

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

1903

1. Oldenburgs gewerbliche Stellung.

III.

Forschungen zur Verfassungsgeschichte der Stadt Oldenburg.

Von Dietrich Kohl.

Dritter Artikel.

Zur Entstehungsgeschichte der Stadt und ihrer Verfassung.

In unserer vorjährigen Arbeit haben wir zu zeigen versucht, welche Bedeutung der Landwirtschaft im Leben der Bürger Oldenburgs zukam. In der Nähe der Stadt besaßen sie Gärten und Äcker, und weiterhin erstreckte sich die Allmende oder gemeine Mark, welche die landwirtschaftlichen Hausbetriebe durch eine Reihe von freien Nutzungen ergänzte. Aber nicht agrarische, sondern gewerbliche Tätigkeit ist bezeichnend für den Städter. Von Handel und Gewerbe — darüber gibt es keine Meinungsverschiedenheit — ist die Bildung deutscher Städte im wirtschaftlichen Sinne ausgegangen, und wir werden daher auch in der Geschichte unserer Stadt zunächst noch dieser Seite Beachtung schenken müssen, bevor wir die Entwicklung der verfassungsrechtlichen Form ins Auge fassen.

1. Oldenburgs gewerbliche Stellung.

Wer sich von der wirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Städte im Mittelalter eine richtige Vorstellung machen will, darf nicht die heutigen nationalökonomischen Verhältnisse zum Maßstab nehmen. Im Leben der Gegenwart werden manche wirtschaftlichen Aufgaben von einzelnen Städten, Städtegruppen oder auch ganzen



Landstrichen für die Gesamtheit gelöst, deren Erfüllung im Mittelalter und auch noch in einem beträchtlichen Teile der Neuzeit für ein bestimmtes kleines Wirtschaftsgebiet jeder Stadt zufiel. Während heute die wirtschaftliche Tätigkeit in den meisten Gegenden einseitig auf die Erzeugung gewisser Güter, z. B. von Getreide, Vieh, Holz, Geweben, Eisenwaren usw., gerichtet ist und der Bedarf an anderen notwendigen Dingen durch den Fernhandel gedeckt werden muß, hatte im Mittelalter eine Stadtgemeinde für die Deckung der wichtigsten Bedürfnisse des Lebens im wesentlichen selbst zu sorgen, — eine Tatsache, die besonders darin zum Ausdruck kam, daß die innere Wirtschaftspolitik der Städte eine möglichst große Vielseitigkeit der gewerblichen Produktion anstrebte. Innerhalb ihres Bezirks vermittelte die Stadt den Austausch zwischen den von der Stadtbevölkerung hergestellten Handwerksartikeln und den von den Landbewohnern der Umgegend erzeugten Bodenprodukten. Die zahlreichen Neugründungen von Städten während des Mittelalters sind wirtschaftlich auf das Bedürfnis eines bestimmten Landstriches nach einem solchen gewerblichen Mittelpunkt und Umschlagsplatze zurückzuführen. Gegen Ende des Mittelalters war in Deutschland diesem Bedürfnisse überall im wesentlichen Rechnung getragen, und die Zahl der Städte hat sich seitdem bis zum 19. Jahrhundert hin nicht bedeutend vermehrt. Sie bedeckten damals — an Zahl etwa 3000 — den Boden des deutschen Reiches in ziemlich gleichen Abständen, im Süden und Westen Deutschlands von durchschnittlich 4 bis 5 Wegstunden, im Norden und Osten von 7 bis 8 Stunden. Auch die Größe der Einwohnerzahl war nicht sehr verschieden. Nach heutigen Begriffen waren es sämtlich Kleinstädte: noch im 14. und 15. Jahrhundert hatten selbst Nürnberg und Straßburg nur etwa 20000, Zürich, Basel und Frankfurt wenig mehr als 10000, Mainz etwa 6000, Dresden und Leiden 5000, Meissen 2000 Einwohner. Die Gleichmäßigkeit ihrer lokalen wirtschaftlichen Bedeutung, ihrer Verteilung und der Bevölkerungsziffer ist also im allgemeinen für die mittelalterlichen Städte charakteristisch.¹⁾

¹⁾ Vorstehendes nach K. Bücher, Die Entstehung der Volkswirtschaft (1893 und 1898).



