

Dipl.-Ing. Katja Liebberger
Arnisstraße 3
22769 Hamburg

Matr.-Nr.: 55 00 803
Geschichte (MA) (1. Hauptf.)
Bauingenieurwesen (2. Hauptf.)

Hamburgische Sicherung der
Handelsschifffahrt
auf der Untereibe
im 14. und 15. Jahrhundert

Hauptseminar Mittelalter

08.304 Städtische Gesellschaften des 15. Jahrhunderts

Dozent: Prof. Dr. Jürgen Sarnowsky
WS 2004/05





Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Nautische Gefahren.....	4
3. Gefahren durch Strandraub	5
3.1 Verträge mit Dithmarschen, Hadeln und Wursten	6
3.2 Die Hamburg erhalten Ritzebüttel und Umgebung	8
3.3 Hamburg erhält das Land Hadeln als Pfand	10
3.4 Privilegien für Hamburg	13
4. Hamburg beherrscht die Unterelbe	14
5. Quellen und Literatur	15
5.1 Gedruckte Quellen	15
5.2 Literatur	15



1. Einleitung


Die Elbe war im Mittelalter ein wichtiger Verkehrsweg für die hamburgische Handelsschifffahrt. Untiefen und Sandbänke, die immer wieder zum Schiffbruch führten und damit zum Strandraub, bildeten eine fortwährende Gefahr.

Die hier vorliegende Hausarbeit beschäftigt sich mit diesen Gefahren für die hamburgische Schifffahrt auf der Unterelbe im 14. und 15. Jahrhundert. Neben der Darstellung der Gefahren für die Handelsschifffahrt auf der Unterelbe soll ebenfalls darauf eingegangen werden, wie die Stadt Hamburg versuchte diese Gefahren einzudämmen. Mit Rücksicht auf den Umfang dieser Hausarbeit wird auf einen weiteren Gefahrenschwerpunkt für die Handelsschifffahrt, nämlich die Piraterie, in dieser Hausarbeit nicht eingegangen.

Grundlage dieser Hausarbeit bildet die Quelle SD 7 aus dem „Virtuellen Hamburgischen Urkundenbuch“, das eine Fortsetzung des bis 1350 reichenden „Hamburgischen Urkundenbuches“ (HUB) darstellt. Dieses befindet sich zur Zeit noch im Aufbau. Zusätzlich fließen in diese Hausarbeit Quellen aus dem genannten „Hamburgischen Urkundenbuch“ bzw. dem „Hansischen Urkundenbuch“ (Hans. UB) ein. Bei beiden handelt es sich um Quellensammlungen, deren Namen schon den Inhalt der Quellen andeutet. So wurden in dem einen Urkunden zur Hamburgischen Geschichte und in dem anderen solche zur Hansegeschichte gesammelt. Weiterhin wurden die „Hadler Chronik“ von Eduard Rüther, eine Regestensammlung zur Geschichte des Landes Hadeln, und Helmuth Elers „Chronologie und Calendarium der Geschichte Hamburgs“, welches Begebenheit Hamburg betreffend von 808 bis 1867 darstellt, verwendet.

1939 befasste sich Heinrich Reincke in einem Aufsatz der Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte mit der hamburgischen Territorialpolitik und 1956 verfasste Horst Tschentscher in der gleichen Zeitschrift einen Aufsatz mit dem Titel „Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit“. Horst Tschentscher legte 1953 eine Arbeit zum Stromregal¹ und der Landeshoheit an der Unterelbe von 994 bis 1482 vor

¹ Unter dem Begriff Stromregal wird im Hochmittelalter das Recht des Königs am schiffbaren Fluss oder an anderen Gewässern verstanden. Es geht rasch auf die Landesherren über.



und beschäftigte sich in diesem Zusammenhang mit Hamburgs Weg zur Elbhoheit. Diese Arbeiten enthalten wichtige Forschungsergebnisse zu dem von mir gewählten Thema.

