örtlichkeit Smythenen, die uns in der Teilungsurkunde des Bistums Samland von 1258 begegnet und etwa ½ Meile südwärts des heutigen Neuhäuser anzunehmen ist¹¹⁾.

1) St. A. K. Ostpr. Fol. 124, Bl. 598, wo das Dorf Kamstegalbe genannt ist.

2) St. A. K. ebda. Bl. 603. 3) St. A. K. Ordens-Fol. 168, Bl. 2.

4) Anmerkung: „1½ Mark 11½ Schilling sind dies Jahr wüst geblieben.“

5) St. A. K. Ord.-Fol. 169a, Bl. 15. 6) St. A. K. Ord.-Fol. 169c, Bl. 6, 6a.

7) Er lag wahrscheinlich in der Nähe des alten Tiefs. Nach Panzer (A. M. 1889, S. 280) lag er südlich des alten Tiefs und wird 1431 als Sitz eines Störmeisters erwähnt.

8) St. A. K. Ord.-Fol. 168, Bl. 2a, 8, 10 Fol. 169a, Bl. 5a, 47a. Fol. 169b, Bl. 41a. Fol. 169c, Bl. 2, 10, 42.

9) Fol. 169b, Bl. 45a. Fol. 169c, Bl. 47a. 10) Fol. 169c, Bl. 47a, 49.

11) Urkundenbuch des Bistums Samland, S. 25.

Als Dorfsiedlung eingegangen ist infolge von Versandung neben Neudorf und Schoite auch Schmergrube, dessen Krughandfeste von 1399 datiert; 1636 wurde sie durch den polnischen König Wladislaw IV. transumiert¹⁾. Auch die Nehrungskarte von Strackwitz (1643/44) verzeichnet das Dorf Schmergrube²⁾. Erst 1728 wird es in dem Entwurf eines Schreibens des Elbinger Rats an Danzig als versandet angegeben³⁾. Bei Schmergrube muß auch Köllmanns Fischerhaus gelegen haben, das Hartwich in seiner „Beschreibung der drei Werder“ 1722 erwähnt, auf der beigegebenen Karte aber irrtümlich nach Liep verlegt. „Kielmannshaken“ nördlich von Schmergrube weist sicherlich darauf hin. Die alte Dorfstelle selbst ist auf neueren Karten als „versandetes Dorf Schmergrube“ bezeichnet. Sie liegt etwa in der Mitte zwischen Kahlberg und Vöglers-Neukrug.

Das Kirchdorf Neukrug lag in der Ordenszeit und noch um die Mitte des 17. Jahrhunderts (Karte von Strackwitz) etwa zwei Kilometer nördlicher als heute. Nach Töppen wurden die Kirchen Neukrug und Pröbbernau 1620 vereinigt, damals muß also die Versandung schon sehr stark gewesen sein. Die versandete Kirche ist noch jetzt auf der Karte des Deutschen Reiches 1 : 100 000 zwischen Neukrug und Narmeln angegeben. Das heutige Neukrug muß also verlegt sein und zwar nach Vöglers zu, wo auf dem altalluvialen Braundünenboden der Innenseite noch ein geringer Ackerbau betrieben werden kann. 1853 ist dann eine neue Kirche entstanden, die auch wieder durch einen eigenen Geistlichen versehen wird⁴⁾.

Zu bemerken ist weiterhin, daß das heutige Dorf Liep in der Ordenszeit noch nicht als solches bestanden hat. 1282 wird eine „tilia arbor“ als Grenze des pommerellischen Teiles der Nehrung erwähnt⁵⁾, tilia heißt deutsch „Linde“, polnisch Lipa, und die Örtlichkeit ist bisher mit Recht auf der Stelle des heutigen Liep angesetzt worden⁶⁾, zumal sich eine solche Annahme mit anderweitig durch Urkunden belegten Verhältnissen durchaus in Einklang bringen läßt. Auffällig aber muß es erscheinen, daß in der aus den Jahren 1479—1502 lückenhaft erhaltenen „Rechen-schaft des Fischmeisters“ zu Elbing immer nur die Nehrungsdörfer Vogel-sang, Pröbbernau und Kahlberg genannt werden, niemals Liep. Meiner Auffassung nach liegt das daran, daß in pommerellischer Zeit Lipa (tilia arbor) lediglich eine Grenzmarke war, wie sie gewöhnlich nicht durch

1) Töppen, N. Pr. Pr.-Bl. 1852, I. S. 104.

2) St. A. D. 300 Pk. 3) Töppen, a. a. O.

4) Evangelisches Gemeindeblatt 1853, Nr. 37.

5) Pommerellisches Urkundenbuch, S. 293 6) Ebda., S. 30, Anm. 1.

eine Linde, sondern durch eine Eiche gekennzeichnet wurde, und daß sich auf dieser Stelle auch in der Ordenszeit noch keine ausgesprochene Dorfsiedlung entwickelt hat¹⁾).

Auf ordenszeitliche Ruinen bei Vogelsang hat neuerdings Dorr hingewiesen²⁾. Die ersten diesbezüglichen Beobachtungen und Funde hat Schumann gemacht (1859), ihm folgte 1874 Anger, und neuerdings haben Dorr und Müller die Gegend genauer untersucht. Sie behaupten, der alte Ordenshof Vogelsang habe in der Nähe der Ostsee, ein kleines Stück westlich von Helings Seeweg, der als Westufer des Vogelsanger Tiefs anzusehen sei, gelegen und sei vom Orden zum Schutz des eben entstandenen Tiefs erbaut worden. Das müßte dann nach 1426 geschehen sein, denn für dieses Jahr besitzen wir eine Nachricht, die darauf Bezug haben könnte³⁾. Ob auch schon vorher einmal an derselben Stelle ein Tief bestanden hat, bleibt fraglich. Den ersten indirekten Hinweis auf die Ordenssiedlung von Vogelsang besitzen wir in der Krughandfeste für Bartholmes Godeke über den Krug „zu dem Vogelsange, den er von unserm Fischmeister Johann Krugk gekauft und wohlbezahlet hat zu guter Genüge, mit 5 Morgen Bruchs zu Wiesenwachs und die Hofstadt, als sie von unsern Brüdern Claus Schatz, unserm Hauskomtur von dem Elbinge und von Johann Krugk, Fischmeister und von uns (Heinrich Reuß von Plauen, Oberster Spittler) beweiset ist“. Wo diese Hofstätte genau gelegen hat und ob sie in irgendeiner Beziehung zu den Baulichkeiten des Ordenshofes stand, läßt sich leider nicht mehr angeben. Wenn aber der Krüger verpflichtet wird, ein halbes Schock Schweine zu halten in den Äckern „gleich unsern Schweinen und zwanzig Rinder und nicht mehr, als wäre denn mit seines Herrn Gunst“, so deutet das mit Sicherheit auf eine Siedlung an der Haffseite hin, denn nur hier war eine solche Viehzucht und Weidewirtschaft möglich. Es ist nicht einzusehen, daß in der Ordenszeit noch keine Dorfsiedlung Vogelsang bestanden hat, weil nur immer der Hof erwähnt ist, wie Dorr meint. Sollte denn der Krug auf der Haffseite allein für den etwa ein Kilometer entfernt an der See liegenden Ordenshof bestimmt gewesen sein? Und ferner: wenn der Orden selbst Viehzucht trieb, so mußten sich auch auf der Haffseite Gebäude erheben, die zum Ordenshof gehörten. Ob die Ruinen auf der

1) Wenn ich auf einer Karte des Mündungsgebietes der Elbinger Weichsel im 13. Jhd. (Z. W. G. 62 S. 36) Liep noch als eine Art Siedlung eingezeichnet habe, so geschah es im Hinblick auf die bisher herrschende Auffassung (vgl. Töppen, Atlas z. hist. komp. Geogr. v. Preußen).

2) Schr. N. G. D. N. F. XIV, 1, S. 80 ff. XIV, 3, S. 27 ff.

3) Sonntag, Geologie von Westpreußen (1919) S. 276.

Seeseite, wie sie 1859 Schumann in einer Erstreckung von etwa 300 Meter sah, wirklich ganz der Ordenszeit angehören? Es ist durchaus möglich, daß nur der Grundstock von den Rittern herrührt und daß in der Zeit des zweiten polnisch-schwedischen Krieges der Ausbau dieser älteren Gründung zu einer Schanze ins Werk gesetzt wurde¹⁾.

Auch die „Störbude des Hauskomturs“, die 1426 in der Urkunde über des Tiefs Entstehung genannt ist, wird am Haff gelegen haben²⁾. Unter dem Hauskomtur ist natürlich der Elbinger verstanden und die Entfernung vom Tief auf 22 Seile (950 m nach Panzer) angegeben. Es ist mir aus diesen beiden Gründen unbegreiflich, warum Sonntag³⁾, einem Gleichklang von Namen folgend, die Örtlichkeit in der heutigen Störbudekampfe wiederzufinden glaubt, während diese einerseits schon zum Fischamt Scharpau gehört und andererseits viel weiter vom Tief entfernt ist, als es die Urkunde angibt.

Der Ordenshof zu Vogelsang, zeitweilig Sitz des Elbinger Fischmeisters, kam 1457 an die Stadt Elbing, 1509 an Danzig⁴⁾. Bei den Verhandlungen, die 1465 dem Thorner Frieden vorausgingen, war ursprünglich Vogelsang als Verhandlungsort vorgesehen. Vom 21. April 1465 ist ein Geleitsbrief erhalten für die Ordensgesandten, die zu den Verhandlungen nach Kobbelergrube oder Vogelsang auf der alten Nahrungsstraße zogen⁵⁾.

¹⁾ Sonntag, Schr. N. G. D. XIV, 1, S. 41 ff.

²⁾ Vgl. Panzer, A. M. 1889, S. 279 und Loch, Das Lochstädter Tief in historischer Zeit, 1903, S. 15, A. 1, die jedoch alle Nachrichten auf ein älteres Tief gegenüber Balga beziehen. ³⁾ Sonntag, a. a. O. S. 45.

⁴⁾ Dorr, Schr. N. G. D. XIV, 1, S. 85 f. ⁵⁾ St. A. K. Ordens-Briefarchiv.

Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter.

Von

Charlotte Brämer.

In enger Verknüpfung mit dem Handel kam in Danzig nach langen Jahrzehnten wirtschaftlicher Abhängigkeit, insbesondere von Lübeck, die eigene Reederei zum Aufschwung und entwickelte sich im ausgehenden 15. und im 16. Jahrhundert zu sehr ansehnlicher Blüte¹⁾. Die enge Verbindung mit der Hanse und die Gesamtheit der gleichen kulturellen und sozialen Vorbedingungen aber hatten naturgemäß zur Folge, daß die inneren Betriebsformen und die Rechtsverhältnisse denen der Hanse im wesentlichen gleichartig sich gestalteten. Namentlich ist auch in Danzig die Reederei durchaus als Hilfgewerbe des Handels in Erscheinung getreten und ist es, mit gewisser Einschränkung, das ganze Mittelalter hindurch geblieben²⁾. Kaufleute sind es in der Regel, die ein Schiff ausrüsten; Kaufleute sind auch die Schiffer, und gerade in der gänzlichen Verschiedenheit des Schifferpostens von einst und jetzt liegt das eigentliche Merkmal mittelalterlicher und moderner, „kapitalistischer“ Reedereiorganisation. Ist heutzutage der Schiffer fast stets ausschließlich nautischer Leiter des Schiffes und in seinen Fahrten und Geschäften gänzlich an die Anordnungen seiner Gesellschaft oder seines Reeders gebunden, so lastete in jenen Zeiten, die keine Mittel zu ständiger und schneller Verständigung ortsferner Personen kannten, gerade kaufmännische Verantwortung hauptsächlich auf dem Schiffer. Dadurch war eine viel größere Selbständigkeit des Schiffers bedingt, zugleich auch seine wesentlich kaufmännische Einstellung und seine persönliche Verantwortlichkeit für Ertrag und Gewinn des ganzen Unternehmens. Und wenn schon die ganze wirtschaftliche Organisation des Mittelalters genossenschaftlichen Betrieb bevorzugte, hier auf dem Gebiet der Reederei wurde er durch die Natur der Dinge noch ganz

¹⁾ Die historische Entwicklung des Danziger Schifffahrtsbetriebes ist in einem Sonderteil der vorliegenden Dissertation ausführlich behandelt worden und wird ebenfalls noch in dieser Zeitschrift veröffentlicht werden.

²⁾ Die Beobachtung Sombarts, Der mod. Kap. II 1 S. 287/88, daß es bis ins 18. Jahrhundert hinein kaum Reederei im eigentlichen Sinne als Eigenbetrieb gab, ist unbedingt auch für Danzig zutreffend.

besonders angeregt und gefördert, und es war nur natürlich und zweckentsprechend, wenn der Schiffer im allgemeinen selbst mitbeteiligt war an der Ausreedung des Schiffes. Häufig war es überhaupt der Schiffer, der die Anregung zu dem Reedereiunternehmen gab und dann meist auch Initiative und führende Stellung in dem Betriebe behielt. Unser Quellenmaterial ist leider nicht ergiebig genug, um irgendwelche statistischen Rückschlüsse auf die Beteiligung der Schiffer an den von ihnen geführten Fahrzeugen zu gestatten, aber so viel steht fest, daß während der ganzen von uns betrachteten Periode der Danziger Schifffahrt die partenmäßige Mitbeteiligung des Schiffers sehr häufig, wenn nicht das Übliche war. Schon der immer wiederkehrende Ausdruck „Der Schiffer und seine Freunde“ zur Bezeichnung der Schiffseigentümer kennzeichnet zur Genüge die Verhältnisse; selbst wenn der Schiffer auch den anderen Reedern an Partbesitz nicht voraus war, so gab ihm doch seine Eigenschaft als Führer des Schiffes, als Vertreter der Reedereigenossen im Ausland, seine überragende Bedeutung. Nicht selten kam diese jedoch schon in der Verteilung der Parten zum Ausdruck. Um nur einige Beispiele herauszugreifen: 1434 resp. 1440 waren Peter Dambeke¹⁾ und Hermann Cappelle²⁾ mit $\frac{7}{16}$ an ihren Schiffen beteiligt, während auf die übrigen Parten sich sechs und mehr Reeder verteilten. Auch Walter Johannsson³⁾ steht mit seinen $\frac{7}{16}$ an erster Stelle, da zwei seiner Mitreeder je $\frac{1}{4}$, der dritte nur $\frac{1}{16}$ besitzt. Andere Schiffer sind primi inter exercitores trotz verhältnismäßig geringen Partenbesitzes, wie $\frac{5}{16}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{10}$, da eben die anderen Reeder noch kleinere Parten haben⁴⁾; selbst mit nur $\frac{1}{8} + \frac{1}{32}$ war Cleis Molner 1438 der Hauptreeder seines Schiffes⁵⁾. Gehörte also unter Umständen nicht viel dazu, das größte Part zu besitzen, so legten die Schiffer offenbar im allgemeinen durchaus keinen Wert darauf, sondern begnügten sich mit Parten, die denen der anderen Reeder gleich waren,

¹⁾ XLIII 1a 685; 1b 196.

²⁾ 300U. 19. 56. S. 30v; 300U. 19. 57. Die Zahlen ohne nähere Bezeichnung im Folgenden beziehen sich auf Abteilungen des Staatsarchivs Danzig.

³⁾ 300. 59. 7. S. 96v; 1473.

⁴⁾ $\frac{5}{16}$: Peter Brun, 1438, 300. 24a. 12c. S. 14, vielleicht auch Herman Bole 1438, 300. 24a. 12c. S. 25 v. $\frac{3}{4} + \frac{1}{16}$: Jakob Menen 1440. 300U. 18. 38. S. 19. $\frac{3}{4}$: Tid. Gildemeister 1438, 300. 24a. 12c. S. 9, 300U. 18. 43. S. 7; Johann Schulte 1438, 300U. 18. 38. S. 3v; 300U. 19. 56; Lorenz Kamerman 1452 HUB VIII 157. Hanke Thomas 1438, 300. 24a. 12c. S. 7v. 300U. 18. 38. S. 13v. $\frac{3}{10}$: Bartholomäus Schyrouw 1438, Kersten Truper 1438, Kleis Schulte 1452, 300. 24a. 12c. S. 15v. 300U. 18. 38. S. 1, 4v; 300U. 19. 56; HUB VIII 171.

⁵⁾ 300. 24a. 12c. S. 4v; 300U. 18. 43. S. 4; die übrigen Reeder waren außer einem einzigen, der $\frac{3}{8}$ besaß, alle mit $\frac{1}{16}$ oder gar mit $\frac{1}{32}$ beteiligt.

oder auch mit ganz geringer Beteiligung. Die Hauptsache war eben, zumal im Interesse der Reeder, daß der Schiffer nur überhaupt durch Partbesitz aufs engste an das Interesse der Reedereigenossenschaft geknüpft war¹⁾. Es ändert sich das Bild erst, wenn der Schiffer Eigentümer des halben Schiffes ist, da ihm naturgemäß in solchem Falle ein weit größerer Einfluß zukommen muß, und wie sehr verbreitet diese Art Beteiligung war, das geht unzweideutig aus den erhaltenen Nachrichten über Danziger Reederei hervor. Man muß hier noch wieder unterscheiden zwischen echter Halbpartreederei, wo der Schiffer mit einem einzigen Teilhaber Besitzer des Schiffes war, und solchen Reedereigemeinschaften, wo der Schiffer für die andere Hälfte des Schiffes etliche Mitreeder hatte. Nicht immer läßt sich feststellen, welche der beiden Betriebsformen vorliegt. Es scheint fast, als sei die zweite Art noch häufiger gewesen als die erste, verbürgte sie doch auch entschieden ein stärkeres Übergewicht des Schiffers²⁾. Hagedorn bemerkt sehr treffend, daß eigentlich die echte Partreederei schon aufhört, wenn dem

¹⁾ Jedenfalls kann ich die Erkenntnis Hagedorns, HGBil. 15, 1909, S. 342, daß in Emden in der Regel das Part des Schiffers das größte oder doch dem des meistbeteiligten Reeders gleich gewesen sei, für Danziger Verhältnisse nicht bestätigt finden. Das Part der Danziger Schiffer bleibt oft hinter dem anderer Reeder zurück oder ist ihnen doch nur gleich, namentlich in Fällen, wo es sich um eine große Anzahl von Reedern handelt. $\frac{1}{4}$ als „normalen Part“ des Schiffers anzusprechen (Walter Vogel, Gesch. d. Dsch. Seeschiffahrt S. 377), halte ich für unzutreffend, obschon die Beteiligung mit $\frac{1}{4}$ recht beliebt gewesen zu sein scheint; daneben kommen aber zu häufig andere Anteilarten vor. Daß der Partbesitz des Schiffers auch unter $\frac{1}{8}$ heruntergehen konnte, lehren Danziger Archivalien. So hatte z. B. der 1428 verstorbene Peter Hake gleich allen anderen Reedern nur $\frac{1}{16}$ an seinem Schiff gehabt, XLIII 1a 143; Caspar Molner und Simon Linke waren Ende der dreißiger Jahre auch nur mit einem Sechzehntel an den von ihnen geführten Schiffen beteiligt, 300. 24a. 12c. S. 36, 39; 300U. 18. 38. S. 2, 9; 300U. 19. 56. S. 24. In allen drei Fällen handelt es sich um große wertvolle Handelsschiffe. Eigenartig liegt der Fall bei Hinrich Settefoed, 1439, dessen $\frac{1}{16}$ das einzige nach Preußen gehörige Part ist, 300U. 18. 38. S. 18v; 300U. 18. 43. S. 33; 300U. 19. 56. S. 14.

²⁾ Aus der Menge der Schiffer, die $\frac{1}{2}$ Part besaßen oder mit nur einem Mitreeder genannt werden, seien erwähnt: Thomas Grenzin als Genosse des bekannten Danziger Stadtschreibers Nik. Wrecht 1450. HUB VI 851. Hinrich Strick, dessen Mitreeder ein anderer Danziger Schiffer, Bernd v. Buren war, Miss. I. 107c, Hinrich Kattenor, der einen Elbinger zum Partner hatte, Miss. II 78k, Jürgen Sterneberg, als Genosse von Hans Wassleger 1443 Miss. IV 78 h⁷. Herm. Schonewald, dessen Mitreeder sein Stiefvater Hans Schonewald war, Miss. IV. 220 p¹⁷. Hans Schulte und sein Schwager Hans Tymmen Miss. II. 155 n¹¹. Hans Hundertmark und Mathäus Schorsagk 300. 59. 6a. Bei Hinrich Meyneke, der 1439 $\frac{1}{2}$ an seinem Schiff besaß, teilten sich in die andere Schiffshälfte nicht weniger als acht Mitreeder, bei Mattis Jacke fünf, bei Mattis Lankow zwei Mitreeder. 300U. 18. 38. S. 12v, 16, 21; 300U. 19. 100; 300U. 19. 131; 300. 24a. 12c. S. 6, 37v.

Schiffer die Hälfte des Schiffes gehört¹⁾), und erst recht gilt dies für alle Fälle, in denen der Schiffer noch mehr als die Hälfte des Schiffes sein eigen nennt. Damit nähern wir uns dann schon durchaus der Einzelreederei; die wenigen Parten der Mitreeder können in solchem Falle nicht mehr als eine gewisse finanzielle Beihilfe bedeutet haben und gaben ihren Inhabern keinerlei Einfluß auf die Führung des Unternehmens. Es ist allerdings auffallend, wie selten die Danziger Archivalien von einer derartigen Zusammensetzung der Gesellschaft Zeugnis geben²⁾), und sicher ist dies kein Zufall der Überlieferung. Die Gründe liegen sowohl auf seiten des Schiffers wie der Geldgeber; jene mochten sich nicht an einem Schiff beteiligen, bei dem sie keine Aussicht hatten, ihre Wünsche nach Belieben durchzusetzen, dieser aber blieb lieber im ungestörten Alleinbesitz des Schiffes, wenn er nun einmal die Mittel zu solcher Kapitalsanlage hatte. Und die Anzahl der Schiffer, die Mut und Geld genug hatten, ganz auf eigene Kosten ihr Schiff hinauszuführen, ist verhältnismäßig groß, sowohl im Vergleich zu den sonstigen Formen der Danziger Schiffsahrtsunternehmen des 15. Jahrhunderts als auch im Vergleich zu den Reedereitypen, wie sie im 16. Jahrhundert in Lübeck und Bremen vorherrschten³⁾). Darin allerdings scheint auch wieder eine gewisse Gleichheit in den Verhältnissen zu bestehen, daß es sich offenbar auch bei den von Danziger Schiffen allein ausgereedeten Schiffen meist nur um kleine oder mittelgroße Fahrzeuge gehandelt hat⁴⁾). In Anbetracht der Lückenhaftigkeit

1) HGBil. 15. S. 349.

2) $\frac{1}{2} + \frac{1}{16}$ besitzt 1438 Johann Steynort; er hat fünf Mitreeder mit $\frac{1}{16}$ und einen sechsten mit $\frac{1}{8}$ Part; $\frac{1}{2} + \frac{1}{16}$ besitzt Peter Bolte 300U. 18. 38. S. 49; $\frac{3}{4}$ eines neuen Holks kaufte sich 1428 Hermann Grote vom Schiffbauer Dankwart Molner XLIII. 1a. 168. 1460 gehörten an einem kleinen neuen Holk $\frac{7}{8}$ allein dem Schiffer Johann Schulte. HUB VIII. 1160 § 81; Hanke Pole hat offenbar $\frac{9}{16} - \frac{1}{32}$ an dem von ihm geführten Holk. XLIII. 1a. 614; und Hans Molner anscheinend $9 \frac{1}{2} / 16$ Miss. V 2d, Livl. UB. X 458; ob die $\frac{2}{16}$, die 1448 reklamiert werden, die einzige Beteiligung fremden Kapitals an Peter Colners Holk darstellen, ist ungewiß, Miss V. 30y¹. Damit sind aber alle Fälle dieser Art erschöpft.

3) Hagedorn HGBil. 15. S. 351 hat für Emden im 16. Jahrhundert kein einziges neugebautes großes Schiff festgestellt, das allein dem Schiffer gehört hätte. Baasch Vjs. f. S.- u. W.-G. 15. S. 229; nach den lübischen Lastadienbüchern befanden sich im 16. Jahrhundert im Vollbesitz des Schiffers drei Fahrzeuge, darunter nur ein großes (von 100 Last). Hirsch HG. S. 266: Selten besitzt ein Kaufmann ein Schiff allein.

4) Z. B. war das Schiff des Herm. Winkel nur 27 Last groß und das Tyme Plunkes, der auf der Fahrt von Rügenwalde nach Danzig Schiffbruch litt, ist sicher nicht größer gewesen; ebenso wird es sich bei den Schiffen Peter Lunges und Hans Hueps auch sicher nur um recht kleine Fahrzeuge gehandelt haben, HR¹. 543 § 36; Miss. I 101 t⁷; HUB VI. 162; HUB VIII. 84 § 35. Hingegen war sicher der Holk

unseres Quellenmaterials — gehen doch die meisten Nachrichten nur auf Verlustangaben, einige wenige auf Eintragungen in den Schöppenbüchern und dergleichen zurück — sind jedenfalls die Fälle, in denen der Schiffer Alleinbesitzer seines Fahrzeuges war, als verhältnismäßig zahlreich anzusprechen¹⁾.

Wenden wir uns nun zu der extrem entgegengesetzten Art dieses Schiffahrtsbetriebes, zu den Fällen, wo der Schiffer überhaupt nicht am Besitz des Schiffes beteiligt ist, wo es sich nur um angestellte, um „Setzschiffer“ handelt²⁾, so machen wir die überraschende Beobachtung, daß auch solche Reedereiunternehmen in der Danziger Schiffahrt des Mittelalters durchaus keine unbedeutende Rolle gespielt haben. Überraschend muß diese Feststellung genannt werden, weil der mittelalterliche Genossenschaftsbetrieb einem solchen Angestelltenverhältnis durchaus zuwider war, weil unbedingt Abneigung und Vorurteile gegen den Beruf des Setzschiffers bestanden haben³⁾ und schließ-

Hanke Smyts, den 1425 englische Kaufleute zur Fahrt von Danzig nach Lynn charterten, ein Fahrzeug ansehnlicher Größe, ebenso wie der Holk, den Schiffer Warnbold v. Stenre im Januar 1436 dem Danziger Schiffsbauer Andres Stresouw abkaufte und zwei Jahre später an eine Reedereigesellschaft von 11 Personen weiterverkaufte. HR^{II} 76. § 23; XLIII. 1b. S. 101, 362. Über Größe und Beschaffenheit der Schiffe Mattis Wittstocks und Jesse Peterssons ist nichts Näheres bekannt, und ebenso wenig über die Merten Kyssows und Asmus Kalows, die aber beide zu weiten Reisen, letzteres sogar zu einer Baienfahrt gebraucht wurden, Miss. IV. 113 y^o; XLIII. 2b 160; Livl. UB X 543; LUB X 121. Ziemlich kleine Schiffe waren entschieden nur die Hans Dorwats, Erich Johanssons und Hinr. Poppes Ende der fünfziger Jahre, während es sich offenbar bei dem Schiff Paul Hovets, das 1478 den Engländern zum Opfer fiel, um ein recht ansehnliches Fahrzeug gehandelt hat; Hovet rechnete sich den Verlust an seinem Schiff und an seinem Ladungsanteil auf 200 Nobel; Dorwats Schiff war mit Zubehör, Waffen und Vitalien 600 preußische Mark wert und hatte nur eine Besatzung von 10 Mann, Johanssons Schiff wird auf 400 Mark, Poppes auf 300 Rh. Gulden gerechnet, HUB VIII 988, 1160 §§ 24, 78; HR^{II} 509 § 32; 510 § 1.

1) Es läßt sich auch nicht immer mit Bestimmtheit erkennen, ob der Schiffer Alleinbesitzer ist oder nur in Vollmacht und Vertretung seiner Reeder handelt, etwa bei Schiffsverkäufen, wenn nur kurz steht: Hans Ertman verkauft an Rotg. Schurman ein Schiff Christoffer, Hinr. Mekelborch an Mattis Zisik einen Kreier Christoffer, wie er ihn bis herto geführt hat, XLIII 1b. 607, 235.

2) Irrtum bei Below, Probleme der Wirtschaftsgeschichte, S. 387, der Schiffer sei regelmäßig Besitzer einiger Schiffsparten.