So bezeichnend nun freilich die Selbständigkeit der lokalen städtischen „Wirtschaftskreise“ für das Mittelalter ist, so würde man sich doch einer sehr einseitigen Auffassung schuldig machen, wenn man damit die wirtschaftliche Bedeutung der mittelalterlichen Städte für erschöpft hielte. In vielen Städten ist nicht nur für die nächstwohnenden Konsumenten, sondern auch für den Fernhandel gearbeitet worden. Es gab neben dem Verkehr zwischen Stadt und Land einen solchen zwischen Stadt und Stadt, und auch dieser interlokale Verkehr ist bereits „ein konstitutives Element im wirtschaftlichen Leben“ des Mittelalters, besonders im Norden an der Küste, gewesen. Nicht nur wurden viele Erzeugnisse des Auslandes herangebracht, sondern auch einheimische Produkte durch den Handel in weitere Entfernung getragen.¹⁾ Wie der Wochenmarkt dem Verkehr zwischen Stadt- und Landbevölkerung diente, so gab der Jahrmarkt Gelegenheit, die Erzeugnisse fernerer Gegenden einzukaufen. Dieser interlokale Verkehr machte in bezug auf gewisse Artikel kleinere Städte von größeren und diese oft wieder von wenigen größten wirtschaftlich abhängig, oder in umgekehrter Reihenfolge ausgedrückt: es gibt „einige große wirtschaftliche Zentren, von denen alle Orte direkt oder indirekt schöpfen, und es gibt ferner Zentren mittlerer Natur, von denen wieder Gruppen kleiner Orte in mancherlei Richtungen abhängig sind“.²⁾

Lassen sich ähnliche Verhältnisse bei der Stadt Oldenburg nachweisen?

Daß die Stadt mit den benachbarten Gebieten des platten Landes überhaupt in einem Güteraustausch stand, ist ohne weiteres klar. Festzustellen ist nur, wie weit dieser wirtschaftliche Einfluß reichte, auf welche Güter er sich bezog, und in welcher Form der Austausch stattfand.

Eine Urkunde vom 29. März 1355³⁾ unterrichtet uns über

¹⁾ G. v. Below, Über Theorien der wirtschaftlichen Entwicklung der Völker usw. Histor. Zeitschr. Bd. 86 (1901), S. 1 ff.; v. B. wendet sich gegen die einseitige Auffassung R. Büchers und führt S. 46 ff. eine Reihe von Gegenständen des Fernhandels an.

²⁾ v. Below a. a. O., S. 55.

³⁾ Stadtarchiv, Urkunden.

die Grenzen dieses engeren Wirtschaftskreises. Die Grafen verbieten darin im Einverständnis mit ihren Mannen und den Ratsherren zu Oldenburg auf sechs Jahre den Verkauf fremder Getränke in der Stadt wie im ganzen Bereiche ihrer Herrschaft. Nur hinsichtlich des städtischen Ratskellers und des „Stadlandes“, d. i. hier Stedingens, wird eine Ausnahme gemacht. Den Ratmannen wird gestattet, in „ihrer Stadt Keller“ auch während dieser Zeit Wein und fremde Biere zu halten, und im Stadlande darf von fremden Getränken Bremer Bier verkauft werden. Im übrigen ist der Handel selbst auf den Freimärkten nur mit solchem Biere erlaubt, das in der Stadt Oldenburg gebraut ist. Die engere wirtschaftliche Interessensphäre Oldenburgs deckt sich hiernach mit dem Gebiete der gräflichen Landesherrschaft, also im wesentlichen mit dem alten Ammergau,¹⁾ dem Ammerlande im weiteren Sinne, während Stedingen, das Land an der Weser, bereits bremischen Einflüssen unterliegt.

Daselbe Schriftstück nennt uns das Bier als einen oldenburgischen Industrie- und Handelsartikel. Es wird in der Stadt Oldenburg gebraut und nicht nur hier, sondern auch nach auswärts verkauft. Ein Teil der Einwohnerschaft beschäftigt sich also mit der Bierbrauerei und dem Biervertrieb, dem Ausschank und dem Export des Bieres. Ja, das Brauer- und das Wirtsgewerbe bilden eine so wesentliche Grundlage der wirtschaftlichen Existenz der Bürger, daß die Grafen sich entschließen, dem Oldenburger Bier durch landespolizeiliche Maßnahmen sein bisheriges Absatzgebiet zu sichern und es möglichst gegen die Konkurrenz fremder Getränke zu schützen. Noch mehr tritt die Bedeutung dieses Erwerbszweiges für die Stadt hervor, wenn man bedenkt, daß er der erste und einzige ist, dem die gräfliche Landesherrschaft einen so weitgehenden Schutz hat zu teil werden lassen. Er hat seine Wichtigkeit für die Stadt auch in den folgenden Jahrhunderten

¹⁾ Vgl. die historische Übersicht auf G. Rütthnings Karte des Herzogtums Oldenburg. — Die weiter unten genannte Beschwerde der old. Ratmannen von 1383 nennt Konnevorde, Raftede, Fikensolt, Elsfleth, Donnerfchwee, den Wildenloh, Segghorn, Westerburg, Wigentort (Ohr), Dringenburg, Elmendorf als Orte, an denen Oldenburger Bürger ihres Handelsgutes beraubt wurden.