2. Nautische Gefahren

Eine ständige Gefahr für die Handelsschifffahrt auf der Elbe bestand in der sich ständig verändernden Schiffbarkeit der Elbe. Durch Ebbe und Flut wurde der Sand ständig hin und her bewegt, so dass sich die schiffbare Fahrrinne immer wieder verschob. Durch die unablässigen Veränderungen der Lage der Sandbänke und Untiefen war die Elbe ein schwierig zu befahrendes Gewässer. Die Schiffe liefen leicht Gefahr in den flachen Gewässern, speziell wenn die Ebbe einsetzte, auf Grund zu laufen und Schiffbruch zu erleiden.²

Anfangs wurden deswegen keine Maßnahmen ergriffen. Stattdessen wurde lediglich die Anordnung getroffen, dass sich die Schiffer gegenseitig beistehen sollten, falls ein Schiff auf Grund gelaufen war.³

Die erste Maßnahme um die Schifffahrt auf der Elbe nautisch sicherer zu gestalten, wird in einer Urkunde aus dem Jahre 1286 erwähnt. Sie galt der Elbmündung. Dabei handelte es sich um ein von Hamburg auf der Insel O, dem späteren Neuwerk, unterhalten Feuerbake.⁴ In einer weiteren Urkunde aus dem Jahre 1299 erteilten die Herzöge Johann und Albrecht von Sachsen den Hamburgern und allen das Meer besuchenden Kaufleuten ein Privileg, das es ihnen erlaubte auf der Insel Neuwerk einen Turm zu errichten.⁵ Ob es sich hierbei um einen Leuchtturm handelte, ist nicht geklärt.⁶ Zumindest aber war dieser Turm ein sichtbares Zeichen, das dem Schiffer den Weg in die Elbe wies. Laut Horst Tschentscher soll das „Seebuch“⁷ im 14. und 15. Jahrhundert zunächst auch nur verzeichnet haben, wie Neuwerk beim Einlaufen in die Elbe angepeilt werden sollte. Später enthielten Seekarten und Segelanwei-

² s. Reincke, Heinrich: Hamburgische Territorialpolitik, in: ZHG 38, 1939, S. 66.


³ s. Tschentscher, Horst: Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit, in: ZHG 43, 1956, S. 34.

⁴ HUB I 821 (1286).

⁵ HUB I 917 (1299).

⁶ s. Ferber, Kurt: Der Turm und das Leuchtfeuer auf Neuwerk, in: ZHG 14, 1909, S. 1 – 4.

⁷ Bezeichnung für das älteste nordwesteurop. Seehandbuch. Es enthält Angaben zu Gezeiten, Strömen, charakterist. Lotungstiefen sowie Häfen und Reeden von Estland (Reval) bis Marokko (Ceuta), einschließl. S-Norwegen, England und Irland.



sungen auch Hinweise darauf, wie küstennahe Kirchtürme zur Navigation angepeilt werden konnten. Scheinbar hatte Hamburg sogar den Bau solcher Kirchtürme unterstützt.⁸

Zu einer tatsächlichen Markierung der Fahrrinne entschlossen sich die Hamburger jedoch erst vergleichsweise spät. Denn obwohl in den Niederlanden ähnlich Nachrichten über die Markierung von Fahrrinnen schon sehr viel früher zu finden sind, entschieden sich die Hamburger anscheinend erst 1450 dafür, die Fahrrinne der Elbe mit Tonnen und Baken zu markieren und somit zu sichern. Das taten sie dann aber auf der vollen Strecke von der Elbmündung bis nach Hamburg, also auf einer Strecke von 135 km.⁹

Um die Verlegung der Tonnen immer wieder den sich verändernden Bedingungen anzupassen, unterhielt die Stadt Hamburg mehrere Tonnenschiffe, die von einer großen Mannschaft betrieben wurden.¹⁰ Um die Kosten dafür aufbringen zu können, erhob Hamburg eine besondere Schifffahrtsabgabe, das sogenannte Tonnengeld, das später auch Baken- und Bürgergeld genannt wurde.¹¹

3. Gefahren durch Strandraub

Im Mittelalter war die Gefahr des Schiffbruchs eng mit der Gefahr des Strandraubes verbunden. Dies galt für alle Küsten Europas und so auch an den Stränden der Elbe. Die dort ansässige Bevölkerung vertrat die Meinung, „... dass alles, was an den Strand trieb oder aus dem Wasser geborgen wurde, in das Eigentum dessen überging, der es in Besitz nahm. Man machte keinerlei Unterschied auf Grund der Art oder des Ursprungs der Gegenstände.“¹² Es war ohne Bedeutung, ob es sich um ein Schiff oder nur um die Ware eines Schiffes handelte. Selbst die Schiffsbesatzung bildete keine Ausnahme.¹³ Sie wurde getötet oder versklavt und es konnte ein Lösegeld verlangt werden.

⁸ s. Tschentscher, Horst: Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit, in: ZHG 43, 1956, S. 35.

