

► ANDREAS KAMMLER

## Die Hamburger Expedition von 1433 nach Emden und gegen die Sibetsburg vor dem Hintergrund der Ausstattungsliste

Einzelne Facetten der spätmittelalterlichen Schifffahrtsgeschichte lassen sich durch verschiedenartige Zugänge erschließen. Fehlen hierzu archäologische Funde, ist der Historiker in besonderem Maße auf schriftliche Überlieferungen angewiesen.<sup>1</sup> Aus dem Wirkungskreis der wichtigsten Hansestädte berichtet eine Vielzahl edierter Quellen in den Urkundenbüchern von Handel, Händeln und Politik. Doch um die darin enthaltenen diskutierten und getroffenen Entscheidungen Gestalt annehmen, sie plastisch vor den Augen entstehen zu lassen, bedarf es vertiefter Wahrnehmung, auch der bisher unedierte Quellen. Eines der interessanten Themen ist der langwierige Kampf der Hansestädte gegen den Strand- und den Seeraub, die Piraterie.<sup>2</sup> In den städtischen Entscheidungsgremien hatte dieser Kampf einen hohen Stellenwert, der weit weniger aus einer »Staatsräson« denn aus dem Streben nach Sicherung wirtschaftlicher Prosperität resultierte. Der Umgang der Städte mit dieser ständigen Bedrohung – die nicht nur von einigen wenigen Abenteurern in kleinen Booten ausging, sondern an der sich auch weltliche und kirchliche Landesherren in bedeutendem Umfang unterstützend oder auch selbst aktiv beteiligten<sup>3</sup> – läßt sich auf der politischen und normativen, sprich theoretischen Seite aus den Urkundenbüchern und Rezessen durchaus nachzeichnen. Doch dieses in groben Strichen umrissene Bild gewinnt erst durch die Hinzuziehung weiterer, speziellerer Schriftzeugnisse schärfere Konturen. Die Überlieferungen des städtischen Abrechnungswesens bieten uns mit Ausstattungs-, Sold- oder Reparaturlisten eine Quellengruppe von hoher Validität und Genauigkeit, deren Wert von der schifffahrtsgeschichtlichen Forschung bisher kaum wahrgenommen wurde.<sup>4</sup> Ein im Staatsarchiv Hamburg aufbewahrtes Aktenkonvolut unter dem einfachen Titel »Admiralitäts- und Convoyrechnungen«<sup>5</sup> enthält u.a. die annähernd vollständige Ausstattungs- und Namensliste der Expedition gegen das ostfriesische Emden und die sogenannte Sibetsburg im Kirchspiel Bant.<sup>6</sup> Die Unternehmung sollte die Seeräuberfahrt auf den Handelsrouten entlang der ostfriesischen Küste endgültig beseitigen. Durch den Detailreichtum des Konvoluts kann das Bild eines militärischen Unternehmens<sup>7</sup> weit eindrücklicher gezeichnet werden, als dies die Darstellung der »großen« Politik ermöglicht. Doch soll zunächst der historische Kontext – die Geschichte der »Vitalienbrüder« und ihrer Verbündeten – in aller Kürze in Erinnerung gerufen werden, bevor die Expedition näher betrachtet wird.

Die von den mecklenburgischen Hansestädten Rostock und Wismar für den Kaperkrieg in der Ostsee gegen Dänemark angeworbenen Seeräuber, die vermutlich wegen ihrer Selbstversorgung »Vitalienbrüder« genannt wurden<sup>8</sup>, führten im Laufe des mecklenburgisch-dänischen Krieges durch ihre weitgehend von Eigeninteressen geleiteten Aktionen zu einer starken Behinderung der Handelsschifffahrt in der Ostsee. Diese dem Sicherheitsbedürfnis der Hanse zu-