behalten, wenn auch fremder Wettbewerb auf diesem Gebiete, namentlich die Einfuhr des Bremer Bieres, nie völlig hat beseitigt werden können. Beweist ein urkundliches Zeugnis aus dem Jahre 1383, die Klage oldenburgischer Ratmannen über die Räubereien gräflicher Diensthleute, daß Oldenburger Bier auf den Landstraßen ein viel und gern gesehener Artikel war, so bezeugen das Fortbestehen des Handels damit auch mehrere Urkunden des 15. Jahrhunderts, und noch 1575 erklärt der Rat in einem Schreiben an den Grafen,¹⁾ daß die Bürgerschaft sich vorwiegend vom „Mulden“, also der Bereitung des Malzes für die Bierproduktion, ernähre. Eine Brauerzunft gab es nicht. Die Krug- und Brauereigerechtigkeit war ein Teil des Bürgerrechts in Oldenburg.²⁾

Anderer Erzeugnisse des einheimischen Gewerbefleißes scheinen ihren Weg seltener auf das Land gefunden zu haben. Was der Bauer an Kleidungsstücken und Gerätschaften brauchte, stellte er damals möglichst in eigener Wirtschaft her, nur hie und da mochte er ein besseres Stück sich beim Handwerker machen lassen. Handwerker, die für den Absatz arbeiteten, gab es aber auch auf dem Lande. In Bornhorst sind Töpfer bezeugt, die ihre Ware sogar nach der Stadt brachten, in Hude Weber;³⁾ Schmiede wird es überall gegeben haben. In größerem Umfange scheinen fremde Waren, namentlich Salz, ferner Heringe und andere Seefische,⁴⁾ dem Landvolk durch die Bürger zugänglich gemacht worden zu sein. Die Ausfuhr aus Oldenburg war im ganzen der Einfuhr gegenüber durch den Zoll benachteiligt.⁵⁾

Die Einfuhr ländlicher Bodenprodukte in die Stadt hatte im Mittelalter einen ungleich geringeren Umfang als heutzutage, da die Bürger in ihren eigenen Gärten, auf ihren Äckern und Weiden vor der Stadt das Unentbehrlichste selber hervorbrachten. Immer-

¹⁾ Grh. Haus- und Central-Archiv. D. L. N. Tit. XXXIII B, Nr. 2, 1575, Januar 12.

²⁾ S. Jahrbuch XI, S. 43.

³⁾ S. D. Kähler, Die Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst usw., Jahrb. III, S. 83, Anm. 1.

⁴⁾ S. die oben genannte Urf. v. 1383 und das Verzeichnis zollpflichtiger Waren im Lagerbuch von 1428. (F. Ehrentraut, Friesl. Archiv, I, S. 472).

⁵⁾ S. das eben angef. Verz. v. 1428.

hin bedurften die Borräte des Hauses doch manchmal der Ergänzung, und namentlich waren einige Gewerbe hinsichtlich des Bezugs der Rohstoffe auch auf die nähere Umgebung angewiesen. In Oldenburg scheinen Vieh und Korn die Hauptartikel der Einfuhr vom platten Lande gebildet zu haben.¹⁾

Bezüglich der Form, in der sich der Güteraustausch zwischen Stadt und Land vollzog, liegt es am nächsten, entsprechend den heutigen Verhältnissen, an einen regelmäßigen Wochenmarkt zu denken. Von einem Wochenmarkt findet sich aber in Oldenburg während des Mittelalters keine Spur. Wenn im Jahre 1574 Bürgermeister und Rat den Grafen Johann bitten, der Stadt einen Wochenmarkt zu verleihen, damit den Hausleuten (den Bauern) Gelegenheit gegeben werde, Korn und andere Ware hier auszustellen, und diese Sachen nicht außer Landes verkauft würden,²⁾ so kann ein solcher vorher nicht vorhanden gewesen sein. Anton Günther und später die dänische Regierung haben versucht, einen Wochenmarkt einzurichten und zu erhalten, aber vergeblich. Erst die von der Herzoglichen Kammer 1801 verordneten Märkte haben dauernden Bestand gehabt.³⁾ Auch andere mittelalterliche Städte haben oft erst spät oder garnicht einen Wochenmarkt erhalten, so Bocholt in Westfalen 1441, obwohl es schon seit 1201 Stadtrecht befaß, Osnabrück sogar erst 1811.⁴⁾ Der Handelsverkehr zwischen Stadt und Land muß sich in solchem Falle außerhalb der Jahrmärkte nur je nach Bedürfnis und Gelegenheit vollzogen haben. Etwas Verkehr muß täglich auf dem Markte gewesen sein. In dem oben genannten Gesuch der Stadt Oldenburg von 1574 wird der Graf auch gebeten, die Fischerei wieder freizugeben und zu gestatten, daß

¹⁾ In der Beschwerde von 1383 werden außer dem Bier besonders viele Kühe, Lämmer und Schafe unter den geraubten Sachen genannt. Daß die Tiere auf dem Wege nach O. begriffen waren, ist wohl eine sehr naheliegende Annahme. Nach dem Zolltarif von 1428 war Vieh und Korn bei der Ausfuhr zollpflichtig. Letzteres durfte nur mit Erlaubnis des Grafen ausgeführt werden. S. auch Kähler a. a. O., S. 98.

