

Aufsätze

Der Verkehr im Umfeld der Oberzentren Bremen und Riga um 1300 im Vergleich – Die Auswirkungen naturräumlicher Bedingungen

von

Raoul Zühlke

Bremen und Riga gehörten zu den großen, bekannten und bedeutenden Städten der deutschen Hanse im Mittelalter. Sie waren zwar nicht so prominent wie etwa Lübeck oder Köln, hatten aber durchaus gewichtige Stimmen im Konzert der hansischen Städte. In ihrem jeweiligen Umfeld nahmen sie zentralörtliche Funktionen als wichtige Marktorte, erzbischöfliche Metropolen und einflußreiche politische Kräfte wahr. Beide vertraten ihre Interessen eigenständig und zum Teil auch im Dissens zur tonangebenden Gruppe der wendischen Städte um Lübeck, dem Haupt der Hanse.

Bremen und Riga lagen in der westlichen bzw. der östlichen Peripherie der Gruppe von Städten, die man gemeinhin der Hanse zurechnet. Sie stehen im Mittelpunkt der folgenden Untersuchung, weil sie, obwohl 1100 km Luftlinie voneinander entfernt und in diametral entgegengesetzten Regionen Europas liegend, bedeutende Oberzentren in ihrem Umkreis waren. Beide Städte hoben sich auf vergleichbare Weise deutlich von ihrem jeweiligen Umfeld ab. Sie waren sich ähnlich, weil sie als Hauptorte eigener kleiner Städtelandschaften, als Mutterstädte ebenfalls kleiner Stadtrechtsfamilien und aufgrund persönlicher Verbindungen durch Bischof Albert und dessen Umfeld bereits einem gemeinsamen Kultur- und Politikgeflecht angehörten, als die später alles überlagernde Hanse gerade erst im Entstehen begriffen war. Trotz oder besser wegen ihrer großen, gemeinsamen personengeschichtlichen Erfahrungswelt erhielten beide Städte jedoch unterschiedliche Entwicklungsimpulse, ohne dadurch völlig unterschiedliche Ausprägungen in ihrer Funktionalität zu erfahren.

1. Die Lage des Oberzentrums Bremen im niedersächsischen Raum

Bremen, das als *locus* für das Jahr 782 erstmals erwähnt wird¹, ist in Lage und Gestalt sowie räumlicher Entwicklung und wirtschaftlicher Struktur wie

¹ Anskarīi vita S. Willehadi episcopi Bremensis, in: *Scriptores rerum Sangallensium. Annales, chronica et historiae aevi Carolini*, hrsg. von GEORG HEINRICH PERTZ u.a., Hannover 1829 [Nachdruck: Stuttgart, New York 1963] (*Monumenta Germaniae Histo-*

keine andere Stadt Nordwestdeutschlands in höchstem Maße durch Naturgegebenheiten bestimmt. Die Stadt liegt 126 km von der heutigen Mündung der Weser in die Nordsee entfernt inmitten des Niedersächsischen Tieflandes.² Der Gegensatz trockener und feuchter Böden und nicht das Relief prägt hier Landschaftsbild wie Landschaftsnutzung.³ Das aus der Saale-Eiszeit stammende Aller-Weser-Urstromtal mit seiner gewaltigen Deltalandschaft beeinflusst den gesamten Raum zwischen Ems und Elbe.⁴ Bremen liegt im Zentrum einer beckenförmigen, versumpften Niederung, die an der Stelle entstanden ist, an der sich das Urstromtal in ein Delta dreiteilte.⁵ In westlicher Richtung flossen die eiszeitlichen Schmelzwassermassen Richtung Dollart durch das Gebiet der ostfriesisch-oldenburgischen Moore. Nach Norden folgte der Strom auf einer Breite von über 20 km dem heutigen Flußbett der Weser. Ein dritter östlicher Arm verlief in Richtung Elbmündung, wovon das Teufelsmoor und die Osteniederung zeugen.⁶

Die drei Arme des Aller-Weser-Urstromtals sind es, die das Niedersächsische Tiefland bis heute in verschiedene Landschaftstypen unterteilen: Zum einen wird durch sie eine vormals zusammenhängende Geestplatte in vier kleinere zerteilt, zum anderen führte das Ausbleiben der Wassermassen nach dem Abschmelzen der Gletscher zur Verlandung, Vermoorung und Verschlickung der Flußarme, wodurch sich riesige Moorgebiete sowie ein System von Flußmarschen und Flußauen entwickelten.⁷ Das Bremer Becken mit

rica. Scriptores [in Folio], 2), S. 378-390, c. 6. Die Passage wurde allerdings erst um 860 aufgezeichnet.

² Die Landschaften Niedersachsens. Bau, Bild und Deutung der Landschaft. Ein Topographischer Atlas, hrsg. von ERICH SCHRADER, 4. Aufl. Neumünster 1970, Karte 24. Eine aktuelle und gleichzeitig anschauliche Beschreibung des frühgeschichtlichen Naturraumes bietet HERMANN WITTE: Frühgeschichtliche Besiedlung in Bremen-Grampke, in: DIETER BISCHOP: Siedler, Söldner und Piraten. Begleitpublikation zur gleichnamigen Ausstellung im Focke-Museum/Bremer Landesmuseum, Bremen 2000 (Bremer Archäologische Blätter, Beih. 2), S. 83-108.

³ Stichwort Niedersächsisches Tiefland, in: Westermann Lexikon der Geographie, hrsg. von WOLF TIETZE, Bd. 3, 2. Aufl. Braunschweig 1973, S. 542.

⁴ Ebenda.

⁵ Die Landschaften Niedersachsens (wie Anm. 2), Karte 24.

⁶ Zu den Flußarmen des Aller-Weser-Urstromtals vgl. KURT BRÜNING: Niedersachsens geographische Grundlagen, in: Niedersachsen und Bremen, hrsg. von DEMS. u.a., 3. Aufl. Stuttgart 1969 (Hdb. der Hist. Stätten Deutschlands, 2), S. XVII-XXXIV, XXVIII. Zur Vermoorung, insbesondere auf dem rechten Weserufer, siehe KARL-ERNST BEHRE: Kleine historische Landeskunde des Elbe-Weser-Raumes, in: Geschichte des Landes zwischen Elbe und Weser. Bd. 1: Vor- und Frühgeschichte, hrsg. von HANS-ECKHARD DANNENBERG, Stade 1995 (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 7), S. 1-60, hier S. 20 ff.

⁷ Bezüglich der Geestplatten siehe Topographischer Atlas Niedersachsen und Bremen. Eine Landeskunde in 111 Karten, ausgew. und erl. von HANS HEINRICH SEEDORF, Neumünster 1977, S. 84. Zur hydrologischen Verformung beachte Die Landschaften Niedersachsens (wie Anm. 2), Karte 24.

seinen vielen Sümpfen, Seen, Tümpeln und kleinen Wasserläufen wäre deshalb eigentlich eine im höchsten Maße siedlungsfeindliche Landschaft gewesen.⁸ Während der Weichsel-Eiszeit entstand jedoch auf dem rechten Weserufer eine rund 40 km lange⁹, allerdings an den breitesten Stellen kaum einen Kilometer breite Dünenkette. Diese stellt einerseits eine feste Wegverbindung zwischen Lüneburger und Stader Geestplatte dar¹⁰, andererseits bietet sie im ständig flutbedrohten Bremer Becken einen hohen natürlichen Schutz gegen Überschwemmungen. Bremen entstand an der mit 13,20 m höchsten Stelle dieser Dünenkette.¹¹ Dies war bei kriegerischen Attacken gegen den Ort von Vorteil, obgleich ein reguläres Heer, wie das Beispiel eines Angriffs von Heinrich dem Löwen aus dem Jahre 1139 zeigte, nicht aufgehalten werden konnte und die manchmal zu findende Bezeichnung „Festung“ deshalb etwas übertrieben wirkt. Eine geschlossene Befestigungsanlage war wiederum gerade wegen der Dünenlage und der daraus resultierenden Länge der Ansiedlung nur schwer und unter großen Kosten anzulegen. Tatsächlich wurde erst 1308 die Ummauerung der Stadt endgültig abgeschlossen.¹²

Doch es gab weitere Vorzüge der naturräumlichen Lage Bremens. Die Stadt liegt bezüglich der Meppen-Nienburger Geestplatte günstig. Zu deren Vorgeest sind es nur 8-10 km unwegsamen Geländes. Ferner ist eine Durchquerung der Weser bei Bremen durch eine Furt verhältnismäßig bequem möglich. Außerdem säumt die Dünenkette bei Bremen die Weser direkt, während der Fluß sonst immer einige hundert Meter entfernt verläuft. Schließlich existierte bei Bremen früher ein Nebenarm der Weser, die Balge, der für die früh- und hochmittelalterliche Schifffahrt optimale Bedingungen als Schiffslände bot.¹³ So konnten hier leicht ein Hafen angelegt und Güter umgeladen werden.

Aus diesen Voraussetzungen folgte die ältere lokalthistorische Forschung seit langem, die mittelalterliche Verkehrslage Bremens sei sowohl hinsicht-

⁸ Ebenda.

⁹ WITTE (wie Anm. 2), S. 87. Die Angaben zur Länge der Dünenkette divergieren allerdings stark. Während in Die Landschaften Niedersachsens (wie Anm. 2), Karte 24, 50 km genannt werden, geht HERBERT SCHWARZWÄLDER: Bremen im Mittelalter. Gestaltwandel einer „gewachsenen“ Stadt in ganzheitlicher Sicht, in: Studium Generale 16 (1963), H. 7, S. 391-421, hier S. 393, von 26 km aus.

¹⁰ SCHWARZWÄLDER: Bremen im Mittelalter (wie Anm. 9), S. 393.

¹¹ Topographischer Atlas (wie Anm. 7), S. 80.

¹² Bremisches Urkundenbuch, hrsg. von D[IETRICH] R[UDOLF] EHMCK u.a., Bremen 1876-1993 (im weiteren zitiert als BUB), II, 90. Vgl. RUDOLF STEIN: Das vergangene Bremen. Der Stadtplan und die Stadtansicht im Wechsel der Jahrhunderte, Bremen 1961, S. 16.

¹³ ULRICH WEIDINGER: Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstruktturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung, Bremen 1997, passim, besonders S. 48 f. und 93 f. Erst im 13. Jahrhundert wurde auch am Hauptarm der Weser ein Hafen angelegt. Vgl. ebenda, besonders S. 236.

lich des Land- wie des Wasserstraßennetzes als günstig anzusehen.¹⁴ Dieser These hat zuletzt Ulrich Weidinger vehement widersprochen.¹⁵ Seines Erachtens sind im Frühmittelalter die sich in Bremen als Straßenkreuz treffenden Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen ein „reines Phantasieprodukt“¹⁶, man habe die „Stellung Bremens als Verkehrsknotenpunkt zentraler Landstraßen und Fernhandelswege eindeutig überbewertet“¹⁷. Er negiert dabei zu Recht eine besonders hohe Gunst etwa im Vergleich zu Städten, die an der großen westöstlichen Landverbindung, dem Hellweg, lagen.

Zusammenfassend kann man deshalb feststellen, daß Bremen eigentlich nicht an einer verkehrstechnisch günstigen Stelle entstanden ist, aber sehr wohl in einem insgesamt benachteiligten Raum an einer Schlüsselstelle gelegen hat. Daß insgesamt mehrere natürliche Gunstfaktoren zusammenkamen, spiegelt sich in der Mehrkernigkeit der Anlage des Ortes – bestehend aus Wehrcurtis, Fährsiedlung, Bischofssitz, Fischerdorf und schließlich Marktort¹⁸ – wider.

Um 1300 erreichte die Stadt bezüglich der Einwohnerzahl einen Höhepunkt während des Mittelalters, wie die Ummauerung der Vorstadt 1308 zeigt.¹⁹ Man kann anhand bestimmter Indizien, wie Art und Größe der überbauten Fläche, Anlage einer Stadterweiterung, Neubürger- und Sterbelisten etc., schließen, daß Bremen im Raum zwischen Köln und Lübeck die volkreichste Ansiedlung war. Die immer wieder kursierende Zahl von 6966 Personen, die in Bremen 1349 während der Pest gestorben sein sollen, und die aus dieser Angabe hochgerechnete Bewohnerzahl von 20 000 ist – wie Klaus Schwarz 1996 schlüssig darlegen konnte – allerdings mit Sicherheit fiktiv.²⁰ Eine verlässliche Schätzung der Einwohnerzahl Bremens ist m.E. aufgrund der Quellenlage letztlich nicht möglich.

¹⁴ HERBERT SCHWARZWÄLDER: Entstehung und Anfänge der Stadt Bremen. Ein Beitrag zur Geschichte des norddeutschen Städtewesens, Bremen 1955 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen), S. 39 ff.; FRANZ BUCHENAU: Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet. Ein Beitrag zur Geographie und Topographie Deutschlands, 3. Aufl. Bremen 1900, S. 10 u. 62. Diese aus der lokalhistorischen Tradition stammende Ansicht hat auch in die großen Stadtgeschichten Eingang gefunden. Vgl. HANS PLANITZ: Die deutsche Stadt im Mittelalter. Von der Römerzeit bis zu den Zunftkämpfen, Graz, Köln 1954, S. 61; ERNST PITZ: Europäisches Städtewesen und Bürgertum. Von der Spätantike bis zum hohen Mittelalter, Darmstadt 1991, S. 194.

¹⁵ WEIDINGER (wie Anm. 13), S. 36 ff.