widerlaufende Situation führte zur Vermittlungstätigkeit der Städte, die mit zu dem Frieden von Skanör und Falsterbo 1395 beitrug. Aufgrund des Friedensschlusses verloren die Seeräuber ihre Operationsbasen und setzten sich in der Folgezeit auf Gotland fest, da die Insel weder von Mecklenburg noch von Dänemark vollständig beherrscht wurde. Mit der Eroberung Gotlands durch den deutschen Orden 1398 wurden die Vitalienbrüder ein weiteres Mal gezwungen, ihre Basishäfen zu verlassen. Nach dem erfolglosen Versuch eines Bündnisses mit den Herzögen von Pommern verließen die Seeräuber die Ostsee im Laufe des Jahres 1398 weitgehend und verlagerten ihre Aktivitäten in die Nordsee. Schon vorher waren einzelne Gruppen, die als Vitalienbrüder bezeichnet wurden, in der Wesermündung aufgetaucht und dort von Fahrzeugen Hamburgs bekämpft worden, das bereits seit Beginn des 14. Jahrhunderts eine Verkehrssicherungs- und Stützpunktpolitik für die Elbe und ihr erweitertes Mündungsgebiet verfolgte.<sup>9</sup> Nach 1398 stellten sich immer mehr Seeräuber unter den Schutz der in Ostfriesland um die Behauptung und Ausweitung ihrer Macht kämpfenden Häuptlinge. Sie erhielten Stützpunkte und die Möglichkeit, geraubte Güter verkaufen zu können. Dafür unterstützten die kampferfahrenen Seeräuber ihre Schutzherren bei deren Auseinandersetzungen. Ein großer Vorteil der Vitalienbrüder bestand dabei in ihrer Selbstversorgung durch Piraterie von der ostfriesischen Küste bis weit in die Nordsee; sie kosteten ihre Heger im Gegensatz zu Söldnern also kaum Geld.<sup>10</sup> Diese ständige Bedrohung ihrer Handelswege nach Holland, England und Flandern konnte die Hanse, insbesondere die am stärksten betroffenen Städte Hamburg und Bremen, nicht auf Dauer hinnehmen. Der Versuch, die Häuptlinge gewaltlos durch Verträge zum Entzug ihrer Unterstützung für die Seeräuber zu veranlassen, scheiterte mehrmals. Schließlich einigten sich mehrere Städte unter Führung Lübecks, Hamburgs und Bremens auf eine erste militärische Aktion, die am 22. April 1400 in Hamburg begann. Am 23. Mai 1400 sagten sich sämtliche ostfriesischen Häuptlinge und Gemeinden von den Vitalienbrüdern los. Es gelang zwar, zwei der wichtigsten Anführer, Gödeke Michels und Klaus Störtebeker, 1401 zu fassen und abzuurteilen, doch auch in den folgenden Jahren griffen die ostfriesischen Machthaber immer wieder auf die verbleibenden Seeräuber als Helfer zurück. 1408 erfolgte eine erneute Expedition, bei der fünf gekaperte Schiffe zurückerobert werden konnten<sup>11</sup>, sowie 1432 ein kleinerer Vorstoß, bei dem 48 Seeräuber gefangen wurden. 14 von ihnen entkamen aus dem Winserturm in Hamburg, 34 wurden auf dem Grasbrook hingerichtet.<sup>12</sup>

Die meiste Unterstützung erhielten die Seeräuber in dieser Zeit von den wichtigen Häuptlingen Sibet Lubbenon von Rüstringen und Focko Ukena sowie von dem Probst von Emden, Imel. Die beiden ersteren wurden namentlich als Gegner bei der bedeutendsten hansischen Expedition in das Land zwischen Weser und Ems genannt, die nach mehrfachen vergeblichen Hilfsersuchen Hamburgs an die übrigen Hansestädte schließlich 1433 unter Führung der Elbestadt begann. Sie sollte das Treiben der Seeräubergruppen an der ostfriesischen Küste beenden und die Häuptlinge zur Einhaltung der geschlossenen Verträge über die Sicherheit der Schifffahrt auf den wichtigen Handelsrouten nach England, Flandern und in die Biskaya zwingen.

Für die Expedition 1433 fand Hamburg nur sehr schwer Verbündete. Einem so risikoreichen und nicht zuletzt teuren Unterfangen mochten sich vor allem die Binnenstädte nicht anschließen, obwohl eine Beendigung der Piratenplage durchaus im gesamthansischen Interesse lag, fielen den Piraten doch nicht nur Hamburger Schiffe und Güter in die Hände. Zuletzt waren es jedoch nur die Seestädte Bremen und Lübeck, die die Elbestadt in ihrer Absicht bestärkten und in unterschiedlichem Umfang unterstützten. Außerdem sandten Edam und Enkhuisen je ein kleineres Fahrzeug, von denen das erstere die Expedition gar nicht erreichen sollte. Der Herzog Adolf von Schleswig beteiligte sich durch die Entsendung von 300 Schützen zur späteren Belagerung der Sibetsburg.<sup>13</sup>

