



# Der Handel im Mittelalter

Mit dem Aufschwung der Städte im 12./13. Jh. entfaltete sich der Handel in Europa und über seine Grenzen hinaus. Vorreiter waren die oberitalienischen Städte. Die Hanse beherrschte den Handel in Nordeuropa zwischen England und Rußland. Während die Kaufleute anfangs selbst mit ihren Waren umherzogen, leiteten sie seit dem 14. Jh. die Geschäfte vom heimischen Kontor.

## Ursprung der Händler

Die frühmittelalterlichen Wanderhändler kamen in eigenen Handelsplätzen (Wiken wie Quentowik oder Haithabu) oder in ehemaligen Römerstädten zu bestimmten Marktzeiten zusammen und handelten mit Luxusgütern (Seide, Gewürze, Bernstein) und Sklaven. Mit dem Entstehen neuer Städte wurden sie allmählich sesshaft und entwickelten sich zu einer eigenen Fernhändlerschicht, die sich zwecks Risikobegrenzung zu Hansen oder Anteilsgesellschaften verband. Aufgrund der Nachfrage, erhöhter Produktion und verbesserter Transportmöglichkeiten wurden im Spätmittelalter auch Massengüter gehandelt, einheimische Waren exportiert und Rohstoffe für das städtische Gewerbe beschafft. Kirche und Adel blieben derartige nichtagrarische Tätigkeiten fremd, sie erschwerten den Handel durch das kirchliche Zinsverbot, Zölle und andere Auflagen, die ihnen selbst jedoch hohe Einnahmen brachten. Dagegen schlossen sich die Städte in Städtebünden zusammen. Schriftlichkeit (Buchführung) und die Übernahme oberitalienischer Handels- und Finanztechniken ermöglichten es den Kaufleuten, Geschäfte über Zweigniederlassungen und Vertreter abzuwickeln.

## Das europäische Verkehrsnetz im Mittelalter

Die großen Handelsstraßen gingen im Süden von Venedig aus; über Wien, Brünn, Krakau nach Kiew, über Bozen, Brennerpaß, Augsburg, Nürnberg nach Leipzig, über Mailand, Lyon, Troyes nach Paris. Köln war Schnittpunkt der Straßen von Südfrankreich, Basel, dem Rhein entlang bis Amsterdam und von Krakau über Breslau, Leipzig nach Brügge. Ähnlich wichtige Kreuzungspunkte waren Frankfurt und Nürnberg.

Zahlreiche Straßen stammten noch aus der Römerzeit. Der Straßenzustand war oft jämmerlich, obwohl sich die Landesherren oder Städte bemühten, die Zugangs- und Durchgangsstraßen in Ordnung zu halten, damit der Handelsverkehr nicht auf andere Verkehrsadern auswich. Dafür durften sie dann Straßen-, Ein- und Ausfuhrzölle erheben. Den Zöllen entgingen die Fernhändler auch auf den schiffbaren Flüssen nicht. Allein zwischen Bamberg und Frankfurt passierte ein Mainboot 25 Zollstätten. Dennoch blieben die europäischen Flüsse - Garonne, Loire, Rhône, Saône, Seine, Somme, Oise, Schelde, Maas, Rhein, Donau, Main, Weser, Elbe, Oder, Weichsel - für den Handel wichtig.

Noch wichtiger war der Seeweg. Von Lübeck nach Danzig brauchte man auf dem Landweg 14 Tage, mit dem Schiff dagegen nur 4 Tage. Die Fahrtzeiten verkürzten sich ganz beträchtlich, und gleichzeitig konnte ein einziges Schiff bis zu Hunderten von Wagenladungen aufnehmen.

Im späten Mittelalter waren Schiffe von mehreren hundert Registertonnen nicht selten. Seit die Verwendung des Kompasses allgemein üblich geworden war, wagte man auch den Schritt von der Küstenschiffahrt zur Überseeschiffahrt. Vom frühen 14. Jh. an segelten italienische Schiffe, die früher

kaum je das Mittelmeerbecken verlassen hatten, regelmäßig nach Nordeuropa, wobei sie Brügge, London, Southampton und andere Häfen anliefen.