¹⁶ Ebenda, S. 36.

¹⁷ Ebenda, S. 37.

¹⁸ PITZ (wie Anm. 14), S. 195; HEINZ HEINEBERG: Stadtgeographie, 2. Aufl. Paderborn u.a. 1989 (Grundriß allgemeiner Geographie, 10), S. 65.

¹⁹ BUB II, 90.

²⁰ KLAUS SCHWARZ: Die Pest in Bremen. Epidemien und freier Handel in einer deutschen Hafenstadt 1350-1713, Bremen 1996 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen, 60). Zur mutmaßlichen Größe der Stadt vgl. auch RAOUL ZÜHLKE: Stadt – Land – Fluß. Bremen und Riga. Zwei Hansische Metropolen im Ver-

Bei einem Blick auf die rechtliche Entwicklung fällt auf, daß sich um 1300 auch in diesem Bereich ein vorläufiger Abschluß abzeichnet. Gestützt auf eine langanhaltende Phase wirtschaftlichen Aufschwungs vermochte die Bürgerschaft in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts Rechte zurückzugewinnen, die im Zuge der Gerhardischen Reversalen (1246)²¹ verlorengegangen waren.²² Darüber hinaus gelang es sukzessiv, neue Rechte zu erstreiten und dann langfristig zu bewahren. Bereits am Ende der Amtszeit von Erzbischof Gerhard II. (1219-1258) und während der seines Nachfolgers Hildebold (1258-1273) versuchte der schreibkundige sowie rechtlich und diplomatisch geschulte Rat z.B. den bremischen Fernhandel vertraglich zu sichern.²³ Hierbei knüpfte er an ältere diesbezügliche Vorhaben aus den 1220er Jahren an und dokumentierte gleichzeitig seinen Anspruch, wieder als voll vertragsfähige Partei handeln zu können. Die verfassungsrechtlich wichtigsten Veränderungen fanden schließlich während der Regierungszeit Erzbischof Giselberts (1274-1306) statt. In den 1280er Jahren wurden die Vögte endgültig aus der Rechtssetzung verdrängt. Ebenso übernahm der Rat im Bereich der Rechtsprechung schrittweise das Regiment, so daß das Vogtsgericht zur formalen Bestätigungsinstanz absank und die Vögte in der Folge nur noch exekutive Funktionen wahrnahmen.²⁴

1296 entstand dann ein Ratsstatut über den Erwerb des Bürgerrechtes²⁵, welches ein Vorläufer einer Anfang des 14. Jahrhunderts erfolgten umfangreichen Stadtrechtsaufzeichnung war. Der Beschluß zur Niederschrift dieses ältesten erhaltenen bremischen Stadtrechts, das die folgenden rund 130 Jahre nur um Novellen ergänzt in Kraft bleiben sollte, erfolgte am 1. Dezember

gleich, Münster 2002 (Arbeiten zur Geschichte Osteuropas, 12), S. 44 f., insbesondere Fußnote 220 (dort auch die einschlägige ältere Literatur), und S. 180 f.

²¹ BUB I, 234.

²² Eine knappe Beschreibung der Bedeutung der Reversalen bietet HERBERT SCHWARZWÄLDER: *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*. Bd. 1: Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810), 2. Aufl. Bremen 1995, S. 58.

²³ Vgl. BUB I, 264, 265, 268, 269 u.a.m. Die Partner stammten sowohl aus der näheren Umgebung (Oldenburg, Rüstringen) als auch aus weit entfernten Gebieten (England, Flandern, Braunschweig, Köln, später Norwegen). Sie gehörten ferner unterschiedlichen sozialen und herrschaftlichen Gruppen an. Stadtherren, Räte, Häuptlinge und Könige schlossen mit Bremen Verträge ab.

²⁴ Dazu gehörten vor allem Aufgaben auf dem Markt: Sie arrestierten Personen, vollstreckten Halsgerichte und nahmen Verschreibungen vor. Letzte Nennung des Vogtes als Spitze des Rates in BUB I, 391 (zum Jahre 1279). Zu den Funktionen der Vögte vgl. WILFRIED HELLING: *Untersuchungen zur Entwicklung der mittelalterlichen bremischen Stadt- und Gerichtsverfassung*, Kiel 1959 (jur. Diss., Masch.schr.), S. 374, und FRIEDRICH PRÜSER: *Bremen, Freie Hansestadt, Hauptstadt des Landes Bremen*, in: *Deutsches Städtebuch*. Hdb. Städtischer Geschichte. Bd. 3: Nordwest-Deutschland, 1: Niedersachsen und Bremen, hrsg. von ERICH KEYSER, Stuttgart 1952, S. 51-67, hier S. 60.

²⁵ BUB I, 514.

1303.²⁶ Die Niederschrift fiel mit der sog. Vertreibung der Geschlechter 1304 zusammen.²⁷ In deren dramatischem Verlauf kam es zu Unruhen, und die führenden Familien des Ratspatriziats wurden vertrieben. Dabei handelte es sich allerdings nicht um einen Volksaufstand, sondern um einen Elitenkonflikt, bei dem sich die bislang weniger bedeutenden ratsfähigen Familien gegen den Versuch der Begrenzung der Ratsfähigkeit von seiten der bedeutenderen Familien erfolgreich zur Wehr setzten.

2. Die Lage des Oberzentrums Riga im Baltikum

Die Jahre um 1300 waren für Europa von großer Bedeutung. Aufgrund vielfältiger Ursachen hatte es seit dem 11. Jahrhundert einen beständigen Bevölkerungszuwachs gegeben: ein Trend, der – einigen Hungersnöten infolge von Mißernten Anfang des 14. Jahrhunderts zum Trotz – bis zum Ausbruch der Pest anhalten sollte. Daher ist es wahrscheinlich, daß auch in Riga um 1300 die höchste Bevölkerungszahl erreicht wurde. Hierauf deutet die Verdichtung des bebauten Areals hin, die auch in Bremen zu beobachten war. Heißt dies aber auch, daß es in Riga zur selben Zeit vergleichbare Strukturen wie in Bremen gab?

Riga entstand als deutsche Ansiedlung 1201²⁸ und ist damit die zweit-älteste deutsche Siedlung an der Ostsee. Im Vergleich zu Bremen verlief die Entwicklung sehr viel rasanter. Bereits nach zehn Jahren gab es eine deutliche Erweiterung der Stadtanlage, einhergehend mit einem ersten Verzicht auf stadtherrliche Rechte²⁹ seitens des Stadtherrn und Stadtgründers Bischof Albert, der ein Neffe des bremischen Erzbischofs Hartwig II. sowie ehemaliger bremischer Domherr war. 1226 wird zum ersten Mal ein Rat erwähnt, der sich im Moment seiner Nennung bereits als diplomatisch versiertes Selbstverwaltungsorgan präsentiert. In der Folge eines Schiedsspruchs des Kardinallegaten Wilhelm von Modena kam es fast zeitgleich zur ältesten rigischen

²⁶ KARL AUGUST ECKHARDT: Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen, Bremen 1931 (Schriften der Bremer Wissenschaftlichen Gesellschaft, Reihe A: Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, 5), Das Stadtrecht von 1303/08, Art. I, 1.

²⁷ Zur Vertreibung der Geschlechter siehe die knappen, aber in diesem Zusammenhang ausreichend informativen Ausführungen bei SCHWARZWÄLDER: Geschichte (wie Anm. 22), S. 63 ff.

²⁸ Zur Datierung der Gründung Rigas vgl. BERND ULRICH HUCKER: Die Stadtgründung von Riga im Jahre 1201, in: Bremer Archäologische Blätter N.F. 5 (1998/2000), S. 7-14.

²⁹ Hansisches Urkundenbuch, hrsg. von KONSTANTIN HÖHLBAUM u.a., Halle u.a. 1876-1916 (im weiteren zitiert als HUB), I, 88. Dieselbe Urkunde ist nicht ganz fehlerfrei auch im Liv-, Esth- und Curländischen Urkundenbuch, bearb. von FRIEDRICH GEORG VON BUNGE u.a., Riga u.a. 1852-1914 (im weiteren zitiert als LUB), I, 20, abgedruckt.

Stadtrechtsaufzeichnung.³⁰ Insbesondere die Stadtrechtskodifizierung ist bemerkenswert. Sie zählt zu den ältesten deutschen Stadtrechtsaufzeichnungen überhaupt und ist deshalb in ihrem Charakter trotz der schon aus zeitgenössischer Sicht eher konservativen Rechtsinhalte geradezu innovativ. An diesem Beispiel wird für den heutigen Betrachter deutlich, wie eng zu Beginn des 13. Jahrhunderts Tradition und Innovation miteinander verbunden waren. Nicht das zeitliche Nacheinander, sondern das Nebeneinander beider Züge offenbart dieses Zeugnis. Die Nennung von *consules* 1226 ist aber ebenfalls von Bedeutung. Riga verfügte damit schon sehr früh – beinahe gleichzeitig mit Bremen, das 1225 eine erste Nennung aufweisen kann³¹ – über einen Rat, der so auch bezeichnet wurde; ein Kriterium, das m.E. das wichtigere ist, weil unter der gleichen Bezeichnung völlig verschiedene Gremien existierten, die mit sehr unterschiedlichen Funktionen und Befugnissen betraut waren.³²

Mitte der 1230er Jahre kam es in Riga zu einer zweiten Stadterweiterung.³³ Damit war die größte Gesamtfläche erreicht, obwohl zunächst offenbar noch größere Lücken in der Bebauung vorhanden waren. 1279 wurde eine erweiterte Fassung des ältesten Stadtrechts niedergeschrieben, die den gewachsenen Ansprüchen der Zeit und dem Vergleich mit anderen Städten bald nicht mehr standhalten konnte, so daß es schon vor 1294 zur Einführung des sog. Hamburger Statuts für Riga kam.³⁴ Doch auch dieses Stadtrecht blieb nur kurze Zeit in Gebrauch und wurde um 1300 durch die sog. Umgearbeiteten Statuten ersetzt.³⁵ Diese sind zu Beginn (oder im unmittelbaren Vorfeld) der Auseinandersetzung Rigas mit dem Deutschen Orden (1297-1330) entstanden. Sie sind konstruiert und strukturiert, wodurch sie sich als außergewöhnlich innovativ auszeichnen und bis ins 17. Jahrhundert in Gebrauch blieben.³⁶

Ein letztes, stadtrechtlich bemerkenswertes Detail sei an dieser Stelle noch erwähnt: In Riga gab es keine Verdrängung des Vogtes durch den Rat, wie es analog im Altsiedelland, etwa in Bremen, und in den meisten Gründungen im Ostsiedelland zu beobachten ist.³⁷ Der Vogt war in Riga vielmehr seit den 1220er Jahren ein in den Rat integrierter Amtsträger.³⁸ Ihm stand der Vorsitz

³⁰ Das älteste, für Reval aufgezeichnete Rigische Stadtrecht in: Quellen des Rigischen Stadtrechts bis zum Jahr 1673, hrsg. von J.G.L. NAPIERSKY, Riga 1876 (im weiteren zitiert als NAPIERSKY).

³¹ BUB I, 138.

³² Zum Vergleich der beiden Gremien und ihrer Funktionen siehe ZÜHLKE: Bremen und Riga (wie Anm. 20), S. 90 ff. u. 255 ff.

³³ FRIEDRICH BENNINGHOVEN: Rigas Entstehung und der frühhansische Kaufmann, Hamburg 1961 (Nord- und osteuropäische Geschichtsstudien, 3), S. 58 ff.

³⁴ Beide Stadtrechte sind abgedruckt bei NAPIERSKY (wie Anm. 30).

³⁵ Ebenda.

³⁶ Ebenda, Einleitung, S. LIII.

³⁷ AUGUST VON BULMERINCQ: Die Verfassung der Stadt Riga im ersten Jahrhundert der Stadt. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Stadtverfassung, Leipzig 1898, S. 86.

³⁸ Ebenda, S. 84.

bei Gericht zu³⁹, und noch im 14. und 15. Jahrhundert war er neben den Bürgermeistern die angesehenste Persönlichkeit der Stadt⁴⁰.

An dieser Stelle drängt sich die Frage auf, ob die trotz des unterschiedlichen Gründungsdatums in vielen Zügen parallele Entwicklung Bremens und Rigas zufällig oder auf allgemeine Trends oder ähnliche topographische Voraussetzungen zurückzuführen ist. Wie sind z.B. die gleichzeitige Nennung – nicht Entstehung! – des Rates, die parallele Entwicklung eines vollen Stadtrechts, die Loslösung vom Stadtherren, der Ausbau der Stadt etc. zu bewerten?