Der Hamburger Rat, der sich immer wieder die Klagen geschädigter Kaufleute anhören mußte<sup>14</sup>, beabsichtigte, die Seeräubergefahr endgültig zu beseitigen. Entsprechend groß war der Aufwand der Expedition.<sup>15</sup> Das Kommando sollten – wie bei größeren Unternehmen der Hansestädte üblich – Ratsherren führen. Um den Erfolg so weit als möglich sicherzustellen, wurde der in der Bekämpfung von Piraten erfahrenste Befehlshaber, Simon van Utrecht, gewählt, der bereits bei der Festnahme Klaus Störtebeckers 1400/01 eine maßgebliche Rolle gespielt hatte.<sup>16</sup> Ihm wurden drei weitere Mitglieder des Rates zur Seite gestellt: Neben van Utrecht nahmen zunächst Ludolph Meltsing, Nikolaus Lange und Dietrich Luneborg teil.<sup>17</sup> Allein die Anzahl zeigt die Bedeutung, die der Hamburger Rat dem Unternehmen beimaß. Die Expedition erforderte eine sorgfältige Planung. Da es sich um die Einnahme von befestigten Orten handelte, mußte eine Vielzahl logistischer Anforderungen erfüllt werden. Ohne Übertreibung kann man von einer sehr umfangreichen kombinierten See-Land-Unternehmung sprechen.

Die Vorbereitungen begannen im Frühjahr 1433. Zunächst mußte die finanzielle Seite geregelt sein, schließlich befanden sich nicht alle Schiffe im Besitz der Stadt. Die größeren Einheiten wurden angemietet, und auch die Ausrüstung und Bemannung verursachte hohe Kosten. Die vier Hamburger Kirchspiele brachten durch die Erhebung von erstem, zweitem und drittem Kostgeld insgesamt 8726 Mark lübisch auf. Nach der Zusammenstellung aller Kräfte segelte die Streitmacht Mitte Juni desselben Jahres von Hamburg ab. Die Ziele der gesamten Expedition waren klar definiert: Eroberung und Zerstörung der Sibetsburg, Einnahme Emdens und Zerschlagung der Piratengruppen, denen dort Unterschlupf gewährt wurde.

Die Ausstattungsliste wurde von den Kämmerern ganz offensichtlich nach der Expedition aus den *cedeln* der Befehlshaber, der Schiffer und der Lieferanten der Güter erstellt.<sup>18</sup> Sie war ein Bestandteil der Detailrechnungen über die Ausfahrten der Stadtschiffe, die später im sogenannten Längen Buch festgehalten und deren Resultate in die Kämmererechnungen eingestellt wurden.

Es waren zunächst insgesamt 22 Schiffe, die sich auf die ostfriesische Küste zubewegten, unter ihnen auch die Fahrzeuge aus Edam und Enkhuisen sowie ein Boot von der Insel Sylt. Die Koggen von Johan van der Bode und Johan Hanstede waren neben einer Busse unter dem Befehl Johan Ludekes die größten Einheiten.<sup>19</sup> Sie dienten in erster Linie als Transportschiffe für Truppen und Material.<sup>20</sup> Unter den übrigen Fahrzeugen befanden sich mehrere Bardesen, also leichtere Last- oder Kriegsschiffe, die sowohl gerudert, als auch gesegelt werden konnten, sowie mindestens ein Baliner.<sup>21</sup> Diese kleinen Schiffe waren – mit einer Rotte Söldner bemannt – für die Verfolgung von flüchtigen Piraten in dem weit trockenfallenden, von einer Unzahl Prielen durchzogenen Revier weitaus besser geeignet als die großen, wenig beweglichen Koggen oder die Busse. Für die spätere Versorgung setzte Hamburg weitere elf angemietete Schiffe ein, darunter eine *pleyte*, ein flachgehendes Lastschiff, das für diese Gewässer prädestiniert erschien, sowie einen Kreyger oder Kreier. Die Besatzungen der Schiffe – genauer, die seemännischen Besatzungen – sind namentlich überliefert. Insgesamt befanden sich 143 Besatzungsmitglieder an Bord. Die Besoldungslisten erlauben dabei einen interessanten Einblick in die Heuerstruktur.