3) Paul Beneke z. B. schlug noch so hohen Sold aus, als mit ihm wegen Übernahme der Führung des großen Kraweels verhandelt wurde, und bestand „um seines Namens willen“ auf der Mitbeteiligung an dem Schiff, so daß der Danziger Ratmann Bernd Pawest sich schließlich dazu verstand, ihm $\frac{1}{10}$ an dem Schiff zu schenken. HR^{VI} 528, speziell S. 485 und S. 518. Allerdings muß man in diesem Falle wohl auch die besonders gearteten Verhältnisse in Rücksicht ziehen und bedenken, daß es sich um Kriegswagnis und Kriegsgewinn handelte.

lich weil die Nachrichten über Emden und Lübeck so gänzlich anders geartete Verhältnisse für das 16. Jahrhundert widerzuspiegeln scheinen¹⁾. Auch Vogel betrachtet den Setzschiffer als ein Institut, das „sich überhaupt nicht mit dem hansischen Schifffahrtsbetrieb im Mittelalter vertrug“ und „im hansischen Gebiet nur äußerst selten vorkam“²⁾. Für die Danziger Reederei kann ich diese Behauptung nicht gelten lassen und möchte daher näher auf die Fälle eingehen, in denen unverkennbar Schiffer als Angestellte der Reedereigenossenschaft bzw. eines Reeders fungieren³⁾. Im allgemeinen hat es sich wohl bei Schiffen, die der Führung eines Setzschiffers anvertraut wurden, um kleinere Fahrzeuge gehandelt, und so finden sich vielfach gerade Schiffe, die nur von einem einzigen Besitzer ausgereedet wurden, darunter; aber es gibt auch eine Anzahl Fälle, wo Reedereigenossenschaften wertvolle große Schiffe solchen angestellten Schiffen überlassen haben. Beide Formen finden sich gleichmäßig nebeneinander in der ganzen Periode des mittelalterlichen Schifffahrtsbetriebes in Danzig. Schon bei dem Baienfahrer Tid. Sticker (um 1378) hat es sich offenbar um einen Setzschiffer gehandelt, dessen Schiff alleiniges Eigentum Goswin Grotes war⁴⁾. Hinr. Plume war 1386 Führer eines Holks, der einen Wert von 340 Nob. hatte und allein dem Danziger Kaufmann Heinrich Winemann gehörte⁵⁾. 1415 war Joh. Steynort Schiffer für eine aus zirka neun Danzigern und einem Lübecker bestehende Gesellschaft; Kikepusch führte einen Holk, der Eigentum von zehn Reedern war⁶⁾. Johann von Mynden, der 1431 einem Danziger und einem Stolper Bürger einen Kreier abkaufte, ernannte zu seinem Schiffer darauf Merten Hupe und schickte ihn alsbald nach Flandern⁷⁾. Gerd Wezebom ist vor 26. III. 1431 Setzschiffer auf einer Bertold Buramer gehörigen Buse, die

¹⁾ Hagedorn HGBil. 15, S. 352 ff; Baasch hat sogar für das 16. Jahrhundert in seinem Material keinen einzigen Setzschiffer vorgefunden, Vjs. f. S.- u. W.-G. 15, S. 229. ²⁾ Vogel: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt S. 379.

³⁾ Recht häufig lauten die Nachrichten zu unbestimmt, als daß mit Sicherheit auf einen Setzschiffer geschlossen werden könnte; diese können daher weder pro noch contra ausgewertet werden. Es sind dies solche Fälle, in denen der Schiffer und neben ihm seine Reeder genannt werden ohne sonstige nähere Angaben, z. B. bei sämtlichen Baienschiffen, die 1427 genommen wurden. HR¹ 381 § 98, und sonst noch in zahlreichen Fällen; auf ein lockeres Verhältnis zum Schiff läßt auch gewöhnlich die Bezeichnung: z. Z. Führer dieses oder jenes Schiffes schließen, oder die Angabe, daß eine Reedereigenossenschaft ein Schiff unter Führung eines genannten Schiffers ausgeschickt habe (vgl. z. B. Bart. Reymer, R. Runge und seine Gesellschaft HUB VIII 641). ⁴⁾ HR¹ III 122 §§ 10, 16; 199 §§ 15, 16; 202 §§ 15, 16.

⁵⁾ HR¹ II 343 § 39; 300. 59. 3. S. 611. ⁶⁾ HUB VI 56, 57, 772.

⁷⁾ HUB VI 859, 926, 930, 952; bei dem HR¹ VIII 340 erwähnten Schiff Wynrankes (1428) mag es sich auch um ein dem Danziger Ratmann Joh. W. gehöriges, unter einem Setzschiffer fahrendes Schiff gehandelt haben; nähere Nachrichten fehlen.

dieser mit 14 anderen Danziger Kaufleuten befrachtet hatte; leider entzieht sich unserer Kenntnis, ob Wesebom auf dem Schiff, mit dem er im Sommer 1432 auf Geheiß seiner Reeder nach Westen fahren mußte, wiederum nur Setzschiffer war¹⁾. Eigenartig liegt der Fall bei Albr. Poleman, der 1431 zum Schiffer über ein 27 Danziger Kaufleuten gerichtlich zugesprochenes Schiff gesetzt wird und freie Verfügung darüber bekommt²⁾. 1438 kauft Hans Roland im Auftrag einer Gesellschaft von acht Reedern den Holk Warnbold von Stenres, ist aber am Besitz des Schiffes selber nicht beteiligt³⁾. Reimer Ditmer führte 1438/39 ein Schiff, das drei Danzigern gehörte, und blieb seinen Reedern die Rechenschaft schuldig⁴⁾; Schwierigkeiten bereitete auch Hans Borup seinen neun Reedern, denen er seine Absetzung und die Bestellung eines neuen Setzschiffers nicht vergessen wollte⁵⁾. Um Schiffe, die nur einen einzigen Eigentümer haben, handelt es sich bei den Schiffern Niklas Wangenit, 1438⁶⁾, Michel Schunemann, 1438 oder 1439⁷⁾, Caspar Molner, 1440⁸⁾, Jon Jacobsson, 1446⁹⁾; Schunemanns Schiff hatte nur einen Wert von 20 Pfd. und eine Besatzung von 10 Mann, Molners Schiff hingegen war eine Büse mit Vorkastell, deren Wert 50 Pfd. war, wozu weitere 50 Pfd. für die Ausreedung kamen; Jacobsson führte einen Kreier von 26 Heringslasten¹⁰⁾. Ein Schiff, das Cl. Lutke, augenscheinlich auch als Setzschiffer, führte, hatte einen Wert von 350 M. und war Eigentum von vier Danziger Reedern¹¹⁾. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts blieben die Verhältnisse ganz dieselben, man ging wohl nur dazu über, auch Schiffe von beträchtlichem Wert der Führung eines Setzschiffers anzuvertrauen. Offenbar handelt es sich um große Wertobjekte bei den Schiffen Merten Nabits und Peter Koselers, die von Bolhagen und Merten Nyenkerke geführt wurden¹²⁾, dgl. wohl bei dem Holk Lud. Bispendorfs, dessen Schiffer Michel Schomaker war¹³⁾. Auch das Schiff Herm. Bares, das sich im Alleinbesitz Tid. Valandts befand, repräsentierte mit dem Gut einen Wert von

1) HUB VI 920; HR² I 543 § 43; HUB VI 1026. 2) Miss. II 36 x², 37 y².

3) XLIII 1b. 362. 4) Livl. UB IX 496; XLIII 1b, 533.

5) Miss. IV 179 o¹⁴; 1445. 6) XLIII 1b 335; Besitzer Michel Westfal.

7) 300U. 19. 56. S. 30v; Bertold Buramer Alleineigentümer.

8) 300U. 18. 38. S. 38; 300U. 18. 43. S. 48. Das Schiff war auch von dem Besitzer Hans Muser in Gesellschaft mit einem anderen befrachtet.

9) Miss. IV 209 q¹⁶; Schöppe Ambrosius Schonouw.

10) Um größere Schiffe handelte es sich bei Gerd Harderwyk 1424/29, Jakob Slackert, die beide wohl auch als Setzschiffer anzusehen sind, ferner auch bei Jakob Wulff, HUB VI 839; HR² I 543, §§ 23, 33; 300. 24a. 12c. S. 30; 300U. 18. 38. S. 16v. 300U. 18. 43. S. 21. 11) 300. 24a. 12c. S. 38; 300U. 18. 38. S. 9.

12) HUB VIII 84 § 71; 155, 160, 179, 185, 189, 200, 206/8, 288, 359; LUB IX 102, 121; HR² IV 105 ff; Nabits Holk = 1600 Mk.; HUB X 985, 997, 1003, 1028, 1036, 1037; HR² I 546 §§ 165 ff; 547 § 20; 550 § 20; 554 § 8. 13) HUB X 1012; 1482.

1400 Kronen¹⁾, und das 3 Danziger Kaufleuten gehörige Schiff Hans Diiks hatte eine Ladung von 17 Hundert (entspr. 127,5 Last) Salz an Bord²⁾. Als Setzschiffer ist eigentlich auch Jak. Spitzhut anzusprechen, obwohl er 100 M. zu der Ausreedung des Schiffes beigesteuert hatte; denn was bedeutete das neben den 2000 M. seines Reeders, Peter Koseler³⁾. Interessant ist auch die Nachricht, daß Danziger Kaufleute im Winter 1492 sich in Danzig ein Kraweel erbauen ließen, es mit ihren Waren befrachteten und unter Johann Hanekow, B.v.D., als Setzschiffer nach Westen sandten⁴⁾. Bei den anderen uns überlieferten Schiffen handelte es sich wohl aber auch in dieser Periode durchweg um kleinere Fahrzeuge. So war Mattis Doyses Schiff nur 110 M. wert⁵⁾, Hans Witte führte einen Kreier von 24 Last⁶⁾, und ähnlich wird man sich wohl auch die von Michel Beneke, Nigël Bos, Olaf Misner, Peter Somerfeld und Paul Richtenberg geführten Schiffe vorzustellen haben⁷⁾. Um was für Schiffe es sich bei Gerd German und Jak. Ertman, der wohl überhaupt nur vorübergehend für den verstorbenen Schiffer Bart. Schirow einsprang, gehandelt hat, ist leider nicht ersichtlich; die Zahl von 11 bzw. 20 Reedern läßt allerdings größere Schiffe vermuten⁸⁾.

Wiederholt schon ist bei der Besprechung des Verhältnisses zwischen Schiffer und Schiff die Größe der Parten und ihr Verhältnis untereinander berührt worden, so daß es nötig erscheint, jetzt näher auf dieses merkwürdige Institut der Partenteilung und auf das Vorkommen der einzelnen Partentypen einzugehen. Das Grundsätzliche des Schiffspartenwesens ist schon hinlänglich von Historikern, Rechtsgelehrten und Nationalökonomern erörtert worden⁹⁾, so daß ich mich darauf be-

1) HR³ II 509, § 5; 300U. 16. 22; 1483.

2) HR³ II 509, §§ 79/81; 510 § 18; 1485. ³⁾ HR³ II 509 § 65; 510 § 23; 1486.

4) HUB XI 629; 1492.

5) HUB VIII 1160 § 53; Besitzer Peter Grube; ca. 1456.

6) HUB IX 42, 269; 1463.

7) HUB VIII 599 und Anm. 1; 1453; XLIII 2b 188; 1467. HUB X 706, 715, 716, 727/29; 300. 59. 8. S. 6v; 1478; HR³ II 510 § 47; 1491; 300. 59. 8. S. 52a; 1492; mit Ausnahme von Michel Beneke, dessen Schiff zwei Danziger Reedern, Jak. Snelle und Markus Otte, gehört, befinden sich alle anderen Schiffe im Alleinbesitz einzelner Danziger Kaufleute; des Ratmanns Cl. Flynt, des Schöppen Jak. v. Vrechten, des Math. Ardeyn und des Schöppen Arnd Abteshagen.

8) HUB VIII 639, 1457; 300. 59. 7. S. 33v; 1460.

9) Dänell, Blütezeit d. Dsch. Hanse II S. 351, 52, Vogel a. a. O. S. 373, S. 375 ff; Hagedorn a. a. O. S. 337 ff; von Below, Probleme d. W. G. S. 382/91 und besonders S. 388. Keutgen, Vjs. f. S.- u. W.-G. 4 S. 466. Pappenheim, Schr. d. V. f. Sozialpol. 103, S. 147, 149/50, Sombart a. a. O. I, S. 287, II 1. S. 84–86, 169. Germ. Genoss.-Betrieb und Erbrecht wirkten in erster Linie auf das Partenwesen hin. Gierke: Deutsches Genossenschaftsrecht, war s. Z., wie begreiflich, noch nicht in der Lage, Aufschlüsse über hansischen Reedereibetrieb zu geben.

schränken möchte, die für die Danziger Reederei charakteristischen Einzelheiten in den wesentlichen Zügen festzulegen. Dabei sei aber noch einmal darauf hingewiesen, daß die Eigenart des Materials statistische Genauigkeit ausschließt¹⁾; doch dürfte andererseits die Fülle dessen, was gerade über die Danziger Reederei des 15. Jahrhunderts noch auf uns gekommen ist, ein annähernd wahres Bild der Betriebsverhältnisse im 15. Jahrhundert ergeben. Aus dem 14. Jahrhundert liegen zwar nur sehr wenig Nachrichten vor, die über die Beschaffenheit der Danziger Schifffahrtsunternehmungen Aufschluß geben, aber diese wenigen verstreuten Nachrichten bezeugen, daß auch damals die Danziger Reederei in der Hauptsache auf dem Partenwesen basierte, daß daneben aber auch Schiffe im Alleinbesitz einzelner Personen, sei es der Schiffer oder sonstiger Kaufleute, sich befanden²⁾. Da ich bereits in anderem Zusammenhange über die Schiffe, die im 15. Jahrhundert Einzelreedern gehörten, gesprochen habe³⁾, möchte ich hier nicht noch einmal darauf eingehen; von etwa 40 derartigen Fällen berichten unsere Quellen. Dazu gesellt sich dann aber eine sehr viel größere Zahl von Schiffen, die Reedereigenossenschaften gehören. Leider werden nur gar zu oft die Eigentumsverhältnisse mit der summarischen Angabe abgetan: Das Schiff gehört dem Schiffer und seinen Freunden, oder einem oder mehreren genannten Danziger Bürgern mit ihrer Gesellschaft. Nur bei 110 Schiffen liegen aus diesem Jahrhundert genaue Nachrichten über Anzahl der Eigentümer und Größe und Verteilung der Parten vor; aber es ist immerhin anzunehmen, daß sich aus diesen uns erhaltenen Nachrichten ein annähernd getreues Abbild der damaligen Verhältnisse abstrahieren läßt. Demnach ist die Verteilung des Schiffsbesitzes auf zwei Personen die verbreitetste Form der Reederei gewesen, die in nicht weniger als 29 % der Fälle nachzuweisen ist⁴⁾. Schiffe mit 3 Reedern finden sich zu 14,5 %, mit 4 Reedern 10 %, mit 5 bis 8 Reedern je 6,4 %, mit 9 und 11 Reedern 3,6 %, mit 10 und 12 Reedern 4,6 %. Reedereigesellschaften, die mehr als 12 Personen umfaßten, sind offenbar nicht allzu häufig gewesen. Unter diesen

1) Es war nun einmal in der Natur der im Handel vollzogenen Beurkundungen begründet, daß sie keinen langfristigen Wert hatten und daher auch in der Regel spurlos verschwunden sind.

2) Vgl. HR¹ III 143, 199 § 12; 202 § 1; 317 § 11; 13. HUB IV 503, 691, HR¹ II 343 § 39; HR¹ III 202 § 15; 343 § 25; HR² I 381 § 1.

3) Vgl. die Abschnitte über Schiffer als Eigenreeder und als Setzschiffer.

4) Vgl. S. 35 f.; wie gesagt, ist der Anteil der beiden Partner nicht immer gleich; erwähnt sei z. B. noch, daß Jakob Steinhauen alleiniger Besitzer von $\frac{3}{4}$ an dem Schiff war, dessen Führer Hans Kruse mit $\frac{1}{4}$ beteiligt war; 1479; 300. 59. 8. S. 9a.

110. Schiffen war je eins mit 13, 14, 15, 16 Reedern; ein anderes aber hat sogar die stattliche Zahl von 20 Reedern erreicht¹⁾. Diese vergleichenden Angaben dürfen, wie gesagt, nicht als absolute Maßstäbe angesehen werden²⁾. Aber mag man auch mit einigen Verschiebungen rechnen, die durch ausgiebigere Nachrichten eintreten würden, so darf man doch als Grundzug des Danziger Schiffahrtsbetriebes das Bestehen kleinerer Reedereigesellschaften ansprechen³⁾, deren verbreiteste Form sogar die mit nur zwei Teilhabern war. Zunehmender Mitgliederzahl entspricht eine ziemlich konstant abfallende Kurve der Häufigkeit, die in eine Linie von gleichmäßiger Höhe — oder Niedrigkeit — verläuft, sobald die Zahl von 12 Reedereigenossen überschritten wird. Dies Resultat dürfte einigermaßen überraschen, da man in der Partreederei mit nur zwei Partnern allgemein eine Form der Reederei sah, die besonders in älterer Zeit die vorherrschende war, und als Hauptmerkmal fortschreitender Entwicklung im Schiffahrtsbetrieb die immer größere Zersplitterung der Parten betrachtete⁴⁾. In den mir zugänglichen Nachrichten über Danziger Reederei habe ich also diese Anschauung nicht bestätigt finden können, wenigstens nicht in dieser enggefaßten Form. Eine Tendenz auf stärkere Aufteilung des Schiffbesitzes hin macht sich in Danzig während des 15. Jahrhunderts nicht bemerkbar; es bleiben nebeneinander Einzel-, Halbpart- und echte Partreederei bestehen. Selbst irgendwelche Normen für das Verhältnis von Eigentümerzahl und Schiffsgröße und -wert aufstellen zu wollen, scheint mir für die Danziger Schifffahrt nur unter einschränkenden Vorbehalten zulässig. Im allgemeinen zwar sind wertvolle große Schiffe Eigentum größerer Reedereigenossenschaften, was ja auch seine natürliche Erklärung findet, einmal in der geringen Kapitalkraft mittelalterlicher Kaufleute und zweitens in dem Bedürfnis einer Verminderung des Risikos, zwei Ge-

¹⁾ Der Fall, wo 27 Personen ein Schiff übernehmen, ist sicher als abnorm zu bezeichnen und ist nur hervorgerufen durch einen Rechtsspruch des Danziger Rates, der den Danziger Gläubigern eines englischen Kaufmannes dessen Schiff zuerkannte, 1430; Miss. II 36x², 37y².

²⁾ Das Material für diese zahlenmäßige Zusammenfassung lag mir teils gedruckt in den hansischen Urkundenbüchern, Bd. 6 ff. und HR (besonders HR² I und HR³ II) vor, teils ungedruckt in Danziger Archivalien: Stadtbücher 300. 59. 2, 6a, 7 und 8; Schöppenbücher XLIII 1a, 1b, 2b, 4; Missive; besonders auch die Akten 300. 24a. 12c; 300U. 18. 38; 300U. 19. 56 und 57 mit ihren Ergänzungen; zum Teil auch noch LUB X und Livl. UB IX und X.

³⁾ Es liegen z. B. noch 22 andere Nachrichten von Schiffen vor, bei denen die Schiffer nicht ganz vollzählig aufgezählt werden; die Zahl der hier genannten Reeder ist in den meisten Fällen 3, 4 oder 5 und geht über 9 (einmal) nicht hinaus.

⁴⁾ Vogel 374 ff.; Hagedorn.

danken, die ohnehin eine Hauptrolle bei dem ganzen Partenwesen spielen. Ebenso handelt es sich bei Schiffen, die nicht mehr als einer bis vier Personen gehören, meist um kleinere Fahrzeuge, allenfalls um Kreier, selten nur um Holke. Aber auch Gesellschaften, die eine ganze Anzahl von Mitreedern umfaßten, haben oft nur Schiffe von geringem Wert in Fahrt gesetzt, wie andererseits zuweilen wertvolle Holke im Besitz weniger oder einzelner Personen begegnen.

Was nun das Vorkommen der einzelnen Partentypen anbetrifft, so haben wir es natürlich in Danzig mit denselben Erscheinungen zu tun wie überall auf hansischem Gebiet. Unstreitig war auch im Danziger Schiffahrtsbetrieb die Partenaufteilung in der geometrischen Progression $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$ durchaus üblich, und trotz der obigen Ausführungen über das zahlreiche Vorkommen von kleinen Reedereigenossenschaften und Halbpartreedereien möchte ich Vogel darin Recht geben, daß $\frac{1}{8}$ und $\frac{1}{16}$ Parte die verbreitesten waren. Der scheinbare Widerspruch wird behoben durch die Überlegung, daß durch eine solche Zersplitterung des Schiffsbesitzes eine große Menge von Parten geschaffen wird¹⁾. Außerordentlich häufig finden wir auch bei Danziger Schiffen zusammengesetzte Parten wie $\frac{3}{4}$, $\frac{3}{8}$, $\frac{5}{8}$, ja $\frac{7}{8}$, ebenso Zusammensetzungen von 16tel Parten. Nicht selten kommt daneben noch eine weitere Halnteilung vor, z. B. $\frac{1}{2}/_4$, besonders häufig aber $\frac{1}{2}/_{16}$ und auch Zusammensetzungen wie $1\frac{1}{2}/_{16}$ und $2\frac{1}{2}/_{16}$. Auch vereinigt nicht selten eine Person mehrere Parten in ihrer Hand, etwa $\frac{1}{2} + \frac{1}{16}$, $\frac{1}{8} + \frac{1}{2}/_{16}$, $\frac{1}{16} + \frac{1}{2}/_4$. Neben den Halbsechzehntel Parten kommen verschiedentlich aber auch $\frac{1}{32}$ Parten vor, zum Teil dann wieder in Zusammensetzungen, wie z. B. $\frac{3}{32}$. Kleinere Parten als 32tel sind bei Danziger Schiffen in unseren Quellen nicht überliefert²⁾, nur einmal findet sich bei Bertold v. d. Osten als sein Anteil an Hans Tegelers Schiff außer einem $\frac{3}{16}$ Part $\frac{1}{8}$ von $\frac{1}{16}$ Part³⁾. Der einzige Partentypus, der sich sonst noch ab und zu bei Danziger Schiffen findet, ist $\frac{1}{8}$ bzw. $\frac{1}{6}$ oder $\frac{1}{12}$. Unvermischt mit der anderen Partkategorie ist die Drittelteilung angewendet bei den Schiffen von Jak. Fischer⁴⁾, Olaf Nigelsson⁵⁾ und dem Kreier von Kleis

1) Hierin scheint mir auch die Erklärung zu liegen für die etwas einseitige Überschätzung der Partreederei mit vielen kleinen Parten, zu ungunsten der Einzelreederei und der Reederei mit wenigen großen Stücken. — Es gibt Schiffe, die so gut wie gänzlich in 16tel Parten aufgeteilt sind und auch für jedes Part einen besonderen Reeder haben.

2) Späteren Zeiten war es vorbehalten, eine noch viel weitergehende Zersplitterung des Schiffsbesitzes in aller kleinste Parten ($\frac{1}{200}$ u. a.) zur Gewohnheit zu machen. 3) Miss. IV 108 m⁹; 1444. 4) Miss. V 54 l³; 1449.

5) HUB VIII 36, 37, 1162; 1451.

Voß¹⁾. In drei weiteren Fällen finden wir $\frac{1}{3}$ in Verbindung mit dem anderen Partentyp: Andres Barderwik besaß $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{6}$ an seinem Schiff, 1417; Jod. Louwe ($\frac{1}{4}$) hatte bei seinem Schiff zwei Mitreeder mit $\frac{1}{3}$, und an dem Schiff Paul Roles war neben dem Schiffer ein Danziger mit $\frac{1}{4}$ beteiligt, während in die andere Hälfte des Schiffes drei Danziger mit je $\frac{1}{6}$ sich teilten²⁾. $\frac{1}{12}$ Part besaß der Danziger Bürger Tyman de Grabber an einem offenbar seeländischen Schiff, Bruun v. Poppendiik³⁾.

Ein Vorkommen anderer Parten ist bei Danziger Schiffen in unseren Quellen nicht nachweisbar; fast scheint es nur, daß die aus sieben Personen sich zusammensetzende Reedereigesellschaft Thomas Elers — Schiffer und sechs andere Danziger — sich gleichmäßig in den Besitz des Schiffes geteilt habe, da bei der Auseinandersetzung der Reeder dem Schiffer als sein Anteil von Fracht und Gewinn der siebente Teil zugesprochen wird⁴⁾.

Ein festes System bei der Aufteilung des Schiffsbesitzes ist im allgemeinen nicht in Anwendung gebracht worden, und hierin liegt eben doch ein fühlbarer Unterschied zur Gegenwart, wo mehr die Neigung zum Schema, dem Ausdruck des Unpersönlich-Sachlichen, vorherrscht. Es standen bei den einzelnen Schiffen $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$ mit ihren Zusammensetzungen und mannigfachen Kombinationen nebeneinander, und die zufälligen Verhältnisse und Wünsche der Leute, die sich zu gemeinsamem Schiffsbesitz zusammenfanden, entschieden über die Größe der einzelnen Parten. Zuweilen hat man scheinbar die beiden Schiffshälften als größere Einheiten aufgefaßt, von denen wieder kleinere Anteile abgesplittert wurden⁵⁾, aber auch von anderen Parten wurden wieder noch Teile von den jeweiligen Besitzern

¹⁾ HR³ II 509 § 1. Der Schiffer hatte $\frac{1}{2}$, Tid. Valandt $\frac{1}{2}$; 1483.

²⁾ HR² I 381 § 33; 1417; HUB VIII 1160 § 30 [1460]; HUB IX. 541 x §§ 1, 22, 26; 1462. Im Livl. UB X 217 muß es sich um ein Versehen oder um einen Druckfehler handeln, wenn als Anteil Hans Schultes an dem Holk Matern Flemings $\frac{1}{2}$ angegeben wird; in der Vorlage, Miss. IV 204 k¹⁰ steht $\frac{1}{2}$. Oft sind in den Quellen $\frac{1}{6}$ und $\frac{1}{10}$ nicht genau zu unterscheiden, da zuweilen ein sestendeel steht, wo es sich offenbar nur um $\frac{1}{10}$ handelt.

³⁾ HUB VIII 538; 1457.

⁴⁾ 300. 59. 8. S. 29a.

⁵⁾ HUB VI 1058: Bernd v. d. Lynde, B. v. D., u. Kurt Steynhoff, Einwohner v. D., besitzen jeder $\frac{1}{10}$ an der Hälfte des Schiffes von Gøbbe Damesson. 1448 verkauft Hinr. Molner $\frac{1}{3}$ von seinem $\frac{1}{2}$ an Hermann Zemerow. Miss. V 2e. Bei Eler Bokelman teilen sich in den Besitz der einen Schiffshälfte der Schiffer und ein Mitreeder, während die andere Schiffshälfte in dem Besitz von vier Reedern ist, HUB IX 541 ix 1, x 4 etc. vgl. 300U. 16. 139. An Brambekes $\frac{1}{2}$ Part in Cleis Bertold war ein Lübecker mit $\frac{1}{2}$ beteiligt, 1460, HUB VIII 1160 § 82.

an andere Leute weitergegeben¹⁾. Nicht selten finden sich Parten — große wie kleine, einfache und zusammengesetzte — im gemeinsamen Besitz von zwei Personen, eine Erscheinung, die auch heute noch häufig bei der Partenreederei vorkommt²⁾. In zahlreichen Fällen führte Erbschaftsgang zu einer Zersplitterung oder zu gemeinsamem Besitz von Schiffsparten; dazu gesellen sich dann solche Fälle, wo Geldbeleihungen zu einer Mitbeteiligung der Gläubiger an dem verpfändeten Schiffsbesitz führten.

Die ganze Aufteilung des Schiffsbesitzes mit der bunten Mannigfaltigkeit ihrer Formen spiegelt so recht den stark persönlichen Charakter mittelalterlichen Genossenschaftsbetriebes wider und legt nun auch die Frage nahe, als was diese Schiffahrtsgesellschaften eigentlich zu betrachten sind und welchen Kreisen ihre Mitglieder hauptsächlich angehörten. Manch gemeinsame Züge verbinden zweifellos die Reedereien des Mittelalters mit denen der Neuzeit, wie denn auch das Institut der Partenaufteilung noch heutigen Tages durchaus in der Übung ist. Aber andererseits bestehen doch tiefere Unterschiede zwischen den mittelalterlichen Handels- und Schiffahrtsgenossenschaften und den Handelsgesellschaften, namentlich den Aktiengesellschaften der Gegenwart³⁾. Unleugbar ist es ein Verdienst Sombarts, diesen Wesensunterschied scharf erfaßt und überzeugend dargestellt zu haben. Auch

1) Wezelo v. Hamburg verkaufte z. B. von dem $\frac{1}{4}$, das sein Reeder Hermann Bock ihm an seiner Kogge überließ, $\frac{1}{8}$ gleich weiter an Hermann Schroder, 1473; XLIII 2b. 616. Herr Hinr. Eggerds besaß in Schiffer Kroger außer $\frac{1}{8}$ noch zwei Teile an $\frac{1}{8}$, 1475 XLIII 2b. 438; der Danziger Schiffer Hanke Woyge und Erich Keding verkauften von dem $\frac{1}{4}$ Part, das sie an dem von Hanke Harkensee geführten Schiffe hatten, $\frac{2}{16}$ an eben diesen Schiffer, während das restliche $\frac{1}{16}$ in den alleinigen Besitz Woyges übergang. Miss. II. 166 f¹².

2) HUB VIII 359; 1160 §§ 79, 84; HUB IX 541 x §§ 22, 23; HR² I 381 § 64; HR² II 509 § 39. Miss. II 166 f¹²; Miss. III 105; 300U. 11. 237, 300U. 19. 56; 300. 24a. 12c. S. 22; 300. 59. 7. S. 33v. XLIII 1b. 362, 712; XLIII 2b. 63, 738. 300U. 18. 38. S. 51v; 300U. 19. 57. S. 39; XLIII 1b. 507; XLIII 2b. 683.

3) Sombart: Mod. Kapitalismus II 1, und bes. S. 84, S. 153, 54 und 169. Vor allem scheint mir Sombart auch darin recht zu haben, daß er irgendwelche kausalen Zusammenhänge zwischen Aktie und Schiffspart leugnet, entgegen den Anschauungen von Pappenheim, Schr. d. V. f. S.-pol. 103, S. 150, und Walt. Vogel, S. 376. Die Aktie geht erstens auf ganz andere Wurzeln zurück (Sombart S. 153 ff.) und unterscheidet sich zweitens sehr wesentlich vom Schiffspart durch die Fixierung der Kapitaleinlage und die einmalige Zahlung; sie dringt dann später in kapitalistischer Zeit ihrerseits auch in das Schiffahrtsgewerbe ein. Das Institut der Anteilsgenossenschaft, der Partenreederei setzte sich bis in die Gegenwart fort, freilich in gewisser Anpassung an moderne Erfordernisse, man denke z. B. an die Einrichtung des Korrespondentreeders.

bei den Danziger Schiffahrtsunternehmungen handelte es sich nicht so sehr um Kapitalvereinigungen, als um den Zusammenschluß einer Anzahl von Personen zwecks gemeinsamer Ausreedung eines Schiffes, und in den Rechten wie in den Pflichten der einzelnen Partreeder kam das stark persönliche, das genossenschaftliche Element, zum Ausdruck.