²⁾ Grh. H. u. C. N., D. L. N. Tit. XXXIII B, Nr. 2, 1574, Fbr. 19.

³⁾ Vgl. L. Strackerjan, Die Märkte in der Stadt Oldenburg, veröff. aus f. Nachlasse im Old. Gemeindeblatt 1903, Nr. 3 u. 4, S. 20 ff.

⁴⁾ K. Hegel, Die Entstehung des deutschen Städtewesens (1898), S. 137.

täglich Fische für Kranke, wie es früher gewesen, auf dem Markte feilgehalten würden. Es gab dort ständige Verkaufsplätze beim Rathause, so eine Bude, welche der Rat verpachtete. Dazu kam der Ladenverkehr: nach ihrem Amtsbrief von 1362 mußten die Bäcker immer etwas Brot „auf dem Fenster“ liegen haben. Wenn 1478 der Verkauf von eingeführten Waren auf den Markt und auf den Stau beschränkt wird, so liegt darin, daß bisher auch an anderen Punkten in und vor der Stadt Verkäufe stattgefunden haben; zum wenigsten ist außer dem Markt auch der Stau, der vor dem Tore liegende Landungsplatz der Schiffe, als Handelsplatz freigegeben. Der lokale Handel war also von keinem Wochenmarkt abhängig.

Erheblicher als die lokalen scheinen die auswärtigen Handelsbeziehungen der Stadt Oldenburg gewesen zu sein; zum mindesten treten sie in den Quellen mehr hervor. Daß die Handelsverbindung mit Bremen im Mittelalter an erster Stelle stand, dürfte hinreichend bekannt sein.¹⁾ Zu erinnern ist hier nur an die Zollfreiheit, welche die Bremer in der Grafschaft Oldenburg genossen, ferner daran, daß 1355 der Rat zu Oldenburg die Einfuhr Bremer Bieres in die Stadt wieder freigeben mußte „um seiner Bürger willen, die sich nähren müßten zwischen Bremen und Oldenburg“. Nicht zu unterschätzen ist aber auch der Handel mit Westfalen und Friesland, mit Osnabrück, Münster, Dortmund, Groningen, Emden, nicht zu gedenken kleinerer Orte wie Wildeshausen, Delmenhorst, Bechta, Friesoythe. Von Westfalen und Friesen, die sich mit bremischen Kaufleuten auf dem Markte zu Oldenburg treffen sollen, ist schon in dem Vertrage mit Bremen von 1243 die Rede. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts werden einmal zwei oldenburgische Bürger, vermutlich Kaufleute, auf dem Wege von oder nach Osnabrück überfallen und ihrer Waren beraubt. Aus dem 14. Jahrhundert sind zahlreiche Geleitsbriefe für fremde Kaufleute, besonders für die Osnabrücker, erhalten. Der oldenburgische Fernhandel war also nicht allein auf Bremen angewiesen; er erstreckte sich über den ganzen Raum zwischen Weser und Ems und berührte im Süden fast die Sphäre des rheinischen Handels.

¹⁾ Vgl. „Zur Geschichte der bremisch=oldenburgischen Beziehungen im Mittelalter“, Weserzeitung 1903, April 23—25.

Aber noch weiter müssen wir die Grenzen dieses größeren Wirtschaftskreises nach dem Norden ziehen. Die Nähe des Meeres, das in so mancher Beziehung fördernd menschliche Verhältnisse beeinflusst, erweckte in der oldenburgischen Bürgerschaft Unternehmungsgeist. Die Wasserstraße der Hunte führte den oldenburgischen Kaufmann durch Vermittelung der Weser nicht allein nach Bremen, sondern auch in die Nordsee, wie sie umgekehrt den Oldenburgern den Besuch fremder Fahrzeuge brachte. Bei dem schlechten Zustand der Landstraßen waren die Wasserwege von der größten Bedeutung, um so mehr, da die geringe Größe der Schiffe, auch der Seeschiffe, die Ansprüche an die Tiefe des Fahrwassers ermäßigte. In der Verpflichtung, welche die Grafen von Oldenburg 1345 hinsichtlich der Sicherung der Handelsstraßen eingehen, wird die Hunte, von der Stadt bis zur Mündung, an erster Stelle genannt. Mit dem Bremer Stadtrecht wurde Oldenburg auch das Hamburger Schifffrecht verliehen. Als 1383 die Oldenburger sich über die Schädigung ihres Handels durch die Gewalttätigkeiten des Grafen Konrad beklagen und an das 1381 wiederholte Gelöbniß von 1345 erinnern, wird besonders hervorgehoben, daß keine fremden Kaufleute mehr mit Schiffen auf die Hunte kommen könnten, ohne von den Herren bedrängt zu werden. Der oldenburgische Zolltarif im Lagerbuche von 1428 spricht zuerst von Schiffen, welche mit Salz, Korn u. a. beladen auf der Hunte segeln, dann erst von Wagen mit Kaufmannsgut. Endlich wird 1575 in einem Schreiben des Rates an den Grafen bemerkt: wenn die Schiffe im Hafen an die Pfähle gebunden seien und „die commercia, handtierung und gewerb“ still lägen, so sei es auch um die Stadt getan, und 1584 heißt es: an der Schifffahrt auf der Hunte sei S. Gnaden und den armen Bürgern viel gelegen, davon das ganze Land seine Nahrung und Notdurft habe.¹⁾ Im Machtspruche des Grafen Johann von 1592 ist endlich die Rede von den „großen Packen und anderer truckener War, so von Bremen hinunter oder anders woher aus des Reichs Städten und Landen uff dem Huntestrom nach Oldenburg geführt werden.“²⁾ Die