Zunächst verdient die Topographie Rigas nähere Beachtung: Riga liegt wie Bremen an einem großen Strom, nämlich der Düna. Zudem ist die Stadt ebenfalls nicht im Mündungsbereich gegründet worden, sondern im Landesinneren, an einem Punkt, der – wie Bremen – noch von Seeschiffen erreichbar war.⁴¹ Diesen Gemeinsamkeiten im Landesinneren gelegener See- und Flußhafenstädte steht aber auch eine Reihe von gravierenden Unterschieden gegenüber. Nicht nur, daß das deutsche Riga in einem ethnisch andersartigen, ja multiethnischen räumlichen Umfeld lag, noch dazu in einem vom deutschen Altsiedelland weit entfernten und nur über den Seeweg zu erreichenden Gebiet, darüber hinaus entstand die Stadt an einem Platz, der für eine Siedlungsanlage keineswegs prädestiniert war. Im Gegenteil: Der am rechten Dünaufer liegende *campus rigae* verfügte nur über einen einzigen, aber entscheidenden Vorteil: Der Platz war selbst von einer kleinen Gruppe leicht zu verteidigen, weil der Campus von drei Seiten durch Wasserläufe gedeckt wurde und von der vierten Seite nur über einen schwer zu attackierenden Hügel⁴² anzugreifen war. Die verteidigungsstrategische Gunstlage war jedoch mit erheblichen Nachteilen verbunden. Es kann daher zu Recht behauptet werden, der Campus sei kein Platz, an dem man eine größere, natürlich gewachsene Siedlung erwarten würde. Der *campus rigae* erhob sich z.B. nur rund 2 m über den mittleren Wasserstand der Düna, die den Platz umgebende Hochfläche hingegen lag 9 bis 10 m hoch.⁴³ Dadurch war Riga insbesondere im Frühjahr nach schnee- und eisreichen Wintern von Hochwasser bedroht, und

³⁹ Ebenda, S. 107 ff.

⁴⁰ Siehe z.B. LUB I, 114, 320, 321, 443, aber auch in späteren Zeiten, z.B. LUB II, 720, 721, 740 u.a.m.

⁴¹ Zur Topographie Rigas siehe E. VON WAHL und K.R. KUPFER: Physikalische Geographie, in: Baltische Landeskunde, hrsg. von K.R. KUPFER, Riga 1911, S. 3-92; BENNINGHOVEN (wie Anm. 33), S. 19 ff. Bezüglich der archäologischen Auswertung von Schiffsfunden in Riga siehe ANDRIS CAUNE: Senie Rīga kuģi [Alte Rigische Schiffe], in: Latvijas Vēstures Institūta žurnāls 4 (1994), S. 11-23.

⁴² Der in neuzeitlichen Quellen als Kubsberg bezeichnete Hügel war bei Angriffsversuchen auf die Stadt fast immer Dreh- und Angelpunkt der Auseinandersetzungen. Nur von hier aus war eine erfolgreiche Belagerung der Stadt möglich. Vgl. ANDRIS CAUNE: Die Hauptidee der archäologischen Forschung in Riga in den letzten 50 Jahren (1939-1989), in: Fennoscandia archaeologia 7 (1990), S. 81-95, hier S. 84.

⁴³ BENNINGHOVEN (wie Anm. 33), S. 23.

tatsächlich hatte die Stadt im Mittelalter wiederholt unter schweren Überschwemmungen zu leiden.⁴⁴ Somit erklärt sich auch das Bild, das die archäologische Forschung immer deutlicher vermittelt, denn lettische wie deutsche Arbeiten kommen zu der Erkenntnis, der *campus rigae* sei zwar im 12. Jahrhundert kontinuierlich von autochthonen Gruppen besiedelt gewesen, doch diese Besiedlung habe einen dörflichen Rahmen – ergänzt um gewisse Handelsfunktionen – nicht überschritten.⁴⁵

Zurück aber zur Entstehung des deutschen Ortes. Selbst wenn es sich bei diesem um eine geplante Siedlung handelte, sprächen gewichtige Argumente gegen eine Stadtgründung an dieser Stelle, sollte der Handel das ausschlaggebende Argument für die Anlage des Ortes gewesen sein. Bezüglich Handel und Verkehr nahm Rigas Vorläufer Üxküll eine Schlüsselposition ein, denn der erste Bischofssitz in Livland lag im Zentrum verschiedener einheimischer Volksstämme und war – soweit dies aus dem geographischen Befund zu erschließen ist – über Land gut an das Wegenetz angeschlossen. Über die genaue Beschaffenheit dieses Netzes kann man bislang nur recht wenige Aussagen machen. Doch auch hier geben archäologische Befunde wichtige Hinweise. So kann man anhand der Grabungsergebnisse im Bereich ganz Livlands feststellen, daß nahezu alle bislang bekannten zentralörtlichen Siedlungen aus der Zeit vor dem Eintreffen der Deutschen im Baltikum sich an Flußläufen orientierten⁴⁶, dies manchmal in Kombination mit der Lage an einem

⁴⁴ Das Zeugenverhör des Franciscus de Moliano (1312), hrsg. von AUGUST VON SERAPHIM, Königsberg 1912 (Quellen zur Geschichte des Deutschen Ordens), S. 33 u. 93; vgl. auch W. VON GUTZEIT: Der Rigebach und seine Umgebung, in: Mitteilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Est- und Kurlands 10 (1865), S. 231-246, hier S. 231 ff., der berichtet, die Düna habe sich auch noch in der Neuzeit bei starkem Eisgang und damit verbundenem Hochwasser einen Weg nördlich der Stadt gesucht; vgl. ferner WAHL/KUPFER (wie Anm. 41), S. 57 f.; GEORG FRIEDRICH BUNGE: Die Stadt Riga im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert. Geschichte, Verfassung, Rechtszustand, Leipzig 1878, S. 23.

⁴⁵ ANDRIS CAUNE: Rīgas loma Daugavas lejteces apgabalā 10.-12.gs. (Die Rolle Rigas im Dünamündungsgebiet im 10.-12. Jh.), in: ZA Vēst 1992, Bd. 3, S. 7-13; CLARA REDLICH: Riga – Gründung oder Entwicklung, in: Jb. d. balt. Deutschland 23 (1976) [1975], S. 58-76; DIES.: Zur frühesten Besiedlungsgeschichte Rigas, in: ZfO 33 (1984), S. 491-507.

⁴⁶ Eine ganze Reihe z.T. sehr informativer Aufsätze zur Lage zentralörtlicher Plätze in Livland (vornehmlich verfaßt von lettischen, estnischen und skandinavischen Archäologen) sind in englischer oder deutscher Übersetzung nebst ausführlichen Literaturhinweisen im fünften Band des „Culture Clash or Compromise“-Projekts zu finden. Lübeck Style? Novgorod Style? Baltic Rim Central Places for Cultural Encounters and Urbanisation 1100-1400 AD, Riga 2001 (Culture Clash or Compromise, 5). Besonders anschaulich die Aufsätze von ROMAS JAROCKIS: Geographical Situation, Chronological Development and Early Economy. A Comparative Analysis of Two Hillfort-Settlement Complexes in Semeļģalia 900-1400, S. 89-94; ANTON PÄRN: Die Rolle der Wasserstraße bei der Ortswahl der Stadt Haapsalu (Hapsal), S. 97-107; VLADAS ŽULKUS und MAIK-JENS SPRINGMANN: Die Flüsse als Straßen der Europäisierung. Fluss und Hafen Šventoji – Heiligen Aa, S. 167-183; ANDRIS ŠNE: Hillforts of the Late Prehistoric Livs.

See: eine interessante Parallele zur Anlage der warägischen Ansiedlungen in der nordwestlichen Rus'.⁴⁷ Es ist allerdings nicht gewiß, ob diese Parallele auf die gleiche Ursache zurückzuführen ist. Denn während die Ansiedlungen in der Rus' an großen Flüssen zu finden sind und die Ursache im Fernhandelspotential der Standorte zu suchen ist, liegen die Orte in Estland, Semgallen und Kurland meist an bescheidenen Flößchen, so daß man eher an Vorzüge hinsichtlich des lokalen Verkehrs und der frühherrschaftlichen Durchdringung der Umgebung als an Fernhandel denken mag. Doch dieses Bild kann täuschen, da noch immer nicht verläßlich geklärt ist, in welchem Maße diese ‚Flößchen‘ höhere Wasserstände aufwiesen und somit ein autochthoner Fernhandel in größerem Stil wieder wahrscheinlicher wird. Interessant wäre diesbezüglich die genauere Datierung des Schiffsbildes im Sandstein am Rakstüpe, das ein großes Handelsschiff zeigt und möglicherweise in der Zeit vor dem Eintreffen der Deutschen entstanden ist.⁴⁸ Für Üxküll bedeutet dieser Befund, daß von hier aus auch die meisten anderen Zentralorte auf dem Wasserweg gut zu erreichen waren. Schließlich konnte man mit den schmalen, wenig tiefgehenden Schiffen und Booten, welche auf den kleinen Flüssen verkehren konnten, auch die Dünaströmschnellen vor Üxküll passieren.

Rigas Vorteil im Vergleich zu Üxküll war, daß der neue Ort vor den Dünaströmschnellen lag und daher mit großen Schiffen gut zu erreichen und im Notfall zu versorgen war, während die Versorgung Üxkülls leicht gestört werden konnte. Doch um diesen Nachteil Üxkülls auszugleichen, hätte es nur einer Verlegung unmittelbar vor die Strömschnellen bedurft. An diesem, viele Kilometer flußaufwärts von Riga gelegenen Ort wäre der natürliche Endpunkt des Überseeverkehrs gewesen, denn die Düna war bis zu den Strömschnellen für große Schiffe gut befahrbar. Wenn man andererseits von Beginn an geplant hätte, ein Dünahandelsmonopol zu errichten, wenn man also geplant hätte, den Endpunkt im Verkehr Düna abwärts zu besetzen, dann wäre die neue Siedlung direkt an die Flußmündung zu verlegen gewesen. In diesem Fall hätte man den Semgaller Hafen, der sich wahrscheinlich im Mündungsbereich befand, oder Dünamünde aus- bzw. aufbauen müssen. Doch auch dies unterließ man. Der Semgaller Hafen wurde vielmehr mit einem Verkehrsverbot belegt, und dieses wurde unter Anwendung brutaler Gewalt auch durchgesetzt. Weder der verkehrstechnisch günstig gelegene Bischofssitz Üxküll oder ein Ort unmittelbar vor den Strömschnellen noch der Semgaller Hafen

Evidence for Chiefdom?, S. 337-343; VLADAS ŽULKUS: Central Places of the Curonian and Prussian Tribes during the Years of Cultural Change (1200-1400), S. 345-354.

⁴⁷ Vgl. dazu GOTTFRIED SCHRAMM: Altrußlands Anfang. Historische Schlüsse aus Namen, Wörtern und Texten zum 9. und 10. Jahrhundert, Freiburg 2002 (Rombach Wissenschaften – Reihe Historias, 12), passim, besonders S. 377.

⁴⁸ Vgl. JURIS URTĀNS: Representation of a Medieval Ship on a Sandstone Rock Face along the River Gauja, in: Starptautiska konference Hanza vakar – Hanza rīt, hrsg. von OJĀRS SPĀRĪTIS, Riga 2001, S. 272-294.

wurden also ausgebaut, sondern es wurde ein neuer Punkt ausgewählt, um die neue Siedlung anzulegen.

Zusammenfassend kann man sagen, daß der Platz, an dem die bekannte, sowie in Mittelalter, Neuzeit und Moderne bedeutende Handelsmetropole entstand, zwar in einem sog. Zentralraum lag und somit das Potential hatte, sich zu einem Handelszentrum zu entwickeln; der genaue Ort innerhalb dieses bevorzugten Raumes war Ende des 12. Jahrhunderts aber weder ein Handelsknoten, noch war zum Entstehungszeitpunkt 1200/1201 überhaupt klar, daß sich die Siedlung derart entwickeln würde, wie es heute bekannt ist und die Forschung deshalb auch oftmals a priori unterstellt. Sicherlich war der Raum, in dem Riga liegt, aus mittelalterlicher Sicht wirtschaftlich äußerst interessant. Es handelte sich um eine Grenzregion, zu der neben vier Großethnien nicht weniger als elf *gentes* bzw. Volksstämme Zugang hatten.⁴⁹ Ferner war der Raum durch die Düna an das große Flußwegesystem der Rus' angebunden. Trotzdem gab es innerhalb dieses Raumes Plätze, wie eben den berühmten *portus semgalliorum*, die prädestinierter gewesen wären.

Als Ergebnis läßt sich festhalten, daß Bremen in einem benachteiligten Raum an einer herausragenden Stelle entstand, während Riga in einem wirtschaftlich herausragenden Raum an einer rein aus militärischen Gesichtspunkten attraktiven, ansonsten aber eher nachteiligen Position gegründet wurde.

3. Das Wege- und Verkehrsnetz im Umfeld beider Oberzentren

a. Bremen

Vergleicht man die Verkehrsnetze Bremens und Rigas, so fällt auf, daß in beiden Fällen ein Fluß im Mittelpunkt steht. Im Falle Bremens ist dies die Weser, deren Erscheinungsbild sich im Mittelalter stark von dem heutigen unterschied. Der Tidenhub betrug z.B. bei Bremen im 13. Jahrhundert nur wenige Zentimeter, während er seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts infolge von Ausbaggerungen und Begradigungen des Flußlaufes bei ca. 3,40 m liegt.⁵⁰ Die beständige Gefahr der Versandung der Weser ist durch technische Maßnahmen gewichen. Ebenso deutlich sind die Unterschiede an den Ufern

⁴⁹ Direkten Zugang hatten die baltische, die slawische und die finnische Großethnie, indirekten Zugang die germanische. Neben Litauern, Lettgallern, Semgallern, Kuren, Liven, Esten, Großrussen und Weißrussen verkehrten auch Deutsche, Dänen und Schweden regelmäßig in diesem Raum.