Schiffahrtsunternehmungen im Sinne heutiger Reedereien, d. h. Betriebe oder Gesellschaften, die mehr als ein Schiff ihrem Erwerb nutzbar machten und ausschließlich Frachtschiffahrt betrieben, hat es im Mittelalter in Danzig offenbar überhaupt nicht gegeben. Kein einziges Mal finden wir eine Reedereigenossenschaft in ihrer Gesamtheit oder auch nur mit einer Anzahl ihrer Gesellschafter wieder an einem anderen Schiff beteiligt, sondern stets handelt es sich um eine ganz andere Zusammensetzung der „Schiffsfreunde“¹⁾. Zu einem selbständigen Betrieb hat sich eben die Danziger Reederei sogar gegen Ausgang des Mittelalters nicht entwickelt, sondern bewahrte im wesentlichen den Charakter eines kaufmännischen Hilfsgewerbes, den Charakter des Seehandlungsinstituts²⁾. Abgesehen von den zahllosen Einzelnachrichten, die für die ganze von mir behandelte Periode die starke Handelsbeteiligung, die vorwiegenden Handelsinteressen von Schiffspartnern und Schiffern überliefern, tritt, von anderer Seite beleuchtet, die Verquickung von Handel und Schiffahrt deutlich hervor in der Beschwerde der Graudenzer Kaufleute vom Jahre 1450, daß: der reiche koufmann kouffet ein schiff zu seinem gute in der meinung, dos er jo zum mynsten die fracht daran . . . moge gewinnen, domit der gemeine koufmann gedruckt wird, der seyn gut muss vorfrachten³⁾. Häufig erstreckte sich auch die Handelsgenossenschaft, die ein Danziger Kaufmann mit einem anderen, sei es Danziger, sei es Auswärtigem, eingegangen war, u. a. auf gemeinsamen Besitz von Schiffsparten, wie z. B. bei Mattis Pechwinkel⁴⁾ und Johann Oldendorp⁵⁾; oder

1) Es ist natürlich belanglos, daß hin und wieder Danziger Kaufleute, die an vielen Schiffen Anteile besitzen, sich bei verschiedenen Schiffen als Reedereigenossen finden.

2) Die Feststellung Vogels (S. 358), daß im 15. Jahrhundert sich eine fortschreitende Ablösung der Reederei vom Handel vollzieht, kann ich für Danzig durchaus nicht bestätigt finden. Vielmehr entspricht die Danziger Reederei des 15. Jahrhunderts ganz und gar den Beobachtungen, die Hagedorn an der Emdener Reederei des 16. Jahrhunderts gemacht hat (HGBll 15 S. 348). Sombart ist sogar der Ansicht, daß es auch im 18. Jahrhundert noch kaum Reederei als Eigenbetrieb gegeben habe, II 1 S. 287. 3) Töppen III 68. 43.

4) 300. 24a. 2. Danzig-Kauener Handelsgenossenschaft.

5) HUB VI 607, Danzig-Kölner Gesellschaft; gemeinsamer Besitz an einem Kampener Schiff.

aber die beiden Handelsgenossen waren jeder für sich Mitreeder an ein und demselben Schiff, wie Hans Frederik und Hans Lange, die jeder $\frac{1}{16}$ an Peter Kolner besaßen¹⁾).

Wenn nun also die Danziger Reederei in so starker Abhängigkeit vom sonstigen Handel sich zeigt, die Zusammensetzung der einzelnen Betriebe so stark allerlei Zufälligkeiten unterliegt, so könnte sich die Frage erheben, ob denn überhaupt von Danziger Reederei im Mittelalter die Rede sein kann, ob der Schiffahrtsbetrieb sich über bloße Gelegenheitsgesellschaft und -unternehmung erhob. Es steckt nun freilich hinter diesem terminus ein etwas vager Begriff, der nicht von allen Historikern und Juristen in gleicher Weise aufgefaßt wurde, der aber doch, wie mir scheint, in der Darlegung von Below eine klare, endgültige Definition gefunden hat²⁾. In der Tat handelt es sich auch bei den Danziger Reedereien um Gelegenheitsgesellschaften im Sinne Belows und Sombarts, womit aber ganz gewiß kein Gegensatz zur „Gewerbsgesellschaft“ konstruiert werden soll und darf³⁾. Gewerbsmäßiger Schiffahrtsbetrieb, wenn auch stark verquickt mit Eigenhandel der Reeder oder Schiffer, war der ausgesprochene Zweck, der die Danziger Reedereigenossenschaften ins Leben rief und oft Jahre hindurch beisammen bleiben ließ. Der Umstand wiederum, daß der Zusammenschluß der Reeder nie zur Begründung einer festen Handelsgesellschaft führte, gibt all diesen Betrieben den ausgesprochenen Gelegenheitsstempel. Meist war das Bestehen der Reederei an das Schiff geknüpft und hatte ein Ende, sobald dieses verkauft wurde oder durch Natur- oder Menschengewalt verlorenging. Daß dieselben Reedereigenossen sich dann zur Ausrüstung eines neuen Schiffes wieder zusammengefunden hätten, wird so gut wie nie in unseren Quellen berichtet⁴⁾. So ist in der Regel die Lebensdauer einer Danziger Schiffahrtsgesellschaft nur auf einige wenige Jahre anzusetzen, und während der Zeit ihres Bestehens mochten

¹⁾ Miss. V. 30 y¹.

²⁾ Von Below a. a. O. besonders S. 356/58 und 368 ff. Sombart a. a. O. II 1, bes. S. 91 ff., 139 ff.

³⁾ Keutgen, Vjs. f. S.- u. W.-G. Bd. 4 S. 502 ff. brachte Gelegenheitsgesellschaft und Gewerbsgesellschaft in absoluten Gegensatz und mußte seinen Definitionen nach dann allerdings die hansischen Handelsgesellschaften als Gewerbsgesellschaften auffassen. Letzten Endes ist es wohl nicht viel mehr als ein Streit um Worte, aber der Ausdruck Gelegenheitsgesellschaft scheint mir doch ein vollständigeres, treffenderes Bild von den hansischen Handelsunternehmungen zu geben und kann auch gut noch den Begriff des „gewerbsmäßigen“ in sich tragen.

⁴⁾ Albert Schulte, der 1438 wie 1440 holländischem Seeraub zum Opfer fiel, hatte beide Male dieselben Mitreeder, vier Danziger und einen oder mehrere Engländer für $\frac{3}{4}$ Part. 300. 24a. 12c. S. 22, 38v.

Erbschaft, Verpfändung oder Verkauf oft auch noch wieder gewisse Veränderungen in ihre Zusammensetzung bringen.

Wenden wir uns nun der Frage zu, welchen Kreisen die Danziger Schiffsreeder angehörten, so finden wir in erster Linie, wie zu erwarten, die Kaufleute¹⁾ unter ihnen vertreten, und unter diesen nehmen, der Zahl nach, solche, die selber den Schifferberuf ausübten, die bedeutendste Stelle ein. Die Beteiligung der Danziger Schiffer an Schiffsfahrtsunternehmungen war so verbreitet und so allgemein, daß im ganzen nur wenig Reedereigesellschaften bestanden haben dürften, an denen außer dem Schiffsführer selbst nicht noch ein oder mehrere Schiffer beteiligt waren²⁾, und daß es umgekehrt wohl kaum einen Schiffer von Belang gegeben hat, der nicht an anderen Schiffen Parten besaß. Allerdings scheint der Partenbesitz der Schiffer sich meist in bescheidenen Grenzen gehalten zu haben und in der Regel nicht über die Beteiligung an ganz wenigen oder gar nur einem fremden Schiff hinausgegangen zu sein; doch vereinzelt finden wir auch unter den Schiffen solche, von denen uns eine recht beträchtliche Teilnahme an sonstigen Reedereiunternehmungen überliefert ist, z. B. Jürgen Basener, Albr. und Jürgen von Borken, Albr. Bosinghusen, Cl. Brun, Henning German, Hans Malchin, Heine Mertens, Mattis Negendank, Joh. Snekop, Joh. Schulte³⁾; zum guten Teil gehören diese Männer Familien an, die auch sonst, sei es als Kaufleute, Reeder oder Schiffer, an der Danziger Schifffahrt mannigfach interessiert waren⁴⁾. Eine wechselseitige Beteiligung der Schiffer untereinander an den von ihnen geführten Schiffen ist, soweit unsere Quellen darüber Aufschluß geben, nie besonders gesucht und betätigt worden⁵⁾.

1) Über Beruf und Wesen des mittelalterlichen Kaufmanns vgl. Sombart, bes. aber von Below, der in seinen Problemen der Wirtschaftsgeschichte seine bereits seit 1900 vorgetragene Ansicht über Groß- und Kleinhändler klar und überzeugend darlegt.

2) Von Gerhard Harderwyks 10 Reedern waren z. B. 6 Schiffer, bei Radeke Lange waren unter 7 Reedern 5 Schiffer. HUB VI 839, HR² I. 381 § 98. „

3) Mehr als sechs, höchstens sieben Parten an anderen Schiffen sind aber bei keinem dieser Schiffe überliefert.

4) Als Belegstellen kommen besonders in Betracht HUB VI und VIII, HR² I 381 §§ 91 und 98. Schöppenbücher, St. B. I; Miss. IV; 300U. 18. 38. 300. 24a. 12c. Eine ausführliche Namhaftmachung all der Schiffer, die zugleich mehrfachen Partenbesitz aufweisen, ist der Menge wegen unmöglich, wenn auch vielleicht manche Namen lokalhistorisches Interesse beanspruchen würden.

5) Es läßt sich häufig feststellen, daß solche wechselseitigen Mitreederverhältnisse der Schiffer nicht bestanden haben. Das Gegenteil habe ich nur in einem einzigen Fall festgestellt, bei Joh. Steynort, der mit $\frac{1}{8}$ an Herm. Bole beteiligt war, während dieser $\frac{1}{16}$ Part an Joh. Steynort besaß. 300. 24a. 12c. S. 12, 25v.

Überaus rege Förderung und Beteiligung fand die Danziger Schifffahrt in den Kreisen der regierenden Familien, deren Mitglieder, sei es als berufsmäßige Kaufleute, sei es als Gelegenheitshändler, überhaupt starken Anteil hatten am gesamten Handelsverkehr in Danzig¹⁾. Es würde umfangreicher Untersuchungen bedürfen, um in jedem einzelnen Falle festzustellen, ob und wie weit der betreffende Ratmann oder Schöppe sich überhaupt mit Handel beschäftigte, ob seine Lebenshaltung hauptsächlich auf Einnahmen aus kaufmännischem Gewerbe oder auf Grundrenten u. a. beruhte. Für eine ganze Anzahl von Danziger Ratsherren und Schöppen geht aber aus unseren Quellen unzweideutig hervor, daß sie ihre Lebensaufgabe im Handel sahen, ihm oft wohl überhaupt den sozialen und politischen Aufstieg ihrer Familie verdankten²⁾. Solche Familien, die eine Reihe bedeutender Reeder und Schiffer aufzuweisen haben, sind z. B. die Rogges³⁾ und die v. Telgetens⁴⁾ seit dem Ausgange des 14. Jahrhunderts, im 15. Jahrhundert die Familien v. d. Beke⁵⁾,

¹⁾ Über Patriziat und dessen Handelsbetätigung finden sich jetzt die ausführlichsten Nachrichten bei Below a. a. O., bes. S. 334 ff., 346/48, 356/58, 483, Anm. 1 und 484 ff.

²⁾ Es war ja überhaupt im Mittelalter, gerade auch in Danzig, das Patriziat durchaus keine festgeschlossene, unzugängliche Gesellschaftskaste, sondern wurde vielmehr durch Neuhinzukommende ergänzt und erweitert (Heiraten, Einwanderung). Bei den Handelsunternehmungen macht sich natürlich erst recht nicht eine standesmäßige Gebundenheit geltend, und die Reedereien setzten sich bunt aus Danziger Bürgern „binnen und buten Rades“ zusammen, mochte auch hin und wieder einmal ein Schiff vorkommen, dessen Reeder ausschließlich patrizischen Familien entstammten (vgl. HUB VI 872 HR² II 509 §§ 79, 80).

³⁾ Claus Rogge und seine Freunde waren 1396/97 Reeder Gerts v. Telgeten, und 1430 hatten Bürgermeister Claus Rogge und sein Bruder Hermann Parten an Hermann Slochow. HR² I 381 § 1; HUB VI 872. Der Claus Rogge, der 1436 und 1440 als Englandfahrer erscheint, ist mit dem Bürgermeister sicher nicht identisch, mag aber zur Familie gehört haben, 300U. 15. 65. Als Schiffsreeder begegnen sonst noch Arnold und Cord Rogge, St. B. I. 305; XLIII 1b, 651, und gegen Ausgang des 15. und im 16. Jahrhundert Bernd und Ewert Rogge. 300. 59. 7. S. 85b. 300U. 11. 83; 300. 33B. 19. S. 37. Über Danziger Ratsherren und Schöppen vgl. Löschin.

⁴⁾ Im 14. Jahrhundert finden sich als Flandernfahrer Arnd, Lubert, Pilgrim, Richwin, der alte und der junge Gerd v. Telgeten, HUB IV 957, St. B. I 260 g⁸; Sattler; Danziger Pfundgeldregister v. 1389 und 1396; HR¹ III 448 § 22; St. B. II. 611 etc. Zum Teil begegnen wir denselben Namen auch noch im 15. Jahrhundert, sowohl als Schiffen wie als Reedern, dazu noch einem Milges v. Telgeten; HUB VI 839, 899, 962, 982; HR² I 381 Miss. II. 95 o⁷; 300. 24a. 12b. S. 14 etc.

⁵⁾ Gerd v. d. Beke, der bekannte Danziger Patrizier (vgl. Löschin und Simson I. S. 144 ff., 162) wird z. B. einmal als Mitreeder bei Jürgen v. Borken erwähnt, 1427, HR² I 381 § 98, sein Sohn Hermann (1434 als Schöppe gestorben) verlor 1427 je $\frac{1}{10}$ in Albr. Poleman u. Tid. Gildemeister, HR² I 381 § 86. 1431 war er mit einem $\frac{1}{10}$ an Peter Berndesson beteiligt. HUB VI 962.

v. Holte¹⁾, Crowel²⁾, Nederhof³⁾, Manth⁴⁾, Valke⁵⁾, v. d. Walde⁶⁾. Eine ganze Anzahl anderer Familien mag noch ebenfalls in diese Reihe gehören,

1) Hinrich v. Holte, der eine rege Tätigkeit als Kaufmann entfaltet haben muß, war mit $\frac{1}{8}$ an Hinrich v. Borken beteiligt, mit $\frac{3}{4}$ an Dirk Happen, mit $\frac{1}{16}$ an Johann Schulte; ob er oder sein 1433 verstorbener Vater Besitzer der $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{8}$ Parten an Eggert Peene, Hans Schulte, Dirk Johansson, Hanke Zee war, ist nicht festzustellen, HUB VIII 84 § 51. HR² I 381 §§ 97, 98; 300U. 15. 83; 300U. 18. 38. S. 3v. Erwähnt wird ferner 1457 ein Part Hans v. Holtes in Gerd German und Ludwig v. Holtes in Hermann Buck, 1461, HUB VIII 639; 300. 59. 7. S. 40v.

2) Es werden Anteile des Ratmanns Peter Crowel an einem lübschen Schiff und einem Ewer genannt, HUB VI 60; Livl. U. B. V 2691; ein Gottschalk Crowel besaß mindestens $\frac{3}{4}$ an Heinrich Stolte XLIII 1a, 90; am meisten Nachrichten liegen vor über den Schiffer Sivert Crowel, der seinerseits, außer an seinem eigenen Schiff, auch Parten an Hanke Zee und Jakob Slackert besaß, XLIII 1a, 90; HR² I 543 §§ 33, 64; 381 § 98, etc. etc.

3) Reinold N., der 1416 in Danzig einwanderte und dort sich zu führender politischer Stellung aufschwang, trat auch als Kaufmann und Reeder bedeutsam hervor; an fünf Schiffen werden Parten von ihm erwähnt, XLIII 1a 685; Miss. V. 123 x⁷; 300HF³ S. 69v; 300U. 18. 38. S. 19; HUB IX 125; 300. 59. 7. S. 101a etc. Sein Sohn Heinrich war einer der drei Kaufleute, die 1473 den „Peter von Danzig“ von der Stadt übernahmen, und wird außerdem noch als Reeder an Hinrich Schuuder, Hinrich Schroder und Cleis Cam bezeugt, Weinreich S. 13 und Beilage 2; Simson S. 291, 292; HUB X 467; HR³ II 160 §§ 144, 273; 300. 59. 7. S. 101a.

4) Die beiden Brüder Roleff und Rotger M. waren gemeinsam nach Danzig gekommen. 1442 wird ein Part Roleffs an Peter Brun erwähnt. Miss. IV 50 i⁴; Rotger M., Ratmann der Rechtstadt, war an Hinrich Snellenberch beteiligt. HUB IX 125. Sein Sohn Georg (Jürgen), der ebenfalls Ratmann wurde und einer der bedeutendsten Kaufleute vom Ausgang des 15. Jahrhunderts war (vgl. Remus, ZWG 30 S. 17), wird als Reeder z. B. bei Dirk Schacht 1479 genannt, 1485 bei Hans Diik, 1492 bei Johann Hanekow, war auch stark beteiligt bei Hinrich Schroder (1482). 1475 wird er als Verkäufer eines Schiffes genannt, HUB X 751; HR³ II 509 §§ 79, 81; 510 § 18; HUB XI 629, 1303; XLIII 2b 728.

5) Schöppe Jakob Valke, der schließlich zum Bürgermeister aufstieg und 1461 starb, wird als Mitreeder bei Hans Molner, Cleis Schulte, Jakob Voss, Cleis Gilde-meister genannt, Miss. V 2d; HUB VIII 171; 1160 § 77; 1161 § 4; Ratmann Hinrich Valke war beteiligt bei Dirk Schacht und Hinrich Schroder, HUB X 751, HUB XI 1303. Ob der in den zwanziger und dreißiger Jahren häufig genannte Danziger Schiffer Peter Valke auch dieser Familie angehörte, ist nirgends zu ersehen.

6) Hans v. d. W. wurde auch als Ratmann seinem Schifferberuf nicht untreu, HUB VIII 84 § 72. Im preußischen Kriege sandte er einen Ballinger unter Peter Wendt auf Kaperei aus; sonst wird er noch erwähnt bei Hinrich Bese und Joh. Segebade. HUB IX 6; Miss. III 78 o⁵; HUB IX 125; HR² V 647. Besonders lebhaft waren die Handelsbeziehungen dieser Familie zu Schottland, Hirsch. S. 119. Hildebrand v. d. W. wird sehr viel als Auslieger im preußischen und im englischen Kriege genannt und war sonst als Handelsfahrer tätig, HR, HUB und Danziger Archivalien. Gerd v. d. W. wird bereits in den zwanziger Jahren mehrfach als Danziger Schiffer genannt und einmal als Mitreeder bei Arnd Gerdesson. HUB VI 982, 484 § 3; Man. not. 49; 300. 24a. 12b. S. 12.

doch gibt das uns überlieferte Quellenmaterial darüber nicht genügend Aufschluß¹⁾. Zuweilen scheint auch in diesen patrizischen Familien Handels- und Unternehmungsgeist sich gerade auf einzelne Persönlichkeiten beschränkt zu haben, und unter diesen finden sich einige der bedeutendsten Kaufleute und Reeder ihrer Zeit. Alle überragt Ratmann Bertold Buramer, sowohl hinsichtlich des Umfanges seiner Handelsbeziehungen, wie durch die Ausdehnung seiner Schifffahrtsbeteiligung²⁾. Außer ihm aber kommen auch noch Johann Byler, Walter Oldach, Joh. Wynranke, Johann Terrax, Johann Kruckeman als Schiffsreeder in

1) Es seien hier noch Danziger Schöppen und Ratsherren genannt, deren Beteiligung an Schiffen erwähnt wird: Joh. und Arnd Abteshagen, Otto Angermundsen. u. jun., Christof Beyer, Phil. Bischof, Reinold Kerkhord, Marquard Knake, Hans Kruckeman, Cord v. Dalen, Tid. Valandt, Arnd Finkenberch, Claus Flynt, Joh. Herßefeld, Alb. Huxer, Joh. Leeman, Hinr. Schulte, Joh. Schermbeke, Hans Sasse, Joh. Sidinghusen, Hans und Gerd Overran, Wilh. v. d. Mangel; vgl. ferner noch einige Angaben S. 48 und Anm. 4. Im allgemeinen scheint man bei den Angaben der Reeder darauf gehalten zu haben, die Ratsherren oder Schöppen als solche kenntlich zu machen und sie bei der Aufzählung an erster Stelle zu nennen; doch gibt es auch eine Reihe von Fällen, wo wir in den genannten Reedern mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit Mitglieder des Rats oder Schöffengerichts vermuten dürfen, ohne daß sie als solche bezeichnet werden, z. B. Ambr. Deergart, Hans Farendorp, Tid. Feldstede, Hinr. Vocke, Jak. v. Vrechten, Hans v. Hagen, Hans Hamer, Will. Jordan, Tid. Langebeke, Ewert Rinkenrade, Joh. v. Schowen, Herm. Speghel, Joh. Stagneter, Hermann Stargard, Tobias Steenwech, Gerd v. Werden, Cl. Wynstein, Hans Scheweken, von dem zwei Parten in Bamelfitze und Tegeler erwähnt werden, gehörte sicher zu der bekannten Patrizierfamilie. Es dürfte wohl interessieren, daß auch die Ferbers, zum mindesten in der älteren Generation, rührigen Anteil an Handel und Schifffahrt nahmen. Ewert Verwer, der mit seinem Bruder Gobel zusammen in Danzig einwanderte (1427 Bürgereintragung GZB), besaß mit diesem zusammen z. B. ein Part an Warnbold v. Stenre, war Mitreeder an Coppyn Heine und Peter Dambeke und kaufte von einem Schweden einen Kreier mit allem Zubehör. XLIII 1b 362; Miss. IV 173 c¹⁴; XLIII 1a, 685; 300U. 11. 36. Wie weit es sich bei den zahlreichen Kaufleuten und Schiffern des Namens Voß (Joh. sen. u. jun., Ewert, Hans, Laurenz, Olaf, Tile, Cleis, Hinrich) um Angehörige der Ratsfamilie gehandelt hat, läßt sich nicht entscheiden, und ebensowenig ist es möglich bei den vielen Bucks oder Bocks, unter denen allein Ratmann Hinr. Buck sowohl als Reeder wie als Schiffer und Flottenadmiral hervorragt.

2) Hauptsächlich in den dreißiger und im Anfang der vierziger Jahre werden Schiffsparten Bs. genannt, insgesamt ungefähr 16, darunter zwei Busen im Alleinbesitz; HR² I 381 § 98. 2. 12; 543 § 43; HUB VI 1075; 300U. 18. 38. S. 12. 49a; 300U. 19. 56. S. 24; 300U. 19. 57. S. 34v; 300. 24a. 12c. S. 25v; XLIII 1a, 208, 559, 656; XLIII 1b. 253; Miss. II 77 h^a; Miss. IV 78 i¹, 151 o¹², 212 x¹². Die Belege für Buramers Handelstätigkeit sind zahlreich sowohl im gedruckten wie ungedruckten Material; über Buramers Bedeutung im Handelsleben vgl. Dänell I S. 335 und II S. 522.

Betracht¹⁾. Um die Mitte des Jahrhunderts waren es die Ratsherren Einwald Wryge²⁾ und Dietr. Oldefeld³⁾, die sowohl am Danziger Handel wie an Danziger Schiffsahrtsunternehmungen stark beteiligt waren. Der Mangel an ähnlichen Nachrichten für das Ende dieses Jahrhunderts muß entschieden der Lückenhaftigkeit unseres Quellenmaterials zur Last gelegt werden und darf nicht mit einem Wandel der Verhältnisse begründet werden. Vielmehr blieb eine rege Beteiligung der Patrizier an Handel und Schiffsahrt während Danzigs Blütezeit zweifellos bestehen, und in den Zeiten des Niederganges wollte man sogar eine Hauptursache des Verfalls darin sehen, daß die Angehörigen des Rats — nunmehr ausschließlich studierte Leute — kein persönliches Verhältnis mehr zu dem Handelsleben der Stadt hätten. Daher schlug man denn zur Abhilfe vor, wieder Kaufleute in die Verwaltungsorgane der Stadt zu wählen und alle obrigkeitlichen Personen durch Partenbesitz an der Schiffsahrt zu interessieren⁴⁾.

Ein so bedeutsamer Faktor nun aber das patrizische Element im Danziger Reedereiwesen des Mittelalters war, so darf andererseits nicht übersehen werden, daß auch außerhalb der Geschlechter und der Stadtobrigkeit eine Anzahl Familien daran allerwesentlichsten Anteil hatten, sowohl als Reeder wie als Schiffer. In erster Linie möchte ich hier die Familien v. d. Berge, Frese, German, Molner, Sterneberg, Swarte, Westval nennen⁵⁾, ferner Bodeker, v. Borken, Bornholm, Cruse, Ertman, Gildemeister, Hake, Lange, Raven⁶⁾.

1) HUB VI 56, 60, 65, 839, 982; HR¹ VIII 340; HR² I 381 §§ 64, 91, 98; Miss. II. 36 x², 37 y², 145 v⁰, Miss. III 102; XLIII 1a. 143, 176, 404, 614; St. B. I 312, 316; 300. 24a. 12c.; 300U. 18. 38. Neben Joh. Terrax wird auch zweimal ein Hinrich Terrax als Partbesitzer genannt. 300U. 13. 61; 300U. 19. 57. S. 39. Joh. T. selbst hatte 6 Schiffsanteile, bei J. Wynranke werden aber sogar 12 Parten erwähnt.

2) Überliefert wird seine Beteiligung an 6 Schiffen, Miss. IV 50 i⁴, 137 p¹¹, 179 o¹⁴; 300. 24a. 12c. S. 27; 300U. 19. 56. u. 57. S. 30v. und 24, Wryge ist verschwägert mit den v. d. Bekes, Jordans, Germans, die ihrerseits ja auch an Handel und Schiffsahrt vielfach interessiert waren.

3) Bei 9 Schiffen wird er als Mitreeder aufgeführt, HUB VIII 171; Miss. IV. 179 o¹⁰; 300. 24a. 12c. S. 17 und 39; 300U. 18. 38. S. 1 und 4; XLIII 1a. 457, 685; XLIII 1b, 447; 300. 59. 7. S. 33v.

4) Denkschrift von 1492, Bibl. Arch. I F11, beruhend auf einer Denkschrift Köstners von 1660.

5) Am allerstärksten vertreten in Schiffsahrt und Reederei sind die Molners (mindestens 12 dieses Namens!); die Johanssons, Schultes, Smits, Wulffs, Peterssons, Ludikenssons, Nymans können hier nicht herangezogen werden, da diese Namen zu sehr verbreitet sind.

6) Ziemlich häufig begegnen auch noch die Namen Bankow, Barderwik, Brothagen, Brun, von Buren, Karschau, Keding, Crowel, Dume, Falke, Flynt, Grube, Halewater, Meyer, Monnik, Poleman, Prange, v. Rade, Rike, Rode, Runge, Schacht, Schomaker, Schroder, Stolle, Stolte, Winterfeld, Witte, Wittenborg.

Bei einzelnen Kaufleuten läßt sich auch hier, genau wie bei den Patriziern, eine recht beträchtliche Anhäufung des Schiffbesitzes feststellen, und Hans Muser hat offenbar sogar den reichen patrizischen Kaufmann und Schiffsreeder Bertold Buramer an Umfang seiner Reedereibeteiligung mindestens erreicht, wenn nicht gar übertroffen¹⁾. Jedenfalls ist wohl der Schiffahrtsbetrieb dieser beiden Danziger Kaufleute dem des Deutschen Ordens an die Seite zu stellen, und es ist nur zu bedauern, daß für diese zwei Privatunternehmungen nicht ein Quellenmaterial vorliegt in der Art der Handelsrechnungen des Deutschen Ordens²⁾. — Auch den sonstigen patrizischen Schiffahrtunternehmungen entsprechen annähernd gleiche bei anderen Danziger Bürgern. So werden bis zu 10 Schiffsparten erwähnt bei Claus Stuving, Joh. v. Goch, Lud. Cluber, Alb. Kornmarkt, Peter Jordan, Hans Swarte, Bertold Kulkepper, Gerd und Hans Lenzen-diek. In der Mitte und in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts finden wir ähnlich starke Schiffsbeteiligung bei Niklas Storm, Engelbr. Luning, Hans Kule, Hans Moldenhauer, Bertold v. d. Osten, Hinrich von Ozen, Peter Koseler und Albr. Brambeke³⁾. Besondere Erwähnung verdient wohl noch der Stadtschreiber Nik. Wrecht, der eigentümlicherweise neben seiner politisch-amtlichen Beschäftigung und bei all seiner gelehrten Betriebsamkeit auch noch umfangreiche Handelstätigkeit ausübte und ebenfalls an der Danziger Reederei beteiligt war⁴⁾.

¹⁾ 1427/28 verlor er allein 7 Schiffsparten und verkaufte $\frac{1}{8}$ an einen Engländer; in den dreißiger Jahren werden 9 Parten von ihm genannt und 1443 $\frac{1}{10}$ an Hans Tegeler erwähnt, HUB VI 772, 1029, 1075; Miss. IV 10 q; 300U. 13. 61 (zu HR¹ I 381 § 98); XLIII 1a 143; 300. 24a. 12c. S. 25v, 38, 39, 40; 300U. 18. 38. S. 9, 10, 16, 38, 48.