¹⁾ Grh. S. = u. C.-N., O. L. N. Tit. XXXIII B, Nr. 2, 1575, Jan. 12, 1584, Juni 10.

²⁾ 1592, Januar 11. Stadtarchiv, Urkunden.



schon a priori anzunehmende Wichtigkeit der Wasserstraße läßt sich also auch urkundlich erhärten.

Über die weiteren Ziele dieses Wasserweges unterrichten uns Urkunden und Akten des 16. Jahrhunderts, in denen sich zugleich Belege finden, daß die durch sie beleuchteten Verkehrsverhältnisse wenigstens in das 15., vielleicht aber auch in das 14. zurückdatiert werden dürfen. Im Jahre 1533 erhob die Stadt Oldenburg Beschwerde, daß von oldenburgischen Schiffen in Hamburg ein Zoll erhoben würde. Die Untertanen der Grafen von Oldenburg und Delmenhorst hätten „seit hundert und mehr undenklichen Jahren ihre freie unbeschwerte Kaufmannschaft, Handel und Wandel“ daselbst treiben dürfen. Aus dem Schriftwechsel, der sich, an diese und spätere Beschwerden anknüpfend, zwischen dem Grafen Anton, bezw. seinem Nachfolger, und der Stadt Hamburg entspann,²⁾ geht hervor, daß oldenburgische Schiffe nach Hamburg fuhren und von dorthier Lüneburger Salz holten, welches auf der Ilmenau und Elbe nach Hamburg gebracht worden war. Sie waren von dem Salzzoll, der dort im Namen der Grafen von Holstein-Schauenburg und der Stadt Hamburg erhoben wurde, befreit, soweit sie wirklich oldenburgischer Herkunft waren und eine für die oldenburgischen Lande bestimmte Ladung enthielten. Die hamburgische Zollverwaltung machte aber die Erfahrung, daß Eingeseffene der Grafschaft Oldenburg jährlich einige hundert Last Lüneburger Salz aus Hamburg in die nächstgelegenen Länder ausführten, und daß auch das nach der Grafschaft gebrachte Salz dort nicht bleibe, sondern in die Oldenburg benachbarten Länder verkauft werde. Zudem wurde oldenburgische Herkunft oft von anderen Schiffen vorgeschützt, um dem Zoll zu entgehen. Die deswegen eingeführte schärfere Kontrolle und Zollerhebung von solchen, die sich nicht genügend ausweisen konnten, führte zu jenen Auseinandersetzungen. Das Zollprivileg der Oldenburger wurde dabei von hamburgischer Seite anerkannt auf Grund eines Zettels, „so für ektlichen hundert Jahren in der Mülle des Zollens befunden“, und der Rat betonte das Alter der oldenburgisch-ham-

²⁾ Stadtarchiv zu Oldenburg, Ratsakten Nr. 42 (nach der vorläufigen Inventarisierung).



burgischen Handelsbeziehungen. Salz kommt als Einfuhrartikel auch in dem Zolltarif des Lagerbuches von 1428 vor: von jedem mit Salz beladenen Schiff wird in Oldenburg 1 Tonne Salz erhoben. Der Salzhandel muß, wie hieraus und aus den Angaben der Hamburger erhellt, für die Oldenburger eine ziemliche Bedeutung gehabt haben. Sie haben ihr hamburgisches Zollprivileg benutzt, um den Hamburgern im Zwischenhandel mit Lüneburger Salz eine — freilich unerlaubte — Konkurrenz zu machen.