⁹ s. Reincke, Heinrich: Hamburgische Territorialpolitik, in: ZHG 38, 1939, S. 65 – 66.

¹⁰ s. ebd.

¹¹ s. ebd., S. 67.

¹² s. Niitemaa, Vilho: Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter, Helsinki 1955, S. 14.

¹³ s. ebd., S. 17.



3.1 Verträge mit Dithmarschen, Hadeln und Wursten

Der Rat der Stadt Hamburg versuchte diesen Geflogenheiten durch den Abschluss von Verträgen, die er mit den an die Elbe grenzenden Gemeinden abschloss, entgegen zu wirken. Und so wurden bereits vor dem 14. Jahrhundert z. B. mit dem Lande Dithmarschen Verträge geschlossen, durch die die hamburgischen Kaufleute und ihrer Gäste auf der Elbe vor Strandraub geschützt werden sollten.¹⁴

Ein ähnlicher Vergleich über das Strandrecht wurde am 4. Mai 1291 ebenfalls mit dem Lande Rustringen, am Jadebusen, in der Gegend des heutigen Wilhelmshavens gelegen, abgeschlossen.¹⁵ Dieser Vergleich bezeugt, dass diese Politik vom Hamburger Rat nicht nur entlang der Elbe verfolgt wurde, sondern auch darüber hinaus Anwendung fand.

Die abgeschlossenen Verträge wurden jedoch von den Dithmarschen immer wieder gebrochen. Hierfür sprechen die Klagen des Rates zu Hamburg¹⁶, sowie die Verwarnung des Erzbischofs Giselbert von Bremen wegen der auf der Elbe und Eider begangenen Räubereien im Jahre 1306.¹⁷ Auch die in den folgenden Jahren erneut abgeschlossenen Verträge zwischen dem Hamburger Rat und den Dithmarschen bezeugen dies. So z. B. der am 8. Januar 1307 in Meldorf abgeschlossene Vertrag, der „... in Anlaß der von ihnen (den Hamburgern) erhobenen Beschwerden über Räubereien auf der Elbe ...“¹⁸ erneuert wurde. Ein weiteres Beispiel für die Verletzung der abgeschlossenen Verträge sind die 1316 zwischen Hamburg und den Kirchspielen Brunsbüttel und Marne geschlossenen Sühneverträge.¹⁹

Im Jahre 1308 schloss das Land Dithmarschen mit den Hamburgern einen Vertrag, in dem festgelegt wurde, dass zukünftig nur derjenige von den Hamburgern verklagt und unter Arrest gestellt werden durfte, der eines Vergehens schuldig war.²⁰ Somit konnte nicht mehr wie vorher die gesamte Gemeinde bzw. seine Familie oder andere Personen von den Hamburgern für Vergehen verantwortlich gemacht werden, die

¹⁴ HUB I 683 (1265), HUB I 792 (1281), HUB I 822 (1286).

¹⁵ HUB I 855 (1291).


¹⁶ Hans. UB II 52 (1304).

¹⁷ Hans. UB II 82 (1306).

¹⁸ HUB II 129 (1307).

¹⁹ HUB II 358 (1316) und HUB II 359 (1316).

²⁰ HUB II 165 (1308).



sie selbst nicht begangen hatten. Auch dieser Vertrag bezeugt, dass die Verträge immer wieder verletzt wurden, denn, wenn das nicht der Fall gewesen wäre, so wäre es auch nicht erforderlich gewesen einen solchen Vertrag zu schließen.

Ein ähnliches Verhältnis bestand zwischen den Hamburgern und dem Lande Hadeln. Auch mit ihm wurden mehrfach Verträge geschlossen, die immer wieder von Seiten der Bevölkerung gebrochen wurden. Eines dieser Versprechen erfolgte nachfolgend auf ein von den Herzögen Johann und Albert von Sachsen verliehenes Privileg an die Hamburger. In jenem Privileg wurde den Hamburgern und allen das Meer besuchenden Kaufleuten erlaubt auf der Insel Neuwerk einen Turm zu errichten, der ihnen den Weg hinauf nach Hamburg weisen sollte. Außerdem wurde ihnen durch die Herzögen von Sachsen die Sicherheit auf der Elbe zugesichert.²¹ Am 2. Februar 1300 schließlich versprach das Land Hadeln, sozusagen aufgrund höherer Weisung, sich an die von den Herzögen erteilten Privilegien zu halten.²² Auch in späteren Jahren (z. B. 1373²³, 1377²⁴) versprachen Gemeinden des Landes Hadeln dem Rat zu Hamburg sie vor Strandraub zu schützen.