Die Kogge<sup>22</sup> Johann van der Bodes, der nicht nur Schiffsherr, sondern auch Eigentümer des Schiffes war, hatte eine Besatzung von 27 Mann. Neben dem aus Bremen stammenden Steueremann und dem Schiffszimmermann, die aufgrund ihrer benötigten Spezialkenntnisse 4 Mk lüb. 8 s erhielten, versahen 21 *Schepeskinderen* und zwei Knechte den Schiffsdienst. Jeder der *Schepeskinderen* erhielt zunächst 28 s und später, möglicherweise nach der Rückkehr, 4 s. Die beiden Knechte wurden zusammen mit 3 Mk lüb. entlohnt, verdienten also ein Viertel weniger. Der erste Koch, Claus, dessen Arbeit auch mit der Bezeichnung *bekkere* näher präzisiert wird, blieb acht Wochen an Bord und verdiente in dieser Zeit 24 s. Dann wurde er von Hinrik Wit-

tenborg abgelöst, der für sechs Wochen Arbeit 18 s erhielt. Da beide ausdrücklich als Bäcker notiert worden sind, dürfte dies auch ihre Haupttätigkeit gewesen sein. Sie gehörten scheinbar nicht zur Stammesbesatzung, sondern wurden separat angestellt.

Die zweite Kogge der Expedition, unter dem Kommando von Schiffsherr Johann Hansteden, hatte eine Besatzung von 29 Mann. Die Entlohnungen dieser Besatzung entsprechen mit Ausnahme des Jungknechts denjenigen der anderen Kogge. Der Jungknecht erhielt hier, wie die anderen Schiffsleute, einen zweiten Betrag von 4 s. An Bord dieses Schiffes gab es nur einen Bäcker, der – unter Voraussetzung gleichen Lohnes – 14 Wochen an Bord blieb.

Die Eigentumsverhältnisse lagen bei dieser zweiten Kogge anders als bei der ersten, denn nicht Johann Hansteden erhielt die *vracht* in Höhe von 245 Mk lüb., sondern ein Mann namens Diderik Meyger. Dieser war der Eigentümer des Schiffes, während Hansteden für die eigentliche Schiffsführung von ihm beschäftigt und auch direkt von ihm bezahlt wurde.<sup>23</sup> Die an Bord befindlichen Personen erhielten insgesamt 61 Mk lüb. 6 s. Für dieses Schiff wandte die Stadt Hamburg also 306 Mk lüb. 6 s auf.

Das letzte größere Schiff des Unternehmens, die Busse, fuhr unter der Verantwortung des Schiffsherrn Johan Ludeke. Auch er war nicht der Eigentümer des Fahrzeugs, denn er wurde unter den *Schipmanß* aufgeführt und erhielt nur 9 Mk lüb. Das Schiff hatte keinen speziellen Steuermann an Bord. Dies war die Aufgabe des Schiffsherrn oder diejenige *Robberts*, des Hauptbootsmanns. Dieser erhielt auch als einziger der Besatzung eine zweite Zahlung von 8 s auf seine Heuer von 28 s. Für die übrigen Besatzungsmitglieder wurde außer diesem Grundbetrag keine weitere Vergütung notiert. Die drei Knechte an Bord wurden sogar nur mit zusammen 42 s entlohnt, was dem halben Schiffsmannslohn entsprach. Der Koch Hans van Naghelse bekam 1 Pfund *vor kokend*. Der Betrag hinter dem Namen Johann Grotekord wurde gestrichen. Er gehörte offensichtlich zur Besatzung, konnte aber aus unbekanntem Gründen seinen Dienst nicht versehen und mußte darum die Heuer zurückzahlen.<sup>24</sup> Die Besatzung der Busse bestand insgesamt aus 22 Personen, die für ihre Arbeit mit 41 Mk lüb. 6 s entlohnt wurden. Die Heuer der gewöhnlichen Schiffsmänner lag dabei 4 s niedriger als die der Koggenbesatzungen. Die Knechte erhielten nur die Hälfte der Heuer des Jungknechts auf Johan Hanstedens Kogge, und selbst der Hauptbootsmann verdiente nur halb soviel wie der Steuer- oder Zimmermann auf einer Kogge, bei vielleicht nicht genau gleichen Aufgabengebieten, aber sicher ähnlicher Verantwortung. Diese großen Schiffe hatten in erster Linie Transportaufgaben zu erfüllen und die großen Mengen an Ausrüstung und Verpflegung zu den beiden zentralen Angriffszielen zu bringen. Die eigentliche Verfolgung der Vitalienbrüder und ihrer Verbündeten über die See war Aufgabe der kleineren Einheiten, die von den Kämmerern auch als *klovebote*, als Kriegsboote bezeichnet wurden.