²⁾ Below und Vogel haben es auch mehrfach zum Ausdruck gebracht, daß der Seeverkehr viel eher und viel stärker Veranlassung zum Großbetrieb gab, als der Landverkehr. (Below: Pr. d. W/G. S. 344 und besonders S. 394, 395; Vogel S. 48 und 58); die einzige Großreederei des Mittelalters wollte aber Vogel allein in der Reederei des Ordens erblicken, S. 286. Vergleichsweise sei dann noch auf den Schiffbesitz eines lübischen Kaufmanns vom Ende des 15. Jahrhunderts verwiesen, dessen Anteil an neun Schiffen den stattlichen Wert von 3900 M. repräsentierte, Pauli, Lübb. Zustände im Mittelalter, III S. 117, Nr. 25.

³⁾ Ferner seien als Reeder noch erwähnt: Jak. Reichenau, Hans Rodewinkel, Walter Rosendal, Schiffer Jak. Quade, Jak. Truntzman, Jaspas Langen, Lud. Wispendorf. Die Belege für ihre Parten sind in dem schon wiederholt angeführten Quellenmaterial enthalten.

⁴⁾ Vgl. Simson I S. 176/77; über Amt und Stellung der Stadtschreiber s. Dänell a. a. O. II S. 525; 1430 und 1439 werden Schiffsparten v. Wrecht angegeben, HUB VI 851; XLIII 1b 507, zudem wird er noch als Besitzer eines ganzen Schiffes genannt, 300U. 18. 38. S. 39; den starken Warenhandel Wrechts s. teils in Danziger Archivalien, teils in den hansischen Veröffentlichungen.

Nun hat sich aber der Schiffspartenbesitz nicht nur auf die allerdings sehr stattliche Zahl eigentlicher Kaufleute beschränkt, sondern war zweifellos in weiten Kreisen der Bevölkerung verbreitet¹⁾, vor allem aber unter den Handwerkern, die mittel- oder unmittelbar an Schiffbau- und Schiffsausrüstung beteiligt waren. So werden denn auch ausdrücklich einige mal Schiffsbauer, Schmiede und ein Schiffszimmermann als Schiffspartner genannt²⁾. Zuweilen mögen verwandtschaftliche Beziehungen zur Beteiligung an Schiffsbesitz veranlaßt haben³⁾, aber von größerer Bedeutung ist, soweit es sich übersehen läßt, dieses Moment bei der Bildung von Reedereigesellschaften nicht gewesen. Frauen

1) Vgl. Vogel S. 376; in Danzig begegnet z. B. auch einmal ein Goldschmied, Meister Tideman als Partbesitzer bei Barthol. Schyrow, 1438; vielleicht ist es derselbe, Vike Tideman, der 1430 an Hermann Fischer beteiligt war; 300. 24a. 12c. S. 15v; HUB VI 1029. Ähnliches mag öfter vorgekommen sein, doch fehlt ja leider meist bei den Partbesitzern die Angabe ihres Berufes.

2) Der Schiffbauer Andres Rike war 1438 mit $\frac{1}{10}$ bei Barthol. Schyrow beteiligt und hatte mit sonst gänzlich anderen Mitreedern, auch 1460 noch $\frac{1}{10}$ an dem von Schyrow bis zu seinem Tode geführten Schiff, diesmal allerdings in Gemeinschaft mit Jaspar Lange, 300. 24a. 12c. S. 15v; 300. 59. 7. S. 33v. An Hanke Smyts Holk waren zwei Schmiede, Ludeke Kolner und Hermann Raven mit je $\frac{1}{10}$ beteiligt, 1434, XLIIIIa. 537; ein weiteres 16tel hatte Rave an Augustin Duker, während Kolner noch wieder Mitreeder von Mattis Steffen war, 300. 24a. 12c. S. 21; HUB VI 1087. Der Kupferschmied Hans Jodeke von der Altstadt besaß 1445/46 $\frac{1}{4}$ Part an dem von ihm erbauten, von Matern Fleming geführten Holk, Livl. UB X 217, 228. Hake, der Ankerschmied, war 1427 Partner bei Hanke Zee; Swarte Claus, naclerus carpentarius, bei (Albr.) Poleman HR¹ I 381 § 98. ^{6. 12.} und 1422 bei Claus Zabel. St. B. I 316.

3) Z. B. war die Witwe des Ratmanns Hinr. Ge. man an Gerd German beteiligt. HUB VIII 639; Cl. Brun begegnet sowohl 1438 wie 1442 als Mitreeder Peter Bruns, Miss. IV. 50i; 300. 24a. 12c. S. 14; Hans Karschau war Mitreeder seines Bruders Peter Karschau. Miss. I 103 w¹. Miss. II 3f; Hinr. Bornholm besaß $\frac{1}{8}$ Part an Borchard Bornholm, $\frac{1}{2}$ an Hans Bornholm, der seinerseits auch wieder $\frac{1}{4}$ an Borchard Bornholm hatte. 300HF³ S. 70; Hans Tymme und sein Schwager Hans Schultze waren Alleinbesitzer eines Holks. Miss. I 155 n¹¹, und ebenso fanden sich Hans Schonewald und sein Stiefsohn Hermann Schonewald im Alleinbesitz des von Herm. Sch. geführten Schiffs. Miss. 220. p¹⁷. 1485 begegnen Konsul Jürgen Manth und sein Bruder Hans Stutte als Besitzer einer Schiffshälfte an Hans Diik. HR³ II 509 §§ 79, 80. Daß Angehörige derselben Familie sich an denselben Schiffen beteiligen, kommt natürlich öfters vor, ist aber doch nur von wenig Belang; z. B. zwei Rogges an Herm. Slochow, 2 Telgetens an Gerdesson, 2 Runges an Jak. Fischer, 2 Sidinghusens an W. Johannsson, Claus Stuving und sein Schwager Michel Slappe an Claus Nyeman, Hans Jodeke und seine Schwäger Schulte an Matern Flemink, HUB VI 872, 982; HUB VIII 1160 § 79; 300. 59. 7. S. 96v; 300U. 15. 45; Livl. UB X 217, 228; Miss. IV 137 p¹¹. Freie Vereinbarung war doch entschieden die Grundlage der Seehandlungsgesellschaft, vgl. Keutgen, Vjs. f. S.- u. WG. 103, und jedenfalls hat die Bezeichnung „Schiffsfreunde“ nur noch rein geschäftliche Beziehungen zum Ausdruck gebracht (zu Vogel S. 376).

treten recht selten als Gesellschafter bei Reedereien auf; in den meisten Fällen sind sie nur durch Erbschaft in den Besitz von Schiffsparten gelangt und haben ihn in der Regel wohl bald wieder abgestoßen¹⁾).

Gerade bei Schiffsahrts- wie bei allen Handelsunternehmungen ist es naheliegend, daß nicht nur immer Einheimische sich zu gemeinsamem Betriebe zusammenfanden; so gehörten auch den Danziger Reeder-gesellschaften nicht selten Auswärtige an: Preußen, sonstige Hansen, aber auch Ausländer. Namentlich die erste Handelsmacht in Preußen, der Deutsche Orden und seine Beamten, war mehrfach durch Partenbesitz mit der Danziger Reederei aufs engste verknüpft; erst die Loslösung vom Ordensregiment machte auch hierin allen Verbindungen ein Ende, Verbindungen, die sicher seit dem Aufblühen selbständiger Schifffahrt in Danzig bestanden, wenn ausführliche Nachrichten auch erst vom 15. Jahrhundert vorliegen. Vor allem sind es die Rechnungsbücher des Deutschen Ordens, die mannigfachen Aufschluß geben über die starke Beteiligung der beiden Großschäffereien, Marienburg und Königsberg, an

¹⁾ 1423, 5. III., bevollmächtigt z. B. die Witwe des Ratmanns Peter Crowel († 1422) Joh. Beerman zur Geltendmachung ihrer Rechte an einem halben Ewer, Livl. UB V 2691. 1427 verlor die Witwe des Ratmanns Hildebr. v. Elzen († 1426) Parte in Tid. Gildemeister und Poleman HR² I 381, 98, z. a. der Witwe des Ratmanns Joh. Schermbeke († 1429) gehörte noch 1431 $\frac{1}{16}$ an Peter Berndesson, an dessen Schiff außer anderen auch noch die Ehefrau des Danziger Schiffers Cl. Gronewald mit $\frac{1}{8}$ beteiligt war, HUB VI 962; 1427 werden an drei Schiffen Parten der Witwe des Ratmanns Ewert v. d. Alste erwähnt, der bereits 1421 gestorben war, HR² I 381 § 98. ^{1. 8. 10.}; dagegen hat Jak. Reichenaus Witwe anscheinend alsbald nach ihres Mannes Tode sich der ererbten Parten an mindestens vier Schiffen entledigt, 1434, XLIII 1a, 549; 1b 54; die Anteile an fünf Schiffen, die 1438 bis 1440 im Besitz der Frau Peter Jordans genannt werden, entstammten sicher der Erbschaft ihres Gatten, der in diesen Jahren gestorben sein muß, 300. 24a. 12c. 300U. 18. 38 und 43; 1457 wird an dem nach England verkauften Schiff Gerd Germans ein Part der Witwe des Ratmanns Hinr. German erwähnt, der 1457 gestorben war. HUB VIII 639. Herrn Arnd Abteshagens Witwe blieb nach dem Tode ihres Mannes noch einstweilen im Besitz des halben Schiffs, das Hermann Meyer der Junge führte, und ließ sich dies vor dem Schöffengericht von dem Schiffer bestätigen, 1496 XLIII 4 S. 14. Die Frau des Danziger Schiffers Hinr. Moye, der selber nur einmal als Mitreeder Rad. Langes erwähnt wird, war offenbar schon zu Lebzeiten ihres Mannes Eigentümerin von Schiffsparten (1428 in Kikepusch und 1438 in Joh. Steynort) HUB VI 772; 300. 24a. 12c. S. 12, und ebenso scheint es sich mit der Frau des Schiffers Hans Hundertmark verhalten zu haben, die 1460 $\frac{1}{2}$ Schiff an Hintzeman in Gemeinschaft mit Jak. Truntzeman ausgereedet hatte. HUB VIII 1160 § 84.

Danziger Schiffen¹⁾. Insbesondere für das erste Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts geben sie wohl ganz vollständige Nachrichten über den Besitzstand an Schiffsanteilen und bringen den Nachweis, daß Königsberg und Marienburg ungefähr gleichmäßig an Danziger Schiffen interessiert waren²⁾. Aus den Jahren nach der Tannenberg-Katastrophe fehlen leider fortlaufende Nachrichten über den Marienburger Schiffs- und Partebesitz³⁾; um so interessanter ist es, daß für die Königsberger Großschäfferei auch weiterhin Partbesitz an Danziger Schiffen in ziemlich demselben Umfange festgestellt werden kann, wenigstens für die ersten zehn Jahre nach Tannenberg⁴⁾. Aus der späteren Zeit wird nur Königsberger Partbesitz an Henning German und Bernd v. Buren⁵⁾ erwähnt sowie die jahrelang bestehende Beteiligung an Johann Snekop⁶⁾; kurz vor Ausbruch des großen preußischen Krieges erscheint noch einmal der Königsberger Großschäffer als Mitreeder bei einem Danziger Schiff, Joh. v. Bogen⁷⁾, dessen sonstige Reeder Danziger Bürger und der Pfundmeister von Danzig waren. Dieser Danziger Pfundmeister begegnet auch sonst als Partner an Danziger Schiffen, so 1433 bei Gerd v. Telgeten⁸⁾, 1438/39

¹⁾ Einmal finden sich unter den in den Handelsrechnungen (Sattler) aufgeführten Schiffen eine Anzahl sehr bekannter Danziger Schiffer, dann aber läßt auch der Zusatz „von Danzig“ eigentlich mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit darauf schließen, daß neben der Schäfferei und dem Schiffer selbst wohl hauptsächlich Danziger als Mitreeder beteiligt waren, daß also das Schiff der Danziger Reederei zugerechnet werden kann. In einzelnen Fällen wird es auch in anderen Quellen ausdrücklich betont, daß die übrigen Parten sich in den Händen von Danziger Bürgern befanden.

²⁾ Marienburg: Mindestens zweimal an Werner Grolle, Peter Johansson und Lambert Prusse, Sattler, Handelsrechn. d. Dsch. Ordens S. 9, 32, 61, 62, 64; ferner an Eggert Schof, Sattler S. 9, 10; vgl. HR¹ V 130, 440 § 10; VI 114; VII 458, 736; HGQu. VI 317 III und 329 § 2, Tid. Unrow, Hanke Halewater, dem alten Gildemeister (sicher Claus), Gerhard Harderwyk, Johann Snekop und Hans Zabel, Sattler S. 10, 12, 32, 62, 63; Königsberg: An Stefan Hoveman, Claus Vicke, Radeke Petersson, Joh. Dordewand, Wragen, Lamb. Junge, Gerh. Harderwyk, Bernd Johannesson, Zabel, Joh. Trost, Sattler S. 119, 265, 266, 268, 277, 280, 281, 293, 294.

³⁾ Nur zwei verstreute Nachrichten bestätigen das Fortbestehen der Danzig-Marienburger Schifffahrtsbeziehungen: An einem neuen Holk, mit dem Peter Johansson 1416 ausfuhr, war wiederum die Marienburger Großschäfferei beteiligt, Sattler S. 61, und 1439 wird ein Part des Großschäffers an Hanke Thomas genannt, 300. 24a. 12c. S. 34b.

⁴⁾ Es handelt sich um Parten bei Heinrich Berenwald, Ebirsberg, Stodekaw, Cl. und Tid. Gildemeister, Jak. Storm, Gerwin v. Buren, Jak. Wrage, Gerhard Harderwyk und wohl auch Joh. Somer; Sattler S. 294.

⁵⁾ Sattler S. 506, Z. 37. S. 511, Z. 23.

⁶⁾ Sattler S. 302 Z. 13, 316, 453 Z. 15, 458 Z. 1, 463 Z. 34, 478 Z. 34, 502 Z. 3 und 5, 503 Z. 9, 505 Z. 32, 506 Z. 29. ⁷⁾ HUB VIII 297.

⁸⁾ HUB VI 1083, 1086; Miss. II 95 o⁷; 300U. 19. 116.

bei Mattis Jacke¹⁾ und Hanke Thomas²⁾ und Anfang der 50er Jahre bei Cleis Hake³⁾. Sowohl der Danziger Hauskomthur wie der Hochmeister selbst kommen hingegen nur ein einziges Mal als Mitreeder in unseren Quellen vor; bei Ausbruch des Krieges hatten sie $\frac{3}{8}$ an Peter Holste in gemeinsamem Besitz⁴⁾.

Abgesehen von dieser Beteiligung von Herrschaft und Ordensbeamten ist der sonstige preußische Partbesitz an Danziger Schiffen überraschenderweise nicht so groß, wie man es im Verhältnis zu den übrigen Auswärtigen erwarten dürfte; doch muß hier entschieden die Unzulänglichkeit der Quellen berücksichtigt werden, die oft keinen Unterschied machen zwischen Danzigern und Preußen⁵⁾. Kaufleute aus Königsberg, Elbing, Thorn⁶⁾ begegnen wiederholt als Gesellschafter von Danziger Reedereien, dagegen fehlen so gut wie ganz Nachrichten über Teilnehmer aus den kleinen Ordensstädten oder gar vom Lande. Auch in betreff der übrigen auswärtigen Mitreeder läßt die Überlieferung, abgesehen von ihrer Sprunghaftigkeit, an Genauigkeit viel zu wünschen übrig, da oft einfach nur die Danziger Parten angegeben werden oder die in fremdem Besitz befindlichen Anteile mit dem Sammelbegriff „auswärtig“ abgetan werden.

Soweit die Quellen aber näheren Einblick gestatten, tritt als vornehmster Interessent an der Danziger Reederei unbedingt Lübeck hervor⁷⁾, eine Tatsache, die, aus historischen wie wirtschaftlichen Überlegungen heraus, als durchaus der Wirklichkeit entsprechend angesehen werden darf. Neben der lübischen Beteiligung ist die der anderen Hansestädte eigentlich nur verschwindend gering; es werden Reedereibeziehungen genannt zu Hamburg, Stralsund, Stolp, zu denen sich dann

¹⁾ 300. 24a. 12c. S. 6; 300. 18. 43. S. 5; 300U. 19. 56.

²⁾ 300. 24a. 12c. S. 34v; 300U. 18. 38. S. 14, 34; 300U. 18. 43. S. 43, an diesem Schiff war gleichzeitig die Marienburger Großschäfferei beteiligt.

³⁾ Miss. VI 183 v⁵; der Verkäufer des Parts, Gert Straten, B. v. D., konnte nicht zu seiner Bezahlung kommen.

⁴⁾ HUB VIII 355. Es kommt natürlich nicht in Rechnung, daß 1433 der Hauskomthur von einem Schuldner an Stelle von 72 Arnoldsgulden $\frac{1}{8}$ und $\frac{1}{2}/_{16}$ Part an Winrich Gronow übernahm.

⁵⁾ Danzig als führende preußische Handelsstadt trat bei Schadenersatzforderungen nicht nur als Anwalt seiner eigenen Bürger, sondern zugleich sämtlicher anderen Preußen auf.

⁶⁾ HR² I 381 § 98. a. 12. HR² VI 196 § 109. HUB VI 87; 300. 24a. 12c. S. 4, 38v; 300U. 18. 38. S. 17; 300. 59. 7. S. 22v; Miss. II. 58 m⁴, 78k⁴.

⁷⁾ XLIII 2b 208; Miss. III 105; HUB VI 56, 57, 59, 60, 927; HUB VIII 215 § 62; 456, 465, 1160 §§ 79, 82; HR² I 40; LUB IX 814, 883; HR² V 36; 300. 59. 7. S. 95a; HGBII VI 329 §§ 2, 9.

noch von niederländischen Hansestädten Kampen gesellt¹⁾). Die Teilnahme an Danziger Schiffsahrtsunternehmungen war aber nicht nur auf die Seestädte beschränkt²⁾), sondern verwandtschaftliche oder Geschäftsbeziehungen führten wiederholt zur Mitbeteiligung binnenstädtischer Kaufleute; es werden solche aus Köln, Wesel, Dortmund genannt³⁾).

Am bedeutendsten aber treten den lübsch-danziger Reedereibeziehungen solche zu Livland, insbesondere Reval, an die Seite, freilich nur bis zur Loslösung Preußens von der Ordensherrschaft, soweit unsere Quellen darüber Aufschluß geben⁴⁾).

Bei dem lebhaften Handels- und Schiffsahrtsverkehr Danzigs mit England und den Niederlanden kann es nicht wundernehmen, daß vielfach auch gemeinsame Schiffsbeteiligung sich ergab, wie sie denn

1) XLIII 2b S. 616, 748; Miss. V. 2e; HUB VI 859; HR² V 453, 457. Abgesehen von Lübeck scheint aber die Beteiligung der Danziger Kaufleute an hansischen Schiffen im ganzen größer gewesen zu sein als umgekehrt die Reedereibeteiligung auswärtiger Hansen an Danziger Schiffen. Dreimal berichten unsere Quellen von Danziger Mitreedern an Hamburger Schiffen, XLIII 2b S. 703 Miss. III 29, t. HUB XI 962; bereits 1377/80 war ein Danziger Ratmann Henning Lancow mit $\frac{1}{6}$ an einem Züffener Schiff beteiligt. HUB VI 691; ferner begegnen Danziger Mitreeder bei Harderwyker und Stavorener Schiffen und wiederholt bei Kampenern. 300U. 15. 45; HR² VI 196 § 92, 336; 300. 24a. 12c. S. 33; HR² I 381 § 64. HUB VI 607. Über die Zugehörigkeit der niederländischen Städte zur Hanse unterrichtet W. Stein: Die Hansestädte HGBil. 1913/1914.

2) Sombart irrt also, wenn er meint, daß die Teilnehmer an Schiffsahrtsunternehmungen durchaus nur auf die Seestädte beschränkt waren, solange man nicht von der Partenreederei zur Aktiengesellschaft übergegangen war. Mod. Kap. II 1 169.

3) Köln: HUB VIII 171; Wesel: 300. 24a. 12c. S. 27, 28v; Dortmund: 300. 59. 7. S. 96v. Gemeinsam an einem Kampener Schiff waren zwei Danzig-Kölner Handelsgenossen beteiligt, HUB VI 607; die Beteiligung eines Berliners an einem Danziger Schiff, die Vogel zitiert, S. 380 und Anm. 5 beruht auf einem Versehen; der Berliner gehörte vielmehr der Gesellschaft an, die das unrechtmäßig geraubte Schiff in ihrem Besitz hielten und nicht dem Danziger Eigentümer, Hans Torgeest und seinen Freunden herausgeben wollten, HUB X 404, 529.

4) HR² I 381 § 98. 3. 11. 18. 17.; 300. 24a. 12c. S. 4, 4v, 27; 300U. 18. 38. S. 1, 3v, 12. Bei den Danzig-livländischen Reedereibeziehungen überwiegen unbedingt die Fälle, wo livl. Kaufleute an Danziger Schiffen beteiligt sind. Um livl. Mitreeder handelte es sich wahrscheinlich auch 300. 24a. 12c. S. 28v, 22v. 1438 bezeugt der Hochmeister, daß bei den 21 Schiffen, die nach Schottland und England ausgehen wollten, außer den Preußen nur Livländer beteiligt wären, Miss. III. 64 n⁴. Die lebhaften gegenseitigen Beziehungen zwischen Livland und Preußen kommen besonders stark auch zum Ausdruck, als nach Ausbruch des preußischen Krieges der Ordensmeister feindselig gegen alles preußische Eigentum vorging. Die livländischen Städte machten ihn darauf aufmerksam, daß viele Livländer Güter und Schiffsanteile in Preußen hätten und daß an den preußischen Schiffen auch Livländer und andere Hansen vielfach beteiligt seien, HR² IV 320. 323.

bereits für das 14. Jahrhundert bestätigt wird¹⁾). Im 15. Jahrhundert erhob sich dann freilich zu wiederholten Malen heftiger Widerstand der Hanse gegen jede Art von Reederei- und Handelsgesellschaft mit Außenhansen²⁾), ohne aber jemals die Danziger Kaufleute für die Dauer von ihren ausländischen Reedereigenossenschaften abbringen zu können. Schon drei Jahre nach dem großen lübschen Hansetage von 1418, der die strengen Verordnungen betreffs der Außenhansen erließ, mußten die Preußen und Livländer zur Befolgung des Rezesses ermahnt werden, und obwohl bereits 1425 schon wieder eine neue Einschärfung der Bestimmungen erfolgte³⁾), so hat man es anscheinend in Danzig mit dem Gehorsam nicht genau genommen: 1427 stellte es der Hochmeister den Preußen, die mit Engländern, Holländern Schiffsparten hätten, anheim, diese ihnen zu verkaufen⁴⁾), und mehrfach werden auch später noch Engländer wie Fläminger als Mitreeder an Danziger Schiffen bezeugt⁵⁾). 1434 wurden wiederum die ausländerfeindlichen Statuten erneuert, augenscheinlich sehr zum Mißbehagen der Preußen, die die Entscheidung an ihren Rat zurückzogen⁶⁾). Formell sind Danzig und die anderen preußischen Städte hinterher den Beschlüssen auch noch beigetreten⁷⁾), aber wenige Jahre später werden bereits wieder mehrfach englische Mitreeder an Danziger Schiffen genannt⁸⁾), während flämische Beteiligung in diesen Jahren ständiger hansisch-holländischer Konflikte wohl ziemlich aufgehört hatte oder doch sehr zurückgegangen war; es werden nur gemeinsame Schiffpartner-

1) Vgl. HR^I III 317 § 13.

2) Vgl. Baasch, Deutscher Seeschiffsbau und Schiffsbaupolitik S. 2 ff. Dänell II S. 378 ff. 3) HR^I VI 556 § 70; HR^I VII 355, 800.

4) Toeppen I S. 491.

5) 1427/29 an Peter Hake XLIII 1a 143 (94, 238); 1428 an Bernd Damerow XLIII 1a 155; 1431 Joh. v. Goch $\frac{1}{8}$ an dem Niederländer Jan Bett. HUB VI 1096; 1431/33 Parsow-Domasson HUB VI 1068; 1432 ein Lynner Bürger $\frac{3}{16}$. HUB VI 1075; 1433 an Cl. Brant XLIII 1a 498.

6) HR² I 321.

7) Danzig entschuldigt 1435 das Verbleiben flämischer Mitreeder bei der Gesellschaft Milges v. Telgetens, Nachfolger des verstorbenen Gerh. v. Telgeten, mit den besonderen Verhältnissen; die Reeder waren in ihrer Gesamtheit noch haftbar für einen Schaden, den das Schiff in England angerichtet haben sollte. Miss. II. 95 o⁷. Miss. IV 70 l⁷; 300U. 19. 116.

8) 1438, Engländer: $\frac{3}{4}$ in Mattis Jacke, $\frac{12}{16}$ in Hanke Petersson und $\frac{3}{8}$ an Alb. Schulte, der auch 1440 wieder ebensoviel Schiffsanteile als englischen Besitz angibt; 300. 24a. 12c. S. 6, 22, 38v, 42v; dazu 300U. 18. 38. S. 40, 41v; 300U. 18. 43. S. 5 und dasselbe 300U. 18. 56. Um englische Beteiligung handelt es sich anscheinend auch bei Jakob Wulff und Peter Lackard 300. 24a. 12c. S. 30; 300U. 18. 38. S. 16v, 48, 51v; 300U. 18. 43. S. 21, 83. Dazu mögen noch Fälle kommen, wo nur „auswärtige“ Gesellschafter angegeben werden.

schaften mit hansischen Geschäftsfreunden in Brügge erwähnt¹⁾. In den vierziger Jahren wurden wieder mehrfach die Statuten gegen die Außenhansen erneuert, ohne daß die Preußen offen dagegen Protest erhoben; aber daß die ausländische Beteiligung an Danziger Schiffen nicht aufhörte, beweisen die Versprechungen des Hochmeisters, in Anbetracht der lübisch-englischen Feindseligkeiten, den Seinen jede Handels- und Reedereigemeinschaft mit den Engländern zu verbieten²⁾. Weitere Einzelnachrichten über Beteiligung von außenhansischen Reedern an Danziger Schiffen fehlen für die letzten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts, und es ist in der Tat anzunehmen, daß die Reedereibeziehungen Danzigs zum Ausland sehr eingeschränkt, wenn nicht ganz unterbunden wurden. Bei den wiederholten Erneuerungen der hansischen Statuten gegen die Außenhansen richtete sich der Widerstand der Danziger in der Folgezeit nur ausschließlich gegen die Verbote, die den Schiffbau und die Einbürgerung von Außenhansen betrafen³⁾, und in den Stadtwillküren kam mit Nachdruck das Verbot der Gesellschaft mit Außenhansen zur Geltung⁴⁾.

Auffallenderweise ist während des ganzen 15. Jahrhunderts so gut wie nichts über skandinavische Partnerschaft an Danziger Schiffen überliefert worden⁵⁾, und bei aller Skepsis gegenüber dem

1) Miss. II. 119 d°, dasselbe 300U. 19. 116; Miss. II. 145 v¹⁰, 151 f¹¹, es mag aber auch Lorenz Adrisson, der 1442 von Dänen genommen wurde, ein Holländer gewesen sein (holländisch-dänischer Kriegszustand!); an seinem Schiff besaßen Ratmann Bertold Buramer und Bert Pleskouwer gemeinsam $\frac{1}{2}$, Miss. IV 78 i°.

2) HR² IV 101. Dennoch fiel das Schiff Merten Nabits von Danzig lübischen Ausliegern zum Opfer, angeblich weil Nabit jahrelang mit Engländern in Handel und Schifffahrt Compagniegeschäfte gemacht hätte und zudem an diesem Schiff der dänische Hauptmann von Helsingör beteiligt sei. HUB VIII 185; Danzig wies in diesem Falle freilich die Anschuldigungen als unzutreffend zurück. HUB VIII 189.

3) HR² V 121 § 10, VI 356, 547, VII 338 § 189, 367, 379; HR² II 160 § 263, IV 79, 81; dasselbe gilt für das 16. Jahrhundert, vgl. HR² V 243 §§ 81, 116, 117; 252 §§ 78, 85; etc.

4) In der Stadtwillkür Xf1, die nach Simson: Danziger Stadtwillkür S. 14, bald nach 1455 anzusetzen ist, findet sich von späterer Hand als Zusatz zu § 54 das strenge Verbot jeglicher Gesellschaft mit Außenhansen, bei Strafe der Verweisung aus der Stadt. Derselbe Artikel findet sich in der Willkür Xf2 Ende des 15. Jahrhunderts.

5) Bertold Buramer besaß die Hälfte eines Holks, der sonst anscheinend Dänen gehörte — der Empfänger des Briefes ist nämlich in dem Missivbuch nicht angegeben, doch war das Schreiben wahrscheinlich nach Kopenhagen gerichtet, Miss. IV 212 x¹⁶; vermutlich handelte es sich auch bei Lasse Gallen um ein dänisches oder schwedisches Schiff, an dem nur Johann Fryborg die Hälfte gehört, Miss. II 139 z¹⁸. Abgesehen von der verleumderischen Behauptung Lübecks, daß an Merten Nabits Schiff der Hauptmann von Helsingör ein Part gehabt hätte, HUB VIII 185,

erhaltenen Quellenmaterial wird man hierin nicht einen bloßen Zufall sehen können; die im allgemeinen nicht sehr bedeutenden Handelsbeziehungen Danzigs zu Skandinavien (im Vergleich zu denen mit England und dem Westen) und die Rückständigkeit des dortigen Handels- und Wirtschaftslebens geben gewiß die Erklärung für die mangelnde oder schwache Beteiligung skandinavischer Kaufleute an der Danziger Schifffahrt.