## Wirtschaftliche Konkurrenz

In hartem wirtschaftlichem Wettstreit teilten sich Italiener, Deutsche, Franzosen und Holländer das europäische Wirtschaftsgebiet zwischen Afrika und Skandinavien, Rußland und Frankreich. Transport und Versorgung während der Kreuzzüge brachten besonders *Venedig* und *Genua* den wirtschaftlichen Aufschwung; über zahlreiche Niederlassungen im östlichen Mittelmeer und am Schwarzen Meer trieben sie selbst oder über arabische Zwischenhändler Fernhandel bis nach Indien und China. Zusammen mit den Binnenstädten (v.a. Mailand, Florenz und Bologna) entwickelten sich die oberitalienischen Städte zur führenden Handels- und Finanzregion. Als Konkurrenten ließen sie bestenfalls die Franzosen gelten. So schlossen Genua und Marseille, die wichtigste Hafenstadt Frankreichs am Mittelmeer, 1211 einen Vertrag, durch den sie die Deutschen von der Mittelmeerfahrt ausschlossen.

Eine im 13. Jh. entstandene Chronik "Die Wunder Mailands" hält fest: Es gab dort 12 500 Häuser, 200 Kirchen, 10 Hospitäler, 300 Bäckereien, 440 Metzger, ca. 1000 Tavernen, 150 Herbergen, 80 Schmieden, 40 Buchschreiber. Auf dem Markt habe es eine Vielfalt heimischer Früchte und eingeführter Gewürze gegeben, aus denen man herrliche Eier- und Fleischspeisen zubereiten konnte.

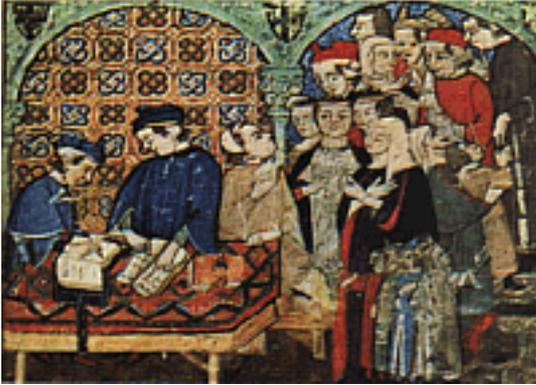
Von jenseits der Alpen kamen die Fernhändler - Deutsche, Franzosen, Holländer - und kauften in Venedig und Genua die Ware auf, die italienische Seeschiffe aus den islamischen Ländern um das Mittelmeer, aus Griechenland und den Schwarzmeergebieten herangebracht hatten. 1228 wird erstmals der Fondaco dei Tedeschi in Venedig, ein Kauf- und Wohnhaus der Deutschen, genannt; dort lagerten sie ihre Ware vor dem Weitertransport ein. Um sich auf den langen, mühseligen und oft auch gefährlichen Wegen gegenseitig zu schützen, zogen die Fernhändler meist in langen Trecks. Aus solchen gemeinsamen Geschäftsfahrten entstanden die ersten Handelsgesellschaften, in denen sich oft mehr als hundert Handelsherren zusammenschlossen. Neben solchen Gesellschaften behaupteten sich aber auch Unternehmerfamilien wie die Tucher (Nürnberg), Welser und Fugger (Augsburg), die Welthandel trieben und außerdem teilweise als Finanziers von Kaisern und Königen die Weltpolitik beeinflußten.