Das erste kleinere Schiff, der *gripendenwulve*, ist namentlich aufgeführt. Über die Schiffsart und -größe ist kein Hinweis enthalten. Die Besatzungsstärke deutet auf eine Bardese oder eine Schnigge, wobei die mögliche Rudermansschaft aus Söldnern bestanden haben muß.<sup>25</sup> Unter den vier Besatzungsmitgliedern ist ein Steuermann aufgeführt, der aber die gleiche Heuer wie die übrige Mannschaft erhielt. Die Entlohnung von 30 s pro Mann lag 2 s über derjenigen der Besatzung der Busse.

Auch die Besatzung der *groten* neuen Bardese erhielt je 30 s mit Ausnahme des befehls-habenden Albert Nygeland. Er verdiente 45 s und trug für diesen Betrag auch die Verantwortung für den *Rosenkrantz*, ein weiteres Fahrzeug, für dessen Mannschaft er die Heuer auszahlte. Die *Schepeskinderen* der großen neuen Bardese erhielten mehr als die Besatzung der folgenden Boote, deren Heuer 28 s betrug.

Bei der *Schottlieden Bardesen* handelte es sich wohl um eine gedeckte Bardese, denn »schottilier« ist die Bezeichnung für einen Tischler, der Täfelungen und Schnitzwerk fertigte.<sup>26</sup> Ihre Besatzung bestand nur aus fünf Mann.

Auf dem Schiff von Olrik Haken war die Heuer für alle vier Mitglieder der Mannschaft gleich. Bei so gering besetzten Fahrzeugen gab es keine Rangunterschiede mehr, die eine differenzierte Heuer nötig machten. Der Schiffsherr Johann Voß erhielt genau soviel wie der ohne Namen verzeichnete Knecht, für den nur *Jungeß* notiert wurde.<sup>27</sup> Der Besitzer selbst befand sich nicht an Bord.<sup>28</sup>

Die Bardese von Lutteke Ghelen war nur mit drei Mann besetzt, unter denen es ebenfalls keine Rangunterschiede gab. Für das Fahrzeug ist kein Besatzungsmitglied als Schiffer notiert.

Zu den kleineren Fahrzeugen zählten auch mehrere Boote ohne nähere Klassifizierung. Nur zwei Mann Besatzung hatte das Boot von der Insel Sylt. Über dessen Größe oder Bauart ist leider keine Aussage zu machen, es muß jedoch durchaus seetüchtig gewesen sein, da es sonst wohl nicht für die Expedition in Frage gekommen wäre. Dies gilt auch für den zweiten *Rosenkrantz*, dessen nur drei Mann starke Besatzung auf eine kleinere Bardese oder ein ähnliches Fahrzeug hindeutet. Er wurde durch die zusätzliche Nennung des Schiffers vom ersten Fahrzeug dieses Namens unterschieden. Die Besatzung erhielt 28 s pro Mann.

Warum die Besatzungsstärke allerdings nur sehr eingeschränkt für die Größenbestimmung nützlich ist, wird bei den vier folgenden Fahrzeugen deutlich. Alle sind *expressis verbis* als Boote bezeichnet, sie hatten jedoch Besatzungen von zwei, drei oder vier Mann, während Ghelens genau klassifizierte Bardese beispielsweise auch nur drei Mannschaftsmitglieder hatte, ebenso wie die aus Holland kommende, die zusätzlich als *klene* Bardese eingeordnet wurde.<sup>29</sup> Die Boote von Hermann Schutte, *Dwergh*, Hinrik van Winsen und *Eggherd* wurden nach den Besitzern unterschieden, sie trugen offensichtlich keine Eigennamen.

Auf dem *Balnier mid deme lowen* fuhr fünf Mann Besatzung unter dem Schiffsherrn Merthen Witte. Die Mannschaft bekam 2 s pro Woche, für den Schiffsherrn wurde nichts aufgezeichnet. Die Besatzung wurde nach fünf Wochen zum Teil ausgetauscht, doch über die Ersatzleute gibt uns die Quelle keine Auskunft. Die Typenbezeichnung läßt auf ein kleineres Kriegsschiff mit zwei Masten und je einem Rechteck- und Lateinersegel schließen. Das Fahrzeug trug wohl die Abbildung eines Löwen.