⁵⁰ Vgl. PETER SINGER und DIETRICH FLIEDNER: Niedersachsen. Bearb. unter Verwendung einer Materialsammlung von Kurt Brüning, München u.a. 1970, S. 56. Die Weser ist heute der deutsche Tidenstrom mit den umfangreichsten Regulierungsmaßnahmen. Vgl. dazu WITTE (wie Anm. 2), S. 88.

und im Mündungsbereich zu sehen.⁵¹ Zahlreiche Sturmfluten bzw. Abwehrmaßnahmen gegen diese haben zu erheblichen Veränderungen geführt. Die ehemals großen Weserinseln Stadland und Butjadingen, die erst im Spätmittelalter entstanden, sind wieder nur noch Halbinseln, und die Ufer der Weser sind von meterhohen Deichen gesäumt.

Doch welche Bedeutung hatte der Weserhandel für Bremen? Der Rang der Weser als Handels- und Verkehrsweg war im Laufe des Mittelalters recht unterschiedlich. Zwar neigt wohl fast jeder Betrachter anfänglich zu dem Schluß, die Weser sei mit großem Abstand der wichtigste Handels- und Verkehrsweg für Bremen im Mittelalter gewesen⁵², es spricht aber einiges dafür, diese gängige These zu hinterfragen und zu modifizieren. Grundlage für diese These ist nämlich die Annahme, die Binnenschifffahrt sei aus ökonomischen wie technischen Gründen generell die bedeutendste mittelalterliche Transportform gewesen.⁵³ Doch diese allgemeine Vermutung, die schon Fernand Braudel nicht unwidersprochen hat gelten lassen wollen⁵⁴, kann nicht ohne weiteres als Tatsache hingenommen werden, denn manches, wie z.B. Massengüter, wurde seines Erachtens vorzugsweise verschifft, während man auf den Transport wertvoller Güter auf diesem Wege aufgrund der hohen Gefahr des Totalverlustes und des damit verbundenen wirtschaftlichen Schadens lieber verzichtete. Deshalb ist für die Weser wie für jeden anderen Wasserweg zu fragen, in welchen Flußabschnitten der Transport bestimmter Güter stattgefunden hat und wo sich eventuell Alternativen auftaten. Detlev Ellmers hat z.B. darauf hingewiesen, in der Weserregion sei durch die Gründung Lübecks der Verkehr von einem auf die Weser zulaufenden zu einem über die Weser hinweglaufenden geworden.⁵⁵

Schaut man auf einzelne Abschnitte der Weser, zeigt sich, daß der Fluß im Bereich von der Mündung bis Bremen mit gewissen Einschränkungen das gesamte Hoch- und das frühe Spätmittelalter hindurch mit großen, hochseetauglichen Schiffen befahren wurde. Weder Untiefen noch Stromschnellen behin-

⁵¹ Zum frühgeschichtlichen Verlauf der Weser siehe ebenda, S. 88 f.

⁵² Vgl. z.B. HEINRICH SCHMIDT: Weser, in: Lexikon des Mittelalters, hrsg. und betreut von NORBERT ANGERMANN u.a., München 1980-1998 (im weiteren zitiert als LexMA), Bd. IX, Sp. 17. Schmidt geht von einer überragenden Bedeutung der Weser für Bremen aus.

⁵³ So zuletzt für die Weser WEIDINGER (wie Anm. 13), S. 15 u. 34.

⁵⁴ FERNAND BRAUDEL: Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II., Bd. 1, Frankfurt/M. 1990, S. 412; UWE SCHNALL: Binnenschifffahrt, in: LexMA II, Sp. 197-199, hier Sp. 197. Schnall macht deutlich, daß die Binnenschifffahrt im Mittelalter nur „epochenweise“ bedeutend war.

⁵⁵ DETLEV ELLMERS: Frühe Schifffahrt auf Ober- und Mittelweser und ihren Nebenflüssen. Neue Forschungsergebnisse der Schiffsarchäologie, in: Schifffahrt, Handel, Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal, hrsg. von JUTTA BACHMANN, Minden 1987, S. 17-73, hier S. 41. Vgl. auch ROLF HAMMEL-KIESOW: Die Hanse, München 2000, S. 33. Hammel-Kiesow ist der Überzeugung, der Handel zwischen Westfalen und dem Ostseeraum habe weitestgehend auf dem Landweg stattgefunden.

derten die Fahrt. Trotzdem waren die großen Schiffe wahrscheinlich nur unter günstigen Bedingungen in der Lage, bis Bremen zu gelangen, denn sie mußten ganz oder teilweise geleichtert werden, und sie mußten versuchen, Bremen mit der Flutwelle zu erreichen. Ein Kreuzen gegen den Wind dürfte in der Fahrrinne der Weser ein Problem dargestellt haben. Dennoch waren diese Hindernisse im Vergleich zu jenen, unter denen die Schifffahrt in Osteuropa teilweise zu leiden hatte, kaum nennenswert. Die Unterweser stellte somit sowohl für die Binnenschifffahrt als auch für die Hochseeschifffahrt den bedeutendsten Transitweg im Überseehandel mit Zielen in Norwegen, den Niederlanden und England dar.

Im Unterweserbereich gab es allerdings auch Bedrohungen für den bremischen Handel. Eine nicht zu unterschätzende Gefahr erwuchs ihm aus den im zerklüfteten Delta lebenden Menschen.⁵⁶ Die friesischen Bewohner Stadlands und Butjadingens störten den bremischen Handel fortwährend durch Seeraub und Ausübung des Strandrechts.⁵⁷ Dieser Gefahr stand aber auch ein Nutzen für den bremischen Handel gegenüber, denn die Bewohner am linken Weserufer produzierten Erzeugnisse, die von bremischen Zwischenhändlern weiterverkauft wurden⁵⁸; die Friesen belieferten die bremischen Märkte und traten dort auch als Käufer auf.⁵⁹ Zwar läßt sich das Volumen des Handelsverkehrs zwischen Bremen und den Unterwesergebieten nur schwer schätzen, doch die wenigen überlieferten Quellen deuten auf einen umfangreichen und für beide Seiten bedeutsamen Handel hin.⁶⁰

Nun stellt sich die Frage, ob dieser Handel ebenfalls auf der Weser abgewickelt wurde, oder ob er sich der Landwege bediente. Einiges spricht dafür, in der Unterweser und ihren Nebenflüssen die überragenden Verkehrsadern in nördlicher Richtung zu sehen. So gibt es zahlreiche Urkunden, die über diesen Verkehr sprechen⁶¹, während schriftliche Quellen über mögliche Landwege nicht existieren. Die Geländebeschaffenheit der Wesermarschen läßt einen intensiven Verkehr zu Lande außerdem unwahrscheinlich erscheinen.

⁵⁶ Dies gilt insbesondere für das 14. Jahrhundert, als infolge mehrerer Sturmfluten an zahlreichen Stellen Durchbrüche zwischen Jade und Weser entstanden waren.

⁵⁷ DIETRICH RUDOLF EHMCK: Die Friedeburg. Ein Beitrag zur Geschichte der Weserpolitik Bremens. Mit Anhang und Urkunden, in: Bremisches Jahrbuch 3 (1868), S. 69-158, hier S. 76.

⁵⁸ JOHANNA MÜLLER: Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter, T. 1 (bis zum Jahre 1358), in: Bremisches Jahrbuch 30 (1926), S. 222.

⁵⁹ Helmolds Slavenchronik (Helmoldi presbyteri Bozoviensis Chronica Slavorum). Anhang: Die Verse über das Leben Vicelins und der Brief Sidos, hrsg. von BERNHARD SCHMEIDLER (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum separatim editi, [32]), 3. Aufl. Hannover 1937, Lib. I, c. 83 (82) S. 158. BUB I, 119 u. 203.

⁶⁰ Insbesondere der Versuch, die Rüstringer Friesen 1307 durch einen Handelsboykott von ihrem räuberischen Treiben abzubringen, zeigt die Bedeutung, die der Handel gehabt haben muß. Siehe dazu BUB II, 77.

⁶¹ Siehe z.B. BUB I, 119, 203, 265, 340, 341, 342, 365 u.v.m.

Im Laufe des Mittelalters wird es allerdings zu tiefgreifenden Veränderungen des Naturraumes gekommen sein, durch die sich die Wegeverhältnisse mit großer Wahrscheinlichkeit mehrfach gewandelt haben. Die geographischen und archäologischen Forschungen sind diesbezüglich jedoch noch nicht so weit fortgeschritten, als daß ein endgültiges Resümee gezogen werden könnte. Sicher ist aber offenbar, daß selbst der lokale Verkehr nur unter großen Schwierigkeiten zu bewerkstelligen war. Dafür spricht die Anlage der Besiedlung: Die hier typischen breitstreifigen Aufsteckfluren sind nämlich in der Regel auch dann nur etwa 2000 m lang, wenn sie nicht durch rückwärtig gelegene andere Aufsteckfluren abgeschnitten wurden.⁶² Dies zeigt, daß schon die Einbringung der Weide- und Felderträge die ansässige Bevölkerung vor große Probleme gestellt hat.⁶³ Hinzu kommt, daß sich die Oberflächengestaltung insofern immer wieder verändert hat, als die großen Sturmfluten seit dem 13. Jahrhundert mit ihren katastrophalen Landverlusten deutliche Spuren hinsichtlich des Küstenverlaufs und des Wasserhaushaltes hinterließen.⁶⁴ Der Wasserhaushalt der gesamten Region unterlag ständig Schwankungen. Dies ändert aber zumindest für die Zeit vom 12. bis zum 16. Jahrhundert nichts daran, daß große Bereiche der gesamten Fläche vermoort bzw. versumpft und daher für den intensiven Handelsverkehr, der auf den Wagen angewiesen war, unpassierbar waren. Auf den feuchten, tiefen Böden konnten, wenn überhaupt, nur im Hochsommer natürliche Wege für einen umfangreichen mittelalterlichen Handelsverkehr entstehen, auf denen dann z.B. Schlachtvieh auf die Märkte nach Bremen, Köln oder Holland getrieben wurde⁶⁵ oder sich Wagen durch den Raum bewegen konnten. Große künstliche Straßen gab es in diese Region nach dem Zeugnis der schriftlichen wie der archäologischen Quellen nicht.⁶⁶ Natürliche Wege für Fußgänger und Reiter wird es hingegen mit einiger Sicherheit gegeben haben, weil der ostfriesische und der oldenburgische Raum besiedelt waren und deshalb ein Mindestmaß an Verkehrsaufkommen notwendig anzunehmen ist. Haupttrouten könnten vielleicht längs der damaligen Deichverläufe zu lokalisieren sein. Diese sog. Sommerdeiche, „die nur dazu geeignet waren die Getreideernte gegen höhere Fluten zu sichern“, von winterlichen Sturmfluten jedoch in der Regel überspült wurden,

⁶² HANS-JÜRGEN NITZ: Die mittelalterliche und frühneuzeitliche Besiedlung von Marsch und Moor zwischen Ems und Weser, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 2 (1984), S. 43-76, hier S. 52 ff.

⁶³ Ebenda, S. 54.

⁶⁴ HANS HOMEIER: Der Gestaltwandel der ostfriesischen Küste im Laufe der Jahrhunderte. Ein Jahrtausend ostfriesischer Deichgeschichte, in: Ostfriesland im Schutze des Deiches. Beiträge zur Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des Ostfriesischen Küstenlandes, Bd. 2, hrsg. von JANNES OHLING, Pewsum 1969, S. 3-75.

⁶⁵ Vgl. NITZ (wie Anm. 62), S. 66.

⁶⁶ FRIEDRICH RAUERS: Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Versuch einer quellenmäßigen Übersichtskarte, in: Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt, Bd. 52, Gotha 1906, S. 49-59, hier S. 57 f.

verbunden oft die älteren, auf Werten gelegenen Dorfanlagen, die quasi in den Deichverlauf integriert waren.⁶⁷ Daher waren die Deiche die direktesten Verbindungen zwischen den Besiedlungskernen. Zudem waren sie selbstverständlich Aufschüttungen und somit ziemlich trocken und fest. Andererseits spricht gegen eine intensivere Nutzung der Deiche, daß der Verkehr den Deichen mit Sicherheit zugesetzt hätte, wodurch deren eigentliche Funktion beeinträchtigt worden wäre. Daß große Menschen- oder Saumtierkarawanen den Naturraum auf diesen Wegen durchzogen hätten, ist aber ohnehin sehr unwahrscheinlich, weil sich ein so gearteter Handel mit großer Sicherheit in den schriftlichen Quellen niedergeschlagen hätte.

Sowohl für die damaligen technischen Möglichkeiten als auch angesichts der Unsicherheit unseres heutigen Wissens sind im übrigen die als kurze Stichstraßen angelegten Bohlwege in Norddeutschland erwähnenswert, die zu den Anlegestellen an den Flüssen führten.⁶⁸ Sie zeigen einerseits, daß es einen lokalen – vielleicht sogar regionalen – Verkehr auf dem Landweg gegeben hat, andererseits sind sie ein Beleg für die große Bedeutung der Weser bezüglich des überregionalen Weitertransports.

Bremens Abhängigkeit von der Freiheit und Sicherheit des Verkehrs auf der Unterweser sowie vom Zugang zu den friesischen Märkten war groß. Die bremische Versorgung, die Märkte und der Zwischenhandel waren auf einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs angewiesen. Deshalb war die bremische Politik gegenüber den Partnern im Unterweserraum die meiste Zeit auf Ausgleich ausgerichtet.