Dass auch die mit dem Lande Hadeln geschlossenen Verträge von den Bewohnern gebrochen wurden, belegt ein Sühnevertrag aus dem Jahre 1315²⁵. Und auch der im Jahre 1310 geschlossene Vertrag Hamburgs mit dem Land Hadeln, in welchem die Hamburger zusicherten, wie bereits den Dithmarschen, dass nur der Schuldige bei Streitigkeiten zur Verantwortung gezogen werde solle, bezeugt dies.²⁶

Mit dem Land Wursten, der nördlichsten Landschaft an der Elbe, wurden ebenfalls entsprechende Verträge zum Schutz und der Sicherheit des Seehandels auf der Elbe geschlossen. So z. B. im Jahre 1316 auf Neuwerk, in dem es auch den Schutz und die Verteidigung des Turms auf Neuwerk versprach²⁷. Weitere Verträge,

²¹ HUB I 917 (1299).

²² HUB I 918 (1300).


²³ Hadler Chronik 218 (1373).

²⁴ Hadler Chronik 230 (1377).

²⁵ HUB II 336 (1315).

²⁶ HUB II 211 (1310) und Hans. UB II 181 (1310).

²⁷ HUB II 360 (1316).



in denen die Wurstfriesen den hamburgischen Kaufleuten Frieden und Sicherheit versprachen, folgten in Wremen in den Jahren 1335²⁸ und 1336²⁹.

3.2 Die Hamburger erhalten Ritzebüttel und Umgebung

Im Februar 1349 verstärkten die Hamburger ihre Bemühungen die Elbe für die Handelsschifffahrt sicherer zu machen, in dem sie eine Vereinbarung mit den Lappes auf Ritzebüttel schlossen, in welcher diese sich verpflichteten, „... auf ein volles Jahr alle hamburgischen und andern Kaufleute mit Ausnahme der Dänen beim Besuch der Elbe in ihren besonderen Schutz zu nehmen, sie gegen Raub innerhalb ihrer Gerichtsbarkeit zu schirmen und außerhalb derselben sie vor Raub nach Kräften zu bewahren.“³⁰ Diese Vereinbarung wird auch in den folgenden Jahren getroffen.³¹ Für diese von den Lappes geleistete Dienstleistung, erhielten sie jährlich 20 Pf. aus der hamburgischen Stadtkasse.³²

Eine Gelegenheit, die Geschenke an der Nordspitze fester an sich zu ziehen, bot sich, als Willekin und Wolderich Lappe im Juni 1372 die beiden Kirchspiele Altenwalde und Groden mit aller Nutzung an den hamburgischen Rat für 240 M für zwei Jahre verpfändeten. Außerdem sollte dem Hamburgischen Rat das Schloss Ritzebüttel für diese Zeit offen stehen.³³

Diese Verpfändung scheint von den Lappes jedoch wieder eingelöst worden zu sein, denn 1379 erfolgt eine erneute Verpfändung des Schlosses Ritzebüttel und der dazu gehörigen Dörfer für 200 M auf zwei Jahre an Hamburg und Lübeck.³⁴

Als schließlich die Lappes 1393 den Turm auf Neuwerk in Schutt und Asche legten, gingen die Hamburger mit den Wurstern ein Bündnis ein und eroberten das Schloss Ritzebüttel.³⁵ Daraufhin verkauften Wolderich und Alverich Lappe das Schloss und die dazu gehörigen Dörfer Sahlenburg, Duhnen, Steinmarne, Wester- und Osterdö-

²⁸ HUB II 991 (1335).

²⁹ HUB II 1016 (1336).

³⁰ Regest Hans. UB III 138 (1349).


³¹ Hans. UB III 200 (1351); Hadler Chronik 168 (1352); Hans. UB III 360 (1356).

³² s. Koppmann, Karl: Kämmererechnungen der Stadt Hamburg. 1350 – 1400, Bd. 1, Hamburg 1869, S. 18, 25, 31, 37, 48, 53, 59.

³³ Hadler Chronik 215 (1372).

³⁴ Hadler Chronik 235 (1379).