Die *hollandesche* Bardese ist identisch mit dem mehrmals vorkommenden Enkhuiser Fahrzeug. Dieses Boot war scheinbar sechs Wochen im Einsatz, und die Besatzung erhielt dafür 12 s pro Mann, die von Hinrik Haken ausgezahlt wurden.

Wenn man von der Höhe der Heuer auf die Einsatzdauer schließt, war die Pleyte des Schiffsherrn Grimmen das am längsten beanspruchte Fahrzeug. 3 Pfund betrug die Entlohnung für jeden Schiffsmann der Besatzung und immerhin 30 s für den Knecht Johann Egbertesson.

Hans Sedeler überführte ein weiteres Kriegsboot, außerdem nahmen die Fahrzeuge von *Midagh* und Hans van Ulsen an dem Unternehmen teil.

Das 22. Schiff der Expedition, eine Bardese, die vermutlich aus Edam kam und für deren Einsatz die Stadt Hamburg 37,5 Mk lüb. bezahlt hatte, ist mit den eingeschifften Truppen nicht am Bestimmungsort eingetroffen.<sup>30</sup>

Die vier im folgenden notierten Boote wurden zu Versorgungszwecken eingesetzt, da die Eigentümer die bezahlten Beträge vor *vracht* erhielten.<sup>31</sup> Die auf die Besatzungen – soweit vorhanden – entfallenen Gelder liegen meist unter den Summen für die eigentlichen Expeditionsschiffe. Die verbleibenden Fahrzeuge wurden für Nachrichtenübermittlung und andere – wohl auch logistische – Zwecke in Friesland gemietet. Dies war unter anderem notwendig geworden, da mindestens zwei der Boote, darunter das von Hermann Schutte, in der Jade verloren gingen.<sup>32</sup>

Die Gesamtsumme der Gelder für Fahrzeuge und Besatzung beträgt 1103 Mk lüb. 6 d, wovon 823 Mk lüb. 3 s 6 d auf die eigentlichen Expeditionsfahrzeuge entfallen. Während für die Expedition nach Ostfriesland 22 Schiffe eingesetzt werden sollten, von denen 21 in Hamburg absegelten und ihr Ziel erreichten, wurden für die weitere Versorgung scheinbar elf Boote eingesetzt.

Um in den durch großen Tidenhub und weiträumige trockenfallende Gebiete gefährlichen Gewässern vor der ostfriesischen Küste, in der Jade und vor Emden sicher agieren zu können, wurden fünf revierkundige Lotsen engagiert. Die keinem Schiff direkt zugeordneten Männer wurden von den Schreibern des Registers als *stureman* oder *stureman vor Sibetesborch* bezeichnet, ihre Bezahlung lag jedoch weit unter jener der etatmäßigen Steuerleute.<sup>33</sup>