## Gewerberegionen

Zur wichtigsten Gewerberegion wurden Flandern und Brabant durch ihre Wolltuchproduktion. Zwischen Oberitalien und Flandern lagen verkehrsgünstig die Messestädte der Champagne. Sie entwickelten sich, geschützt durch die herrschenden Grafen, im 13. Jh. zum zentralen europäischen Austauschplatz. Im 14. Jh. stieg dann Brügge (seit dem 16. Jh. Antwerpen) zum europäischen Handels- und Finanzzentrum auf: Hier wurden die Waren des Nordens (Getreide, Fisch, Pelze), die Luxusgüter des Südens, Wein und Salz vermittelt, finanziert und gehandelt. Verbunden mit dieser Region waren der Nord- und Ostseehandel der Hanse. Im 15. und 16. Jh. entwickelte sich Oberdeutschland (Nürnberg, Augsburg, Konstanz, Ulm) aufgrund der Gewinne aus dem Bergbau, der Metall- und Textilproduktion und seiner günstigen Verkehrslage zwischen Nord- und Südeuropa zu einem blühenden Wirtschafts- und Handelsraum mit bedeutenden Fernhandelsfirmen wie der "Große[n] Ravensburger Handelsgesellschaft" von 1380.

# Märkte, Messen, Bankgeschäfte

Je höher die Ansprüche der Verbraucher stiegen, desto wichtiger wurden die Märkte. Das Zusammentreffen von Kaufleuten aus nah und fern, aus dem In- und Ausland, machte eigene Handelsordnungen und -gesetze erforderlich; die Messepolizei überwachte sie. Die Messebeamten überprüften auch die Qualität der Waren, der Maße und Gewichte. Es gab schon Qualitätssiegel.



Am erfolgreichsten waren Geschäftsleute und Unternehmer in den italienischen Städten, vor allem in Florenz und Venedig. Sie verstanden es, durch den Tuchhandel zuerst reich und dadurch auch mächtig zu werden. Sie kauften Wolle in England und unverarbeitete Tuche in Flandern, dann ließen sie die Rohware in Florenz und anderen Städten weiterverarbeiten und verkauften die veredelten Stoffe auf allen Märkten und Messen Europas und bis in den Orient. Die Tuchhändler waren jedoch nicht auf den Textilhandel spezialisiert, sondern handelten mit allem, was die Kundschaft

verlangte: Rohstoffe für die Handwerker, Fertigwaren und Luxusgüter für die reicheren Leute. Zielstrebig vermehrten sie ihren Gewinn und nutzten jeden Vorteil planmäßig aus. Bald hatten die italienischen Unternehmer gelernt, daß mit dem Geldhandel noch mehr zu verdienen ist als mit dem Warenhandel.

## Die Hanse

### Entstehung der Hanse

Im Mittelmeerraum beherrschten italienische Fernkaufleute auf italienischen Schiffen den Handel, in Nord- und Osteuropa erschlossen deutsche Händler neue Märkte, sie besaßen zu Land und Wasser ein Handelsmonopol. Mit neuartigen Schiffen, die man *Koggen* nannte - schnelle Segelschiffe mit hoher Bordwand und sicherem Steuerruder -, konnten die Fahrtzeiten verkürzt und die Ladung erhöht werden. Deshalb wurden seit dem 13. Jh. die meisten Waren zur See gehandelt. Die Koggen kreuzten zwischen der flandrisch-niederdeutschen Küste und Dänemark, Norwegen, Schweden, dem Deutschordensland und Rußland. Wie im Mittelmeer, so waren auch hier die Schiffe durch Sturm und Seeräuber gefährdet, und die Kaufleute fanden auf fremden Märkten manche Schwierigkeit, die sie allein nicht bewältigt hätten.

Darum schlossen sich die Kaufleute zusammen und gründeten Genossenschaften, auch *Hansen* genannt. Der Zweck war, sich gegenseitig beizustehen, auf fremden Märkten gemeinsam Münzen, Gewichte und Maße festzulegen, gemeinsam die Handelsware anzubieten. Was in der Heimat selten gelang, geschah in der Fremde: man überwand die Konkurrenzangst und handelte nicht gegeneinander, sondern im Einvernehmen, indem man z.B. seine Ware auf der gleichen Kogge verlud. So sparte man Geld und Leute und teilte das Risiko mit Geschäftspartnern.

