

„dat de stad van Oldenborch ... ene principaele stad der hanse were“. Eine Quelle von 1470 über Oldenburgs Hansezugehörigkeit

von Rudolf Holbach

In ihrem Aprilscherz 2014 stellte die Northwest-Zeitung als angeblichen Archivfund einen erfolgreichen Antrag Oldenburgs auf Aufnahme in die Hanse vor und brachte den fiktiven Vorgang mit real existierenden Figuren sowie dem Lübecker Hansetag von 1507 in Verbindung. Zwar wurden bei diesem Treffen ganz andere Dinge beraten, so dass jede Grundlage fehlt, um über ein Autokennzeichen HOL nachzudenken. Es gibt jedoch ein bemerkenswertes Zeugnis vom September 1470, nach dem damals eine Hansezugehörigkeit Oldenburgs zumindest gegenüber dem Burgunderherzog behauptet wurde.¹

Was war geschehen? Ein Osterling, wie man in Flandern die Deutschen aus dem Osten bezeichnete, mit Namen Johann von Oldenburg hatte zwischen Ostende und Sluis mit seinen Gesellen zwei Kraweele² gekapert und hinweg geführt, die mit Wein und anderen Kaufmannsgütern von Bordeaux kamen. Daraufhin erhoben die Betroffenen Klage beim Herzog mit Schadenersatzforderungen gegen die deutschen Kaufleute in Brügge. Denn die Kaperer seien der Hansestädte wegen als sog. Auslieger ausgeschickt worden. Gleichzeitig machte man sich die Auffassung zu eigen, dass Oldenburg, aus dem Kaperschiff und Besatzung nach eigener Aussage stammten, *ene principaele stad der hanse were*. Der Ort an der

¹ Die Quelle ist abgedruckt bei: Goswin von der Ropp (Bearb.): Hanserecesse von 1431-1476, Bd. 6 (Hanserecesse Abt. 2), Leipzig 1890, Nr. 363 S. 359f. (Der Druck im Urkundenbuch der Stadt Oldenburg, 1914, Nr. 273, ist hingegen unvollständig). Kurz erwähnt wird der Vorgang bereits bei: Hermann Oncken: Graf Gerd von Oldenburg (1430-1500), vornehmlich im Munde seiner Zeitgenossen, in: Jahrbuch für die Geschichte des Herzogtums Oldenburg 2 (1893), S. 15-84, hier S. 38. Allg. auch Rudolf Holbach: Die Hanse und der deutsche Nordwesten im 15. Jahrhundert, in: Oldenburger Jahrbuch 112 (2012), S. 33-52.

² Das Kraweel war ein Schiffstyp mit glatten Planken. Dazu und zu den im Hanseraum verkehrenden spätmittelalterlichen Schiffen u.a. Thomas Förster: Schiffe der Hanse, Rostock 2009, bes. S. 99f.; Günter Krause: Handelsschiffahrt der Hanse, Rostock 2010, bes. S. 106-113.

Hunte wurde also dreist nicht nur als hansezugehörig, sondern sogar als führendes Glied der Gemeinschaft der Kaufleute und Städte dargestellt. Dies scheint man auf burgundischer Seite zumindest nicht völlig abgetan zu haben bzw. wollte die Forderungen im politischen Interesse nutzen und Rechtsansprüche von Bürgern aus dem eigenen Herrschaftsbereich stützen. Jedenfalls wandte sich der Herzog, der sich 1469 auch in die englisch-hansischen Auseinandersetzungen eingeschaltet hatte,³ brieflich an die Städtegemeinschaft, um eine Stellungnahme zu erhalten.