Gänzlich anders war die Situation an der Weser und ihren Nebenflüssen flußaufwärts. Oberhalb Bremens sind Handelsstraßen auf beiden Weserufern belegt.⁶⁹ Diese Belege stammen jedoch in erster Linie aus dem 15. und 16. Jahrhundert⁷⁰, weshalb qualitative wie quantitative Aussagen zur Bedeutung des die Weser aufwärts gerichteten Handels auf dem Land- bzw. auf dem Wasserweg um 1300 nur schwer zu treffen sind. Beide Wege waren aber offenbar in regem Gebrauch.

In der Binnenschifffahrt bemühte sich Bremen seit dem 15. Jahrhundert verstärkt, Braunschweig und vor allem Minden aus dem über Bremen hin-

⁶⁷ NITZ (wie Anm. 62), S. 61.

⁶⁸ HAJO HAYEN: Bau und Funktion hölzerner Moorwege: Einige Fakten und Folgerungen, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil 5: Der Verkehr, Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation, hrsg. von HERBERT JANKUHN u.a., Göttingen 1989, S. 11-82, hier S. 68 ff.; vgl. auch WEIDINGER (wie Anm. 13), S. 35.

⁶⁹ Vgl. FRIEDRICH BRUNS und HUGO WECZERKA: Hansische Handelsstraßen. Atlas, Köln, Graz 1962 (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F., 13/1), Karte 1; DIES.: Hansische Handelsstraßen. Textband, Köln, Graz 1967 (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F., 13/2), S. 268 ff., besonders S. 276 u. 278.

⁷⁰ Ebenda.

ausgehenden Weserhandel zu verdrängen.⁷¹ Sicher belegen läßt sich dieser Streit zwar erst, seit Minden 1511 auf einem Hansetag gegen Bremen Beschwerde führte⁷², doch in Verbindung mit der seit dem 13. Jahrhundert bewiesenen Handelstätigkeit Mindener Kaufleute bis ins Baltikum und nach Rußland⁷³ erscheint ein stärkerer Handel über die Weser möglich, aber nicht mit letzter Sicherheit nachweisbar.⁷⁴

Ein weiteres Indiz dafür, wie ungewiß eine Vorrangstellung der Weser oberhalb Bremens im Vergleich mit den Landstraßen war, ist eine Urkunde des Erzbischofs Nikolaus von Bremen aus dem Jahre 1425, in der er jedem, „de de stratem tom Langwedele“ benützt, bestimmte Rechte gewährt, und zwar gleichgültig, ob er „to vote, to perde, to wagene, to karen“ unterwegs sei.⁷⁵ Die Urkunde belegt, daß die Nutzung des Landweges in Richtung Minden bzw. Braunschweig – denn in diese Richtung führt der Weg nach Langwedel – mit Hilfe verschiedener Transportmittel zumindest nicht unüblich war. Für eine erhebliche Bedeutung der Landwege im südlichen Wesergebiet spricht außerdem die naturräumliche Beschaffenheit der Region: Das Gelände längs der Weser und ihrer Nebenflüsse ist nämlich für den mittelalterlichen Lastenverkehr über Land gut geeignet. Zudem sparte man durch die Benutzung des Landweges gegenüber dem Weg über die Weser viele Kilometer auf der Strecke nach Minden, Hannover oder Braunschweig.⁷⁶

Nur von geringer Bedeutung dürfte es gewesen sein, in welche Richtung die Waren auf der Weser transportiert wurden.⁷⁷ Ein Transport flußaufwärts war aufgrund der Gegenströmung mit Sicherheit sehr beschwerlich, aber die Schiffe, welche die Talfahrt antraten, mußten irgendwann auch wieder flußauf zurückkehren. Allenfalls die Menge der verladenen Güter könnte flußaufwärts geringer gewesen sein, damit die Schiffe sich leichter treideln ließen. Wesentlich wichtiger war die Richtung des Bestimmungsortes der Waren bzw. die Art von Handelsgut, die transportiert werden sollte. Für wertvolle, leichte Ware dürften die Händler im über Bremen hinausgehenden Handel den Landweg bevorzugt haben, schon um sich ein Umladen in Bremen zu ersparen.⁷⁸ Wollte man hingegen schwere Massengüter z.B. von Bremen nach

⁷¹ MARTIN KRIEG: Der Schiffsstreit zwischen Bremen und Minden, in: *Hansische Geschichtsblätter* 60 (1935), S. 66-89, hier S. 69 f.

⁷² *Hanserecense*. Abteilung 3 (1477-1530), Bd. 6 [Hansetage von 1510-1516], bearb. von DIETRICH SCHÄFER, Leipzig 1899, Nr. 194.

⁷³ Vgl. KRIEG (wie Anm. 71), S. 68.

⁷⁴ Egal, ob Mindener Kaufleute über die Weser oder über andere Verkehrswege nach Bremen gelangten, hier mußten sie auf jeden Fall ihre Waren auf größere, seegängige Schiffe umladen, wollten sie jene über den Seeweg in die Ostsee bringen.

⁷⁵ BUB IV, 259.

⁷⁶ BRUNS/WECZERKA: *Atlas* (wie Anm. 69), Karten 6, 7 u. 13.

⁷⁷ Gänzlich anders liegt der Sachverhalt im Dünahandelsgebiet, in dem die Flößerei, natürlich nur stromabwärts, eine nicht unerhebliche Rolle spielte.

⁷⁸ BRAUDEL (wie Anm. 54), S. 412.

Braunschweig bringen, hat man mit großer Wahrscheinlichkeit den Weg über Weser, Aller und Ocker gewählt.⁷⁹

Zusammenfassend ist festzustellen, daß Handel und Verkehr um 1300 unterhalb Bremens die Weser als den wichtigsten Transportweg nutzten. Oberhalb Bremens hingegen kann von einer Benützung sowohl der Weser als auch der Landstraßen ausgegangen werden. Eine Quantifizierung des Umfangs der parallel zueinander stattfindenden Binnenschifffahrt und des Landtransports ist nicht möglich. Die Argumente für die stärkere Nutzung des einen oder des anderen Verkehrsweges sind gleich gewichtig. Eine Einschätzung, einer der beiden Verkehrswege sei bedeutsamer gewesen, wäre deshalb rein spekulativ.

Neben den längs der Weser von Südost nach Nordwest verlaufenden Verkehrswegen im Bremer Raum gab es einige weitere Wege, die von Südwest nach Nordost verliefen. Schlägt man einen Halbkreis um Bremen, dessen äußerer Rand von Hamburg ausgehend durch die Städte Lüneburg, Hannover und Osnabrück bis nach Deventer reicht, dann sieht man in dem Gebiet außerhalb dieses Halbkreises ein dichtes Straßen- und Wegenetz. Innerhalb des Halbkreises hingegen befinden sich gerade einmal zehn überregional bedeutende Straßen.⁸⁰ Von diesen laufen jedoch sechs direkt auf Bremen zu, und drei weitere sind zumindest indirekt an Bremen angebunden. Noch deutlicher wird das Bild, wenn man nur die im gesamteuropäischen Kontext bedeutenden Verkehrswege berücksichtigt. Von dieser Kategorie gibt es nur vier, die innerhalb des Kreises liegen, aber alle diese vier Straßen laufen sternförmig auf Bremen zu.⁸¹

Die Aussage, das nordwestliche Niedersachsen sei im Mittelalter eine siedlungsfeindliche Landschaft gewesen, kann deshalb um den Aspekt erweitert werden, daß diese Region gleichermaßen verkehrsfeindlich gewesen ist. Ebenso untermauert die Auszählung der Straßen die These, Bremen habe eine Schlüsselposition besessen.⁸² Die Stadt hat deshalb nicht plötzlich im Spätmittelalter einen Knotenpunkt zwischen Land- und Wasserstraßennetz besetzt, sondern diese Position wurde in ihrer Gunst erst durch den drastischen Anstieg des Verkehrsaufkommens nach der Gründung Lübecks und der Erschließung Nordosteuropas für deutsche Händler sichtbar.

Um den großen infrastrukturellen Vorteil nicht zu verlieren, den Bremen aufgrund seiner einzigartigen Lage an der Weser genoß, war die Stadt im Laufe des 13. Jahrhunderts gezwungen, Mittel in die Pflege des sie umgebenden Wegenetzes zu investieren. Die seit dem 12. Jahrhundert sich beschleu-

⁷⁹ Vgl. BRUNS/WECZERKA: Textband (wie Anm. 69), S. 275 ff.

⁸⁰ Ebenda, S. 193. Vgl. auch BRUNS/WECZERKA: Atlas (wie Anm. 69), Karten 1, 5, 6, 7 u. 11.

⁸¹ Vgl. WALTER LEISERING: F.W. Putzger. Historischer Weltatlas, 99. Aufl. Berlin o.J., S. 57.

⁸² Vgl. WALTER CHRISTALLER: Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa. Die Systeme der europäischen zentralen Orte, Frankfurt/M. 1950 (Frankfurter Geographische Hefte, 24), S. 85 u. 88. Nach Christaller liegt Bremen auf einer bevorzugten Achse.

nigende Erschließung Niedersachsens führte nämlich zu einer Angleichung der Verkehrsbedingungen. Als Maßnahme, dieser Entwicklung entgegenzusteuern, muß deshalb der Brückenbau über die Weser bei Bremen im 13. Jahrhundert angesehen werden.⁸³ Eine Brücke über die Weser wird schriftlich erstmals 1244 erwähnt.⁸⁴ Der Brückenbau zeigt Bremens Interesse am Überlandverkehr: Ziel war es, den Transitverkehr über Land zu beschleunigen und enger an die Stadt zu binden. Bremen wollte den überseeischen Verkehr auffangen und in die Region weiterleiten. Ebenso war es offensichtlich der Wunsch der Stadt, das wirtschaftliche Potential der Region zu absorbieren und anschließend zum Vorteil des eigenen Zwischenhandels in den nordeuropäischen Handelsfluß einzuspeisen.

Neben dem Brückenbau ist insbesondere ein anderes mittelalterliches Großbauprojekt zu erwähnen: der Hafenbau. Der Hafen, neben dem Markt der entscheidende Knoten des Verkehrssystems Bremens im Mittelalter, wurde ebenfalls veränderten Bedingungen angepaßt, um – modern gesprochen – Standortvorteile nicht zu verlieren. So wurde der Hafen an der Balge um 1200 in die Ummauerung der Stadt einbezogen, und im 13. Jahrhundert wurde mit der Anlage des Schlachtehafens auf die Herausforderungen des modernen Schiffbaus reagiert. Auch die räumliche Verbindung von Hafen und Markt sowie die von Weidinger eingebrachte und gut belegte These eines dualen Hafensystems im Spätmittelalter, mit der Balge als Binnen- und der Schlachte als Seehafen⁸⁵, zeigen, welche hohe Bedeutung Infrastrukturmaßnahmen beigemessen wurde.

b. Riga

Wie sah nun die Situation in Riga aus? Dort war die Düna der wichtigste mittelalterliche Handels- und Verkehrsweg. Der Strom, der heute für die Schifffahrt nur noch bis Riga nutzbar ist, war im Mittelalter ein viel befahrener Wasserweg. Trotz zahlreicher Stromschnellen wurde die untere Düna bis Vitebsk und weiter zu dem die Verbindung mit dem Dnjepr bei Smolensk herstellenden Voloč⁸⁶ im Mittelalter regelmäßig befahren.⁸⁷ Im Früh- und

⁸³ Der Brückenbau gehörte im Mittelalter zu den Spitzentechnologien, die Finanzierung und die Herstellung einer Brücke waren deshalb von größter Schwierigkeit. Vgl. ERICH MASCHKE: Brücke. Die Brücke im europäischen Mittelalter, in: *LexMA II*, Sp. 724-730, besonders Sp. 725 u. 728.

⁸⁴ BUB I, 226. Der Brückenbau in Bremen ist übrigens augenscheinlich spät erfolgt. Eine erste große Welle von Brückenneubauten hatte es bereits im 12. Jahrhundert in Mitteleuropa gegeben. Dies könnte ein Indiz dafür sein, daß die naturräumliche Gunst in Bremen so groß war, daß man meinte, ohne einen Brückenbau auszukommen. Vgl. MASCHKE (wie Anm. 83), Sp. 726.

⁸⁵ WEIDINGER (wie Anm. 13), S. 214 ff., besonders S. 236 f.

⁸⁶ Unter einem Voloč versteht man eine Schleppstelle, eine Landenge zwischen zwei Flüssen bzw. eine Wasserscheide, über die Waren oder sogar ganze Schiffe getragen wurden.

Hochmittelalter war der obere Abschnitt der Düna außerdem ein Teil des in der russischen Nestorchronik beschriebenen Weges von den Warägern zu den Griechen.⁸⁸ Schon seit dem 10. Jahrhundert wurde diese Verbindung aber durch die Landnahme der Pečenegen und später der Kumanen empfindlich gestört. Im Zusammenhang mit den großen politischen Veränderungen während des Mongolensturms riß sie vorübergehend sogar ganz ab.⁸⁹ Und auch wenn unter der *pax Mongolica* schnell eine neue, weitläufige Verkehrs- und Wirtschaftsordnung entstanden ist⁹⁰, welche die Steppen der südlichen Rus' mit Zentralasien verband, endete von der Ostsee aus gesehen der Handelsweg in die zentrale Rus' dennoch seit dem 13. Jahrhundert in der Regel spätestens im Smolensker Hinterland.⁹¹

Im 13. und 14. Jahrhundert war die Düna für große seegängige Schiffe wie Koggen oder Holks ca. 25 km weit schiffbar⁹², gleichwohl ist nicht anzunehmen, daß Schiffe dieser Größe im Normalfall die Düna über Riga hinaus befuhren. Die Waren der großen Überseeschiffe wurden wahrscheinlich dort auf kleinere Flußschiffe oder andere Transportfahrzeuge umgeladen. Riga war der entscheidende Umschlaghafen zwischen Seeschifffahrt und Binnenverkehr im Dünagebiet. Für die Flußschifffahrt wurden auf der Düna sehr kleine Boote, kleine Prahme, Lodjen, Strusen etc., genutzt, die leicht gegen den Strom mit Pferden oder von Menschenhand zu treideln, in kleine Nebenflüsse zu steuern⁹³ oder gar über Landengen und an Stromschnellen vorbei zu tragen waren⁹⁴. Noch wichtiger dürfte die Flößerei gewesen sein.