Über die rechtlichen Verhältnisse innerhalb der Reedereigesellschaften vermögen uns einzig und allein gerichtliche Entscheidungen und gesetzliche Bestimmungen Aufschluß zu geben; für Danzig aber fließen derartige Quellen verhältnismäßig reichlich, da der Danziger Rat von der Ordenszeit an auf dem Gebiete des Wasserrechts die erste Instanz für Preußen war¹⁾.

Mit dem Bau oder Kauf eines Schiffes nahm ein Reedereiunternehmen seinen Anfang, und da Danzig selbst solch ein hervorragender Schiffsbauplatz war, werden entschieden die meisten in Danzig beheimateten Schiffe auch hier auf der Lastadie erbaut worden sein, zumal genaue Vorschriften für den Schiffbau und das Aufsichtsrecht des Rates

wird die Beteiligung eines Dänen nur 1483 einmal genannt: Der deutsche Kaufmann von London richtet an Danzig eine ernste Beschwerde wegen der Beteiligung des dänischen Zöllners vom Sund an dem Danziger Schiff Hans Diik, was erstens gegen die hansischen Statuten verstieße und zweitens dem Kaufmann bei den Engländern große Ungelegenheiten bereiten könne HUB X 1112.

¹⁾ Von jedem Urteil, das der Danziger Rat fällte, wurde eine Abschrift aufgehoben, wie in einem Schreiben von 1436 ausdrücklich betont wird, Miss. II 153 k¹¹. Auch dienten die Schiedssprüche des Rates späterhin wiederum als Rechtsgrundlage für ähnliche Fälle, wie z. B. die ausdrücklich zu diesem Zweck in die Sammlung von Wasserrechten aufgenommenen gerichtlichen Entscheidungen, 300HF 1 quart. Über das Danziger Obergericht in Wasserrecht vgl. Hirsch HG. S. 57/58 und Beilage VII S. 75 ff. Den entwicklungsgeschichtlichen Zusammenhang der einzelnen Wasserrechte (Oleron, Damme, Wisby) verkennt Hirsch allerdings noch vollständig. Hierüber s. Vogel S. 360 ff. Über seerechtliche Gesetzgebung in Danzig vgl. auch Simson: Danziger Willkür. Selbstverständlich bewegte sich die Danziger Rechtssprechung durchaus im Rahmen der hansischen; soweit für einzelne Rechtsfälle schon Normen feststanden, dienten sie dem Danziger Rat zur Richtschnur (vgl. HUB VI 1024; 300HF 1 quart); auch beruft sich in der Regel der Danziger Rat bei seinen Schiedssprüchen auf das „waterrecht“. Andererseits ist bezeichnend für die rege Mitarbeit gerade der Danziger an der Ausgestaltung des hansischen Seerechts, daß Lübeck Danzigs Gutachten betreffs der Schifferordnung einholte, die der Hanseversammlung im Frühjahr 1482 zur Bewilligung vorgelegt werden sollte, HUB X 948, HR⁸ I 357.

gute Beschaffenheit der hier erbauten Schiffe erstrebten und verbürgten¹⁾. Sehr häufig waren bei den Schiffsverkäufen Vermittler tätig, die sogenannten wynkopeslude, deren Zeugnis gegebenenfalls die beim Verkauf getroffenen Abmachungen erhärten konnte²⁾. Die Sicherheit für den rechtsgültigen Erwerb des Schiffs fanden die Käufer durch die Auflassung vor den Schöppen oder dem Rat und durch die Eintragung des vollzogenen Verkaufs in die Schöppenbücher oder Stadtbücher. Der Kaufpreis wurde hierbei gewöhnlich nicht angegeben, sondern man begnügte sich mit dem Vermerk, daß alles bereits richtig bezahlt sei, oder es wurden die Termine festgesetzt, an denen die Restsumme abgetragen werden mußte. Bisweilen wurde ausdrücklich abgemacht, daß das Schiff so lange dem Verkäufer zum Pfande stände, bis die ganze Kaufsumme gezahlt sei, oder es wurde die Klausel aufgesetzt, daß das Schiff nicht eher verkauft werden dürfe, als bis der Gläubiger sein volles Geld hätte³⁾. Eine ähnliche Sicherung liegt vor, wenn bestimmt wird, daß die Anzahlungssumme verloren sein sollte, wenn die Restsumme nicht bis zu dem bestimmten Termin bezahlt wäre⁴⁾. Es konnte aber auch ausdrücklich abgemacht werden, daß der Verkauf erst mit der Bezahlung des vereinbarten Preises Gültigkeit erlangen sollte, wie z. B. in dem Fall Johann Bodendorp. Dieser kaufte von Tideke Gise $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{16}$ an seinem Schiff, die er ihm zu bezahlen versprach, sobald er mit dem Schiff in London angekommen wäre. Bis dahin aber hatte Gise das eventur over zee und sund, d. h. blieb Besitzer der Parten auf alle Gefahr hin bis zur glücklichen Ankunft des Schiffes in London⁵⁾. Umgekehrt liegt eine Zurückdatierung des Besitzüberganges vor, wenn z. B. Willem Jordan alle wyninghe uff das

¹⁾ Simson: Danz. Willkür, Xf 1 § 101; in der von Günther gefundenen Willkür aus der Ordenszeit, ZWG. 48, findet sich dieser Artikel über den Schiffbau noch nicht, und später ist er anscheinend auch wieder fallen gelassen worden und kehrt in den Willkür-Redaktionen nicht mehr wieder. Sicher war Artikel 101 der Willkür Xf 1 der gesetzmäßige Niederschlag eines im Jahre 1430 vom Danziger Rat gefällten Urteils. Damals hatte ein Schiffer Klage geführt gegen einen Schiffbauer, der ihm ein schlechtes Schiff verkauft hatte, das sofort auf der Reede einen Riß bekam. Der Beklagte berief sich darauf, daß er die Fertigstellung des Schiffs einem anderen Schiffbauer überlassen und diesem tadelloses Material geliefert hätte. Der Rat entschied in diesem Falle, daß die beiden Schiffbauer dem Schiffer den halben Schaden zu ersetzen hätten, wenn sie beschwören könnten, nichts von dem Riß in der Planke gewußt zu haben; leisteten sie diesen Schwur nicht, dann sollten sie für den ganzen Schaden aufkommen, 300HF 1 quart Orteil Nr. 9.

²⁾ Miss. II 78 k^o, 166 d¹², Miss. IV 89 c^o; XLIII 2b 572, 728. Einmal legten auch zwei Danziger Schiffbauer Zeugnis ab für einen Mitreeder Hanke Smiths, von dessen Beteiligung sie gehört hätten, als das Schiff noch in Arbeit war, Miss. II 129 f^o.

³⁾ XLIII 1a 408; XLIII 1b 110; XLIII 2b 728. ⁴⁾ XLIII 1a 296.

⁵⁾ XLIII 1b 286.

¹/₁₀. Part, das er von Paul Gilgenborch kaufte, von dem Zeitpunkt an zugesprochen wird, da Schiffer Erike die Führung des Holks übernahm¹⁾, Unter Umständen mußte auch der Käufer dem Verkäufer gegenüber bestimmte Verpflichtungen übernehmen, wie etwa der Salzlieferungsvertrag Gert Trippemakers lehrt²⁾). Auch Asmus Kalow vereinbarte 1462 mit dem Käufer seines Schiffs erst einmal eine Fahrt in die Baie und nach Livland und ging sogar die Abmachung ein, nach seiner Ankunft in Reval dem Käufer die Wahl zwischen dem endgültigen Erwerb des Schiffs und der Bezahlung der Fracht zu lassen³⁾. — Am Schluß der Verkaufseintragungen steht in der Regel eine Formel, in der der Verkäufer gelobt, das Schiff quitt und frei vor alle manne ansprake in tokommenden tiden und in allen waterstromen zu überlassen, oder versichert, daß das Schiff ungestohlen, ungenommen und unverbodmet sei, und daß er weder selbst noch durch andere Ansprüche darauf vor weltlichem oder geistlichem Gericht machen werde, als eyn recht waterrecht by der zee utwiset (XLIII 1b 706). Schulden, die auf dem Schiff lasteten, übernahm der Käufer nur in dem Umfange, als sie ihm bis zum Auflassungstermin bekannt worden waren, und es scheint in dieser Hinsicht tatsächlich nicht oft zu unrechtmäßigen Anforderungen gekommen zu sein⁴⁾. — Bei aller

1) XLIII 1a 359.

2) 300. 59. 7. S. 99v; Tr. versprach Kleis Prechel, dem er ein Schiff für 532 M. abgekauft hatte, ihm von der nächsten Baienreise 1 Hundert Salz mitzubringen und ihm davon 6 Last kostenlos zu überlassen, 1474. Ähnliche Abmachungen traf Mattis Negendank mit Schiffer Vecenz Stolle, dem er einen Mast mit allem Zubehör verkaufte; er erwarb damit ¹/₁₀ an Stolles Schiff und sicherte sich das Vorrecht, dem Schiff bei jeder Ausreise von Danzig nach Belieben Masten mitgeben zu dürfen. XLIII 2b 23, 48, 76.

3) LUB X 121; Pauli a. a. O. III S. 87, Nr. 113/14. Ein klein wenig anders und doch wieder ähnlich liegen die Verhältnisse bei Bernd von Buren, der an Hinr. Struving und Hans Vrybeken für 400 M. Schiffstakel verkaufte und noch weitere 100 M. zur Ausrüstung des Schiffs gab. Für den Fall, daß das Schiff gleich in Danzig verkauft werden sollte, sicherte sich Buren die Bezahlung seiner Forderungen an erster Stelle, übernahm aber die Verpflichtung, mit ¹/₁₀ Part an dem Schiff beteiligt zu bleiben, wenn Str. selbst darauf Schifffahrt treiben würde, 1431; XLIII 1a 346.

4) 1380 wurde ein Züffener Schiff unrechtmäßig in Ter Muiden arrestiert, da ein dortiger Bürger Ansprüche gegen den früheren Besitzer eines ¹/₆ Parts erhob, das aber seit drei Jahren Eigentum des Danziger Ratmanns Henning Lankow geworden war, HUB IV 691; 1431 ließ ein Stolper Bürger es sich zuschulden kommen, noch nach dem Verkauf seines Schiffs an Hans von Mynden v. D. Pfundgeld auf dieses Schiff zu nehmen, HUB VI 930, 952; 1460 wurde in Danzig und in Brügge ein Prozeß verhandelt, der sich um den Arrest eines Schiffs drehte, das inzwischen aus dem Besitz des angeklagten Schuldners, Schiffer Hans Schultes, in den Christoffer Crogers übergegangen war, aber trotzdem von dem Gläubiger Schultes, Hinr. von Holte, mit Beschlag belegt wurde, 300. 59. 7. S. 29v, 32a; HUB VIII 939.

Bedeutung des Danziger Schiffbaus für die dortige Reederei kamen natürlich aber auch für die Danziger häufig Schiffskäufe von anderen Hansen oder gar von Ausländern in Frage¹⁾, freilich lange nicht in dem Maße, wie für jene die Schiffsversorgung durch Danzig²⁾. Nicht nur wurden in Danzig selbst jährlich viele Schiffe an Hansen und Außenhansen verkauft, sondern es war auch durchaus in der Übung, daß Danziger Schiffer im Westen ihre Fahrzeuge verkauften. Alle hansenischen Verbote konnten hieran nichts ändern, und die abweichende gleichgültigere Auffassung des Danziger Rats hinsichtlich der Schiffsverkäufe kommt u. a. auch deutlich zum Ausdruck in seinem milden Urteil gegen den Schiffer Greve, der sein Schiff trotz allen Einspruchs von seiten des Brüggischen Kaufmanns in Flandern verkauft hatte³⁾. Wie zahlreich auch noch am Ende des 15. Jahrhunderts die Schiffsverkäufe der Danziger im Westen waren, kennzeichnet — abgesehen von den sonst überlieferten Einzelnachrichten — am besten das Schreiben des Königs von Dänemark an Danzig, worin er als altbekannte Tatsache hinstellt, daß die Danziger Schiffe im Westen häufig in fremden Besitz übergingen⁴⁾.

Während des Bestehens eines Reedereibetriebes konnten häufig Veränderungen in den Besitzverhältnissen eintreten, sei es durch Erbschaft oder durch Verkauf oder Verpfändung von Parten. Die Erbschaftsregulierungen, die wie die sonstigen privatrechtlichen Abmachungen vor den Schöffen erledigt zu werden pflegten und in den Schöffenbüchern eingetragen wurden, betrafen in der Regel Einigungen der Hinterbliebenen untereinander oder mit anderen Reedern, evtl. auch den Ver-

1) Z. B. Erwerb von Stralsunder, Hamburger, Lübecker, Greifswalder, Stolper, Elbinger Schiffen, daneben aber auch von holländischen und schwedischen Schiffen. Wiederholt kauften Danziger Kaufleute in Schonen sich Schiffe zum Abtransport ihrer Waren, vgl. LUB VIII 703; Miss. III 104; HUB XI 1191; Schaefer: Buch des lüb. Vogts auf Schonen Nr. 185, 187. Alle sonstigen Belege für derartige Schiffskäufe der Danziger finden sich in dem gedruckten und ungedruckten Material.

2) Es ginge über den Rahmen dieser Arbeit, noch ausführlich auf den bedeutenden Absatz des Danziger Schiffbauhandwerks einzugehen. Es sei nur verwiesen auf die zahlreichen Beschlüsse der Hansetage, die sich gegen den schwunghaften Vertrieb von Schiffen an Außenhansen richteten und die an dem offenen oder heimlichen Widerstand der Danziger stets wirkungslos abprallten. Zahlreiche Verkaufsbeurkundungen in den Danziger Stadt- und Schöppenbüchern etc. bestätigen Danzigs blühenden Schiffbau für fremde Rechnung.

3) HR² I 521, 522, 576, 595.

4) HUB XI 153; als Beispiele für Schiffsverkäufe, die im Westen vollzogen wurden oder beabsichtigt waren, seien angeführt: Sattler S. 62, 506 Z. 29; HUB VI 899, 962, 1082, 1087; 300U. 17A. 2; HUB VIII 876; HUB IX 124, 541 x²⁶; durch die Verhältnisse erzwungen waren die Schiffsverkäufe HUB VI 1024 und HUB VIII 755 § 13.

kauf ererbter Parten an andere Personen¹⁾); starb aber ein Danziger Schiffer fern der Heimat, dann sandten seine Mitreeder und seine Hinterbliebenen einen oder mehrere Bevollmächtigte mit Respektsbriefen (*litteras respectus*) des Danziger Rats nach dem Ort, wo das Schiff lag, um bei den zuständigen Behörden ihre Rechte geltend zu machen²⁾. Geschah dieses nicht beizeiten, dann war leicht mit dem Verlust von Schiff und Gut zu rechnen³⁾.

Für den Fall aber, daß es zur Veräußerung von Schiffsanteilen kam, stand in der Regel wohl den Mitreedern ein gewisses Vorzugsrecht auf den Erwerb dieser Parten zu; auch wurde in der Danziger Willkür Xf 2 (Ende des 15. Jahrhunderts) ausdrücklich bestimmt, daß ein Schiffer, der Parten an seinem Schiff besäße, diese nicht heimlich einem anderen überlassen oder verkaufen dürfe, vielmehr sie erst einmal seinen Reedern zum Kauf anzubieten hätte, und in der Tat gibt es in den Danziger Archivalien eine Anzahl Belege dafür, daß solch eine Besitzabtretung von Parten unter den Reedern oder zwischen Schiffen und Reedern stattfand⁴⁾. Besondere Hervorhebung verdienen vielleicht einmal die Abmachung zwischen Schiffer Peter Dambeke und seinen Reedern, denen er an Stelle der Auszahlung des Frachtgewinns seine Parten ($\frac{7}{10}$) mit Takel und Tau abtrat, andererseits die Einigung zwischen den Erben Claus Zabels und seinen Reedern⁵⁾; hierin wurde nämlich abgemacht, daß die Reeder die Parten des verstorbenen Schiffers an sich zögen, das Schiff „auf ihr alleiniges Abenteuer“ in See schickten und den Erben für den

1) Als interessantere Fälle seien herausgegriffen: Die Einigung der Witwe und der Mutter Baseners mit zwei genannten Kaufleuten, denen Basener von einem Schiffspart 100 M. schuldig geblieben war, XLIII 2b 683; den Frauen wird noch eine weitere Frist gegönnt. 2. Eine Zarnowitzer Nonne, die Erbansprüche auf ein von Hermann Spiegel hinterlassenes $\frac{1}{10}$ Part erhebt, wird von dem neuen Besitzer mit 24 preußischen Mark abgefunden, 300. 59. 8. S. 28v; 3. Bruder Joh. Vischer überläßt zwei genannten Personen $\frac{1}{10}$ in Markus Maes, das er mit anderem von Heidenreich Beringhof geerbt hatte XLIII 1b 712.

2) Zahlreiche Vermerke in den Stadt- und Schöppenbüchern; vgl. ferner Miss. II 161 f¹; Miss. IV 211 f¹⁶; HUB VI 872; HUB VIII 157, HUB IX 124, S. 211 Anm. 3. Es sind Schreiben nach Brügge, Sluis, Bordeaux, nach England, Bergen, Bornholm und den Hansestädten.

3) In Danzig trat zur Ordenszeit in Fällen, wo kein Erbe vorhanden war, der Danziger Hauskomthur als Vertreter der Herrschaft auch bei Schiffsparten das Erbe an, sofern nach dem Todesfall das Schiff zuerst den Danziger Hafen angelaufen hatte (n. d. Wasserrecht!), vgl. Livl. UB IX 209, 210, betr. $\frac{1}{10}$ Part an dem von Otto Meks, B. v. D., geführten Schiff. Als 1457 sich nach Jahresfrist kein Erbe für einen in Danzig verstorbenen Schiffer aus Süderköping meldete, veranlaßte der Rat den Verkauf seines Schiffs, Miss. VI 106 f¹.

4) Z. B. HUB VI 952 Miss. II 166 f²; 300. 59. 7. S. 96v; 300. 59. 8. S. 29a; XLIII 1b 286; XLIII 2b 208, 545. 5) XLIII 1a 685; 300. 59. 2. S. 316.

vollen Wert der Parten einständen. Im allgemeinen scheinen derartige Partabtretungen in aller Ordnung sich vollzogen zu haben. Freihändiger Verkauf war in Danzig offenbar auch im 15. Jahrhundert schon häufiger als das „Setzen“¹⁾, wofür nur 1426 und 1433 sich Belege finden und ein drittes Mal 1470, als ein Schiffer Alb. Borst sich in Danzig mit seinen Stralsunder Reedern auseinandersetzte²⁾.

Bei Verpfändungen von Schiffsparten oder Bezahlung von Schulden mit Schiffsanteilen war es sehr üblich, Garantien zu fordern und zu geben³⁾. Hinr. Knadow, der seinem Gläubiger für eine Schuld von 143 ger. Mark $\frac{1}{8}$ Part an Schiffer Mollenfeld samt allem Gewinn daraus gleich verfolge tem pfand setzte, trug das „eventur“ dafür auch weiterhin und haftete dem Gläubiger für seine Forderung mit seinem sonstigen Besitz, sofern dem Schiff ein Unglück geschähe⁴⁾; ganz ähnlich lautete 1449 eine Abmachung zwischen Simon Brand und seinem Gläubiger, Herrn Albert Huxer⁵⁾. Oder aber es wurde ein bestimmter Termin gesetzt, von welchem an das eventur für die überlassenen Schiffsparten auf den neuen Besitzer übergehen sollte, wie z. B. in den Abmachungen zwischen Hinrich Remsteden v. D. und seinem Lübecker Schuldner Dethard Holthusen⁶⁾. Wurde im Wege des Rechts ein Part wegen einer Schuld seines Besitzers gepfändet, so konnte die Beschlagnahme des Schiffes nur aufgehoben und die Weiterreise ermöglicht werden, wenn der Schiffer sich verpflichtete, die Fracht, die aus dem gepfändeten Part herauskommen würde, und gegebenenfalls den Erlös des verkauften Parts gerichtlich zu hinterlegen⁷⁾.

Mit der Beteiligung an einem Schiff übernahm der Reeder die Verpflichtung, je nach Bedarf zu den Unkosten bei-

¹⁾ Vgl. Vogel S. 382. ²⁾ XLIII 1a. 19; Miss. II 119 d^o; XLIII 2b 390.

³⁾ Die zahlreichsten Eintragungen über Verpfändung oder Abtretung von Schiffsparten an Gläubiger finden sich in den Schöppenbüchern, meistens durch einfache Überschreibung erledigt. Weitestgehenden Gebrauch von Verpfändung seines Schiffes machte z. B. der Schiffer Warnbold v. Stenre, der 1436/37 wiederholt seinen Holk oder Teile daran zum Pfand setzte, sei es für gekaufte und nicht bezahlte Ware, sei es zur Garantie eines von ihm übernommenen Frachtauftrages oder zur Sicherung einer für ihn abgegebenen Bürgschaft. Das eine Mal versprach Stenre seinen Gläubigern, nicht ohne ihren Willen und ihr Einverständnis fortzuziehn. XLIII 1b 101, 106, 122, 200, 314. ⁴⁾ XLIII 1a 594.

⁵⁾ Miss. V 65 k⁴; es handelte sich hier um $\frac{1}{16}$ Part an Hans Malchin, im Wert von 45 M. und die darauf verdiente Fracht; die Schuld betrug 80 M. 3 frd.

⁶⁾ LUB IX 291.

⁷⁾ XLIII 1a 478; LUB VIII 221; das eine Mal handelt es sich um $\frac{1}{16}$ in Joh. Richards, das zweite Mal um Hans Tegeler (vgl. Miss. IV 108 m^o, 110 q^o). Genau so war es in Danzig, wenn hier ein auswärtiges Schiff durch einen Gläubiger mit Beschlag belegt wurde, 300. 59. 6a. Ausbürgen aus dem Arrest durch Geldzahlungen der Reeder, vgl. HUB VIII 755.

zu tragen, die die Instandhaltung oder Neuausreedung des Schiffes immer wieder verursachten¹⁾, und seinem Anteil gemäß auch beizusteuern zu sonstigen Ausgaben, die etwa durch Arrest, durch Aufnahme von Boddemgeld u. ä. entstanden. Solange auf dem Schiff noch Verpflichtungen irgend welcher Art lasteten, galt die Reedereigesellschaft für unauflösbar²⁾.

Gerade aber die Aufnahme von Boddemgeld konnte leicht zu allerlei Differenzen führen, sei es zwischen Reedern und Geldgeber, sei es zwischen Reedern und Schiffer. Wiederholt beschäftigten sich denn auch die Hansetage mit dem Problem der Bodmerei, konnten aber letzten Endes mit einfachen Verboten hier nichts ausrichten, da die Verhältnisse sich als stärker erwiesen als die Theorie³⁾. In einer Instruktion der preussischen Ratsendeboten vom Februar 1440 wurde offen zugegeben, daß, wie manch andere hansische Statuten, auch das Bodmereiverbot nie gehalten würde⁴⁾, und in den Danziger Willküren wurden keine Bestimmungen betreffs der Bodmerei erlassen. Vielmehr werden ohne weiteres Zeugnisse über Boddembeleihung fremder Schiffe in Danzig durch die Schöffen zu Protokoll genommen und ebenfalls den Danziger Schiffen die Aufnahme von Boddemgeld nicht zum Vorwurf gemacht, sofern nur nicht Spekulation und Unredlichkeit mitspielten. Jedoch werden die Reeder häufig schon darauf gehalten haben, daß der Schiffer sich ihnen gegenüber von vornherein verpflichtete, „keine besweringe“ auf das Schiff zu bringen, als allein nur auf sein Part, wie dies z. B. Schiffer Hanke Pole

¹⁾ Unsere Quellen unterrichten natürlich nicht über diese ständig sich wiederholenden inneren Vorgänge im Reedereibetrieb. Einigen Einblick gewähren nur Notizen in den Ordensrechnungen bei Sattler. Im allgemeinen sind die Reeder wohl pünktlich ihren Verpflichtungen nachgekommen, denn nur zweimal verlauten unsere Quellen, daß Danziger Reeder weitere Einlagen zu ihren Schiffsparten verweigert hätten. 1432 Hinr. Heise an einem Königsberger Schiff und 1496 Peter Sanauw an einem Hamburger Schiff, Miss. II 58 m^t, HUB XI 962; bei Sanauw wird erwähnt, daß er lange Zeit weder zu den Ausreedungskosten noch zum Boddemgeld etwas beigetragen hätte.

²⁾ Die fläm. Kaufleute, die Mitreeder des von Milges v. Telgeten, früher von Gert v. Telgeten, geführten Schiffes waren, konnten nicht aus der Reedereigesellschaft entlassen werden, bevor die Forderungen der Engländer betreffs einer Sühnezahlung erledigt waren. Miss. II 95 o^t; Miss. IV 70 l^t; 300U. 19. 116; HUB VI 1083, 1086.

³⁾ Über Bodmerei vgl. Vogel S. 385f, wo auch Angaben über die einschlägige Literatur zu finden sind. S. 385 Anm. 7 werden die einzelnen Hansetage verzeichnet, die sich mit Bodmereiverboten befaßten; für Preußen ist noch hinzuzufügen, Toeppen III Nr. 14, eine Aufzeichnung der Gegenstände hansisch-preussischer Verhandlungen vom Sommer 1447; eine ausführliche Beurkundung über Bodmerei im 14. Jahrhundert, Schiffer Joh. Westfal von Preußen, s. HUB IV 449, 482.

⁴⁾ HR^t H 434 § 17.

ausdrücklich mit seinen fünf Mitreedern vereinbarte¹⁾). Im selben Sinne fällt 1461 der Danziger Rat sein Urteil in einem Bodmereiprozeß zwischen (Jürgen) Sterneberch und seinen Reedern und erkannte auf Freispruch, da der Schiffer nur auf sein eigenes und nicht auf seiner Reeder Part gebodmet hätte²⁾). Thomas Eler aber, der 1483 vor dem Danziger Rat Termin mit seinen Reedern hatte, wurde von den Schiedsrichtern zum Verlust seines Parts verurteilt, da er wider Wissen und Willen seiner Reeder auf das Schiff gebodmet hatte³⁾). Unter Umständen konnte aber auch dem Schiffer geradezu ein Vorwurf gemacht werden, wenn er nicht Geld auf boddem nahm, um das Schiff wieder seetüchtig zu machen und seine Weiterreise zu ermöglichen⁴⁾). Nicht ganz durchsichtig ist ein Bodmereiprozeß Paul Benekes vom Jahre 1474; nach dem Wortlaut der Schöppenbucheintragung hat Paul Beneke, augenscheinlich in Flandern, von einem gewissen Hans Detmers 14 Pfund fläm. „to behof synes schepes“ aufgenommen und für diese Schuld auch seine Reeder mitverbürgt⁵⁾). Daß übrigens solche Bodmereiprozesse auch nach dem Landrecht entschieden werden konnten, erweist ein Zeugnis Danzigs vom Jahre 1444; die Reeder Hans Jodekes, die die Boddemgeldforderung eines genannten Hanseaten nicht anerkennen wollten, erboten sich, ihm vor dem Danziger Rat zu Recht zu stehen und nach seinem Wunsch die Entscheidung nach dem Wasserrecht oder nach dem Landrecht herbeiführen zu lassen⁶⁾). In Fällen, wo die Besitzer des Schiffs trotz gericht-

¹⁾ XLIII 1a 614; 1434. Dieselben Anschauungen über berechnigte und unberechnigte Bodmerei gelten auch noch 1470, als vor dem Danziger Schöffengericht von Revaler Reedern eines verpfändeten Schiffes Protest gegen die Bodmerei des Schiffers erhoben wird, da jener selbst kein Part an dem Schiff hätte, XLIII 2b 365, 372, 382, 396. — 1520 schwört dann z. B. Hinr. Schacht vor dem Rat, daß er die 235 Dukaten, die er in Lissabon aufzunehmen gezwungen war, nur auf sein eigenes Part aufgenommen habe; die Parten seiner Reeder sollten damit nicht beschwert sein, 300. 24A. 2 Nr. 24; die Instruktion des Danziger Ratssendboten vom Jahre darauf spricht dann aber von dem ungetreuen Schiffer Hinr. Schacht, der bereits drei Jahre das Schiff gegen den Willen seiner Reeder mißbraucht habe, und 1424 kam der Prozeß Hinr. Schachts mit seinen Reedern in Danzig zur Verhandlung. HR⁸ VII 431 § 9; 300. 33B. 19; vgl. Kestner ZWG 1. 1880. ²⁾ 300. 59. 7. S. 36v.

³⁾ 300. 59. 8. S. 29a; sollten noch einige Mahnungen auf Elers Part eingehen, so sollten diese an ihn zurückverwiesen werden; es fand bei dieser Gelegenheit auch gleich die sonstige Abrechnung des Schiffers mit seinen Reedern statt.

⁴⁾ Vgl. HUB XI 509.

⁵⁾ XLIII 2b 712. Für den Fall, daß die Reeder diesem Gläubiger nicht Gehör geben wollten, wurde ihm die Herbeischaffung der Beweisurkunden zur Aufgabe gemacht.

⁶⁾ Miss. IV 137 p¹¹; Hirsch HG S. 77. 5. Der Kläger behauptete, in Flandern 4 Pfd. grot für das Schiff ausgegeben zu haben; die Reeder aber gaben ihm nur zu, daß er die Fracht für eine gewisse Salzladung vorausbezahlt hätte.

licher Aufforderung ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkamen, stand es dem Gläubiger zu, sich an dem Schiff schadlos zu halten¹⁾.