### Der Städtebund der Hanse

Auch in der Heimat stieg der Einfluß der Kaufleute, so daß sich aufgrund der gemeinsamen Handelsinteressen ein Zusammenschluß der Städte anbahnte. Aus den Hansen der Kaufleute entwickelte sich die Hanse der Städte. Die Mitgliedschaft brachte große wirtschaftliche Vorteile, denn

man räumte sich gegenseitig Sonderrechte hinsichtlich der Zölle, der Märkte, des Gewichts, der Waage und Münzen ein. Man betrieb eine vorausschauende Wirtschaftspolitik und regelte Warenausfuhr und Wareneinfuhr. Die Hanse war bald so stark geworden, daß sie sowohl den deutschen Landesherrn wie dem Ausland gegenüber eine bedeutende Macht darstellte. Sie schloß Handelsverträge und entschied über Krieg und Frieden, z.B. als der Bund der Hansestädte unter der Führung Lübecks einen Krieg gegen den Dänenkönig führte.

Etwa 100 Städte hatten sich um 1400 in der Hanse zusammengeschlossen. Lübeck hatte den Vorsitz; daneben spielte Köln eine bedeutende Rolle. In unregelmäßigen Abständen versammelten sich die Mitglieder, um wichtige Angelegenheiten zu besprechen und gemeinsame Beschlüsse zu fassen. Wer solche Beschlüsse nicht einhielt, mußte mit wirtschaftlichen Nachteilen und Strafen rechnen. Der Ausschluß aus dem Hansebund ("verhansen") bedeutete für viele Städte den wirtschaftlichen Niedergang.

## **Auslandsgeschäfte der Handelsgesellschaften**

Deutsche Kaufleute erlangten an wichtigen Handelsplätzen des Auslands das Recht zur Anlage von Lager-, Stapel- und Verkaufshallen, sogenannten *Kontoren*. Die Hansekontore lagen in London ("Stalhof"), in Bergen ("Deutsche Brücke"), in Nowgorod ("Petershof") und in Brügge. Süddeutsche Kaufleute, die sich in der "Großen Ravensburger Handelsgesellschaft" zusammengeschlossen hatten, besaßen Niederlassungen u.a. in Mailand, Genua, Lyon, Valencia und Antwerpen. In diesen Außenstellen legten die Kaufmannsöhne ihre Bewährungsprobe ab, während die Väter das Geschäft aus der Heimatstadt lenkten. Mit Hilfe einer genauen Buchführung behielten sie den Überblick. Aus den "reisenden Kaufleuten" wurden allmählich "schreibende Unternehmer".

In Ravensburg übertrugen die Mitglieder der Handelsgesellschaft die Geschäftsführung einem gewählten Gremium und kamen nur einmal im Jahr zur Hauptversammlung zusammen, um sich vom Vorstand Rechenschaft ablegen zu lassen, Einnahmen und Ausgaben zu prüfen und den Gewinn in Form von Dividenden zu verteilen. Man achtete darauf, die Transportkosten niedrig zu halten, indem man dafür sorgte, daß die Schiffe und Wagenzüge auf der Hin- wie auf der Rückfahrt vollbeladen waren. Die Handelsgesellschaften belieferten nicht nur den innerdeutschen Markt, sondern lieferten Waren z.B. von England und Flandern nach Italien, Frankreich und Spanien sowie umgekehrt. Der Gewinn war beträchtlich. Die Ravensburger Handelsgesellschaft errechnete ihr Vermögen im Jahre 1497 auf 137 837 Gulden.

Die Hanse machte ihr bestes Geschäft mit dem Fischhandel. In Schonen (Südschweden) wurden jeweils ab Juli Tonnen von Heringen in die hansischen Koggen verladen. Der Hering wurde in alle Teile Deutschlands verkauft, denn gesalzen hielt er sich lange und war eine überall beliebte Fastenspeise.

## **Der Niedergang der Hanse**

Der Niedergang im 15. und 16. Jh. wurde durch englische und holländische Konkurrenz, innerstädtische Unruhen und hansische Interessengegensätze, durch die Gegnerschaft der Territorialherren, besonders aber durch die Verlagerung des Handels zum Atlantik hin verursacht. Die Ravensburger Gesellschaft löste sich 1530 auf, die Hanse mußte ihr Kontor in Nowgorod 1494 schließen, später auch diejenigen in Schweden und England.