⁸⁷ MANFRED HELLMANN: Düna, in: LexMA III, Sp. 1451.

⁸⁸ Die altrussische Nestorchronik. *Povest' Vremennych Let* (im weiteren zitiert als PVL), in Übersetzung hrsg. von REINHOLD TRAUTMANN, Leipzig 1931, S. 3 f., Beginn der Erzählung S. 7.

⁸⁹ Auch wenn die Funktion der Rus' als großer Drehscheibe im Verkehr Eurasiens nicht verlorenging, so änderten sich doch die Routen und die an ihnen partizipierenden Völkerschaften grundlegend. Vgl. dazu RAOUL ZÜHLKE: Der Verkehr in der nordwestlichen Rus' und den angrenzenden Gebieten im 13. Jahrhundert – eine Prospektion, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 51 (2003), S. 323-341, hier S. 340.

⁹⁰ Vgl. BERTOLD SPULER: Die Goldene Horde. Die Mongolen in Rußland 1223-1502, Leipzig 1943 (Das Mongolische Weltreich, Quellen und Forschungen, 2), S. 388.

⁹¹ Der Smolensker Vertrag sieht in Abschnitt 18 vor, daß deutsche Kaufleute über Smolensk hinaus Handel treiben dürfen. Dies macht einen Handel im Smolensker Hinterland wahrscheinlich. LEOPOLD KARL GOETZ: *Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters*, Hamburg 1916 (Abhandlungen des Hamburgischen Kolonialinstituts, 37; Reihe A: Rechts- und Staatswissenschaften, 6), S. 266 ff.

⁹² VON KONSTATINOW: Karte der Düna in den Grenzen des Rigischen Hafens, o.O. 1907 (Beilage zu BRUNO VON GERNET: Die Bedeutung der Wasserstrasse Riga – Chersson für das wirtschaftliche Leben Russlands, Riga 1911).

⁹³ Auch in der Zeit der lateinischen Herrschaft waren in Livland viele der kleineren zentralörtlichen Plätze wie etwa Burgen an Flußläufen zu finden. Ältere autochthone Siedlungen wurden oftmals fortgeführt oder es wurden in Opposition zu den alten Orten neue feste Plätze angelegt. Vgl. u.a. JAROCKIS (wie Anm. 46), passim; JĀNIS APALS: Die archäologische Erforschung der Burg Āraiši/Arrasch, in: Wolter von Plettenberg

Neben Stromschnellen und Untiefen beeinflusste und erschwerte auch das Klima die Binnenschifffahrt auf der Düna. Im Winter frieren große Teile des Rigischen Meerbusens ebenso wie die Düna zu bzw. sind durch Pack- und Treibeis bedroht.⁹⁵ Daher kamen die Binnen- und auch die Seeschifffahrt in dieser Zeit zum Erliegen. Der Verkehr stand allerdings nur während der Zeit des Eisgangs still. Sobald die Flüsse fest gefroren waren, dienten sie dem Schlittenverkehr und waren die winterlichen „Schnellwege“ der Rus' und des Baltikums.⁹⁶ Doch technische Probleme sind nur nebensächliche Aspekte im Vergleich zu den gewaltigen Möglichkeiten, aber auch den weiten Problemfeldern, welche die Düna in Verbindung mit den benachbarten Stromgebieten von Wolga, Dnjepr und Volchov mit ihrem für Europa unvergleichlichen Wasserstraßennetz bot.⁹⁷

Im ersten Abschnitt zwischen Riga und dem Rigischen Meerbusen sowie auf der Ostsee herrschten Probleme vor, wie sie auch für die Unterweserreion typisch waren. Durch die zahlreichen Inseln und Flußarme wurde der Handel bis zur endgültigen Unterwerfung der hier beheimateten Völkerschaf-

und das mittelalterliche Livland, hrsg. von NORBERT ANGERMANN und ILGVARS MĪSĀNS, Lüneburg 2001 (Schriften der Baltischen Historischen Kommission, 7), S. 159-197; JĀNIS APALS: Āraišu ezerpils rekonstrukcija. Apskats [Die Rekonstruktion der Wasserburg Āraiši. Überblick], in: Latvijas Zināņu akadēmijas vēstis (1994), S. 1-9; sowie DERS.: Rekonstruktion der befestigten Inselsiedlung des 9. Jahrhunderts in Araiši (Lettland). Vorbericht, in: Experimentelle Archäologie. Bilanz 1994 (1995), S. 97-110.

⁹⁴ Vgl. HANS GEORG VON SCHROEDER: Der Handel auf der Düna im Mittelalter, in: Han-sische Geschichtsblätter 23 (1917), S. 23-156, hier S. 24 f.

⁹⁵ WAHL/KUPFER (wie Anm. 41), S. 57 f. u. 88 f.

⁹⁶ Daß Altlivland ebenso wie die Rus' im Winter über ganz ausgezeichnete Verkehrsmög-lichkeiten verfügte, steht außer Frage. Zahlreiche Erwähnungen in den russischen Chro-niken zeigen, daß der Verkehr in den Wintermonaten keine Ausnahmerecheinung, sondern der Regelfall war. Siehe dazu etwa die Novgoroder Chronik zu 1135 (S. 58), 1147 (S. 62) und zu 1201 (S. 78 f.), die Pskover Chronik zu 1474 (Bd. 2, S. 55 f.). Die PVL, S. 175, erwähnt zu 1097 die guten und festen, weil zugefrorenen Wege im November, die ein zügiges Vorankommen ermöglichen. Und auch die Schra kennt natürlich die sommers wie winters das Kontor besuchenden Landfahrer. Vgl. dazu Die Nowgoroder Schra in sieben Fassungen vom XIII. bis zum XVII. Jahrhundert, hrsg. von WOLFGANG SCHLÜTER, Dorpat 1911. Schon im ersten Paragraphen der ältesten Fassung aus dem 13. Jahrhundert werden sie genannt. Zur Rolle der Flüsse für den Schlittenverkehr vgl. u.a. HANS-JOACHIM TORKE: Einführung in die Geschichte Ruß-lands, München 1997, S. 19. Daß die Deutschen auch schon vor der Gründung Rigas am Schlittenverkehr in Richtung Pskov/Novgorod teilnahmen, geht aus Heinrich von Lettlands Chronik in der Textstelle XI, 7, hervor. Siehe Heinrichs Livländische Chronik (Heinrici Chronicon Livoniae), hrsg. von LEONID ARBUSOW und ALBERT BAUER, 2. Aufl. Hannover 1955 (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores rerum Germanica-rum in usum scholarum separatim editi, [31]). Oder die mit stark verbesserten Kom-mentaren ausgestattete Ausgabe Heinrich von Lettland: Livländische Chronik, hrsg. von LEONID ARBUSOW und ALBERT BAUER, neu übersetzt von ALBERT BAUER, Darm-stadt 1959 (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe, 24) (im weiteren zitiert als Heinrich).

⁹⁷ Zum Netz der Wasserstraßen vgl. ZÜHLKE: Verkehr (wie Anm. 89), S. 336.

ten durch Piraterie und die Ausübung des Strandrechts bedroht.⁹⁸ Diese Probleme werden an etlichen Stellen bei Heinrich von Lettland deutlich. Bewußt überspitzt formuliert William L. Urban diesen Sachverhalt, wenn er die in Altlivland beheimateten Völkerschaften im 12. und 13. Jahrhundert schlicht als „pirates, highway robbers, slave-catchers and cattle thieves“ titulierte.⁹⁹ Die Fülle der Gefahren, denen sich die Reisenden damals gegenübersehen, wird besonders eindrücklich aus einer Passage der Chronik Heinrichs zum Jahre 1204 deutlich, die hier deswegen in Übersetzung wiedergegeben werden soll:

„Die genannten [aus Livland nach Deutschland zurückkehrenden] Ritter aber mit ihren Gefährten litten viele Not auf den Wogen des Meeres, bis sie zuletzt in die Gegend von Estland gelangten. Die Esten versuchten, ihnen Leben und Gut zu rauben, und überfielen sie mit zehn Raubschiffen und zwölf anderen Fahrzeugen. Doch Gott schützte die Seinen, und so erlitten sie durch die Feinde weder Mißgeschick noch Leid; vielmehr wurde eines der Raubschiffe von den Christen vernichtet, einige der Heiden getötet, andere ertranken jämmerlich im Meere. [...] Von da fuhren sie weiter und verbrachten viele Tage in großer Not, vor allem durch Hunger, Durst und Kälte; obgleich ihre Lebensmittel überaus knapp waren, nahmen sie fünfzig Christen, welche Schiffbruch erlitten hatten und am Ufer standen, zu sich auf und [...] verzehrten mit ihnen ihre Nahrung. Und als nur das eine noch übrigblieb, daß sie Hungers stürben, siehe [...]: ein großes Kaufmannsschiff nämlich erschien, schenkte sowohl als verkaufte ihnen Lebensmittel [...]. Als sie weiterfuhren, gerieten sie jedoch in die bisher größte Gefahr. Ein Sturm nämlich trieb sie in die gefährlichsten Klippen, zwischen denen sie in großer Furcht fuhren [...]; am Vorabend des Andreastages erreichten sie den Hafen von Wisby, segelten von dort [...] weiter und näherten sich dem Lande Dänemark. Außerstande wegen des ausgedehnten Eises, das Schiff an Land zu bringen, ließen sie es im Eise zurück und zogen unter Mitnahme ihrer Habe über Dänemark nach Deutschland.“¹⁰⁰

In der Folge traten diese Bedrohungen, die insbesondere in der Form des Strandrechts wohl nie ganz verschwanden¹⁰¹, jedoch hinter einem anderen

⁹⁸ Zur Lage der Grenzen der Volksgruppen in Livland vgl. AUGUST BIELENSTEIN: Die Grenzen des lettischen Volksstammes und der lettischen Sprache in der Gegenwart und im 13. Jahrhundert. Ein Beitrag zur ethnologischen Geographie und Geschichte Rußlands, St. Petersburg 1892, besonders die Karten 2 u. 3 des beiliegenden Atlas. Mit dem Wesergebiet war die Situation aber insofern nicht identisch, als hier neben den Deutschen i.e.S. nur Friesen lebten. Diese beiden Gruppen gehörten aber zumindest der gleichen Kirche an, und sie hatten auch verwandte Rechte, so daß Handelsstörungen offene Rechtsbrüche zugrunde lagen, wie etwa Piraterie, und keine ethnischen Konflikte, die sich dann in einer Form von Guerillataktik äußerten.

⁹⁹ WILLIAM L. URBAN: Victims of the Baltic Crusade, in: Journal of Baltic Studies 29 (1998), S. 195-212, hier S. 207.

¹⁰⁰ Heinrich VIII, 3. Vgl. auch den Smolensker Vertrag (Nr. 35).

¹⁰¹ Vgl. VILHO NIITEMAA: Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter, Helsinki 1955 (Suomalaisen tiedeakatemia toimituksia – annales academiae scientiarum fennicae, Reihe B, 94), S. 7 ff. Das Problem des Strandrechts wurde im Mittelalter nicht abschließend gelöst, Grad und Entwicklungstempo der Befreiung waren zudem in Nordosteuro-pa unterschiedlich. Ebenda, S. 396.

Problem zurück: der Sperrung des über die Ostsee geführten Dünahandels durch den Riga oft feindlich gegenüberstehenden Deutschen Orden. Diese Maßnahme konnte der Orden besonders nach dem Erwerb des Klosters Dünamünde im Jahre 1304 leicht durchführen. Für Riga, das nur auf diesem Weg am Ostseehandel teilhatte, konnte dieser Umstand verhängnisvoll werden.¹⁰²

Der Abschnitt im Dünaverkehr von Riga bis kurz vor Druja, der ebenso wie der Abschnitt zwischen Riga und der Dünamündung in erster Linie ein Transitgebiet des Osthandels war¹⁰³, ist bereits durch einige neue, andersartige Probleme gekennzeichnet, die in dieser Form im Unterwesergebiet nicht in Erscheinung traten.

In diesem Teilstück mußte sich der Handel auf etliche ungünstige Variablen einstellen. Zum einen befanden sich hier zahlreiche Stromschnellen und Untiefen, so daß der Fluß am besten während der wasserreichen Zeit nach der Schneeschmelze befahren werden konnte.¹⁰⁴ Zum anderen gab es zahlreiche von Menschen hervorgerufene Störungen. Zunächst war der Handel durch Übergriffe der heidnischen Völker zu beiden Ufern bedroht. Diese Bedrohung konnte zwar im Laufe des 13. Jahrhunderts im Zuge der die Düna aufwärts gerichteten deutschen Expansion ausgeschaltet werden.¹⁰⁵ Doch im Verlauf der Verdrängung der heidnischen Völker kam der Deutsche Orden in dieses Gebiet und entwickelte sich schnell zu einem ähnlich unangenehmen Handelshindernis, zumal er hier auch Eigenhandel betrieb.¹⁰⁶ Hinzu kamen Übergriffe von Russen und Litauern, die aus ihren nur wenige Kilometer entfer-

¹⁰² SCHROEDER (wie Anm. 94), S. 66 f. Ferner MANFRED HELLMANN: Der Deutsche Orden und die Stadt Riga, in: Stadt und Orden. Das Verhältnis des Deutschen Ordens zu den Städten in Livland, Preußen und im Deutschen Reich, hrsg. von UDO ARNOLD, Marburg 1993 (Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens, 44; Veröffentlichungen der Internationalen Kommission zur Erforschung des Deutschen Ordens, 4), S. 1-33, hier S. 19.