Die Schiffsausstattung wurde nur in geringem Umfang ergänzt, die meisten der beteiligten Fahrzeuge – zumindest die stadteigenen Bardesen, die regelmäßig im Einsatz standen – waren offensichtlich komplett ausgerüstet. Die Besitzer der angemieteten Schiffe nutzten nun die günstige Gelegenheit, auf Kosten der Stadt Teile des laufenden Gutes zu ersetzen.<sup>34</sup> 99 Mk Lüb. ließen sich die Stadtväter die Erneuerung diversen Tauwerks an Bord kosten. Weit ungewöhnlicher als die von Zeit zu Zeit sowieso notwendige Reparatur der Schiffe war der Ankauf von sechs Kompassen. Diese stellten im Jahre 1433 für die Navigation in den nördlichen Meeren Europas immer noch die Ausnahme dar. Auf den Handelsrouten der Nord- und Ostsee verwendeten die Schiffer und Steuerleute ausschließlich sogenannte Vertonungen, d.h. Konturzeichnungen der Küstenlinien in einzelnen Seegebieten, oder geschriebene Segelanweisungen sowie das Lot. Doch warum wurde für diese so wichtige Expedition auf das bisher im zu befahrenden Seegebiet so wenig erprobte Instrument Kompaß zurück-, oder besser vorgegriffen? Die Erklärung liegt sicher in den geo- und hydrographischen Gegebenheiten des Zielgebietes. Die Wattroute innerhalb der Kette der friesischen Inseln gehörte aufgrund ihrer ständig variierenden Wassertiefe kaum zu den üblichen Handelsrouten der hansischen Kaufleute, zumal die kleinen Häfen keine Absatzmöglichkeiten boten und folglich auch keinen Anreiz zum Anlaufen darstellten. Und schließlich war das Revier wegen der Seeräuber, deren Vernichtung mit dieser Expedition erreicht werden sollte, für die Kauffahrer der Hanse viel zu gefährlich. Vertieftere (und aktuelle) Kenntnisse oder gar schriftliche Anweisungen für die inneren Küstenbereiche waren also bis dahin nicht nötig und daher wohl auch nicht vorhanden. Doch gerade diese aktuellen Informationen waren für eine auf schriftliche Darstellungen gestützte Navigation unabdingbar. Fehlten sie, mußten andersgeartete Methoden angewendet werden. Die Befehlshaber der Expedition setzten offensichtlich auf den Einsatz von je zwei Kompassen auf den großen und ortskundiger Lotsen auf den kleinen, zu Erkundungs-, Verfolgungs- und Nachrichtenzwecken eingesetzten Schiffen. Die sechs neuen Navigationsinstrumente kosteten die Stadt Hamburg 27 s.<sup>35</sup> Einige speziell für dieses Unternehmen notwendige Ausrüstungsteile mußten gekauft werden. So wurden insgesamt 69 Paar Riemen als Ersatz erworben. Desweiteren wurde die Expedition mit zusätzlichen Bannern und Fahnen ausgestattet, wohl um auch die angemieteten Schiffe zu kennzeichnen.<sup>36</sup> Eine weitere Ergänzung der Schiffsausrüstung erschien den befehlshabenden Ratsherren offensichtlich nicht nötig, denn es gibt keine weiteren Eintragungen dieser Art.

Die Fahrten hinterließen an den Schiffen jedoch Spuren. Für die – leider nicht näher beschriebene – Instandhaltung mußten 90 Mk Lüb. ausgegeben werden. Im Zuge der Unternehmung benötigte man die Dienste professioneller Ballaster, die auf den drei größeren Einheiten arbeiteten. Die Verschiebung des Ballasts einer Kogge kostete 1 Mk Lüb., für die Busse mußten 12 s bezahlt werden. Als Ballast dienten u.a. 900 Mauersteine, die zur Ausstattung gehörten.

Die Schiffe sollten nach Erreichen der Küste zunächst die Stadt Emden einnehmen, dann die Sibetsburg, die Burg des Häuptlings Sibet Lubbenson von Rüstringen, erobern. An beiden Orten mußte mit einer Belagerung gerechnet werden. Das für den erfolgreichen Angriff benötigte Belagerungsgerät konnte in Ostfriesland wegen des Fehlens geeigneter Hölzer nicht im angemessenen Rahmen hergestellt werden, also waren die Hamburger gezwungen, Gerät – oder zumindest das Rohmaterial – selbst mitzuführen. Bauholz für mindestens eine sogenannte Blide, eine Gegengewichtsschleuder, und eine *Katze*, eine Hütte auf Rädern, die eine geschützte An-

In godsbord vint vnde xxxij  
 uppe den hilligen dagh to pnnosten  
 an to rekenende hebben her Bernd  
 zronebold vnde her hnnrik konyk  
 van deme Bide dar to veyhet mit  
 yeghene van der Stad (weygen)  
 to der keyse toder Semad teygen  
 Sybete foeten vken vnde vce  
 vitalien to deme ersten. Gor  
 Speck vnde boulofch.

It he slalck oneygere vlbij siden &  
 sijden veyden sob p saluete

Sndma lij mit vint sob

It hermano vbadryge xxxij siden  
 ylike siden vor xx sob p saluete

Sndma vls mit

It volpme vmpeden xxxij siden ylike  
 sijden vor xvij sob p saluete

Sndma xxxvi mit

Die erste Seite der Abrechnung mit der Nennung der Gegner und dem Beginn des ersten Kapitels (Ausschnitt).  
(Staatsarchiv Hamburg)

näherung an eine Befestigung erlaubte, wurde mitgeführt.<sup>37</sup> Für den Zusammenbau der Geräte vor Ort begleiteten 14 Zimmerleute die Expedition.<sup>38</sup> Doch um das *drivende werk* von der Landestelle bis zum Einsatzort zu bringen und auch für andere Transportaufgaben, wurde eine Trägermannschaft von 47 Mann engagiert. Die Träger erhielten neue Kapuzenmäntel, die die Stadt eigens anfertigen ließ.<sup>39</sup>