³⁵ Hadler Chronik 275 (1393).



se, Nord- und Süderwisch, Stickenbüttel und Ritzebüttel mit allen Rechten, hoher und niederer Gerichtsbarkeit für 2000 M an Hamburg.³⁶ Um die Lappes aber in Zukunft unter Kontrolle zu halten, wurde ihnen die Kaufsumme nicht auf einmal ausgezahlt, sondern sie erhielten zunächst nur 200 M und für die übrigen 1800 M eine jährlich Rente von 180 M. Dieses Geld durften die Lappes weder verpfänden, noch hatten sie ein Anrecht darauf. Hätten sie dem Hamburger Rat geschadet, so wäre dieser berechtigt gewesen, die jährlichen Zahlungen einzustellen.³⁷ Die Lappes wurden durch diese Regelung in einer Art Abhängigkeit gehalten, durch die sich der Rat zu Hamburg sicher vor ihnen fühlen konnte. Im Dezember 1406 zahlte der Hamburger Rat den Lappes 900 der 1800 M aus. Dadurch verringerte sich ebenfalls die jährliche Rente der Lappes.³⁸ Auch wenn sich die Summe verringerte, die die Hamburger den Lappes noch schuldeten, so änderte das nichts an dem Abhängigkeitsverhältnis, das zwischen den Lappes und dem Hamburger Rat bestand. Die Bedingungen des 1394 geschlossenen Vertrages hatten nämlich weiterhin volle Gültigkeit.³⁹

Zusätzlich zu dem 1394 erfolgten Verkauf von Ritzebüttel an Hamburg verpfändeten die Lappes an dieses im selben Jahr für 300 M die Kirchspiele Altenwalde und Groden mit dem hohen und niederen Gericht.⁴⁰

In den darauf folgenden Jahren schloss der Hamburger Rat sowohl mit dem Land Hadeln als auch mit dem Land Wursten Vereinbarungen, in denen sich die Einwohner verpflichteten das Schloss Ritzebüttel gegen Feinde der Hamburger zu schützen, sowie die Elbschifffahrt zu sichern.⁴¹

Erst im Jahre 1400 wurde der Verkauf des Schlosses Ritzebüttel an den Rat von Hamburg durch den Landesherrn Herzog Erich IV. von Sachsen bestätigt. Er verzichtete auf alle Rechte, behielt sich jedoch die siebenjährige Bede vor. Zusätzlich erneuerte er die früheren Privilegien im Bezug auf den Schutz der Schifffahrt auf der Elbe und das Strandrecht.⁴²

³⁶ Hadler Chronik 277 (1394).

³⁷ Hadler Chronik 277 (1394).


³⁸ Hadler Chronik 304 (1406).

³⁹ Hadler Chronik 304 (1406).

⁴⁰ Hadler Chronik 278 (1394).

⁴¹ Hadler Chronik 283 (1397), Hadler Chronik 288 (1399).

⁴² Hadler Chronik 293 (1400).



Mit diesen Ereignissen hatte sich Hamburg einen festen Stützpunkt an der Elbmündung gesichert. In diesem Gebiet waren die Hamburger berechtigt, Verbrechen zu verfolgen und zu bestrafen, und somit in der Lage die Schifffahrt auf der Elbe und damit ihre eigenen Interessen besser zu schützen.

3.3 Hamburg erhält das Land Hadeln als Pfand

Eine weitere Möglichkeit, seine territoriale Macht auszuweiten, ergab sich für Hamburg 1407, als Erich IV. und sein Sohn Erich V. dem Rat zu Hamburg für 1150 M das „... Schloss Otterndorf und das Land Hadeln, mit der Grafschaft, Vogtei, Bede, Zinsen und Zehnten, mit dem obersten und untersten Gericht mit allem Zubehör außer dem Zehnten von Altenbruch, ...“⁴³ der als Leibzucht⁴⁴ vergeben war, für sechs Jahre verpfändeten. Für den Fall, dass die Einlösung in dieser Frist nicht erfolgt wäre, wurde in der entsprechenden Urkunde die Verlängerung des Zeitraums mit einer halbjährlichen Kündigungsfrist vereinbart.⁴⁵ 1437 lieh Hamburg Herzog Bernhard II. von Sachsen, Bruder Erichs V., weitere 600 M, die er erst nach 12 Jahren einzulösen beabsichtigt.⁴⁶ Bereits im März 1445 aber verpfändete derselbe das Schloss Otterndorf, die Grafschaft und das Land Hadeln, sowie das Schloss und die Vogtei Bederkesa mit allem Zubehör, dem hohen und niedern Gericht (einschl. der Gerichte in Wursten, Debstedt und Lehe) und die fünf Kirchspiele mit allem Zubehör für 30 Jahre an Hamburg. Dafür erhielt er eine Gesamtsumme von 1100 M und 1550 rheinische Gulden. 800 Mark dieser Summe hatte der Rat zu Hamburg im Schloss Otterndorf zuvor schon verbaut.⁴⁷