¹⁰³ Allerdings konnten hier bereits einige begehrte Waren, etwa Holz oder auch Wachs, eingehandelt werden. Siehe PAUL JOHANSEN: Waren des hansischen Fernhandels und ihre Herkunft, in: Großer Historischer Weltatlas. Teil 2: Mittelalter, bearb. von JOSEF ENGEL, o.O. 1979, S. 84.

¹⁰⁴ SCHROEDER (wie Anm. 94), S. 24. Interessant ist, daß man schon lange vor dem Eintreffen der Deutschen diese für den Verkehr widrigen Stellen durch Lotsenzeichen kennzeichnete. Siehe dazu NIKOLAJ N. WORONIN: Die Verkehrsmittel und Verkehrswege, in: Die Materielle Kultur der alten Rus', hrsg. von DEMS. u.a., Berlin 1959 (Geschichte der Kultur der alten Rus'. Die vormongolische Periode, 1), S. 261-288, hier S. 279 f.

¹⁰⁵ Vgl. die Karte bei MICHAEL FREIHERR VON TAUBE: Russische und litauische Fürsten an der Düna zur Zeit der Deutschen Eroberung Livlands (XII. und XIII. Jahrhundert), o.O. 1935 (Sonderdruck aus den Jahrbüchern für Kultur und Geschichte der Slaven, 1935), S. 503. Ferner MANFRED HELLMANN: Das Lettenland im Mittelalter. Studien zur ostbaltischen Frühzeit und lettischen Stammesgeschichte, insbesondere Lettgallens, Münster, Köln 1954 (Beiträge zur Geschichte Osteuropas, 1), S. 155 ff.

¹⁰⁶ LÜB I, 585. Vgl. SCHROEDER (wie Anm. 94), S. 58 f., der darauf aufmerksam macht, daß die Rigaer den Ordenshandel als sehr störend empfanden.

ten Herrschaftsräumen häufig Kriegs- und Beutezüge längs der Düna unternahmen¹⁰⁷, um die deutsche Expansion zu kontern. Als Reaktion darauf versuchten die deutschen Händler, die Situation durch Verträge zu verbessern und von allen Seiten den sog. Freien Weg, also Verkehrsfreiheit, zugesichert zu erhalten¹⁰⁸, freilich ohne durchschlagenden Erfolg, weil die streitenden Parteien das Land immer wieder mit Krieg überzogen und dann auch vor den Kaufleuten nicht haltmachten.

Der folgende flußaufwärts gelegene Abschnitt der Düna zwischen Druja und Polock¹⁰⁹ bzw. Vitebsk lag nicht nur am Rand, sondern gänzlich außerhalb des deutschen Herrschaftsraums. Dieser Bereich wurde zu Beginn des 13. Jahrhunderts von russischen und später von litauischen Fürsten kontrolliert.¹¹⁰ Trotzdem waren die deutschen Kaufleute hier offenbar in der Regel willkommene Gäste und hatten weniger unter Übergriffen zu leiden als in den umkämpften Gebieten im Abschnitt zuvor. Dies ist leicht verständlich, schließlich kauften und lieferten sie begehrte Waren. Die Region war deshalb eindeutig direktes Handelsgebiet und nicht Transitregion. Die Menschen beider Seiten waren auf Kooperation angewiesen und verhielten sich dementsprechend. Zahlreiche Verträge, die früh in einer ungewöhnlichen Dichte abgeschlossen wurden, sprechen eine eindeutige Sprache.¹¹¹ Den deutschen Händlern wurden zahlreiche Privilegien zuteil, von denen das wichtigste die schon angesprochene und hier verwirklichte Verkehrsfreiheit war.¹¹² Unrecht gegenüber den deutschen Händlern blieb der Ausnahmefall und wurde – wenn es dennoch eintrat – meist gesühnt, so daß der Handel sich schnell zur Routine entwickelte.

Für den Dünahandel hinter Vitebsk auf dem Voloč zwischen Düna und Dnjepr galt zunächst ähnliches. Auch dieses Gebiet war für die deutschen

¹⁰⁷ Vgl. z.B. LUB I, 452 u. 457. SCHROEDER (wie Anm. 94), S. 51 ff.

¹⁰⁸ Grundlegend hierfür sind nach wie vor GOETZ (wie Anm. 91), sowie WALTER RENN-KAMP: Studien zum deutsch-russischen Handel bis zum Ende des 13. Jahrhunderts. Nowgorod und Dünagebiet, Bochum 1977 (Bochumer historische Studien. Mittelalterliche Geschichte, 2). Vgl. ferner LUB I, 559, 576, LUB II, 781, LUB III, 607a, 1082, LUB VI, 2924, 2962, 2966.

¹⁰⁹ Polock war nach Smolensk und Novgorod das größte und bedeutendste Handelszentrum in der nordwestlichen Rus'; vgl. EDUARD MÜHLE: Die städtischen Handelszentren der nordwestlichen Rus'. Anfänge und frühe Entwicklung altrussischer Städte (bis gegen Ende des 12. Jahrhunderts), Stuttgart 1991 (Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa, 32), S. 302.

¹¹⁰ Vgl. MANFRED HELLMANN: Das Großfürstentum Litauen bis 1234 [! gemeint ist 1434], in: Handbuch der europäischen Geschichte. Bd. 2: Europa im Hoch- und Spätmittelalter, hrsg. von FERDINAND SEIBT, Stuttgart 1987, S. 1080-1102, hier S. 1085.

¹¹¹ Vgl. RENNKAMP (wie Anm. 108), S. 260.

¹¹² Siehe z.B. Smolensker Vertrag von 1229, Nr. 34 u. 35. Smolensker Vertrag von 1250, Nr. 16 u. 20. HUB I, 595, 943. HUB II, 412, 628. LUB III, 1245. Vgl. GOETZ (wie Anm. 91), S. 227 ff. Die wichtigsten Bestandteile fast aller Handelsverträge waren Verkehrsfreiheit und Rechtsschutz.

Kaufleute Absatz- und Beschaffungsmarkt zugleich und diente nicht vorrangig dem Transit, und auch hier waren die Bedingungen für den deutschen Handel zunächst gut, insbesondere weil Smolensk als Handelszentrum noch wichtiger als Polock und Vitebsk war.¹¹³ Doch infolge der litauischen Expansion, welche die Fürstentümer Polock und Vitebsk schon zur Mitte des 13. Jahrhunderts der Smolensker Vorherrschaft entzog, verkleinerte sich allmählich das Handelsgebiet der Deutschen. Aufgrund der Interessengegensätze der eigenständigen russischen Fürstentümer und derjenigen, die unter litauischer Oberhoheit standen, kam es nämlich fortwährend zu Konflikten, die den Handel beeinträchtigten.¹¹⁴

Wenn man den flußaufwärts bzw. den flußabwärts gerichteten Handel in den Blick nimmt, so tritt die für die Weserschiffahrt gemachte Feststellung, daß Schiffe, welche die Weser abwärts gefahren seien, irgendwann auch wieder flußaufwärts fahren müßten, auf die Düna nicht zu, denn eines der wesentlichen Produkte, die über die Düna gehandelt wurden und immer noch werden, ist Holz. Dieses konnte, wie bis auf den heutigen Tag üblich, flußabwärts geflößt werden.¹¹⁵ Das heißt, man muß von einem viel stärkeren Verkehr flußabwärts ausgehen. Hinzu kommt, daß man das Holz zu einfachen Booten zusammenfügen, diese mit weiteren Waren beladen, nach Riga bringen und dort wieder auseinanderschlagen konnte. Dies war eine häufig praktizierte Alternative, zumal ohnehin deutlich größere Transportkapazitäten flußabwärts als flußaufwärts benötigt wurden. In Richtung des russischen Binnenlandes wurden nämlich neben Silber vor allem bereits verarbeitete bzw. veredelte Produkte, also Fertigwaren, befördert, während in die Gegenrichtung vorrangig Natur- oder halbverarbeitete Produkte unterwegs waren. Die roh zusammengezimmerten Strusen waren daher bei der Talfahrt sehr beliebt, wie sich aus einem Schreiben des Fürsten von Polock von 1409 schließen läßt, aus dem hervorgeht, die Händler kämen zu Pferd über den Landweg, während sie auf Strusen heimführen.¹¹⁶

Neben dem Hinweis, daß die Flößerei auf der Düna eine bedeutende Rolle spielte, belegt dieses Schreiben auch die regelmäßige Nutzung von Landwegen. Stellt man sich Rigas Randlage im hansischen Raum vor, dann liegt der Gedanke nahe, die Stadt habe verkehrstechnisch in einem unterentwickelten,

¹¹³ MÜHLE (wie Anm. 109), S. 270 f.

¹¹⁴ Vgl. HELLMANN: Großfürstentum Litauen (wie Anm. 110), S. 1085 ff. Der Kampf um die Dünafürstentümer führte spätestens seit den 1220er Jahren immer wieder zu bewaffneten Konflikten zwischen russischen und litauischen Fürsten an der Düna, in denen die Russen nach dem Schock, den die Schlacht gegen die Mongolen an der Kalka (1223) hinterlassen hatte, langsam in die Defensive gerieten. Siehe DERS.: Lettenland (wie Anm. 105), S. 160 ff.

¹¹⁵ JANIS RUTKIS: Latvia. Country and People, Stockholm 1967, S. 397.

¹¹⁶ HUB V, 896 (= LUB VI, 2981); KARL EDUARD NAPIERSKY: Russisch-Livländische Urkunden, St. Petersburg 1868, 172; vgl. CONSTANTIN METTIG: Die Geschichte der Stadt Riga, Riga 1897 [Nachdruck Hannover 1967].

strukturschwachen Raum gelegen.¹¹⁷ Doch diese Einschätzung stimmt nur bedingt. Zwar lag Riga fernab der großen überregionalen Ost-West-Landrouten, die schon in frühmittelalterlicher Zeit von jüdischen und warägischen Händlern erschlossen worden waren¹¹⁸, doch zumindest regional bedeutsame Landverbindungen gab es auch in diesem Gebiet. Teilt man nämlich den Riga umgebenden Raum in drei Bereiche ein, so ergeben sich in diesen durchaus unterschiedliche Bedingungen für den Verkehr über Land, ob nun mit dem Wagen oder dem Schlitten.

Der erste Teilraum zwischen Riga, Pskov und Narwa ist keinesfalls arm an Wegen und Straßen.¹¹⁹ Im Gegenteil, hier sind unter Umgehung der die Landschaft prägenden Moore und Sümpfe Dutzende wichtiger Handelsrouten zu finden, die allerdings zum Großteil nicht auf Riga, sondern auf Reval zu laufen.

Wendet man seinen Blick wieder dem Gebiet längs der Düna als zweitem Teilraum zu, so ist festzustellen, daß es hier nur einen wichtigen Weg gab: Dieser verlief im Winter auf der Düna und sonst an deren Ufern.¹²⁰ Er diente einerseits als Treidelpfad, war aber nach dem Zeugnis der Quellen offensichtlich, zumindest unterhalb der Mündung der Ewst in die Düna, auch als Handelsstraße im Gebrauch.¹²¹ Letzteres hing wahrscheinlich mit der äußerst schlechten Passierbarkeit der Düna zwischen der Ewst und der Insel Dahlenholm zusammen.¹²² Für aus Litauen kommende Kaufleute, die erst in diesem Bereich an die Düna stießen, war es einfacher, dem Flußverlauf an Land zu folgen, als auf Schiffe oder Flöße umzuladen. Ansonsten liefen bis kurz vor Polock nur wenige, allesamt weniger bedeutende Wege auf die Düna zu. Insgesamt kann man sagen, der Raum zu beiden Seiten der Düna sei infrastrukturell schwach erschlossen und auf die Düna als entscheidende Verkehrsader ausgerichtet gewesen. Einen über den Strom hinweglaufenden Verkehr hat es offenbar nicht gegeben.

Der dritte Teilraum schließlich, zu dem Kurland und die dahinter liegenden Gebiete am Rande Preußens und Litauens zählen, zeigt im Bereich der sog. Großen Wildnis tatsächlich eine Zone, die ein weißer Fleck auf den Handels-

¹¹⁷ Diese Vermutung ist ein Stigma, mit dem ganz Osteuropa – zu Unrecht – behaftet ist. Vgl. ZÜHLKE: Verkehr (wie Anm. 89), S. 323.

¹¹⁸ Vgl. JULIUS BRUTZKUS: Der Handel der westeuropäischen Juden mit dem alten Kiev, in: Zeitschrift für die Geschichte der Juden in Deutschland (1931), S. 97-110, passim. Ferner SCHRAMM (wie Anm. 47), S. 69 ff.

¹¹⁹ Vgl. BRUNS/WECZERKA: Atlas (wie Anm. 69), Karte 8.