Die Anknüpfung und Pflege von Handelsbeziehungen mit Hamburg war gewiß durch die Annahme des Rechtes einer hansischen Stadt (Bremens), für welches das Hamburger Recht vorbildlich gewesen war, sehr erleichtert worden. Das nahe verwandtschaftliche Verhältnis des oldenburgischen Grafenhauses zu der dänischen Königsfamilie hat den Oldenburger Kaufleuten und Schiffern offenbar die Länder der dänischen Krone geöffnet. Die Küste von Dithmarschen wurde jährlich im Herbst von förmlichen Geschwadern oldenburgischer Schiffe besucht, um von dort Getreide zu holen. Auf der Rückfahrt wurden im Jahre 1574 acht mit Gerste beladene Schiffe, als sie bei Scharhörn quer durch die Elbe segelten, von Hamburger Tonenschiffen beschlagnahmt, das „Boßvolf“ verjagt und die Schiffe mit dem Korn nach Hamburg gebracht.¹⁾ Die Willküren der Oldenburger Schiffergilde vom 2. Februar 1574²⁾ nehmen auf regelmäßige Fahrten nach „Dettmarschen oder funsten anderen kornlanden“ Bezug. Auch hier war der Oldenburger Handel alt und bis zum Ende des 16. Jahrhunderts von Zöllen befreit. Als 1572 die dänischen Amtsleute von den schon voll geladen auf der Reede liegenden Schiffen einen Rittergulden für die Last Korn erhoben, beschwerte sich Graf Anton darüber mit dem Bemerken, daß die oldenburgischen „Schiffer und Kaufleute und ihre Vorfahren vor undenklichen Jahren ohne einige Beschweruß Ihrer Kön. Maj. und Fürstl. Gn. Strome und Häfen und bevorab in Dithmarschen besucht und nach ihrer Gelegenheit Korn daraus geholet und dero-

¹⁾ Schreiben des Old. Rates vom 24. April 1574. Stadtarchiv, Ratsakten Nr. 42.

²⁾ Amtsbuch der Schiffergilde. Stadtarchiv, Zunftfachen Nr. 1.



wegen niemals mit Ungeld, Accise, Zoll oder dergleichen Unpflicht belegt oder beschweret worden.“¹⁾

Nur vorübergehender Natur war eine Handelsverbindung mit Island. Sie läßt sich nicht in das Mittelalter zurückverfolgen, legt aber trotzdem auch Zeugniß davon ab, daß das mittelalterliche Bürgertum unserer Stadt sich weitere Ziele im Handel steckte, als man zunächst anzunehmen geneigt ist. Ein Kapitän Joachim Kolling aus Hookfiel, der eine zeitlang im Dienst fremder Kaufleute Island befahren und bei seiner Rückkehr dann und wann „die Garnison zu Sever mit nordischen Fischen providieret“ hatte, pachtete im Jahre 1579 durch Vermittelung des Grafen Johann vom dänischen König Friedrich II. den Hafen Kummerwage auf Island zu Handelszwecken und gründete 1580 mit 16 angesehenen Bürgern in Oldenburg eine Reedergesellschaft, welche sich die Ausbeutung des erworbenen Handelsvorrechts zur Aufgabe machte.²⁾ 1585 wurde das Privileg erneuert und auf den Grafen einschließlich seiner Untertanen, sowie auf die isländischen Häfen Neßwage und Grundfiord ausgedehnt, mit der Bestimmung, daß die Oldenburger, so lange es Ihrer Majestät gefällig, „gute und den dortigen Untertanen nützliche Waren dahin bringen, auch mit Maßen, Ellen und Gewichten niemand übervorteilen sollten.“ Als aber im Jahre 1601 von dänischer Seite sämtliche an auswärtige Kaufleute für den Handelsverkehr mit Island erteilte Privilegien zu Gunsten der Kopenhagener und anderer dänischer Kaufleute aufgehoben wurden, erlosch auch das oldenburgische Vorrecht; es wurde den Oldenburgern nur noch bis 1611 gestattet, gleich den Engländern in der Nähe der Insel „in der wilden offenbaren See“ zu fischen. Auf die Erneuerungsversuche, welche oldenburgischerseits später gemacht wurden, ist hier nicht

¹⁾ Schreiben des Grafen Anton an den Kön. Dän. Statthalter Heinrich Ranßau zu Segeberg vom 18. und 20. Januar 1572. Stadtarchiv, Urkunden.

²⁾ Vertrag Kollings mit den Reedern vom 16. November 1580. Stadtarchiv, Urkunden. Kummerwage, sowie die gleich zu nennenden Häfen lagen an der Westküste Islands. S. E. Baasch, Die Islandfahrt d. Deutschen, S. 106 u. 108.

näher einzugehen.¹⁾ Auch die Fahrten oldenburgischer Schiffe nach den Ostseehäfen während des 17. Jahrhunderts, für die sie 1645 Herabsetzung des Sundzolls auf den den Holländern eingeräumten Vorzugszoll erhielten, kommen hier nicht in Betracht.