Die Verpfändung des Landes Hadeln scheint fünf Jahre länger gedauert zu haben als geplant, denn erst im April des Jahres 1480 kündigte Herzog Johann von Sachsen dem Rat zu Hamburg die Verpfändung auf und stellte die Bezahlung von 4350 M in Aussicht.⁴⁸ Vermutlich rechneten die Hamburger nach einem Zeitraum von

⁴³ Hadler Chronik 305 (1407).


⁴⁴ Leibzucht = Leibgeding. Bezeichnet generell ein lebenslängliches Nutzungsrecht an Liegenschaften, aber auch an anderen Ertrag abwerfenden Objekten (wie Zins- und Lehnrechten, Regalien, Bergwerksanteilen u. ä.).

⁴⁵ Hadler Chronik 305 (1407).

⁴⁶ Hadler Chronik 362 (1437).

⁴⁷ Hadler Chronik 371 (1445).

⁴⁸ Hadler Chronik 418 (1480).



mehr als 70 Jahren schon nicht mehr damit, dass die Pfandschaft jemals wieder enden würde.

Die Verwaltung des Landes Hadeln durch die Hamburger verlief nicht immer friedlich. 1456 standen die Hadler gegen den Rat zu Hamburg auf.⁴⁹ Sie verlangten u. a. von den Hamburgern die hohe und niedere Gerichtsbarkeit, die Wahl des Grafen und die Kornausfuhr zu den Holländern, worauf sich die Hamburger jedoch nicht einlassen wollten.⁵⁰ Die Ratsherren zu Stade, der Erzbischof von Bremen und der Bürgermeister von Lübeck, Johann Luneborgh versuchten in mehreren Verhandlungen in dem Streit zu vermitteln. Im August 1456 schlossen die Streitenden in Stade Frieden. An den Bedingungen für die hadler Bevölkerung änderte sich dadurch nichts.⁵¹ Erst zwei Jahre später durch Graf Adolf von Holstein und Herzog Bernhard von Sachsen zwischen dem Rat zu Hamburg und den Hadlern vermittelte neue Vertrag brachte diesen einige Zugeständnisse.⁵² Laut den Kämmererechnungen der Stadt Hamburg hat der Aufstand des Landes Hadeln die Stadt Hamburg die enorme Summe von 9586 M. 13 β gekostet.⁵³

Trotz dieser Territorialpolitik Hamburgs gab es auf die Schifffahrt immer wieder Übergriffe durch die Bevölkerung. Speziell das Land Wursten wird in den Urkunden erwähnt. 26 Hamburger Kaufleute hatten gegen 8 Wursthiesen geklagt, was dazu führte, dass das Land Wursten wegen des unablässigen Strandraubes an Hamburger Gütern am 30. März 1444 mit dem Bann belegt wurde.⁵⁴ Die Verkündigung des Banns über die Wurster erfolgte am 16. Mai 1445 in Otterndorf.⁵⁵ Erst im Jahre 1451 wurde das Land Wursten wieder vom Interdikt gelöst, nachdem ein weiterer Vertrag zwischen dem Rat zu Hamburg und dem Lande Wursten geschlossen worden war. Darin versprachen die Wurster, dass Hamburger Schiffe, Seeleute und deren Waren bei Strandung frei sein sollten und die Güter ohne Gefahr geborgen werden könnten. Bei gewünschter Hilfeleistung durch die Wurster sollten sie einen Arbeitslohn

⁴⁹ Hadler Chronik 385 (1456).

⁵⁰ Hadler Chronik 387 (1456).


⁵¹ Hadler Chronik 390 (1456).

⁵² Hadler Chronik 391 (1458).

⁵³ Koppmann, Karl: Kämmererechnungen der Stadt Hamburg. 1401 – 1470, Bd. 2, Hamburg 1873, S. 94.

⁵⁴ Hadler Chronik 368 (1444).