Mit solcher Belastung der Schiffe in fremden Häfen steht natürlich in engstem Zusammenhange die Verpflichtung des Schiffers, regelmäßig seinen Reedern Rechenschaft abzulegen, dieses erste Erfordernis jedes geordneten Schiffahrtsbetriebes²⁾. Wenn auch im allgemeinen die Persönlichkeit des Schiffers und das Gesellschaftsverhältnis, das ihn meist mit den Reedern verband, für eine redliche Führung der Geschäfte bürgen mochte, so sahen andererseits doch wiederholt Hanse- und preußische Städte sich veranlaßt, den Schiffern ihre Pflichten gegenüber den Reedern strengstens einzuschärfen³⁾. Auch in den Willküren Danzigs fanden ausführliche Bestimmungen über den Rechenschaftszwang Aufnahme⁴⁾, und

¹⁾ Vgl. z. B. den in Danzig um das Große Kraweel geführten Prozeß, der schließlich damit endete, daß das Schiff in Danziger Besitz überging, besonders 300. 59. 7. S. 62a und XLIII 2b 356; Weinreich, Beilage I; ebenso wird 1473 einem Gläubiger der Verkauf eines verpfändeten Schiffes von den Danziger Schöffen zugesprochen, XLIII 2b 641, 655; 1461 traf in Middelburg auf Grund von „Beymbriefen“ ein von Baers Levin geführtes Danziger Schiff rechtmäßige Beschlagnahme, HUB VIII 1037.

²⁾ So wird auch im Nachlaß des in Bergen verstorbenen Danziger Schiffers Lorenz Kamerman u. a. ausdrücklich sein „Rechenbuch“ genannt. HUB VIII 157.

³⁾ 1403 wurde von der Marienburger Versammlung in einem besonderen Artikel festgestellt, daß der Schiffer von allen Reisen seinen Reedern Rechenschaft schuldig wäre. In Streitfällen sollte vier Schiedsleuten vom Rat die Entscheidung übertragen werden; wenn deren Urteil von den Parteien nicht anerkannt würde, sollte der Rat die höchste und letzte Instanz sein, HR¹ V 132 § 8. Die Stralsunder Versammlung von 1420 bestimmte, daß die Schiffer gehalten wären, auf Verlangen der Reeder diesen von dem Ort aus, an dem sie löschten, Rechenschaft abzulegen, HR¹ VII 263 § 21. Dagegen verfügte die Lübecker Versammlung von 1434 nur, daß der Schiffer Rechenschaft ablegen sollte in einem Hafen, wo er seine Reeder oder die Mehrzahl von ihnen fände, HR² I 321 § 21, und dieselbe Fassung bekam dieser Paragraph auch 1447. HR² III 288 §§ 64, 91. Der Hansetag von 1482 nahm das Statut gegen die unredlichen Schiffer wieder auf und drohte ihnen als Strafe sogar den Galgen an. HR² I 367 § 10.

⁴⁾ Danziger Willküren Xf1, Xf2. Hier ist in den betreffenden Bestimmungen nicht ausdrücklich gesagt, wie oft die Rechenschaft zu erfolgen habe, aber es ist offenbar gemeint, daß der Schiffer eines in Danzig beheimateten Schiffes jedesmal in Danzig seinen Reedern Rechenschaft abzulegen hätte. (Es geschah aber auch aus der Ferne, z. B. vgl. LUB IX 814, HUB VI 1087; 300. 59. 7. 6a.) Die jüngere Willkür Xf2 setzt eine Frist von vier Wochen, innerhalb deren die Rechenschaft zu erfolgen habe, und bestimmt zweitens die Art und Weise eines Rechenschaftsprozesses. Wenn die Reeder vor dem Rat die Unredlichkeit des Schiffers erweisen könnten und ihn aus dem Schiff setzten, dann sollte der Schiffer auf alle Zeiten seines Schifferamtes verlustig gehen. Außerdem stand er mit all seinem Gut den Reedern für den Schaden ein. Für den Fall, daß ein Reeder unbillige Ansprüche an den Schiffer stellte, behielt sich der Rat die Entscheidung vor.

andererseits finden sich auch mehrfach Belege dafür, daß Danziger Reeder mit ihrem Schiffer sich gerichtlich über die Verrechnung einigen mußten oder ihm Bevollmächtigte nachsandten, um ihn zur Rechenschaft zu zwingen. Einmal hatte ein Danziger Schiffer es volle vier Jahre vermieden, nach Danzig zurückzukehren und die schuldige Rechenschaft abzulegen¹⁾; ein anderer war mit seiner Verrechnung von zwei Fahrten her, Preußen-Swin, Baie-Swin, im Rückstand, und sollte nun in Riga zwangsweise durch Bevollmächtigte seiner Reeder zur Abrechnung genötigt werden²⁾, und vermutlich war auch Hans Molner, dem sieben Danziger Mitreeder 1448 wegen einer preussischen, einer Lissabon- und einer Revalreise Bevollmächtigte nach Reval nachschickten, nicht freiwillig seinen Rechenschaftspflichten nachgekommen³⁾. Recht interessant sind die Verhandlungen, die 1438/39 vor dem Danziger Rat gepflogen wurden wegen eines von Remer Detmar geführten Schiffs⁴⁾. Der Schiffer hatte sturmes halber in die Weichsel einlaufen müssen und wurde hier von seinen Reedern arrestiert, da er ihnen „int dritte jar von dem schepe nye bescheet noch rekenskop gedan noch geld edder gud gesand hadde noch in der vorscreven tiid hiir bii de hand was gekomen“. Da die Befrachter des Schiffs darauf drangen, die Weiterreise fortsetzen zu dürfen, boten ihnen die Reeder zu mäßigem Preis das Schiff zum Kauf an, erboten sich zweitens, es ihnen auf ihr Abenteuer anzuvertrauen oder einem von den Kaufleuten erwählten Hauptmann die Führung des Schiffs zu überlassen oder schließlich selbst einen anderen Schiffer auf das Schiff zu setzen. Als die Kaufleute dabei beharrten, nur mit dem alten Schiffer weiterfahren zu wollen, einigten sich die Reeder mit ihnen unter bestimmten Bedingungen⁵⁾ über die Reiseerlaubnis. Im Herbst 1439 kam eine Einigung zwischen Reedern und Schiffer zustande, über deren Inhalt leider der Vermerk im Schöppenbuch nichts Näheres angibt⁶⁾. Besondere Schwierigkeiten hatten Ratmann Dirk Oldefeld und seine Mitreeder mit ihrem Setzschiffer Hans Borup, der

1) Livl. UB X 115. Es handelt sich um den Schiffer Peter Falke und um seine vier Reeder, Ratmann Arnd Finkenberch, Hans v. Berge, Hinr. v. Eynen und Hans Malchin, von denen die beiden letztgenannten Vollmacht bekamen, den Schiffer in Pernau zu stellen und ihn zur Rechenschaft zu zwingen, 1445.

2) Livl. UB X 217, 228; Miss. IV 182 s¹⁴. Schiffer Mattern Flämyng; seine Reeder: Kupferschmied Hans Jodeke v. d. Altstadt und seine beiden Schwäger Markus und Hans Schulte; sie besaßen insgesamt $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{2}$ an dem Schiff.

3) Livl. UB X 458.

4) Livl. UB IX 496.

5) also unse opene besegelte brief tor sulven tiid darover gegeven clarliken utwiset.

6) XLIII 1b 533.

ihnen hartnäckig jede Rechenschaft verweigerte und nach seiner Entlassung ihnen mit gewaltsamer Beschlagnahme ihres Eigentums drohte¹⁾). Auch Herr Arnd Abteshagen geriet mit seinem Setzschiffer, Paul Richtenberg, in Konflikt, doch wurden beide von ihren Schiedsrichtern dahin beschieden, sich gegenseitig ihren Schaden nachzusehen²⁾). — Vermochte es ein Schiffer nicht, seinen Reedern die verlangte Rechenschaft zu geben oder Bürgen dafür zu stellen, dann hatte er mit Gefängnishaft zu rechnen³⁾).

Abgesehen von dieser Kardinalverpflichtung der Rechenschaft über den Frachtverdienst, hatte der Schiffer im Falle eines Schiffbruchs auch die Pflicht, sich seinen Reedern zu stellen und mit ihnen sich wegen des verlorenen Schiffs auseinanderzusetzen⁴⁾). Dabei handelte es sich dann um die Aufteilung der noch zuletzt verdienten Fracht und die Verrechnung all dessen, was vom Schiff gerettet war⁵⁾). Auch wenn der Schiffer in offener Fehde Beutegut erworben hatte, war er zur Abgabe desselben an seine Reeder verpflichtet⁶⁾). Hinsichtlich der Befrachtung des Schiffs sollte der Schiffer, wenigstens im Heimathafen, an die Wünsche und an die Zustimmung seiner Reeder gebunden sein, doch

1) Miss. IV 179 o¹⁴.

2) 300. 59. 8. S. 52a.

3) Miss. VII 115/16 a³.

4) 300. 59. 7. S. 11a; 1458 verbürgt sich Joh. Peckow für Schiffer Hartwich Cordes, daß dieser sich vor dem Rat seinen Reedern stellen wird wegen des Schiffes, das unter seiner Führung vor der Weichsel strandete. 300. 59. 7. S. 33v folgt auf die Aussage von vier Schiffsleuten [Jürgen] Sternebergs über den Kampf ihres Schiffes mit Engländern und seinen Untergang die Bürgschaft von vier genannten Leuten für diesen Schiffer Sterneberg, daß er sich „in Freundschaft oder Recht“ vor dem Rat seinen Reedern wegen des verlorenen Schiffes stellen würde.

5) Ein lehrreiches Beispiel ist die Abrechnung Herm. Bucks mit seinen Reedern. Von der Baienreise kommen 4 Pfd. gr. auf jedes 16tel zur Verteilung, wozu dann noch der ebenfalls nach Partzahl zu berechnende Frachtgewinn kommen soll, den das Schiff bis zu seinem Untergang vor Gotland verdient hat. Den Reedern, die noch nicht „ingelegt“ hatten, darf der Schiffer auf jedes Sechzehntel 15 M. vom Gewinnanteil abziehen. Außerdem aber ist der Schiffer den Reedern pro Sechzehntel 50 ger. M. „von Takels wegen“ schuldig, für deren Bezahlung ihm zwei Termine bewilligt werden. Etwaige Forderungen an das Schiff sollen dem Schiffer zur Last fallen. Zum Schluß wird ausdrücklich betont, daß dieses Urteil ins Schöppenbuch geschrieben werden solle, daß ferner der Schiffer mit seinem ganzen Erbe und Gut für die Zahlung hatte; 300. 59. 7. S. 40v.

6) Joh. Smith überantwortet 1420 seinen Reedern 21 Pipen Wein, die er den Spaniern genommen hatte; die Reeder übernehmen nun ihrerseits die Verantwortung, verpflichten sich auch, die Marken der Weinfässer vor den Rat zu bringen, 300. 59. 2. S. 312.

wird in der Praxis wohl meist das freie Ermessen des Schiffers ausschlaggebend gewesen sein¹⁾).

Kampf und Gegenwehr des Schiffers und seiner Leute im Fall feindlicher Angriffe wurde als selbstverständliche Pflicht betrachtet, die althergebrachter Gewohnheit entsprach²⁾; ebenso wurde gewaltsames Ertrötzen der Sundfahrt oder Ausbrechen der Schiffe aus fremdem Arrest durchaus dem Schiffer als Verdienst gerechnet³⁾. Gelanges aber den Danzigern, befreundete Schiffe aus der Gewalt von Piraten zu befreien, so hatten sie gemäß den hansischen Statuten den Anspruch auf die Hälfte von Schiff und Gut⁴⁾.

In der Fremde war es vornehmste Pflicht der Schiffer, einander mit Rat und Tat beizustehen⁵⁾, und so galt es bereits als unehrenhaft, daß Hanke Thomas seine Hand dazu bot, Schiffskindern, die ihrem Schiffer Joh. Stolte nicht nach Flandern folgen wollten, auf seinem Schiffe die Rückkehr nach Preußen zu ermöglichen. Als Joh. Stolte infolgedessen aus Mangel an Besatzung sein Schiff in Flandern verkaufen

1) Die Lübecker Rezesse von 1434 und 1447 bestimmten beide, daß Frachtabschlüsse des Schiffers, die im Heimathafen ohne Wissen und Willen der Reeder geschehen seien, ungültig wären, HR¹ I 321 § 21; HR² III 288 § 64. Auch die beiden Danziger Willküren aus dem 15. Jahrhundert haben diesen Artikel über die Mitwirkung der Reeder beim Frachtabschluß übernommen; XI² bestimmt sogar, daß mindestens zwei Reeder anwesend sein sollen, wenn die Fracht gemacht wird. Tatsächlich wird auch 1432 einmal von einem Danziger Schiffer, Gert Wezebom, berichtet, daß er seinem Versprechen, nach Stockholm zurückzukehren, nicht hätte nachkommen können, da er auf Geheiß seiner Reeder mit der Flotte zusammen eine Fahrt nach Westen antreten mußte. HUB VI 1026.

2) HR¹ IV 154 § 11, HR¹ V 130, HR¹ VIII 432, HR² IV 528, HUB IX 104. Ausdrücklich betonten auch die Schiffsleute Sterneberchs vor den Danziger Schöppen, daß das Schiff so leicht eine Beute der Engländer wurde, da man diese für Freunde gehalten hätte, 300. 59. 7. S. 33v. Die hansische Schifferordnung von 1482 sprach es auch als Pflicht der Schiffer an, für Schiff und Gut zu kämpfen HR¹ I 367; 300HF 1.

3) HR¹ VII 538, HR¹ V 592, HR¹ VI 347; HUB VI 1008; HUB VIII 554, 638, HR² IV 292.

4) Die hansischen Statuten s. HR¹ VI 68 § 47; 398 § 20; HR² III 288 § 34. 1493 bittet Lübeck um Herabminderung der Ansprüche des Danziger Schiffers Hans Kroß, da dieser den Franzosen das erbeutete lübische Schiff ohne Kampf abgenommen hätte. HUB XI 674, 675. 1496 verwendet sich König Johann von Dänemark für ein dänisches Schiff, das Hans Gertsson von D. den Franzosen abgenommen hatte. HUB XI 943.

5) Vgl. den Rechtspruch der Flottenadmirale und Schiffer in dem Streit des Danziger Schiffers Johann Laurentii mit seinem Schiffsschreiber, HUB XI 730, ferner die Unterstützung Paul Symons in Zanderwyk, XLII 2b 386 (vgl. 328, 342); das Kraweel Paul Symons war gleich nach der Ausfahrt von Danzig leck geworden, nach seiner Ankunft in Zanderwyk beriet sich Symon mit den dort anwesenden Schiffen wegen der Bergung des Schiffs. Auf ihren Rat hin entschloß er sich dazu, das Schiff zu bergen, wobei sie ihm nach bestem Vermögen Dienste leisteten.

mußte und nach seiner Rückkehr Hanke Thomas vor dem Rat zur Verantwortung zog, lautete das Urteil freilich, der Auskunft von Damme gemäß, auf Freispruch, tadelte aber das ungebührliche Verhalten des Thomas¹⁾.

Zu diesem ungewöhnlichen Fall eines Konfliktes zwischen zwei Schiffern kommen dann aber recht zahlreiche, die durch gegenseitige Beschädigung der Schiffe hervorgerufen wurden, Unfälle, die man heutzutage unter dem Begriff der besonderen Haverei zusammenfaßt²⁾. Konnte der Schiffer beschwören, daß der Zusammenstoß unabsichtlich erfolgt war, dann hatte er, gemäß dem Wasserrecht, nur zur Hälfte für den von ihm verursachten Schaden aufzukommen³⁾. Weit häufiger noch als auf der Reede oder im Hafen⁴⁾ wurden naturgemäß Schiffer auf hoher See von allerlei Unfällen heimgesucht, die dann, ganz im Sinne der heutigen Verklarung, im nächsten Hafen zu Protokoll genommen wurden⁵⁾.

¹⁾ HUB VI 1024; 300. HF 1 Quart, Orteill Nr. 11; vgl. Hirsch HG S. 78 und Anm. 19; Thomas mußte wohl straffrei ausgehen, weil es sich nicht direkt um ein Abspenstigmachen des Schiffsvolks handelte; er nahm die Leute nur auf seinem Schiffe mit und gab ihnen weder Kost noch Heuer. ²⁾ Vgl. Vogel S. 404f.

³⁾ 1445 setzt z. B. auch ein Urteil des Danziger Rats in einem Havereiprozeß zwischen Schiffer von Boddeken und einem Königsberger Schiffer die Sühne des schuldigen Schiffers auf den halben Schadenersatz fest und verpflichtet ihn ferner, für einen getöteten Schiffsmann die Kosten für Seelgerät und Pilgerreise auf sich zu nehmen, Miss. IV 172 a¹⁴, b¹⁴. Ein ähnliches Urteil des Danziger Rats vom Jahre 1433 ist in die Wasserrechtssammlung 300HF 1 Quart (Orteill 12) übernommen. In man. not. 1422 findet sich eine Eintragung über eine Zeugenvernehmung betreffs des Schadens, den Peter Falke im Danziger Hafen einem anderen Schiff zugefügt hat. 1438 schworen vor dem Danziger Schöppenbuch fünf Engländer dem Danziger Schiffer Hermann Vischer, seinen Reedern und Schiffsleuten, nie wieder Ansprüche gegen sie zu erheben wegen des ihrem Schiff zugefügten Schadens XLIII 1b 403. 1466 veranlaßte Merten Klinkebiel die Beschlagnahme eines Schiffs, das das seine übersegelt hatte XLIII 2b S. 16, 50. Über die Einzelheiten, die 1484 den Untergang von Thomas Gammerates Schiff herbeiführten, geben Zeugenaussagen der Gegenpartei sehr anschauliche Auskunft. Pauli III Nr. 244; 300. 59. 8. S. 41a, 47v. Prozeß zwischen den beiden Danziger Schiffern Cl. Schulte und K. Coseler vor dem lüb. Rat, 1450; Schiffsuntergang durch Abhauen des Ankers, LUB VIII 676. Um ein böswilliges Übersegeln eines Danziger Schiffs handelt es sich 1446 oder 47, als Kriegssleute König Erichs auf der livländischen Trade vor Windau Schiffer Pauwell in den Grund segelten. 300HF 3 S. 69v.

⁴⁾ Infolge des Eisgangs und durch unvernünftige Beladung ging z. B. 1476 durch die Schuld des Schiffers das Schiff von Kleys Voss unter, das im Revaler Hafen überwintert hatte, HUB X 751; vgl. ferner Weinreich, S. 53, Untergang von vier Schiffen durch Sturm, teils auf der Danziger Reede, teils im Hafen, darunter Hinr. Cortz und Hanke Mathias.

⁵⁾ LUB VIII 251 Claus Steenbeke und seine Schiffsleute; ferner zahlreiche Eintragungen in den HR und HUB, in den Schöppen- und Stadtbüchern, sowie in den Miss.

Die Verantwortung für die nautische Leitung des Schiffs trug in damaligen Zeiten auch meist nicht der Schiffer allein, wie denn schon die Wasserrechte und hansischen Statuten eine gewisse Mitwirkung der Schiffsbesatzung und der an Bord befindlichen Kaufleute in bestimmten Fällen vorsehen¹⁾. Häufig war wohl überhaupt der Steuermann mit der eigentlichen Führung des Schiffes betraut und betrachtete sich als den „proretra sive con gubernator“ des Schiffes²⁾. Vor allem aber war die Mitführung eines Lotsen sehr in Übung und wird auch noch für Ende des 15. Jahrhunderts bezeugt³⁾. Zur Einfahrt in fremde Häfen bedienten sich außerdem die Schiffer wohl noch meist lokaler Lotsen, wenn auch der Lotsenzwang, den der Hanserecess von 1447 einführen wollte, offenbar nie vollkommen zur Durchführung gelangte⁴⁾; doch beschwerten sich z. B. 1518 die Danziger Schiffer durch den Kaufmann von London über die schlechten und teuren Lotsen, die ihnen in England aufgezwungen würden⁵⁾. — „Unkenntnis des Landes“ aber erachtete der Danziger Rat als hinlängliche Entschuldigung und Entlastung des Schiffers und sprach in solchen Fällen ihm nicht nur die halbe, sondern die volle Fracht von dem geborgenen Gut zu⁶⁾.

Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Schiffsmannschaft und Schiffer, wie zwischen Schiffsmannschaft und Befrachter galten natürlich im Danziger Schiffahrtsbetrieb genau dieselben Anschauungen und Bestimmungen wie sonst bei der Hanse, so daß es genügen dürfte, hier auf die Ausführungen bei Vogel, Pappenheim und Daenell zu ver-

1) S. Vogel S. 405, 406, wo in den Anmerkungen auch die Belegstellen angegeben sind. Auch eine Änderung des Fahrkurses hatte mit Wissen und Willen der Schiffsleute wie der Kaufleute zu geschehen, vgl. 300. 59. 7. S. 83v.

2) So bezeichnet sich z. B. Andres Bardewik, Bürger v. D., der Steuermann Gerh. Harderwyks HUB VI 839. Paul Hoff, der unterwegs eine Fahrtänderung mit seinen Kaufleuten vereinbarte, befragte seinen Steuermann um die Lage des Schiffes und gab ihm alsdann die Anweisung für die Kursänderung, 300. 59. 7. S. 83v.

3) Vogel S. 523; um Danziger Schiffe handelt es sich HUB VIII 21 und HUB X 1003, 1130. Als Loesman in den westlichen Wasserstraßen fungiert 1472 z. B. auch ein Danziger Schiffer, Hermann Schroder, HUB VI 526.

4) Vgl. Vogel S. 531; 1417 fand eine Untersuchung über den Tod eines englischen Lotsen statt; die Schuld an dem Unfall des Schiffes wurde der negligentia et indebita gubernatio conductoris et marinorum beigemessen HUB VI 129. Einzelne Honorarfestsetzungen für Lotsendienste in England und in der Baie s. HR² II S. 91b und S. 93. 2; 1505 stellte der Kaufmann zu Brügge Lotsen zu direkter Fahrt ins Swin HR² V 47.

5) HR² VII 110. 8; unter den Klagepunkten der Danziger gegen die Engländer war z. B. auch die Beschwerde, daß von zwei Schiffsleuten, die der Danziger Schiffer Martin Wegener an Land schickte, um einen Lotsen zur Einfahrt in den Humber zu besorgen, der eine wegen angeblicher Piraterie gefangen gesetzt wurde. HR² II 510 § 36. 6) 300HF 1 Quart, Orteil 2 und 10.

weisen¹⁾. Mißstände, die immer wieder die Hanse zur Festsetzung eingehender Statuten gegen unbotmäßige, ungetreue Schiffsleute veranlaßten, trieben auch in Danzig die Behörden zu gesetzmäßiger Regelung dieser Verhältnisse und zur Aufnahme diesbezüglicher Artikel in die beiden Willküren des 15. Jahrhunderts²⁾. Hinsichtlich des Entlaufens eines Schiffsmannes mit seiner Heuer setzte die Willkür Xf 1, im Anschluß an § 25 der Landeswillkür, noch ganz drakonisch die Todesstrafe fest, ließ diesen Artikel aber in der späteren Fassung vom Ende des Jahrhunderts fallen. In Übereinstimmung mit Xf 1 verfügte Xf 2, daß die vom Schiffer geheuerten Schiffskinder sich pünktlich zu dem vereinbarten Termin an Bord einzufinden hätten, und bedrohte sie mit 14 Tagen Gefängnis, falls sie dagegen verstießen oder ohne Urlaub des Schiffers wieder vom Schiffe gingen. Ebenso blieben sich die Bestimmungen gleich über die erste Anzahlung der Heuer und betreffs der Entlassung von Schiffsleuten, die ohne Wissen und Willen des Schiffers Tag und Nacht vom Schiffe geblieben waren. Sehr viel ausführlicher als Xf 1 behandelte Xf 2 Heuer und Führung der Schiffsleute, sowie die Frage ihrer Beköstigung. Als gebührende Führung, nach alter Gewohnheit, wurde hier angegeben: Für den Schiffer und Steuermann 1 Last, für Hauptbootsmann, Koch, Zimmermann, Schreiber $\frac{1}{2}$ Last, für einen Bootsmann 4 Tonnen (Pech, Teer oder Asche) oder 10 Scheffel Roggen, für einen Halfmann 2 Tonnen³⁾. Wer sich erdreisten sollte, ohne Wissen und Erlaubnis des Schiffers mehr zu laden, als ihm zustand, sollte dem Rat angezeigt werden; aber andererseits sollte den Schiffsleuten gegen entsprechende Fracht auch gern das Mitführen von Ladung zu-

¹⁾ Vogel S. 368 und 8. Kapitel S. 439 ff., Pappenheim, Schr. d. V. f. S-pol. 103; Dänell II S. 355 ff. Von HR kommen besonders in Betracht HR¹ II 220; HR¹ V 185 § 16, HR¹ VI 68 §§ 32, 33, 34; 397 §§ 114, 115; 398 § 17; 556; HR¹ VII 800 § 10; HR¹ VIII 59 § 11; HR² I 393 § 13; 396; HR² II 288 § 30; 439 § 23; HR² III 288 § 55; HR² I 318, dazu 334 §§ 36/38, HUB X 948, HR² I 357, 365 § 15; 367.

²⁾ Xf 1 und Xf 2; in der Willkür aus der Ordenszeit findet sich hingegen nur eine Weichselfahrerordnung, die den Bestimmungen von 1375 und 1385 entspricht, Günther ZWG 48.

³⁾ Über Führung und Heuer der Schiffsleute vgl. Vogel S. 443/45, über ihre Nebeneinnahmen wie Windegeld, Kühlgeld und Priemgeld S. 445 Anm. 2 und S. 454 Anm. 2; Windegeld wurde auch z. B. den Schiffsleuten zugesichert, als 1427 und 1429 das Verbot des Hochmeisters die Ausfahrt der bereits segelfertig in Danzig liegenden Flotte verhinderte und die Entladung der Schiffe notwendig machte, Toeppen I S. 491 und Nr. 379; Miss. II 72 v⁵, wo es sich um das Schiffsvolk des Danziger Schiffers Radeke Winzenberg handelt. 1430 verwandte sich Danzig beim Erzbischof von Gnesen im Interesse seines Schiffers Hinr. Schultze und seiner Mannschaft, sowohl um Bezahlung der Fracht an den Schiffer wie des „Primegeldes“ an die Schiffsleute, HUB VI 898 Anm. 1, Miss. I 115 r⁵.

gestanden werden¹⁾. Wenn ein Schiffsmann auf die Führung verzichtete, sollte sie ihm von dem Schiffer nach Maßgabe der Fracht vergütet werden. Die Bestimmungen über die Beköstigung betrafen Art und Auswahl der Gerichte und verboten strengstens, an Bord gebratenes Fleisch zu genießen oder Trinkgelage oder Gastereien abzuhalten. Die Zahl der Schiffsleute, die beim Aufenthalt des Schiffes im Hafen oder auf der Reede an Land gehen durften, wurde auf die Hälfte der Besatzung beschränkt, und die Bestrafung eines Schiffsmannes, der unberechtigterweise und ohne Urlaub das Schiff verließ, behielt der Rat seinem freien Ermessen vor. Hinsichtlich der sonstigen Bestimmungen über die Zahlungsraten der Heuer, über die Bestrafung unbotmäßiger Schiffsleute schloß sich die Danziger Willkür ganz den hansischen Gepflogenheiten und Statuten an.

Zu diesen gesetzmäßigen Aufzeichnungen, die die Stellung der Schiffsmannschaften charakterisieren, treten als willkommene Ergänzungen Rechtsprüche des Danziger Rates, die zum Teil als Musterbeispiele in der Danziger Wasserrechtsammlung Aufnahme fanden. Als z. B. ein Schiffer vor dem Antritt seiner Reise sein Schiff in Danzig verkaufte und den Schiffsmann, den er zur Fahrt nach Amsterdam geheuert hatte, mit der Hälfte des vereinbarten Lohnes abfinden wollte, klagte ihn dieser um Auszahlung der vollen Heuer vor dem Danziger Rate an, wurde aber mit seiner Klage abschlägig beschieden²⁾. Schiffsleute, die anlässlich einer Verzögerung der Reise ihrem Schiffer eine Lohnerhöhung abnötigen wollten, drangen ebenfalls mit dieser Forderung beim Danziger Rat nicht durch³⁾; dagegen wurde allemal eine Berechtigung der Schiffsleute zu neuen Lohnforderungen anerkannt, wenn ein Wechsel in der Leitung des Schiffes eintrat⁴⁾; zweifellos beweist dies ein stark persön-

¹⁾ Daß von dieser Berechtigung wiederholt Gebrauch gemacht wurde, beweisen u. a. die Nachrichten über Ladungsanteile der Schiffskinder auf Danziger Baienschiffen, sowie das Zeugnis über die Baienfracht der Schiffskinder des Hartwich Cordes. 300. 24a. 12c. S. 6, 7v, 14, 15v, 17, 24v, 25v, 27; vgl. 300U. 19. 56; und HUB VIII 890. ²⁾ 300HF 1 Quart Orteil 14. vgl. Pardessus III.

³⁾ 300HF 1 Quart Orteil 9.

⁴⁾ Miss. V 228 y¹⁴, 1453 entscheidet der Danziger Rat, daß Claus Stutte, Nachfolger des während der Fahrt verstorbenen Schiffers Arnt Bischof, der Schiffsbesatzung eine bestimmte Lohnerhöhung zu gewähren habe; das Schiffsvolk gibt sich mit der Entscheidung des Rats zufrieden und gelobt dem neuen Schiffer Gehorsam. HUB XI 509; 1490 ließ Schiffer Balt. Rastenberch ungerechtfertigterweise sein Schiff im Hafen zu Scarborough im Stich, obwohl ihm Geld zur Ausbesserung und Instandsetzung angeboten wurde. Als nun, wie im vorigen Fall, einer der Reeder, Meister Meinert Steenwech, mit der Leitung des Schiffes betraut wurde, mußte er den Schiffsleuten ohne weiteres neue Heuer geben.

liches Element beim Abschluß des Heuervertrages und eine ebenso starke Bindung des Matrosen an den Schiffer wie an das Schiff¹⁾). Die Lohnforderungen der Schiffsbesatzung hatten den Vorrang vor sämtlichen anderen Ansprüchen an das Schiff und fanden sogar im Fall einer Arrestierung ihre volle Berücksichtigung²⁾).