Die auf dem Hansetag versammelten Ratsvertreter konnten kein Interesse an einer Eskalation und an Repressionen gegenüber den eigenen Kaufleuten im Brügger Kontor und im burgundischen Herrschaftsgebiet haben und mussten zugleich die Vermittlungsbemühungen des Herzogs im englisch-hansischen Konflikt im Auge behalten.⁴ Sie brachten daher in einer ebenso höflichen wie bestimmten Antwort ihre Distanz zu den Ausliegern zum Ausdruck, die die Wahrheit sehr *geschonet* und sich *ungudliken* ihnen gegenüber verhalten hätten. Denn sie seien in keiner Weise von den Städten, den Älterleuten von Brügge oder *der gemenen nacen wegene der Dutschen Hanse* ausgerüstet und auch nicht mit deren Willen oder in ihrem Auftrag unterwegs. Man bedauere daher den Vorfall sehr, fühle sich aber unschuldig und hoffe darauf, dass der Herzog keine Beeinträchtigung deutscher Kaufleute in Brügge zulasse. Unmissverständlich erklärte der Hansetag weiter: „Die Stadt Oldenburg ist kein Gliedmaß (*lethmathe*) der deutschen Hanse“; man vertrete sie auch nicht mit. Vielmehr unterstehe sie allein der Herrschaft des Grafen Gerd, was der Herzog nicht anders als wahr befinden könne.⁵

³ Zur Situation 1469/70 und auch den innerenglischen Auseinandersetzungen John D. Fudge: *Cargoes, Embargoes, and Emissaries. The Commercial and Political Interaction of England and the German Hanse 1450-1510*, Toronto-Buffalo-London 1995, S. 66-70; Nils Jörn: „With money and bloode“. Der Londoner Stalhof im Spannungsfeld der englisch-hansischen Beziehungen im 15. und 16. Jahrhundert (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF 50), Köln-Weimar-Wien 2000, S. 41-54.

⁴ Dazu auch Hanserecesse (s. Anm. 1) , Nr. 357 S. 354f., Nr. 361f. S. 357-359.

⁵ Siehe ebd., Nr. 363 S. 360.

Allerdings weist das Schicksal der gekaperten Schiffe und Güter auf einen weiteren Hansebezug hin. Denn sie waren inzwischen – wie auch immer – nach Hamburg geschafft, dort konfisziert und so behandelt worden, als seien sie Eigentum hansischer Feinde und der Engländer gewesen. Immerhin betonte der Hansetag, um seinen guten Willen zu demonstrieren, bei entsprechendem Nachweis die Bereitschaft zur Rückgabe und hatte angeblich bereits die „Freunde“ in Hamburg angewiesen, diejenigen Personen, die sich die betreffenden Güter angeeignet hatten, umgehend zu einem Ausgleich mit den Geschädigten zu veranlassen. Zugleich bat man den Herzog um etwas Geduld bis Mitte November, um eine Regulierung herbeizuführen.

Das weitere Schicksal von Schiffen und Ladung und der Fortgang der Angelegenheit ist unklar. Der Vorgang ist jedoch in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Er lässt zunächst erkennen, wie kompliziert die mittelalterliche Kriegs- und Rechtslage häufig war, so dass sich immer wieder Möglichkeiten boten, zur Durchsetzung eigener Interessen auf fremdes Eigentum zuzugreifen. In der Phase englisch-hansischer Spannungen um 1470 machten sich dies offenbar auch solche Kaperfahrer zunutze, von denen wir nicht genau wissen, in welchem Auftrag sie agierten.⁶ Welche Rolle im Hintergrund bei der Aktion und deren Folgen der Oldenburger Graf Gerd der Mutige spielte, der sich 1470 wegen seiner schleswig-holsteinischen Ambitionen im Konflikt mit seinem Bruder Christian und sogar mehrere Monate in Gefangenschaft befand, aber um dieselbe Zeit auch gegen lübisches und hamburgisches Schiffseigentum agieren ließ, muss ebenso dahingestellt bleiben wie das Ausmaß einer hamburgischen Beteiligung am Geschehen.⁷

⁶ Zur Problematik allg. Andreas Kammler: *Up eventur. Untersuchungen zur Kaperschiffahrt 1471-1512, vornehmlich nach Hamburger und Lübecker Quellen (Sachüberlieferung und Geschichte 37)*, St. Katharinen 2005.

⁷ Zu den Streitigkeiten der Brüder um diese Zeit Franziska Nehring: *Graf Gerhard der Mutige von Oldenburg und Delmenhorst (1430-1500) (Kieler Werkstücke, Reihe A 33)*, Frankfurt/M. u.a. 2012, S. 65f.; Oncken: *Graf Gerd (s. Anm. 1)*, S. 37f.