⁵⁵ Hadler Chronik 372 (1445).



erhalten. Im Falle, dass ein nichthamburgisches Schiff strandete, das Hamburgische Waren an Bord hatte, sollten die Wurster diese ebenfalls an Hamburg ausliefern. Gestrandete Güter, auf die zunächst keiner Anspruch erhebt wurde, sollten dem Amtmann zu Ritzebüttel gemeldet und aufbewahrt werden, bis diese Güter vom Hamburger Rat angefordert wurden. Ein Drittel der Güter sollten die Finder als Bergelohn erhalten.⁵⁶

Wie diese Begebenheit zeigen, verurteilte die Kirche im Allgemeinen das Strandrecht. Der päpstliche Legat, Kardinal Guido, hatte bereits im 13. Jahrhundert den Erzbischof von Magdeburg aufgefordert, die auf der Elbe verkehrenden Schiffer gegen den Missbrauch des Strandrechtes zu schützen.⁵⁷ Ein Jahr später, im Jahre 1266, sandte er ein Mandat an den Erzbischof von Bremen und eines an den Propst zu Hamburg, in denen er den Strandraub verurteilte und Maßnahmen dagegen anordnete.⁵⁸

Ebenso gebot im November 1362 Papst Urban V. dem Bischof von Osnabrück und den Dekanen zu Lübeck und Sankt Blasius in Braunschweig, die „... Ausübung des Strand- und Grundruhrrechts gegen die Hamburg besuchenden Kaufleute abzunehmen und Zuwiderhandelnde durch besondere Strafen zum Schadenersatz zu zwingen ...“.⁵⁹ Die Hamburger hatten somit in der Kirche einen einflussreichen Verbündeten.

All diese Mandate waren zum Nutzen für die Hamburgische Schifffahrt auf der Elbe. Neben ihren Territorialgewinnen verschafften sie Hamburg die Vorherrschaft auf der Elbe.

⁵⁶ Hadler Chronik 380 (1451).

⁵⁷ HUB I 686 (1265).

⁵⁸ HUB I 690 (1266), HUB I 691 (1266).

⁵⁹ Hans. UB IV 61 (1362).



3.4 Privilegien für Hamburg

Durch das Privileg Karls IV. , das sogenannte „Seeräuberprivileg“, das er den Hamburgern im Jahre 1359 verlieh, erhielten die Hamburger die Möglichkeit ihre Macht auf der Elbe weiter auszuweiten. In ihm erklärt Karl IV. „... die Räuber für infam und ehrlos und gestattet sie zu verfolgen und zu bestrafen.“⁶⁰ Mit diesem Privileg glaubten die Hamburger die volle Strafgewalt auf der Elbe erlangt zu haben.

Aus dem von Karl IV. erlassenen Privileg ist außerdem zu erkennen, dass bereits vor 1395 auf der Elbe und der Nordsee Probleme mit Piraten an der Tagesordnung waren, also lange bevor die Vitalienbrüder die Nordsee unsicher machten. Somit war die Piraterie ein weiterer Gefahrenschwerpunkt für die Handelsschifffahrt auf der Elbe, auf den jedoch, mit Rücksicht auf den Umfang dieser Hausarbeit, nicht ausführlicher eingegangen werden soll.

Im Jahre 1468 wurde dieses erste Privileg durch ein weiteres von Friedrich III. verliehenes Privileg bestätigt. Darin gestattete er den Hamburgern wegen „... der vielfachen Mordthaten, Räubereien und Beschädigungen in Holstein, in den benachbarten Landschaften, bei Hamburg, auf der Elbe und der offenen See die ungehinderte und straflose Ergreifung, Einbringung und Bestrafung solcher Missethäter allenthalben zu Lande, auf der Elbe und anderen Flüssen und auf der See ...“.⁶¹ Damit hatte Friedrich III. den Hamburgern die Straßengerichtsbarkeit auch auf die Unterelbe übertragen, was jedoch noch nicht bedeutete, dass die Hamburger hiermit die Elbhoheit vollends erlangt hatten. Erst im Jahre 1482, als Hamburg fast 2/3 seines territorialen Umfanges verloren hatte, ließ sich der Hamburger Rat „... sieben weitere Privilegien und Briefe ausstellen [ließ], unter denen sich auch ein Elbprivileg befand.“⁶² Darin verlieh

Friedrich III. dem Rat zu Hamburg für alle Zeiten die Gerichtsbarkeit auf der Elbe und damit die volle Stromhoheit, denn alle anderen stromhoheitlichen Rechte wurden eher als Folge der Stromgerichtsbarkeit angesehen.⁶³

⁶⁰ Regest Hans. UB III 460 (1359).

⁶¹ Regest Hans. UB IX 493 (1468).

⁶² Tschentscher, Horst: Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit, in: ZHG 43, 1956, S.43.