Die vorstehenden Mitteilungen lassen die Ausdehnung und Bedeutung des oldenburgischen Fernverkehrs, insbesondere zu Wasser, hinreichend erkennen. Als Gegenstände der Einfuhr sind bereits Lüneburger Salz, Korn und Fische, ferner Bremer Bier und andere fremde Getränke hervorgetreten. Aus dem Machtspruche des Grafen Johann von 1592, der auch Bestimmungen über die in Oldenburg zu erhebende Accise enthält, läßt sich die Liste der eingeführten Waren noch ergänzen. Es gehörte dazu z. B. bormawisches Salz, d. h. Seesalz aus Brouawie, Brouage an der Küste von Poitou, woher es von den vlämischen und hantischen „Baiensflotten“ als „Baiensalz“ geholt wurde. Außer der Gerste kam aus Dithmarschen vermutlich auch der „fremde Haber“, welche beide Kornarten zur Herstellung des Malzes für das Bier verwendet wurden.²⁾ Neben dem „Islanderfisch“, Stockfisch, werden genannt: Lachs, Hering, Rotfchehr, Schollen, Rochen, Schellfisch, Bücking. Die fremden Getränke, die ja durch Vermittelung des Stadtkellers zu allen Zeiten bezogen werden konnten, bestanden nicht nur in Bremer und Hamburger Bier, sondern auch in Rheinwein, spanischem Wein (Malvasier) und französischem Wein. Englische „Tücher“ oder „Laken“ (Tuche) kamen in Packen, mußten aber zum Färben nach Bremen geschickt werden, ferner Pelze und Felle, allerlei Kramgut in Fässern, auch Pech, Teer, Rüböl, Bier- und Weinessig, Lein, Kreide u. a. Viele von diesen Artikeln, namentlich solche, die von der See hergekommen waren, wurden gewiß auch wieder ausgeführt, wie wir es für das Lüneburger Salz haben feststellen können. Neben dieser Bedeutung als Umschlagplatz aber hatte Oldenburg in dem von seinen Bürgern

¹⁾ „Kurze Nachricht über den Anfang und Fortgang der Handelsfreiheit der oldenburgischen Untertanen in den Häfen auf Island 1579—1675“, Grh. H. = u. G.-N., D. L. N. Tit. XXV, Nr. 6.

²⁾ Aus Hafer wurde ein minderwertiges Bier bereitet. Rhinesberch-Schene machen in ihrer Chronik zu 1307 den Bremern den Vorwurf, daß sie durch die Verwendung von Hafer an Stelle von Gerste dem Hamburger und Wismarer Bier den Wettbewerb erleichtert hätten.

gebrauten Bier einen Gegenwert, womit es einen Teil der eingeführten Waren bezahlte. Die Bierfabrikation bedurfte der Zufuhr fremden Getreides. Wenn die oldenburgischen Schiffe nach Dithmarschen oder Island segelten, um Korn bezw. Fische zu holen, mochten sie zahlreiche Tonnen Oldenburger Bieres unter der Ladung mit sich führen.¹⁾

Das auf der Hunte herbeigeführte Korn durfte, wie wir schon wissen, am Stau verkauft werden. 1587 wurde auch der Verkauf zu Harrierbrake vom Grafen erlaubt, „zu gemeiner Stadt Nutzen“, weil das Korn sonst oft nach Bremen ginge, doch war er auf der Hunte vor Ankunft der Schiffe am Stau verboten, damit die Ware nicht durch den Zwischenhandel verteuert würde.²⁾ Auch Salz, Seefische und solche Artikel, durch deren Verkauf kein Gewerbetreibender in der Stadt geschädigt wurde, wird man gleich nach ihrer Ankunft am Stau oder auch auf dem Marktplatze feilgeboten haben. Im übrigen aber war der Handel mit fremden Waren auf die Jahrmärkte beschränkt, deren es 1243 zwei, 1307 drei und von 1345 an sieben gab, und die sich wohl allmählich in Kramer- und Viehmärkte schieden. Die Jahrmärkte waren Freimärkte. Sobald die Freifahne des Landesherrn ausgesteckt war, durften auch die fremden Kaufleute ihre Buden aufschlagen und ihre Waren verkaufen, bis das Einziehen der Fahne das Ende des Marktes ankündigte.³⁾ Außerhalb der Freimärkte war den Fremden das Aus-

¹⁾ Die norddeutschen Biere spielten im Mittelalter dieselbe Rolle wie heute die bayrischen; sie wurden in großen Mengen ausgeführt und namentlich in den nordischen Ländern sehr geschätzt (Th. Lindner, Die deutsche Hanse, S. 183). In den Küstengegenden an der Nordsee war anfangs das Bremer Bier derart verbreitet, daß auch die übrigen norddeutschen Biere, z. B. das Hamburger, bei ihrem ersten Aufkommen Bremer Bier genannt wurden (s. d. Chronik von Rynnesberch und Schene zu 1374). Vielleicht ist jenseits der See auch das Oldenburger Bier unter dieser Flagge gefsegelt. — Zwei während des Druckes im Stadtarchiv aufgefundenene Rechnungsbücher der Islandgesellschaft von 1585 bestätigen meine im Text ausgesprochene Vermutung. Außer Bier wurden Kleidungsstücke, Tuche u. a. in Island verkauft.

²⁾ D. L. N. Lit. XXXIII, Nr. 2, 1587, Juli 3.