Abgesehen davon, dass es sehr wohl Vorstellungen darüber gab, was erlaubt und was nicht erlaubt war, deutet sich weiter an, wie sehr neben der allzu gerne mit dem Mittelalter assoziierten Gewalt immer wieder prozessuale und diplomatische Wege gesucht wurden, um Probleme auf gütlichem Wege zu lösen. Dazu gehörte es auch, Zeit zu gewinnen, um Lösungen zu finden und eine Ausweitung von Auseinandersetzungen zu vermeiden. Der Vorgang ist schließlich ein Zeugnis dafür, wie unklar selbst den Zeitgenossen war, wer zur Hanse gehörte und wer nicht.

Zwar liegen aus dem 15. Jh. verschiedene Aufstellungen vor, woraus ein Kern von ca. 70 Städten zu erschließen ist, von denen noch etliche andere mit vertreten wurden. Eine verbindliche Mitgliederliste existiert jedoch nicht, und der Status von einzelnen Orten ist in der Forschung höchst umstritten. Eine neue Untersuchung geht für die Hanse jedenfalls nur mehr von ca. 120 statt 200 Städten insgesamt aus – immer noch eine gewaltige Zahl.⁸ Die Gemeinschaft der Kaufleute und Städte selbst hat Außenstehende wie die Engländer 1469 trotz gegenteiliger Forderungen bewusst über ihre Organisation und Zahl und Status ihrer Mitglieder im Unklaren gelassen, nicht zuletzt, um Konkurrenten und Gegnern keine feste Grundlage für Forderungen zu liefern. Im Inneren aber hat sie so wenig an institutioneller Verfestigung erreicht, dass teilweise nur von einer losen Interessengemeinschaft oder gar einem „Eventualbündnis“ gesprochen worden ist.⁹

⁸ Vgl. etwa Philippe Dollinger: Die Hanse. Neu bearb. von Volker Henn u. Nils Jörn (Kröners Taschenausgabe 371), Stuttgart ⁶2012, S. 108-112 u. 592f.; Carsten Jahnke: Die Hanse (Reclam Universalbibliothek 19206), Stuttgart 2014, S. 9f.

⁹ Dazu etwa Volker Henn: Was war die Hanse?, in: Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, hg. von Jörgen Bracker, Volker Henn u. Rainer Postel, Lübeck ⁴2006, S. 14-23, hier S. 16f.; ferner etwa Rolf Hammel-Kiesow: Die Hanse (C.H. Beck Wissen in der Beck'schen Reihe 2131), München ⁴2008, S. 10-21; Stephan Selzer: Die mittelalterliche Hanse (Geschichte kompakt), Darmstadt 2010, S. 4-6; Dollinger: Hanse (s. Anm. 8), S. XI-XIII, 136 u. 548-551; Jahnke: Hanse (s. Anm. 8), S. 8-11. Für das 16. Jh. Nils Jörn: The crocodile creature merchant: the Dutch Hansa. Die Widerspiegelung der englisch-hansischen Auseinandersetzungen in den Denkschriften englischer Kaufleute und Politiker in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: Niedergang oder Übergang? Zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert, hg. von Antjekathrin Graßmann (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF 44), Köln-Weimar-Wien 1998, S. 63-91.

Von daher erscheint es durchaus verständlich, dass man bei einem Herrschaftsträger Gehör finden konnte, wenn man für Oldenburg eine Hansebeteiligung ins Spiel brachte. Gänzlich abwegig war das nämlich nicht. Gerade 1470 wurden hansischerseits sogar so kleine Orte wie Haselünne und Friesoythe wegen der Besendungskosten für die Hansetage angeschrieben und als Mitglieder reklamiert.¹⁰ Allerdings war der Städtegemeinschaft im Falle Oldenburgs aus den geschilderten Gründen sehr daran gelegen, jegliche Verbindung umgehend zu dementieren. Ob die Stadt an der Hunte unter anderen Umständen mehr Akzeptanz gefunden hätte oder bei entsprechenden Leistungen gar freudig begrüßt worden wäre, ist eine hypothetische Frage.

¹⁰ Hanserecesse (s. Anm. 1), Nr. 334 S. 300f.