⁶³ s. Tschentscher, Horst: Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit, in: ZHG 43, 1956, S.44.



4. Hamburg beherrscht die Unterelbe

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass auf der Unterelbe, wie bereits in der Einleitung erwähnt, im 14. und 15. Jahrhundert im wesentlichen drei Gefahren für die Schifffahrt bestanden. Das waren zum einen die Gefahr des Schiffbruches, damit einhergehend die Gefahr von den Anwohnern bei einem Schiffbruch beraubt bzw. sogar versklavt oder getötet zu werden und schließlich die Gefahren, die durch Piraten verursacht wurden. Auf die letztgenannten Gefahren durch Piraterie wurde aber, aus den bereits erwähnten Gründen, nicht eingegangen.

Der Hamburger Rat hat es stets geschafft, diese Gefahren geschickt einzudämmen und seine Interessen, die in erster Linie der freien und sicheren Handelsschifffahrt auf der Elbe und somit dem Gewinnstreben galten, zu wahren. Um die Gefahr des Schiffbruches auf der Elbe einzudämmen, investierte Hamburg viel Geld und legte in der Elbe zur Markierung Tonnen und Baken aus.

Wegen des Strandrechtes schloss der Rat zu Hamburg zunächst mit den an die Elbe angrenzenden Landschaften Verträge ab, so z. B. mit Dithmarschen, Hadeln und Wursten. Als sich später die Gelegenheit dazu bot, verfolgte der Rat seine Interessen durch eine gezielte Territorialpolitik, bei der erst Neuwerk ausgebaut, dann Ritzebüttel mit den dazu gehörigen Dörfern erworben wurde und schließlich das Land Hadeln durch Pfandschaft an Hamburg fiel. Diese beiden Landschaften waren jedoch nicht die einzigen Territorialgewinne der Hamburger. Es gab noch weitere. So eroberten sie z. B. gemeinsam mit den Lübeckern im Jahre 1420 Bergedorf und Riepenburg mit den Vierlanden vom Herzog von Sachsen-Lauenburg.⁶⁴ Durch den Gewinn der Herrschaft in diesen Gebieten, war es den Hamburgern gelungen, bei Missbrauch des Strandrechtes die Täter auch an Land verfolgen, festsetzen und bestrafen zu können. Sie konnten ihre Interessen also sehr viel intensiver schützen. Obwohl die Hamburger Territorialherrschaft in den 80er Jahren des 15. Jahrhunderts zerfiel, gelang es dem Rat zu Hamburg durch vom Kaiser ausgestellte Privilegien die Vormachtstellung auf der Elbe (die Elbhoheit) zu erlangen. Zwar war dies nicht von Anfang an geplant, doch letztendlich gab es keinen sichereren Weg.

⁶⁴ s. Elers, Hellmuth: Chronologie und Calendarium der Geschichte Hamburgs, Hamburg 1868, S. 37.



5. Quellen und Literatur

5.1 Gedruckte Quellen

Das virtuelle Hamburgische Urkundenbuch SD 7 (Erstanlage: 02.10.2004). Regest.
www.rrz.uni-hamburg.de/hamburgisches_ub/quellen/3frame.html?/hamburgisches_ub/quellen/sd/sd7.htm

Hamburgisches Urkundenbuch, Bd. I – II, hg. Johann Martin Lappenberg, Hamburg 1842 – 1939.

Hansisches Urkundenbuch, Bd. II – IV und Bd. IX, hg. Konstantin Höhlbaum, Walter Stein, Halle 1879 – 1896, Leipzig 1903.

Koppmann, Karl (hg.): Kämmererechnungen der Stadt Hamburg 1350-1470, Bd. I – II, Hamburg 1869 – 1873.

Rüther, Eduard: Hadler Chronik. Quellenbuch zur Geschichte des Landes Hadeln, 2. Aufl., Bremerhaven 1979.

5.2 Literatur

Elers, Hellmuth: Chronologie und Calendarium der Geschichte Hamburgs, Hamburg 1868.

Ferber, Kurt: Der Turm und das Leuchtfeuer auf Neuwerk, in: Zeitschrift für Hamburgische Geschichte (ZHG) 14, 1909, S. 1 – 36.

Niitemaa, Vilho: Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter, Helsinki 1955.

Reincke, Heinrich: Hamburgische Territorialpolitik, in: ZHG 38, 1939, S. 28 – 116.

Tschentscher, Horst: Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit, in: ZHG 43, 1956, S. 1 – 48.