³⁾ S. den Kramerbrief v. 1. Jan. 1599, Grh. H.=u. C.=A., Urk. St. O. (Abschrift.)

stehen auf dem Markte nicht gestattet, abgesehen von drei beliebigen Tagen im Jahre, wofür sie aber die Erlaubnis des betr. Amtsmeisters einzuholen und eine besondere Gebühr zu entrichten hatten.¹⁾ Auf dem Markte bezahlten sie nur ein Stättegeld an den Grafen. Vor der Erteilung des Amtsprivilegs an die Gewandschneider, d. i. Tuchhändler, (1451) und an die Krämer (1599) scheint der Handel mit Tuchen, bezw. Kramwaren auch sonst größere Freiheit gehabt zu haben, obwohl einzelne Vertreter dieser beiden Arten von Gewerbetreibenden bereits vorhanden waren. Die Verleihung eines Privilegs (Zunftbriefes) machte die Herstellung und den Verkauf der betreffenden Ware für die Zeit zwischen den Freimärkten zum Monopol einer bestimmten Berufsklasse. Da nun der erste Amtsbrief, der der Bäcker, im Jahre 1362 ausgestellt ist, so kann vorher die gewerbliche Eigenproduktion und der Eigenhandel in Oldenburg nicht sehr bedeutend gewesen sein, und der Handel stand also in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts noch sehr unter auswärtigem Einflusse. Nur das Brauergewerbe muß schon damals, wie das Schutzverbot von 1355 beweist, einige Bedeutung gehabt haben.

Die merkantile Stellung der Stadt Oldenburg im Mittelalter entspricht ebensowenig wie diejenige anderer Städte in den Küstengegenden völlig dem Bilde, welches Bücher in seinem oben erwähnten Werke von der Stadtwirtschaft entwirft. Auch hier ist der interlokale Handel ein „konstitutives Element“ (v. Below) des städtischen Wirtschaftslebens. Wenigstens Korn, Salz und fremde Getränke werden — auch mutmaßlich schon im 14. Jahrhundert — im großen an anderen Plätzen eingekauft. Der Fernhandel scheint hier überhaupt das gewerbliche Leben erst geweckt zu haben. War hier vielleicht anfangs nur ein natürlicher Ruhepunkt des Verkehrs von Bremen und Westfalen nach den friesischen Gebieten, ein Umladeplatz für Waren, welche das Schiff mit dem Wagen oder den Wagen mit dem Schiffe vertauschen wollten? Das Bedürfnis eines solchen Ortes nach Gelegenheit zur Bewirtung und Beherbergung Fremder würde dann unter der einheimischen Bevölkerung die ersten Ansätze zu einer gewerblichen Entwicklung erzeugt haben. Noch in

¹⁾ Kramerbrief und Gewandschneiderprivileg (21. Februar 1451, Stadtarchiv).



später Zeit war die Krug- und Brauereigerechtigkeit ein Bestandteil des oldenburgischen Bürgerrechts. Nach einer Urkunde von 1444 hat jeder oldenburgische Bürger das Recht, zur Marktzeit Bremer Bier auszuschenken. Sollten die bäuerlichen Urbewohner Oldenburgs die ersten Schritte auf dem Wege zur Stadtbürgerschaft als Wirte und Brauer getan haben?

2. Die Einwohner.

Die Bedeutung einer Stadt pflegen manche ausschließlich nach der Zahl ihrer Einwohner zu bemessen -- ein sehr oberflächlicher Maßstab, der nicht einmal in der Gegenwart ein richtiges Bild liefert. Eine Stadt von 10 000 Einwohnern in den volksarmen östlichen Provinzen Preußens mit einer Stadt von derselben Einwohnerzahl im rheinisch-westfälischen Industriebezirk auf eine Stufe zu stellen, ist verkehrt. Es kommt nicht auf die absolute Bevölkerungsziffer einer Stadt, sondern auf deren Verhältnis zu der Bevölkerungsdichte der betreffenden Landschaft an.

Für das Mittelalter ist dieses Verhältnis allerdings kaum zu berechnen, da die Bevölkerungsverhältnisse des platten Landes zahlenmäßig noch weniger festzulegen sind als die der Städte.

Die Bevölkerungsziffern der letzteren zeigen, wie oben bereits bemerkt, nicht so bedeutende Unterschiede wie die der heutigen Städte. Neuerdings betrachtet man als das Maximum, welches im Mittelalter erreicht wurde, etwa 20 000. Unter solchen Verhältnissen nimmt eine Stadt von 2—3000 Einwohnern einen ganz anderen Rang ein, besonders in einer an sich nicht volkreichen Gegend, als heutzutage eine Stadt von 20—30 000. Bezüglich Oldenburgs nun gewähren die Wurtzinsregister von 1502 und 1513, welche ein Verzeichnis sämtlicher Häuser enthalten, die Möglichkeit, die Einwohnerzahl annähernd zu berechnen. H. Dnken¹⁾ hat, indem er für jedes Haus 6—7 Bewohner zu Grunde legte, danach für 1502 mit 350 Häusern die Zahl von 2300, für 1513 mit 420 Häusern die Zahl von 2750 Bewohnern ermittelt. Danach wäre also Oldenburg im Anfange des 16. Jahrhunderts

¹⁾ Zur Topographie der Stadt Oldenburg am Ausgang des Mittelalters, Jahrbuch III (1894), S. 144.