¹²⁰ Grundlage für die Feststellung des Verlaufs ist der Atlas des Grafen von Mellin von 1790 (Der Atlas von Livland des Ludwig August Graf Mellin, hrsg. von ECKHARD JÄGER, Lüneburg 1972); vgl. auch BRUNS/WECZERKA: Textband (wie Anm. 69), S. 732 ff.

¹²¹ HUB II, 628. Vgl. auch HUB II, 412. Siehe ferner GOETZ (wie Anm. 91), S. 335 f.

¹²² WAHL/KUPFER (wie Anm. 41), S. 56.

und Verkehrskarten war. Der hier zu findende dichte, nahezu undurchdringliche und teilweise versumpfte Urwald war wegeelos.

Welche Rückschlüsse lassen sich aus dem Wegenetz rund um Riga für die Stadt ziehen? Mit einer Ausnahme weist es erstaunlicherweise kaum Besonderheiten auf. Riga war mit den wichtigsten Städten Livlands – Reval, Dorpat und Narwa – über Wege verbunden, die aufgrund des relativ gut passierbaren Areals im Nordosten Livlands direkt, ohne größere Umwege verliefen.¹²³ Das gleiche gilt für die bedeutenden russischen Städte: Polock, Vitebsk und Smolensk waren über die Düna bzw. den Düna-Djnepr-Volok direkt anzu- steuern, der Weg nach Pskov und weiter nach Novgorod verlief ebenfalls fast geradlinig. Die Passierbarkeit der Wege differierte allerdings jahreszeitlich stark. Am besten dürften sie im Winter nutzbar gewesen sein. Von einem alten Schlittenweg nach Pskov, der schon vor der Gründung Rigas in Gebrauch gewesen sein soll, berichtet z.B. Heinrich von Lettland.¹²⁴ Letztlich verwundert nicht einmal die geringe Zahl von Wegen im Südwesten in Anbetracht der Großen Wildnis.

Insgesamt eröffnete das Wegenetz der Stadt Riga gute, jedoch keinesfalls außergewöhnliche Möglichkeiten. Das den Wirtschaftsraum dominierende Oberzentrum war Novgorod. Eine Ausrichtung Rigas auf Novgorod ist dennoch nicht festzustellen. Dieses war wesentlich leichter über den Volchov als über den Landweg zu erreichen, und so waren Reval, als Sammelpunkt für die hansischen Schiffer, und Dorpat, als die Novgorod am nächsten liegende Hansestadt, die bedeutendsten unter den livländischen Städten in diesem Handelsbereich.¹²⁵ Ähnliches gilt für die litauischen Gebiete, die leichter von Preußen als von Riga aus zugänglich waren. So bleibt einzig die Düna, die direkte und schnelle Anbindung nach Weißrußland in Verbindung mit den Routen über die Ostsee, als entscheidender verkehrstechnischer Standortvorteil Rigas.

4. Haben Bremen und Riga eine gemeinsame Verkehrstypologie?

Die Ursachen für die Anlage beider Städte waren grundverschieden: Bremen war eine natürlich gewachsene Siedlung mit – an der Mehrkernigkeit

¹²³ Ebenda, Karten 36, 38 u. 39.

¹²⁴ Heinrich XI, 7.

¹²⁵ PHILIPPE DOLLINGER: Die Hanse, 5. Aufl. Stuttgart 1998, S. 168 f. Vgl. auch Revals und Dorpats Stellung im Novgoroder Kontor, wo sie Lübeck als Sprecherin ablösten. So wurde der Hofknecht des Kontors im Laufe der Zeit vom livländischen Städtetag ernannt, und hier beanspruchte Dorpat ein gewisses Vorrecht. Daß dieser Prozeß, der besonders im 15. Jahrhundert in den Quellen offenkundig wird, einen längeren Vorlauf hatte, ist sicher. Vgl. LUB I, 569. Siehe ferner HUB V, 616, 1063. HUB VI, 302. HUB VII, 844. LUB IV, 1841. LUB V, 2105. LUB VII, 380. LUB VIII, 231, 275. LUB IX, 824, 827, 828. Erste Nennung des Hofknechts in der Novgoroder Schra V, 142 (ebenfalls abgedruckt als LUB XII, 379).

von Wehrcurtis, Fährsiedlung, Bischofssitz, Fischerdorf und schließlich Marktort ablesbarer – multikausaler Entwicklung. Riga hingegen ist das steingewordene Symbol einer Niederlage: Aus dem ungleich günstiger gelegenen Bischofssitz Üxküll wurden die deutschen Eindringlinge zunächst auf die Stellung bei Riga zurückgeworfen, die dann, als militärisch kaum zu bezwingender Brückenkopf, Ausgangspunkt für die am Ende erfolgreiche Eroberung Livlands wurde.¹²⁶

Die Entwicklung bestimmter, für den hansischen Handel notwendiger Strukturmerkmale wurde trotzdem in beiden Orten synchron vollzogen. Dabei standen bestimmte Termini im Vordergrund der Angleichung aneinander: Die Merkmale, nicht die Strukturen waren gleich. Beide Städte verfügten über einen Rat, einen Vogt, über gesetztes Recht. Doch diese waren in ihrem Wesen zunächst sehr verschieden, nur die Bezeichnungen waren identisch.

Vom geographischen Standpunkt aus bleibt die verwandte Grundausrichtung beider Städte sowohl auf den Fluß- als auch auf den Überseeverkehr. Beide Städte waren die letzten Orte vor der Mündung von Weser bzw. Düna – wobei im Falle Rigas nachgeholfen werden mußte. Zunächst war der berühmte und offenbar vielgenutzte Semgaller Hafen, der wahrscheinlich noch näher am Rigischen Meerbusen lag, mit Hilfe einer päpstlichen Bulle und unter Anwendung brutaler Gewalt auszuschalten.¹²⁷

Beide Städte waren auf den Fluß fixiert. Im Falle Bremens bestand aber zusätzlich die Option „Straße“. Lag dies – trotz der Isolationslage im niedersächsischen Infrastrukturloch – an der prinzipiell dichteren Infrastruktur im Altsiedelland, oder war vielleicht die Isolationslage nur scheinbar ein Nachteil? War hier der Straßenverkehr möglicherweise insgesamt üblicher, und lag Bremen glücklicherweise noch zusätzlich in einem engen Flaschenhals? M.E. ist die pauschale Annahme falsch, in Osteuropa habe es eine schlechtere Infrastruktur gegeben als in Westeuropa. Der Verkehr konnte in Nordosteuropa offenbar genauso zweckmäßig abgewickelt werden wie in Nordwesteuropa. Riga und Bremen, zwei Städte von ebenbürtigem Gewicht in handelspolitischer Hinsicht, waren in ihre jeweiligen Infrastrukturnetze gut integriert.

Riga konnte insbesondere im frühen 13. Jahrhundert, also in der Gründungsphase, davon profitieren, daß es von Osten gesehen an einem Endpunkt der langen eurasisch-osteuropäischen Handelsrouten lag. Hinzu kommt, daß es am Rand der lateinischen Wirtschaftsgemeinschaft entstand und daher als Grenzstadt Potentiale erschließen und zwischen Kulturräumen vermitteln konnte, wie dies für Bremen nie möglich gewesen wäre. Durch den über Osteuropa hereinbrechenden Mongolensturm wurde dann allerdings die Struktur des Handelsverkehrs grundlegend verändert. Zwar brachen die Verkehrswege

¹²⁶ Siehe dazu RAOUL ZÜHLKE: Rigas früheste Entwicklung – Der Einfluß von Personen und Personenverbänden bei der Entstehung der deutschen Siedlung am *campus rigae*, in: Riga und der Ostseeraum in der Geschichte. Regionale Verbindungen und Multikulturalität, hrsg. von ILGVARS MISĀNS u.a. [Band in Drucklegung].

¹²⁷ Heinrich IV., 6, 7.

nicht zusammen, und auch die Routen verschoben sich nicht in einem Maße, das als gravierend zu bezeichnen wäre, aber die Fernhandelspartner Rigas wurden alle erheblich in ihrem wirtschaftlichen Leistungsvermögen beschnitten. Teilweise verschwanden diese Partner infolge der ungeheuren Zerstörungen durch die Mongolen sogar ganz von der Bildfläche. Zudem fanden die russischen Städte unter der *pax Mongolica* andere, attraktivere Handelspartner, eine Entwicklung, die sich bei der Ausdehnung des Litauischen Reiches wiederholen sollte.

Bremens Vorzug war, daß die Stadt im Vergleich zu Riga auf ein sehr viel dichter besiedeltes und wirtschaftlich erschlossenes Hinterland zurückgreifen konnte. Da aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten in Norddeutschland auch keine zweite große Stadt in der Nähe entstehen konnte, wurde Bremen zu einer mittelalterlichen Großstadt von herausragender Bedeutung. Für Handel und Verkehr in Nordwestdeutschland war die Stadt an der Weser die bedeutende Drehscheibe.

Abschließend kann festgestellt werden, daß Bremen und Riga zwar keine identische Verkehrstypologie aufwiesen, sie sich aber in mancher Hinsicht ähnlicher waren, als man dies aufgrund der weit auseinanderliegenden Standorte mit ihren stark voneinander abweichenden naturräumlichen Umfeldern hätte erwarten können. Offen bleibt unter der hier behandelten Fragestellung, inwieweit Bremen und Riga einem gemeinsamen oder zwei verschiedenen Wirtschaftsgroßräumen angehörten. Selbstverständlich waren sie beide in den gesamthansischen Handelsverkehr auf das Engste integriert. Doch das hansische Verkehrssystem war in seiner Ost-West-Erstreckung gewaltig. Beide Städte dominierten die westliche bzw. die östliche Peripherie des Hanseraumes, sie hatten die Funktion von Scharnieren. Bremen verband den hansischen Raum im Westen mit Norwegen und den – als *Blue Banana*¹²⁸ bezeichneten – urbanen Kernregionen Westeuropas längs des Rheins, in Flandern und Südengland. Riga übernahm die gleiche verbindende Aufgabe im Osten hinsichtlich der Weiten Eurasiens.

Die Beziehungen Bremens und Rigas untereinander waren – von engen herrschaftlichen und religiösen Kontakten zu Beginn des 13. Jahrhunderts abgesehen¹²⁹ – von notwendig niedriger Frequenz. Der Transfer von Produkten aus der einen Peripherie in das Zentrum des Hansehandels und von dort zur gegenüberliegenden Peripherie war die eigentliche Aufgabe der beiden Städte

¹²⁸ Zum Begriff der ‚*Blue Banana*‘ vgl. KAREL DAVIDS und JAN LUCASSEN: Introduction, in: *A Miracle Mirrored. The Dutch Republic in European Perspective*, hrsg. von DENS., Cambridge 1995, S. 1-25: „The concept and title of the ‚*Blue Banana*‘ emerged as the result of a French government research project on a typology of European towns and cities in the *Maison de Géographie* at Montpellier. In the first edition only of Brunet, *Les villes Européennes*, the outline of the ‚*banana*‘ was printed in blue, and thus acquired its title.“ (Ebenda, S. 25, Fußnote 29). Die *Blue Banana* erstreckte sich vom Norden Italiens über die Rheinschiene zum Ärmelkanal und umfaßte außerdem die südlichen Teile Englands.

¹²⁹ Vgl. dazu HUCKER (wie Anm. 28), S. 7.

im hansischen Handelsverkehr. Beide Städte waren – typisch für Hansestädte – weder vorrangig Produzenten noch Abnehmer von Waren, sie waren Dienstleister, Vermittler des Handels.

Summary

Transport in the surroundings of the head centres Bremen and Riga around 1300 in comparison

Bremen and Riga were laid out for entirely different reasons. While Bremen was a mature settlement which had undergone a multicausal development, Riga was the manifest symbol of a defeat, since the German invaders finally conquered Livonia only after they had been pushed out of the former bishop's seat Üxküll.

Nonetheless, the essential structural features of Hanseatic trade developed simultaneously in both places. The term was of great importance in this context as the features and not the structures were alike: Both towns had a council, a reeve and their own laws, though in the beginning they were both of a distinct nature.

From a geographical point of view, both towns were oriented towards waterway and overseas transport, but Bremen had the options "river" or "road". It cannot be assumed, however, that the infrastructure in Eastern Europe was generally inferior to that in Western Europe. Riga and Bremen were well integrated into their respective infrastructure networks.

Especially during its founding period, Riga had the advantage of being located at the terminal point of the long Eurasian trade routes. Furthermore, it developed at the boundaries of the Latin economic community and could therefore use potentials which for Bremen would have been unthinkable. The Mongolian invasion however led to radical changes in the trade infrastructure.

Bremen had the advantage of a densely populated and economically developed hinterland. Thus it became an important hub of trade and transport in North-Western Germany.

While Bremen and Riga did not have identical transport conditions, there were more similarities than their distance and their distinct local surroundings might suggest. Both were deeply integrated into the Hanseatic trade. Both towns dominated the western and the eastern periphery respectively; they functioned as hinges. Bremen connected the Hanseatic area in the West with Norway and the urban centres of North-Western Europe. Riga performed the same task in the East towards the broad expanses of Eurasia. The relationship between Bremen and Riga was – apart from close contacts between the aristocracy and the churches at the beginning of the 13th century – necessarily rather loose. The actual task of both towns in the Hanseatic trade system consisted in the transfer of products from one periphery to the centre of Hanseatic trade and from there to the opposite periphery.