Im allgemeinen geschah die Anheuerung der Mannschaft entschieden für die durchgehende Reise, d. h. für Hin- und Rückfahrt des Schiffes³⁾); daneben muß freilich auch die Anheuerung für eine einzelne Reise mehrfach vorgekommen sein⁴⁾), so daß Ersatz und Ergänzung der Mannschaft im Ausland durchaus nichts Ungewöhnliches war und sicher viel zu der bunten Zusammensetzung des Schiffsvolkes beitrug⁵⁾). Unbedingt hatten beide Arten der Anheuerung ihre Vorzüge und ihre Schattenseiten. Den zeitweise sehr bedeutenden Schwierigkeiten, im Westen brauchbare Schiffsleute in genügender Menge und zu mäßigem Lohn zu bekommen⁶⁾), stand auf der anderen Seite der Nachteil gegenüber, daß die Schiffer auch während der Winterlage die hohen Kosten der

¹⁾ Über die Anheuerung der Mannschaft durch den Schiffer s. Vogel S. 447; vgl. Pappenheim a. a. O. S. 192.

²⁾ XLIII 1a 310, 1430 bestätigt ein Schiffsmann seinem Schiffer, Alb. Dappert, den Empfang von fünf neuen Arnolds gulden für Heuer und Führung, die in Amsterdam mit dem Schiff zusammen beschlagnahmt worden waren. HUB VIII 524, dem Danziger Schiffer Hans Zando, dessen Schiff in Amsterdam beschlagnahmt worden war, gestattet der Hof von Holland 1456 den Verkauf von Gut bis zum Betrage von 100 Rh. Gulden zur Deckung seiner nötigsten Ausgaben und Auslöhnung seiner Schiffsmannschaft; vgl. Pappenheim S. 189.

³⁾ Vgl. die hansischen Bestimmungen sowie Xf 2 über den Zahlungsmodus der Heuer, HR^I II 220 § 18; HR^I I 318 § 1; 367 §§ 1/3; ferner zahlreiche Zeugnisaussagen von Schiffsleuten vor den Danziger Schöffen, die erweisen, daß die Leute mit ihrem Schiffer auch wieder nach dem Heimathafen zurückgekehrt waren. Vgl. Pappenheim S. 179.

⁴⁾ 1404 leugnen die Schiffer der preußischen Flandernflotte die Berechtigung des Anspruchs der Söldner auf Rückkehr nach Preußen, da sie sie nicht für die ganze Reise, sondern ghelik schipmans gewonnen hätten, HR^I VIII 1032; vgl. z. B. 300HF 1 Orteil 14, die Anheuerung für eine Reise nach Amsterdam.

⁵⁾ Vgl. Vogel S. 446. Auf Danziger Schiffen werden Holländer, Engländer, Schweden als Schiffsleute bezeugt, HUB V 812, HUB XI 264, HR^I I 547 § 38, HR^I II 510 § 35, HR^I V 130, HR^I VI 348, 351. In den 60er Jahren des 15. Jahrhunderts werden z. B. auch ausländische Schiffer auf zwei Danziger Schiffen bezeugt, Nigel Bos v. Koyke und Matt. Vicke v. Sluis, XLIII 2b 188; HR^I VI 621.

⁶⁾ Vgl. z. B. die beweglichen Klagen Bernd Pawests über den Mangel an Schiffsvolk im Westen, die hohen Löhne, die Aufsässigkeit der Matrosen, HR^I VI 529ff; 1431/32 hatte Hans Stolte sich gezwungen gesehen, sein Schiff in Flandern aus Mangel an Leuten zu verkaufen HUB VI 1024.

Mannschaftsverpflegung zu tragen hatten¹⁾; unter Umständen konnte auch die Verpflichtung, die Mannschaft zum Ausgangspunkt der Reise wieder zurückzubringen, für den Schiffer überaus lästig werden und zu gerichtlicher Auseinandersetzung zwischen ihm und seinen Leuten führen. Als z. B. das Schiff Paul Benekes infolge schwerer Beschädigung nicht mehr imstande schien, die weite Heimreise zu vollenden, wandte sich die Besatzung an das Gericht des Statthalters Wilhelm de Combis (vermutlich in Rochelle) und verlangte, in erster Linie betreffs Auszahlung der Heuer und Rückbeförderung in die Heimat sichergestellt zu werden²⁾. Auf Grund des Seerechts von Oleron und unter Berücksichtigung hansisch-danziger Wasserrechtsanschauungen lautete das Urteil dahin, daß die Schiffsleute verpflichtet seien, die Wiederherstellung des Schiffes abzuwarten; falls aber ein neues Mißgeschick endgültig die Heimkehr des Schiffes unmöglich machte, sollte Beneke den Matrosen den vierten Teil des Heuerrestes auszahlen und ihnen ein gutes Schiff besorgen, auf dem sie die Heimfahrt antreten könnten³⁾.

Diesem einen Fall aber, wo die Schiffsleute sich auf rechtlchem Wege mit dem Schiffer über Auflösung des Kontraktes auseinandersetzten, stehen zahlreiche Nachrichten gegenüber, die von böswilligem Verlassen des Schiffes Kunde geben. Statuten der preußischen Städte-tage, der Hanseversammlungen, der Schiffsrechte hatten sich dauernd mit diesem Grundübel des Schifffahrtbetriebes zu befassen⁴⁾. Im Gegensatz zu der mildereren Auffassung des Hansetages von 1418 setzte die Danziger Willkür XI 1 wieder, wie die Landeswillkür, die Todesstrafe auf Entlaufen mit der Heuer; aber Zeugnisse in den Danziger Schöppenbüchern erweisen, daß man auch in Danzig im allgemeinen nicht so unnachsichtig gegen derartige Übeltäter verzugehen pflegte und sich mit Gefängnisstrafen begnügte. So fand dieser strenge Paragraph, der wohl nur als Schreckmittel gedacht war, keine Aufnahme mehr in die neue Redaktion der

¹⁾ HUB VIII 316.

²⁾ HUB X 441 (Streitigkeiten wegen Rückbeförderung der Söldner s. HR¹ V 222, HR¹ VIII 1032, vgl. Toeppen I S. 485).

³⁾ Beneke fand sich bereit, ein Urteil gemäß dem rotulus von Oleron anzunehmen *addito quod reperiretur secundum usum maris et patrie consuetudinem*. Ferner wurden noch zwei erfahrene Schiffskapitäne hinzugezogen, die ebenfalls um ihre Meinung befragt wurden. Über den Zustand des Schiffes und die Möglichkeit der Wiederherstellung wurden zwei Schiffbauer als Sachverständige vernommen.

⁴⁾ Vgl. Vogel S. 440f; Toeppen II 38. Besondere Not hatten die Schiffer natürlich in Zeiten kriegereischer Wirren mit dem Entlaufen ihres Schiffsvolks, vgl. z. B. die Klagen der preußischen Schiffer 1414, 300. 24a. 12b S. 1 und 5; Flucht vom Schiff aus Todesfurcht HR¹ V 439.

Danziger Willkür und ist sicher ersetzt worden durch die Bestimmungen des lübschen Hansetages von 1482¹⁾.

Auch sonstige Unbotmäßigkeit des Schiffsvolks gab wiederholt Anlaß zu heftigen Beschwerden der Schiffer und zur gesetzlichen Regelung all solcher Vorkommnisse²⁾. Die ältere Danziger Willkür, X f 1, verwies Schiffer, die mit ihren Leuten in Streitigkeiten gekommen waren, an die hansischen Gerichte, die neuere, X f 2 sprach aber ausdrücklich dem Schiffer das Recht zu, einen Bootsmann, der sich ungebührlich gegen ihn benommen hätte, „na gelegenheit“ zu strafen und nach Gefallen zu entlassen; Versuche gemeinsamer Meuterei sollten nach königlich-polnischen Statuten nach der Rückkehr des Schiffes geahndet werden. Daß Schiffer von ihrem Strafrecht unter Umständen allzu energischen Gebrauch machten, darf in dieser gewalttätigen Zeit nicht wundernehmen³⁾. Besonders interessant ist die Nachricht von einem Streit zwischen dem Danziger Schiffer Joh. Laurentii und seinem Schreiber Jak. Hildebrandi, der 1493 von den Admiralen der hansischen Baienflotte zum gerichtlichen Austrag gebracht wurde⁴⁾. Hildebrandi war mit seinem Schiffer über Heuer, Führung und Fracht in Meinungsverschiedenheit geraten und hatte sich zu Tätlichkeiten hinreißen lassen. Das Urteil lautete auf Verlust der rechten Hand und Aussetzung auf der nächsten Insel, da ein derartiges Vergehen im Beruf und gegen den Herrn des Schiffes auf seinem eigenen Fahrzeug streng gerichtet werden mußte; auch sollte Hildebrandi weder auf Heuer noch auf Führung Anspruch haben, noch irgend eine Entschädigung bekommen für die bei der Abwehr erlittene Verwundung.

Selbstverständlich trug der Schiffer eine gewisse Verantwortung für seine Mannschaft und für ihr Verhalten an Bord wie am Lande. Starb

¹⁾ HR² I 367 § 7. Recht interessant ist auch eine Rechtsentscheidung des Danziger Rats, 1479: Der Bootsmann, der unter Anklage stand, ohne Urlaub vom Schiff weggelaufen zu sein, verteidigte sich damit, daß er, in Abwesenheit des Schiffers, den Steuermann um Urlaub gebeten hätte und dann verhindert gewesen wäre, zur Zeit zurückzukehren. Mit Rücksicht darauf, daß der Steuermann seine Erlaubnis gegeben hatte, wird der Bootsmann nur dazu verurteilt, dem Schiffer 3 M. von der Heuer zurückzugeben, soll aber alles Takel und Gerät, das er mit aufs Schiff gebracht hatte, frei ausgehändigt bekommen, 300. 59. 8. S. 9a.

²⁾ Vogel S. 441f; vgl. z. B. auch HUB VIII 109; die Eigenwilligkeit und Widersetzlichkeit der Schiffsleute Mattis Negendanks.

³⁾ Michel Beneke ließ sich 1453 einen Mord an einem Schiffsmann zuschulden kommen, den er schlug und dann über Bord warf HUB VIII 899 und Anm. 1. 1466 verwendet sich Danzig für seinen Schiffer Hinr. Kok; dieser hatte einen Schiffsmann, der sich im Dienst schwer vergangen hatte, bei der Bestrafung erschlagen, und Danzig ersuchte Lübeck um seine Begnadigung, weil er nicht die Absicht gehabt hätte, jenen zu töten. Miss. VI 566 d¹⁸. ⁴⁾ HUB XI 730.

jemand von der Besatzung während der Fahrt, so hatte der Schiffer im nächsten Hafen, den er anliefe, Anzeige von dem Todesfall zu machen und den Nachlaß des Verstorbenen gerichtlich zu hinterlegen¹⁾). Wenn aber Schlägereien des Schiffsvolkes mit fremden Matrosen oder Söldnern Konflikte heraufbeschworen, wurde in der Regel der Schiffer für die Untat haftbar gemacht²⁾).

All solche Gewalttätigkeiten der Seeleute waren im Grunde nur eine Nebenerscheinung ihrer kriegerischen Betätigung, die so oft in diesen Zeiten der Piraterie und des gesetzlichen Seeraubes benötigt und durch hanseatische Verordnung zur Pflicht gemacht wurde³⁾). Gerade wegen dieser häufigen Inanspruchnahme der Besatzung zur Verteidigung von Schiff und Gut war auch die, im Vergleich zur Gegenwart, so ungewöhnlich starke Bemannung der Schiffe notwendig, wenn man es nicht sogar vorzog, noch außerdem Kriegsleute auf dem Schiff mitzunehmen, oder sich einer wohlgerüsteten Flotte anzuschließen⁴⁾). Unter den

1) Miss. II 58 I^a, auf der Fahrt nach Danzig waren dem Schiffer Lud. Johansson zwei Schiffsleute gestorben; XLIII 1a 556, Mattis Negendank bringt die Leiche eines jungen Schiffsknechts den Schöppen zur Besichtigung, damit festgestellt werde, daß jener ohne Schuld und Wissen des Schiffers wie des Schiffsvolks gestorben sei.

2) So wurde z. B. 1486 Cleis Voss in Middelburg auf Betreiben der Spanier ins Gefängnis geworfen, sein Schiff beschlagnahmt, weil in Arnemuiden böse Schlägereien zwischen seinem Schiffsvolk und spanischen Matrosen stattgefunden hatten, HUB XI 12, 31; 1490 erfuhr Hans Hovesschen in Dänemark arge Unbill, weil es zu einer Schlägerei zwischen seinen Leuten und königlichen Matrosen gekommen war, HUB XI 400. Andererseits führte Bourgneuf 1452 vor dem Hochmeister Klage, daß preußische Schiffer ihren Mannschaften, die sich grobe Gewalttaten an Land hatten zuschulden kommen lassen, Schutz und Versteck angedeihen ließen, anstatt sie der Bestrafung auszuliefern HUB VIII 129.

3) HR² I 396 § 2, HR² III 288 § 82, HR² I 367 §§ 22, 23; vor allem aber sprechen die zahlreichen Nachrichten in den HR und HUB von der tapferen Gegenwehr angegriffener hansischer Schiffe.

4) So läßt z. B. der Danziger Rat die den Sund passierenden Schiffe ermahnen, lieber noch 20 bis 50 Mann mehr an Bord zu nehmen, um den großen Gefahren in der Ostsee gewachsen zu sein. HR² III 7; vgl. ferner die zahlreichen Beschlüsse der Hansetage und preußischen Städtetage über Konvoyfahrten und Mitnahme von Söldnern. Ganz interessant ist der Streit zwischen den preußischen Schiffen und den für die Hinfahrt nach Flandern mitgenommenen Söldnern, die ihrerseits Anspruch auf die Rückbeförderung erheben, HR¹ V 222, HR¹ VIII 1032. Wahrscheinlich gab dieser Vorfall den Anlaß, daß künftighin genauere Abmachungen mit den Söldnern getroffen wurden; so bestimmte die Marienburger Versammlung 1427 ausdrücklich, daß die Söldner nur für die Hinfahrt nach Flandern gewonnen werden sollten und im Westen aufs neue von den Schiffen angenommen werden könnten, wenn diesen daran gelegen wäre, Toeppen, I S. 485; HR¹ VIII 190.

Danziger Schiffen, die in den Jahren 1438/40 im Westen den Holländern zum Opfer fielen, hatten fünf eine Besatzung von 20 bis 28 Mann, elf 30 bis 40 Mann und je ein anderer Schiffer sogar 45 und 51 Mann; hingegen werden nur fünf Schiffe genannt, die 10, 12 und 17 Mann Besatzung hatten¹⁾. 25 Jahre früher werden auf einem Danziger Holk 40 Mann Schiffsbesatzung bezeugt²⁾, und daß in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts irgendein Wandel in diesen Verhältnissen eingetreten wäre, ist durchaus nicht anzunehmen; es blieben eben Größe des Schiffes und Zahl der Besatzung immer in ziemlich konstantem Verhältnis, und wenn nicht außergewöhnliche Gefahren die Mitnahme besonderer Söldner notwendig machte, beschränkte man sich natürlich nur auf die notwendigste Bemannung der Schiffe³⁾.

Die Rangunterschiede, die sonst auf hansischen Schiffen zu finden sind, waren die gleichen auf den Schiffen der Danziger⁴⁾, und über die Abstufung der Lohnhöhe gibt ein Rechtspruch des Danziger Rates von 1453 wertvollen Aufschluß; danach standen Steuermann, Refssteuermann und Zimmermann auf gleicher Gehaltsstufe — ihnen wurde eine Zulage von 2 M. zugebilligt —, es folgte der Hauptbootsmann mit einer Zulage von 1½ M., als dritte Kategorie Schiffsmann und Bootsmann mit 1 M. und schließlich die putkers und Jungknechte mit ½ M. Lohnaufbesserung⁵⁾. Erwähnenswert ist, daß auch bei dieser Gerichtsentschei-

1) 300. 24a. 12c; 300U. 18. 38. Nach allgemeiner Schätzung hat man je 1 Mann auf 5 Last Tragfähigkeit zu rechnen, vgl. Vogel S. 452.

2) HUB V 1109, Joh. Strottebeker.

3) HR³ III 751. Von ungewöhnlich großen Schiffsbesatzungen redet Weinreich in seiner Chronik; beim Untergang von Brosien Mellin sollen nicht weniger als 85 Schiffsleute und zwei Steuerleute ihren Tod gefunden haben (S. 63), wobei auch allerdings die ganz ungewöhnliche Größe des Schiffs in Betracht zu ziehen ist; bei Slekerman (S. 22) aber ist nicht ersichtlich, wieviel von den 120 Personen genau genommen auf die Besatzung kommen. Von einem außergewöhnlich stattlichen Danziger Schiff berichtet auch Hieronymus Münzer, der 1494 an Bord Bernh. Vechters war; die Besatzung soll 100 Mann stark gewesen sein, HUB XI S. 508 Anm. 1.

4) Vogel S. 450/52; für Danziger Schiffer kommen in Betracht XLIII 1a 556, XLIII 1b, 594, Miss. III 89 m⁶, Miss. V 228 y¹⁴. 300. 59. 7. S. 33v, 97v. 300. 59. 8. S. 20a, 30v, 35a, 41a; HUB VI 911, 1024; HUB VIII 752, 946; HUB IX 541 ix 14; HUB XI 31, 187, 509, 564, 730, HR³ II 509 § 66, HR³ IV 134, 139, HR³ VI 348, 351. In den meisten Fällen handelt es sich um Zeugenaussagen, die über Beraubung oder Schiffbruch berichten, über fehlerlose Art der Befrachtung, über Rettung schiffbrüchigen Guts u. a. m. (Denunziation der Schiffsleute über die „Notlandung“ ihres Schiffs in England HUB VIII 1125, 1166).

5) Miss. V 228 y¹⁴; es handelt sich um einen Prozeß Claus Stuttes, Nachf. von Arnt Bischof, und der Schiffsbesatzung. Der Koch, der sicher auch auf diesem Schiff nicht gefehlt hat und sonst wiederholt bei Danziger Schiffen bezeugt ist, war sicher hinsichtlich Heuer und Führung den Schiffsleuten gleichgestellt.

dung ein Unterschied zwischen Schiffsmann und Bootsmann gemacht wurde, wie schon 20 Jahre früher bei dem Danziger Baiefahrer Henning German¹⁾. Die Danziger Willkür Xf 2 faßte aber Schiffsleute und Bootleute unter der Benennung „Bootsleute“ zusammen, die Schiffsjungen und Jungknechte unter dem Begriff „Halbmans“. Daß auf größeren Schiffen außer zwei Steuerleuten auch zwei Zimmerleute vorkommen konnten, erweist das Beispiel des Danzigers Walter Nummergud, unter dessen Mannschaft ferner auch noch ein porser = Zahlmeister, aufgeführt wird²⁾. Die Einteilung der Schiffsbesatzung in zwei Wachen oder Quartiere wird auch noch für das 15. Jahrhundert bestätigt durch die Erwähnung eines „quartermeisters“ auf dem Schiff des Danziger Ausliegers Hans Bornholm³⁾.

Der bedeutsamen Stellung, die einem Schiffsschreiber auch auf den Danziger Schiffen zukam⁴⁾, entsprach eine Sonderbestimmung in der Danziger Willkür vom Ende des 15. Jahrhunderts, nach der kein Schiffer einen „schriveinen ohne wissen und vorleninge“ seiner Reeder annehmen sollte; der Schreiber aber wurde verpflichtet, bei der Abrechnung des Schiffers mit seinen Reedern zugegen zu sein und auf redliche Abwicklung des Geschäfts achtzugeben; wenn er sich mit dem Schiffer auf gemeinsame Betrügereien einließe, sollte ihn die gleiche Strafe wie den Schiffer treffen.

Die Stellung eines Schiffers, der nicht selber Miteigentümer an dem von ihm geführten Schiffe war, mochte im allgemeinen wohl der eines Steuermanns entsprechen, nur daß er noch nach außen hin als Vertreter seines Reeder oder der Gesellschaft aufzutreten hatte; jedenfalls war auch er sicher auf Heuer und Führung gesetzt, wozu als Sondervergütung noch ein gewisser Anteil an der Fracht kommen mochte⁵⁾. Die Hauptsache war, daß der Setzschiffer, wie ja auch jeder andere Schiffer, gemäß den hansischen Rezessen dem Schiffseigentümer von allen Reisen und der Fracht Rechenschaft abzulegen hatte⁶⁾. Als Ausweis und zugleich als Zeugnis über das Vertragsverhältnis zwischen Schiffer und Reeder wird dem Setzschiffer in der Regel ein „offener Machtbrief unter

1) HUB VI 1074; vgl. Vogel S. 450 Anm. 3.

2) HUB XI 187.

3) HUB VIII 752, dasselbe LUB IX 663; vgl. Vogel S. 449 und Anm. 8.

4) Wiederholt werden Schreiber auf Danziger Schiffen bezeugt; auf dem Danziger Baienschiff des Johann Kilekanne fungierte 1485 der Sohn des Schiffers als Schreiber, HR⁸ IV 134.

5) So ist es offenbar bei Schiffer Jürgen Jost, 300. 59. 7. S. 49a.

6) Miss. IV 209 q¹⁰, Zeugnis Danzigs für Jon Jakobsson, den Schöppe Ambr. Schonouw auf obige Bedingung hin zum Schiffer seines kleinen Kreiers machte.

der Stadt Danzig Siegel“ mitgegeben worden sein, wie er 1445 bei Peter Ripen erwähnt wird¹⁾).

Die rechtlichen Verhältnisse zwischen Schiffseigentümer und Befrachter liegen in gewisser Hinsicht einfacher als die zwischen Schiffer und Reeder oder Schiffer und Besatzung, insofern als hier rein vertragsmäßige Abmachungen Rechte und Pflichten für beide Teile festlegten, ohne irgendwelches Hineinspielen alter genossenschaftlicher Elemente²⁾. Die Eigenfracht der Reeder, so häufig sie bei Danziger Schiffen bezeugt wird, machte immerhin gewöhnlich doch nur einen kleinen Bruchteil der Ladung aus, so daß im wesentlichen die Befrachtung durch fremde Kaufleute in Betracht kam. Der Abschluß des Frachtvertrages mit den Kaufleuten war gemeiniglich Sache des Schiffers³⁾ und wurde in der Regel offenbar vor dem Buch des „stolschrivers“, d. h. des Ratsschreibers, endgültig festgelegt, nachdem vorher die nötigen Besprechungen und Vereinbarungen zwischen Kaufmann und Schiffer stattgefunden hatten⁴⁾. Die Zertifikate, die Danzig seinen Schiffen mitgab oder nachsandte, beriefen sich denn auch in der Regel auf die Eintragungen in den Stadtbüchern, den *libri nostre civitatis annales*, doch müssen entschieden diese Bücher sämtlich verloren gegangen sein, da in den uns erhaltenen Stadtbüchern Vermerke über Frachtverträge auffallend selten sind und stets nur Vereinbarungen betreffen, die bereits zu Konflikten geführt hatten⁵⁾. Es ist wohl anzu-

1) Miss. IV 179 o¹⁴.

2) Vgl. Vogel S. 369 und S. 388 ff. Ausführliche Bestimmungen in der Danziger Willkür Xf 2. 3) s. S. 71/72 und Anm. 1.

4) 1444 stellt der Danziger Rat ein Zeugnis aus über einen Michaeli 1443 abgeschlossenen Frachtvertrag, dessen Einzelheiten er dem Buch entnommen hätte, „in das der stolschriver die handelunge — kontrakt und vorworde — der schiffer und kaufleute, die zu ihm kommen, zu schreiben pflegt“. Miss. IV 124 t¹⁰. (Eine entsprechende Nachricht für Brügge findet sich Miss. V 88 u⁵, wo Zeugnisse aus dem „Kaufmannsbuch“ des dortigen Kontors verlangt und beigebracht werden). Von Frachtabmachungen in Peter Koselers Haus spricht z. B. 300. 24A. 2; daß häufig der Artushof Schauplatz der Vereinbarungen zwischen Kaufleuten und Schiffen gewesen ist, darf wohl mit Sicherheit angenommen werden. Ausführliche Bestimmungen über den Frachtabschluß, über die Aufstellung des „sarters“ etc. traf die Danziger Willkür Xf 2, die u. a. auch verfügte, daß ein Kaufmann, der einem Schiffer seine Beteiligung an der Ladung zugesagt hatte, auch beim endgültigen Abschluß der Frachtverträge zugegen zu sein hätte.

5) Die Schöppenbücher enthalten nichts von Frachtverträgen, dagegen viel Vermerke über Bezahlung von Frachten und dergleichen. 1436 wird einmal vor den Schöppen eine Frachtabmachung zwischen einem Kaufmann und Schiffer Warnbold von Stenre beurkundet, offenbar, weil der Kaufmann von dem stark verschuldeten Schiffer eine ganz besondere Sicherung haben wollte und sich auch dessen Holk zum Pfand setzen ließ, XLIII 1b 122.

nehmen, daß oftmals die Kaufleute sich mit der Ausstellung einer Zerter, d. h. eines Frachtbriefes, begnügten; bei geringeren Wertobjekten genügte oft vielleicht auch schon die Eintragung in das „Rechenbuch“ des Schiffers oder Schreibers.

Die Auszahlung der Fracht erfolgte, je nach den Abmachungen, entweder vor oder nach der Reise, doch scheint im allgemeinen die Zahlung postnumerando die üblichere gewesen zu sein. Wenn ein Kaufmann nach Vollendung der Reise mit der Bezahlung seiner Fracht säumte, stand dem Schiffer das Recht zu, auf die Ladung Beschlag zu legen, bis seine Ansprüche befriedigt waren¹⁾. Sehr oft aber mußte die Entscheidung der Gerichte angerufen werden, wenn die Anschauungen der Schiffer und Befrachter über die Erfüllung des Frachtvertrages zu sehr auseinandergingen; die Hansetage aber, die sich immer wieder mit derartigen Rechtsfragen beschäftigten und ihre gesetzliche Regulierung versuchten²⁾, waren doch außerstande, alle Möglichkeiten solcher Konflikte vorauszusehen, so daß recht oft der Rat oder die richtende Behörde ein Urteil nach freiem Ermessen und gemäß den besonderen Verhältnissen zu sprechen hatten³⁾. Einen interessanten Prozeß führten 1469 ein Hamburger Schiffer und der bekannte Danziger Seefahrer Paul Beneke vor den Schöffen in Brügge: Die beiden Schiffer, die für einen portugiesischen Kaufmann eine Fracht nach Setubal und Cies und zurück nach Flandern ausgeführt hatten, klagten auf Auszahlung ihrer vollen Fracht, da es nicht an ihnen gelegen hätte, daß sie nicht noch außer dem Salz die gewünschte Korkladung hatten mitbringen können, und in der Tat sprach das Gericht ihnen die Berechtigung ihrer Forderungen zu⁴⁾.

Besonders oft führte die Beschädigung der Ladung während der Reise zu Frachstreitigkeiten zwischen Schiffen und Kaufleuten, und für die Beurteilung des Gerichts war dann der Gesichtspunkt

¹⁾ Ordinance Art. 20. Der Danziger Rat rechtfertigte z. B. die Zurückhaltung einer Weinladung des Hochmeisters, da der Schiffer, Hinrich von Staden, überzeugt gewesen war, noch keine Fracht dafür erhalten zu haben, 300. 59. 6a. 1486 arrestierte der Danziger Schiffer Hans Pravest in Middelburg, unter Berufung auf das Middelburger Stadtrecht, den Erlös einer gewissen Ladung Salz, für das er von dem Kaufmann keine Fracht bekommen hatte, HUB XI 67. 1466 wurde vor dem Danziger Gericht ein Prozeß zwischen Herrn Ph. Bischof und Schiffer Paul Nyman verhandelt, und da nachgewiesen werden konnte, daß tatsächlich der Schiffer nicht in England seine Fracht bekommen hatte, daß vielmehr Herr Bischof von seinem dortigen Handelsbevollmächtigten betrogen worden war, führten die vom Rat dazu erwählten Schiedsrichter einen Ausgleich zwischen den Parteien herbei, XLIII 2b, 57, 58, 59, 60, 65, 67. ²⁾ Vgl. Vogel S. 401 ff.

³⁾ Bis auf wenige Ausnahmen beziehen sich auch die Danziger Musterurteile in der Wasserrechtsammlung, 300HF 1 Quart auf Konflikte zwischen Schiffen und Befrachtern. ⁴⁾ HUB IX 633.

maßgebend, ob dem Schiffer eine Nachlässigkeit oder ein Verschulden vorzuwerfen war oder nicht. Unter den Musterurteilen der Danziger Wasserrechtsammlung ist auch eins, das einen derartigen Frachtstreit zum Ausgangspunkt hatte: Die Besitzer einer Ladung Salz, das auf der Fahrt von Lübeck nach Danzig ganz ausgewaschen war, machten dem Schiffer den Vorwurf, das Salz lose in das Schiff gestreut und nicht richtig gestapelt zu haben; der Schiffer aber gab keine Versäumnis von seiner Seite zu und schob alle Schuld einzig darauf, daß das Schiff unterwegs ein Leck bekommen hätte. Daraufhin bestimmte der Rat für jede Partei zwei Schiedspersonen, die den Sachverhalt nachprüfen und je nach Befund entweder den Kaufleuten oder dem Schiffer den Schaden an dem Salz zuweisen sollten¹). 1478 fand ein interessanter Frachtprozeß Kaspar Schultes eine eingehende Erledigung durch den Danziger Rat. Hier handelte es sich um die Fortsetzung einer Fahrt, nachdem gleich zu Beginn die schlechte Beschaffenheit der Ladung zur Rückkehr in den Danziger Hafen genötigt hatte. Der Danziger Rat sprach sich für den weiteren Bestand des Frachtvertrages aus, billigte aber den Kaufleuten eine vierzehntägige Frist zur Auswechselung der Ladung zu und verpflichtete sie andererseits, gleich nach der Ankunft in Schottland, noch vor dem Ausladen, dem Schiffer die volle Fracht zu entrichten, auch wenn dann noch wieder ein Teil Waren verdorben sein sollte²). Der Schiffer konnte selbstverständlich die Verantwortung für das Gut nur tragen, solange er es auf seinem Schiffe hatte und sofern es in tadellosem Zustand an Bord gekommen war; auf alle Fälle scheint aber auch häufig schon diese Begrenzung der Haftbarkeit im Wortlaut des Frachtvertrages zum Ausdruck gekommen, jedoch nicht immer ohne Widerspruch hingenommen worden zu sein³). Sobald der Schiffer die

¹) 300HF 1 Quart, Orteil 13; vgl. das Zeugnis der Schiffsleute Peter Kalows (1484), daß Wein und Öl, die in dem Schiff ausgeleckt waren, nicht durch Schuld „der stowinge und des garners“ ausgeleckt sein können, 300. 59. 8. S. 30v.

²) HUB X 681.

³) Hinrich Schulte, dem der Erzbischof von Gnesen die Fracht wegen einer Beschädigung des beförderten Leichensteines verkürzen wollte, berief sich darauf, daß er ausdrücklich im Frachtvertrage betont hätte, für einen Schaden nur von dem Augenblick an aufzukommen, wo der Stein nach seinen Angaben im Schiff niedergelegt sei; da die Beschädigung aber auf dem Transport zum Schiff geschehen sei, träfe ihn keine Verantwortung. Miss. I 115 r^s, HUB VI 898 Anm. 1. Joh. Halewater wurde von einem Revaler Kaufmann wegen eines Fasses Pfeffer belangt, das er ihm von Flandern nach Danzig gebracht hatte. Der Kaufmann hatte die Annahme des Fasses verweigert, da es bestohlen worden war, und hielt sich an Joh. Halewater, auch nachdem schon nachgewiesen war, daß zwei Bordingsknechte, die beim Entlöschten des Schiffes beschäftigt waren, das Faß angebohrt und bestohlen hatten. Danzig wies daher für Halewater jede Verantwortung zurück, HUB VI 627.

Ware ausgeladen und den Empfänger benachrichtigt hatte, war seine Verantwortlichkeit zu Ende¹⁾.

Für die Dauer der Reise bemühten sich die hansischen Statuten, eine möglichst große Sicherheit durch genaue Belastungsvorschriften herbeizuführen²⁾; aber das Streben nach höherem Frachtgewinn veranlaßte doch immer wieder die Schiffer zur Übertretung der Verordnungen, selbst wenn die Befrachter durch ausdrückliche Abmachungen sich noch besonders zu sichern vermeinten³⁾, und andererseits waren auch die Kaufleute nur zu oft geneigt, unter dem Schein der vereinbarten Warenmenge dem Schiff mehr Gut mitzugeben, als ihnen zustand⁴⁾.

Genaue Vorschriften der Wasserrechte suchten die durch Seewurf oder Schiffbruch vielfach entstehenden Streitigkeiten zwischen Schiffern und Befrachtern gesetzmäßig zu regeln und fanden ihre Ergänzung in Rechtsprüchen der zuständigen Behörden⁵⁾. So verfügte der Danziger Rat, daß das geworfene Gut, gegebenenfalls auch das verlorene Takel und Tau, mit in Anrechnung auf die übrige Ladung gebracht werden sollte⁶⁾; von dem geborgenen schiffbrüchigen Gut sollte der Schiffer die halbe Fracht haben und sogar die volle Fracht bekommen, wenn er beschwören könnte, des Landes „affkennich“ (unkundig) gewesen

¹⁾ Danziger Willkür XI 2. Schon 1429 sprach z. B. der Danziger Rat einen Schiffer von jeder Haftung frei, als er nachweisen konnte, daß der Diebstahl an einem Terling Laken erst verübt worden war, nachdem er ihn einem Bording übergeben und den Kaufmann davon verständigt hatte, 300HF 1 Quart Orteil 7.

²⁾ Vgl. Vogel S. 402, Dänell II S. 368 und Anm. 1. Die Danziger Willkür XI 2 traf sehr einschränkende Bestimmungen über die Befrachtung des Overlops und verfügte, daß bei Verlust durch Seewurf die sonstige Ladung des Schiffs nicht für den Schaden am Gut der Decksladung aufzukommen habe.

³⁾ 1469 z. B. klagte ein Kaufmann den Schiffer Thomas Lubbelow vor dem Danziger Rat an, weil dieser trotz seines Versprechens noch weitere Güter für sein Schiff angenommen hatte, so daß nachher infolge von Überlastung das Schiff zu Schaden kam und der Kaufmann einen Verlust von 135 ger. Mark erfuhr, XLIII 2b 332. Außer sonstigen Unredlichkeiten gegenüber dem Befrachter ließ ein Stavornor Schiffer, in Gemeinschaft mit Peter Koseler von Danzig, sich auch eine Überlastung des Overlops zuschulden kommen, so daß das Schiff nicht bei der Flotte bleiben konnte und zwangsweise in schwedischen Dienst genommen wurde, 300. 24A. 2.

⁴⁾ Ausdrücklich bestimmte daher die Danziger Willkür XI 2 Größe und Inhalt der verschiedenen Warenmengen, wie „Pack“, „Rolle“, und setzte Strafen auf betrügerische Packungen.

⁵⁾ Vgl. Dänell II S. 360/61, 368/69 und Vogel S. 403 ff.

⁶⁾ 300HF 1 Quart Orteil 6.

zu sein¹⁾. Wenn aber von dem geborgenen Gut ein Teil, wie z. B. in Bornholm, der „Herrschaft“ verfiel, so brauchten hierfür die Kaufleute dem Schiffer keine Fracht zu bezahlen²⁾. Zum Bergegeld jedoch hatten, gemäß dem Wasserrecht, sämtliche Kaufleute gleichmäßig beizutragen, wie Danzig einmal Elbing gegenüber nachdrücklich betonte³⁾.

Eine Beschädigung des Schiffes und dadurch verursachte Verzögerung der Reise gab den Kaufleuten nicht das Recht, den „bonnik“ zu brechen und nach Belieben ihre Ladung oder Teile derselben herauszunehmen; vielmehr sollten sie warten, bis das Schiff wieder seetüchtig wäre; wenn sie aber mit Wissen und Willen des Schiffers ihr Gut wieder ausladen wollten, so hatten sie ihm die halbe Fracht und, falls kein Ersatz für das ausgeschifft Gut zu bekommen war, sogar die volle Fracht zu vergüten⁴⁾. Unter keinen Umständen aber hatte der Schiffer zu den Unkosten beizutragen, die den Befrachtern durch etwaiges Aus- und Umladen entstanden, da er selber schon genug Schaden hätte durch die Versäumnis und durch die Kosten der Mannschaftsverpflegung. Auch wenn allgemeine Fahrverbote des Hochmeisters oder des Danziger Rats den Schiffer an der Ausführung der von ihm übernommenen Frachtaufträge hinderten und die Kaufleute zum Ausschiffen ihrer Güter nötigten, fielen die Unkosten des Entladens den Befrachtern

1) 300HF 1 Quart Orteil 2 und 8; vgl. ferner die Danziger und englischen Gerichtsentscheidungen betreffs der Ansprüche Johann Smyts von Danzig, der wiederholt an der englischen Küste Schiffbruch litt und mit seinen englischen Befrachtern großen Streit um die Fracht für das geborgene Gut hatte, HUB VI 418, 447, 561, 789; Man. not. S. 27; 300. 59. 6a; HR² II 76 § 23; in dem einen Fall entschied das Londoner Admiraltätsgericht, daß der Schiffer, dessen Unfähigkeit und Versäumnis der Schiffsunfall zuzuschreiben wäre, sich mit der Fracht für die geretteten Güter zu begnügen habe und die ganzen Gerichtskosten und den Schadenersatz für das verlorene Gut tragen müsse. Der Danziger Rat sprach hingegen Johann Smyt die volle Fracht von allem geborgenen Gut zu, als erwiesen wurde, daß die Engländer das Schiff „vorgrepes“ gechartert hatten.

2) So entschied 1425 der Danziger Rat zuungunsten des Schiffers Peter Leddige, und nahm dann dieses Urteil in seine Wasserrechtssammlung auf, 300HF 1 Quart Orteil 10a.

3) Miss. V 137 c^o; ein Elbinger Kaufmann wollte nicht seinen Teil beitragen zum Bergegeld für einige Pipen Öl, die aus dem Schiffbruch des Danzigers Hans Hundertmark gerettet waren.

4) 300HF 1 Quart, Orteil 4, 9, 10; vgl. Orteil 5 und 300. 59. 6a, bei dem hier erwähnten „vorgrepes“ — Mieten des Schiffs — handelt es sich offenbar um eine Art Spekulationscharterung des ganzen Schiffs, bei der die Kaufleute durch keinerlei Zwischenfälle von der Verpflichtung der vollen Frachtzahlung befreit werden konnten; Beschlüsse der Hansetage von 1425/26 untersagten den Kaufleuten das vorgrepes-Mieten von Schiffen HR¹ VII 800 § 29, HR¹ VIII 59.

zur Last; der Schiffer verlor in solchem Falle wohl allerdings seine Fracht, wurde aber gegen Schadensersatzansprüche der Kaufleute in jeder Hinsicht in Schutz genommen¹⁾).

Abgesehen von solchem Zwang der Verhältnisse konnte aber auch Wettersnot oder aber Furcht vor feindlichen Nachstellungen den Schiffer an der Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen hindern und zu gerichtlicher Auseinandersetzung mit seinen Befrachtern führen. Denn selbst wenn die Kaufleute damit einverstanden waren, ihr Gut statt im Bestimmungshafen, im Nothafen ausladen und verkaufen zu lassen, so waren sie doch in der Regel nicht gesonnen, dem Schiffer die vereinbarte Fracht voll auszubezahlen²⁾. Auf keinen Fall aber war der Schiffer berechtigt, eigenmächtig Verfügungen über die Ladung zu treffen oder Anweisungen von Leuten entgegenzunehmen, die von den Kaufleuten nicht zu der Ladung bevollmächtigt waren³⁾).

1) Toeppen I S. 491, Nr. 379; HUB VI 969, HR² II 76 §§ 28/30, Miss. II 72 v⁵, vgl. HR³ III 752, 755, HR³ V 460 § 3.

2) LUB X 124, Zeugnis von zwei Lüb. Bürgern über die Frachteinigung, die zwischen zwei Danziger Schiffen, Hans Smit und Peter Alff, und ihren Befrachtern in Lübeck stattfand, da die Schiffer aus Furcht vor dem dänischen König nicht ihre Fahrt nach England auszuführen gewagt hatten. LUB X 506, zwei Lüb. Ratsherren führen eine Einigung zwischen Jak. Korsand von Danzig und seinem Befrachter herbei, die wegen der Notlandung des Schiffs in Lübeck in Streit geraten waren; dem Schiffer wird die Hälfte von der Fracht zugesprochen, die er sonst in England bekommen hätte; für das ausgeworfene Gut sollten Schiff und Ladung gemeinsam aufkommen; über das naßgewordene Gut sollten sich Schiffer und Befrachter entweder in Freundschaft oder vor dem Rat einigen. — Seine volle Fracht verlangte hingegen Schiffer M. Schomaker von Danzig, der eine Fahrt von Reval nach Flandern oder Seeland übernommen hatte und sie aus unbekannten Gründen nicht hatte vollbringen können; in einem Prozeß in Kopenhagen war, gemäß dem Wasserrecht, dem Schiffer und seinem Reeder, Lud. Wispendorf, auch bereits die volle Fracht zugesprochen worden, doch suchten die Kaufleute Revision des Urteils beim Kaufmann in Brügge nach, HUB X 1012.

3) 1428 verfügte der Danziger Rat, daß ein Schiffer, der das Gut seiner Kaufleute ohne ihre Ermächtigung — der Sohn des einen Befrachters, der die Ladung begleitete, hatte keine Vollmacht zu selbständiger Verfügung darüber gehabt — im Nothafen Königsberg ausgeladen hatte, es wieder auf seine Kosten einzuschiffen und nach Lübeck zu bringen hätte, 300HF 1 Orteil 1. Zu Unrecht aber wurde 1379 der Danziger Schiffer Gerhard Vecting von Amsterdam in Geldstrafe genommen, da der Verkauf der Güter in Hamburg auf den Wunsch zweier Befrachter geschehen war und außerdem ein Hamburger Gerichtsurteil den Konflikt zwischen dem Schiffer und den Kaufleuten bereits zum Austrag gebracht hatte, HUB IV 662. 1411 bezeugte Reval für Danzig, daß die Annahme von drei Last Salz, die Johann Nyeman von Danzig nach Abo bringen sollte und aus Wettersnot erst in Reval ausschiffen mußte, vom Empfänger verweigert wurde, HUB V 1010. Hingegen vermochte der Danziger

Als schwerstes Vergehen aber wurde es dem Schiffer natürlich ausgelegt, wenn er ohne Not die Ladung in einen anderen Hafen brachte, als er mit den Kaufleuten abgemacht hatte. Als am Ende des 14. Jahrhunderts das Verhältnis mit England sich zuspitzte, scheinen Danziger Schiffer aber recht häufig ihren englischen Befrachtern mit Absicht dadurch Ungelegenheiten bereitet zu haben, daß sie ihnen die Ladung nicht an den gewünschten Löschplatz brachten oder den verlangten Termin nicht innehielten¹⁾. Im allgemeinen scheinen jedoch im 15. Jahrhundert sehr rigorose Anschauungen bei den Danziger Schiffen über die Pflichten gegenüber den Befrachtern bestanden zu haben; Danzig rügte es 1444 als einen ganz ungewöhnlichen Vertrauensbruch, daß sein früherer Einwohner, Hanke Horn, seinen Befrachtern, Kaufleuten aus York, mit der Ladung und vorausbezahlten Fracht durchgegangen war, und verlangte exemplarische Bestrafung des Schiffers, damit derartige Verfehlungen nicht einrissen²⁾. Tatsächlich scheinen auch späterhin die Anschauungen über kaufmännische Ehrenhaftigkeit sich durchaus bei den Danziger Schiffen erhalten zu haben³⁾.

Häufig beschränkte sich die Aufgabe des Schiffers nicht auf die bloße Beförderung von Waren, sondern er nahm das ihm anvertraute Gut in

Schiffer Henning Freihof (Fryhoff), der auf seiner Reise von Gotland nach Lübeck durch Sturm nach Stralsund abgetrieben wurde, dort den Verpflichtungen seines Frachtbriefs nachzukommen, indem er den Teer seines Befrachters verkaufte, Salz dafür einhandelte und seinem Befrachter nach Gotland schickte, HUB IX 121.

1) HR^I III 404A §§ 25, 26, 28, 29, 30, Lambert Schomaker, Johann Bonekause, Gerard Brand, Conrad Westfal, Lupert von Hulse.

2) Miss. IV 106 g^o; aber 1439 hatte bereits das Brügger Kontor sich bei Danzig über einen Vertragsbruch Hinrich Westfals beschwert, der 1438 Pelzballen genuesischer Kaufleute statt nach der Baie nach Danzig gebracht hatte, Hirsch, HG S. 277, Beilage IV.

3) Als einzige Ausnahmen begegnen in unseren Quellen in einem Zeitraum von mehr als einem halben Jahrhundert allein zwei Danziger Schiffer: 1483 veranlaßte die Nachricht von dem Tode König Eduards von England den Danziger Schiffer Tyke Howseman, der eine Ladung Baiensalz nach London zu bringen hatte, seinen Verpflichtungen untreu zu werden; er wandte sein Schiff, vervollständigte seine Ladung in Middelburg und fuhr nach Danzig, wo er das Salz seines englischen Befrachters verschleuderte, HUB X 1130, 1140, vgl. HR^o IV 165 § 7. 2. Der Frachtbruch und die sonstigen Verfehlungen Hinrich Schachts, 1418/19, 300U. 17C. 7; 300U. 17C. 20. 287; 300. 24A. 2 Nr. 24. Schließlich stand Anfang der achtziger Jahre Cleis Voß von Danzig im Prozeß mit einem hansischen Kaufmann, der bei der Ablieferung einer Kornladung von dem Schiffer benachteiligt zu sein glaubte, HUB X 1099.

Kommission oder ging mit einem Kaufmann einen Vertrag auf Lieferung bestimmter Güter ein¹⁾).

Neben dem Warentransport kam die Personenbeförderung auch für den Danziger Schifffahrtserwerb so gut wie gar nicht in Betracht²⁾. Wiederholt zwar hatte Danzig für die Überfahrt eigener oder fremder Sendeboten Schiffe zu stellen, gab auch, freiwillig oder unfreiwillig, Schiffe her zum Transport von Kriegsmannschaften, doch blieb es immer nur bei ganz gelegentlichen Passagefahrten³⁾. Ebenso spielte die Charterung ganzer Schiffe überhaupt nur eine geringe Rolle neben der allgemein üblichen Frachtverteilung unter eine mehr oder minder große Zahl von Kaufleuten. In all diesen Verhältnissen glich eben der Danziger Schifffahrtsbetrieb durchaus dem der sonstigen Hansestädte⁴⁾.

Auch hinsichtlich der Größe und Bauart der Schiffe unterschied sich die Danziger Reederei im ganzen natürlich nicht wesentlich von der gesamthänsischen⁵⁾, nur daß offenbar die überwiegende Ausfuhr schwerer Massengüter nach dem Westen auf eine Bevorzugung größerer Schiffstypen hinwirkte. Neben den kleinen Schiffen, die hauptsächlich den

¹⁾ Verkaufsaufträge HGqu 6. 324: Arnald Johansson, Johannes Pykbrenner, 1404; 1443 oder 1444 beauftragte Schiffer Albrecht Bosinghusen in Holland einen Dritten, genannte Güter seines Befrachters zu verkaufen, Miss. IV 120 i^o; Merten Nyekerke übernahm vor 1483 den Verkauf gewisser Waren für norwegische Kaufleute, HUB X 1056. Verkaufs- und Kaufauftrag zugleich bekam Schiffer Hennig Fryhoff 1464 von einem Kaufmann in Gotland, HUB IX 121. 1381 hatte ein englischer Kaufmann dem Danziger Schiffer Lup. v. Hulse Geld zum Kauf von Baiensalz mitgegeben, HR¹ III 404A § 30.

²⁾ Vgl. die entsprechenden Ausführungen bei Vogel S. 398/99 und Pappenheim a. a. O. S. 145.

³⁾ Vgl. SSRP II 788, HR¹ III 413, HR¹ IV 614, HR¹ V 247, HR² IV 275, HR³ VI S. 641/42, HR³ VII 110 §§ 15, 21, Livl. UB X 543, HUB VIII 1160 § 3, Weinreich S. 36; ferner die Belege, namentlich für zwangsweise Einstellung in englischen Kriegsdienst, 300, 24a. 12b. etc.

⁴⁾ Vgl. Vogel, Dänell, Pappenheim. Als Beispiel für die Charterung eines ganzen Schiffs sei z. B. angeführt der Frachtvertrag Jakob Peternelles mit zwei lüb. Kaufleuten, 1416, worin nur dem Schiffer zugestanden wurde, auch selber noch 2 Hundert Knarrholz mitzuführen, Pauli III Nr. 100. Ende Juli 1460 mietete Haleweghe von Barth. Raven ein Schiff für die geringe Heuer von 10 ger. Mark, einschließlich eines dreiwöchentlichen Aufenthaltes in Gotland. 300. 59. 7. S. 33v. Paul Symon stand 1469 mit Peter Austyn vor Gericht, der ihm ein ganz minderwertiges Kraweel vermietet hatte, XLIII 2b, 328, 342, 355.

⁵⁾ Vogel S. 493ff, ferner Exkurs B S. 553ff, insbesondere auch noch die Einleitung Hirschs zur Chronik Weinreichs und Stiedas zu den Revaler Pfundzollbüchern, ferner Sattler: Handelsrechnungen des Deutschen Ordens, Siewert: Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck, Nirrnheim: Das hamburgische Pfundzollbuch von 1369.

Küstenverkehr und die Fahrten nach Gotland und Bornholm besorgten, waren es in der Hauptsache Holke und Kreier, späterhin Kraweele, die für die Fahrt nach dem Westen verwandt wurden. Schon um die Wende des 14., 15. Jahrhunderts waren offenbar Schiffe zwischen 60 und 100 Last im Westen die gebräuchlichsten¹⁾, doch wird 1403 z. B. auch schon ein Danziger Holk von 250 Faß Wein Tragkraft erwähnt, was nach Vogels Berechnung ungefähr 125 Lasten entspräche²⁾, und 1430 stellte der König von England einen Geleitbrief aus für ein Danziger Schiff, das 40 Mann Besatzung hatte, also wohl annähernd 200 Last groß war³⁾. Drei Danziger Schiffe, die 1416/17 für englische Kriegsdienste beschlagnahmt wurden, hatten eine Tragfähigkeit von 109, 150 und 300 Faß⁴⁾. Die Größe der Danziger Kreier, die in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts erwähnt werden, schwankt zwischen 26 und 60 Last⁵⁾. Unbedingt nahm die Größe der Danziger Schiffe im Laufe des 15. Jahrhunderts noch beträchtlich zu, denn die meisten Westfahrer, die um 1440 herum holländischen Gewalttaten zum Opfer fielen, müssen, der Zahl der Besatzung nach, in der Hauptsache Schiffe zwischen 150 und 200 Last gewesen sein⁶⁾, und in der 1449 von Engländern gekaperten Baienflotte sollen sich 14 der größten und besten Holke Danzigs befunden haben⁷⁾. Auch begannen besonders von der Mitte des 15. Jahrhunderts die stets wiederholten Beschwerden der Danziger über die unzureichenden Fahrstraßen des Swin und die Vernachlässigung des Brügger Stapels⁸⁾. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts behielt man zu den Westfahrten annähernd dieselbe Größe der Schiffe bei. Technische und nautische Schwierigkeiten und die Beschaffenheit der Häfen setzten einer weiteren Steigerung der Schiffsgröße ein Ziel, und Schiffe wie die Walter Nummurguds, Mellyns, Vechters werden nur vereinzelte Ausnahmen gewesen sein⁹⁾.

1) Vgl. HR¹ II 313, HR¹ III 404A § 29, HR¹ IV 474, HR¹ V 200, 203, 302, 723; Toeppen I S. 491, Nr. 388; Toeppen III Nr. 14; HGqu. 6. 324 § 2; vgl. Sattler S. 4, 5.

2) HGqu 6. 290 Anm. 2. 3) HUB V 1109.

4) HUB VI 77, 133 Anm. 1.

5) HR¹ VI 8; 300U. 18. 38. S. 10v; Miss. IV 209 q¹⁰, Miss. V 74 v¹.

6) 300. 24a. 12c; 300U. 18. 38; vgl. S. 81.

7) HR² III 530ff.

8) Z. B. HR² III 650, 653. u. etc., HR² IV 3; 51 § 1, 63; Toeppen III Nr. 131, 157. X

9) HUB XI 428, S. 508 Anm. 1; Weinreich S. 22, 40, 57. Nummurguds Schiff war 800 Tonnen groß; andere Schiffe aus jenen Jahren werden dagegen mit der gewöhnlichen Lastzahl, 200 bis 400 Tonnen, erwähnt. Wispendorfs Schiff, das 1479 die Fahrt von Danzig nach Island unternahm, war 70 Last groß, Hinr. Schroders Holk, von Danzig nach London, hatte 200 Last, Henkes Holk ca. 150 Last; im allgemeinen war die Größe der Kreier anscheinend unter 50 Last, doch wird 1488 auch ein Kreier von 70 Last erwähnt. Vgl. Weinreich S. 23, 39, 54; HR² II 509 §§ 76, 79, 517; HR² IV 142, HUB XI 427, 428, 564.

Noch viel weniger lassen sich aus den verstreuten Nachrichten die Preise der Schiffe, die Frachtgewinne und damit zusammenhängend die Rentabilität der Reederei erfassen und abschätzen. Namentlich hat eine Umrechnung nach heutigem Geldwert oder nach dem Silbergehalt letzten Endes doch nicht viel Sinn, da all solche Preisangaben nur im Vergleich mit den sonstigen Wertverhältnissen der betreffenden Epoche ihre Bedeutung haben und infolge der mangelhaften Überlieferung also kaum einmal vollkommen ausgewertet werden dürften. Jedenfalls wäre es wohl ohne Belang, die verschiedenen Angaben, die sich überall verstreut über Preise und Frachtgewinne von Danziger Schiffen finden, erneut zusammenzustellen, zumal sie im Rahmen der gesamthansischen Reederei auch bereits ihre gründliche Untersuchung erfahren haben und die Fülle der Einzelnachrichten über die Danziger Schifffahrt durchaus keine neuen Ergebnisse herbeizuführen vermag und nur die Erkenntnisse eines Sattler, Stieda, Vogel bestätigt und erhärtet.

Zum Schluß sei nun noch auf die *Namengebung* bei der Danziger Schifffahrt eingegangen¹⁾. Auch sie bleibt ganz in den engen Grenzen, die im allgemeinen für die Hanse und auch für die sonstigen seefahrenden Nationen galten, d. h. sie suchte in erster Linie eine Anknüpfung mit den höheren Gewalten herzustellen, deren Schutz man sich inmitten der Gefahren ganz besonders anbefehlen wollte. Vor allem wandten sich die Hoffnungen und Wünsche auch hier der Gottesmutter Maria zu, so daß etwa 38 % der Danziger Schiffe mit dem Namen „Marienknecht“ überliefert werden, wozu sich dann noch einige andere Schiffe finden, die „Marie“ oder „Sainte Marie“ geheißen haben²⁾. In einigem Abstand folgten, immerhin auch noch in stattlicher Zahl, Schiffe, die ihren Namen nach dem heiligen Christoforus trugen, der sie also gleich dem Jesusknaben sicher durch die Fluten führen sollte³⁾. Außer diesen zwei beliebtesten Benennungen, die insgesamt mehr als der Hälfte der Schiffe zukamen, kamen dann noch eine Anzahl anderer Heiliger für die Namensgebung in Frage, neben dem Schutzpatron der Schiffer, dem hei-

1) Vgl. Vogel: Die Namen der Schiffe etc., Meereskunde, 6. Jg. 10. Heft; ferner Vogel: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt S. 490, Hirsch HG S. 263.

2) Für die Namen „Marienknecht“ wie für sämtliche anderen Schiffsbezeichnungen kommen in erster Linie die Danziger Schöppenbücher in Betracht, XLIII 1a, 1b, 2b. Für „Marienknecht“ und „Marie“ sind weitere Belegstellen Miss. V 2e HUB V 671, HUB VI 77, 129, 133A 1, 182, 249A 2, 418, 839, HUB VIII 1037, LUB X 121, HGQu 6. 214, 225 Anm. 4, 253, 286, 290 Anm. 2, 301, 303, 307. Schließlich sei auch noch ein Schiff „Marienmeyse“ erwähnt, um das 1495 in Danzig prozessiert wurde, 300U. 13. 197.

3) Miss. III 67 s⁴, HUB VI 77, 133A 1, 840, HUB VIII 639, LUB IX 102, 121, HR² VII 488 § 76 Anm. 2; 300. 59. 7. S. 96v und mehrmals HGQu 6.

ligen Jakob, noch die Heiligen Georg, Reinoldus, Adrian, Valentin, Barbara, Anna, Brigitte, Katharina, Juliane¹⁾. Es begegnen aber auch Schiffe mit den Namen Jesus, Trinitas und Hl. Geist²⁾, und das Schiff des Danzigers Colingberg war von seinem Besitzer „Godberade“ getauft worden³⁾. Symbolische Namen scheinen bei Danziger Schiffen wenig vorgekommen zu sein; außer an dem bei Hirsch (HG S. 261) zitierten schwedischen Schiff „Bringeluck“ findet sich derselbe Name nur noch einmal bei einem Kreier, der 1433 an Engländer verkauft wurde⁴⁾; und die Barse des Danziger Rats, die 1460 gegen die Feinde in See war, trug den bezeichnenden Namen „Lyck-uff“⁵⁾. Dagegen begegnet, soweit Danziger Schiffsnamen überhaupt überliefert sind, im ganzen Mittelalter keine einzige Benennung, die außerhalb des Religiösen oder Symbolischen liegt, und erst im 16. Jahrhundert scheinen Bezeichnungen, wie „bunte Kuh“ und ähnliche, sich auch in Danzig mehr eingebürgert zu haben⁶⁾.

Hinsichtlich der Bedeutung der Reederei für das gesamte Handelsleben der Stadt mögen dann im 16. und noch mehr im 17. Jahrhundert manche Verschiebungen eingetreten sein, aber es blieb bestehen, was namentlich das 15. Jahrhundert in bezug auf die organische Ausbildung des Danziger Schifffahrtbetriebes geleistet hatte.

1) HR² VI 544, HR³ IV 142, 165 § 7, HGqu 6. 301, HUB VIII 1125, HUB IX 338, 633, HUB X 363, HUB XI 187, Livl. UB X 217ff, SSRP IV S. 569; 300. 33B. 19; 300. 59. 7. S. 22v, Miss. IV 89 c⁸.

2) HR³ II 510 § 47, HR³ IV 15 § 6; 139; HUB IV 449, HUB VI 244, HGqu. 6. 256, 302.

3) HGqu 6 225 Anm. 4.

4) XLIII 1a 468.

5) SSRP IV 569.

6) Vgl. 300U. 14. 299; Vogel, Meereskunde, 6. Jg., Heft 10, S. 25.

Druck: A. W. Kafemann G. m. b H., Danzig.