Über das Belagerungsgerät hinaus wurde auch eine schwere Feuerwaffe mitgeführt. Es handelte sich um ein Geschütz, das die Stadt Lübeck als ihren Beitrag zum Unternehmen beisteuerte.<sup>40</sup> Doch die Travestadt stellte tatsächlich nur die Waffe und 41 Steinkugeln zur Verfügung und bezahlte den Transport bis Oldesloe. Alle weiteren Kosten mußte Hamburg tragen.<sup>41</sup> Für weitere größere Feuerwaffen aus Hamburger Arsenalen gibt es keine Hinweise. Solches Gerät wäre auch gar nicht aufgezeichnet worden, wenn es vor der Unternehmung bereits vorhanden, also schon bezahlt gewesen wäre. Doch sind weder Transport- noch Zubehörkosten notiert, die bei einem Einsatz gewiß angefallen wären. Die Befehlshaber erachteten eine Kanone offenbar als ausreichend. Man darf also vermuten, daß die Kanone weniger als Hauptwaffe denn aus psychologischen Gründen mitgeführt wurde. Ein donnerndes Feuergeschütz konnte im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts eine demoralisierende Wirkung entfalten, die über den tatsächlichen militärischen Nutzen weit hinausging.

Ein viel größeres Gewicht legten die Planer und Organisatoren der Expedition darauf, Werkzeuge für die Belagerungen in ausreichender Menge bereitstellen zu können. 19 Äxte, 176 Schaufeln, 89 *ruffelen*<sup>42</sup>, zehn Spitzhacken sowie einige Boots- und Eishaken wurden angefertigt bzw. gekauft. Der Schmied Hans Hesse lieferte das gesamte Werkzeug und erhielt dafür 57 Mk Lüb. Allein die Zusammensetzung des Werkzeugs läßt die Sorgfalt erahnen, die bei der Planung des Unternehmens walten gelassen wurde. Für die Böden in Ostfriesland brauchte man kaum Spitzhacken, sondern weit eher die mit Abstand häufigste Werkzeugart, die Schaufeln. Die *ruffelen* konnten ebenfalls gut zu den Schanzarbeiten verwendet werden, die im Zuge der Belagerungen nötig wurden. Sogar auf den Fall beschädigter oder verschlissener Werkzeuge war man eingerichtet: 40 Ersatzstiele für Äxte und Spitzhacken wurden ebenso mitgeführt wie eine unbekannte Menge Schaufelstiele.

Die persönliche Ausrüstung der Seeleute und Söldner war weitestgehend schon vor der Unternehmung vorhanden, schließlich arbeiteten viele nicht zum ersten Mal für die Stadt Hamburg als *klover*. Nur an Schilden mangelte es den Belagerern offenbar.<sup>43</sup> So wurden 26 kleine Schilde im Rahmen der Unternehmung neu angefertigt und 20 alte wieder instandgesetzt. Offensivwaffen fehlten nahezu vollständig. Lediglich drei neue *Glevien* notierten die Kämmerer, obwohl diese Wurflinzen eine wichtige Waffe darstellten.<sup>44</sup> Hinrik Remstede erhielt für die Herstellung und Reparatur von Armbrüsten 26 s. Für diesen relativ geringen Betrag kann kaum eine größere Anzahl produziert worden sein. Die Stadt Hamburg sah offensichtlich keinen Anlaß, ihre Söldner in größerem Umfang mit neuen Waffen zu versehen.<sup>45</sup>

Die Anzahl der beteiligten Söldner ist nicht überliefert, nur wenige sind in den Registern notiert, darunter 14, die vom Hamburger Stadtarzt Meister Hinrik medizinisch versorgt wurden, und 66 weitere, die als *Soldati to Emeden* namentlich genannt wurden.<sup>46</sup> Vor fünf Namen steht ein Kreuz. Vermutlich kamen sie bei der Belagerung oder Besetzung Emdens ums Leben.

Für die Versorgung der Streitmacht während der Überfahrt und ihres Aufenthaltes in Ostfriesland wurden große Mengen Nahrungsmittel benötigt.<sup>47</sup> Die Schwierigkeit einer schnellen Verpflegung »aus dem Lande« wurde also offenbar deutlich gesehen. So führten die Schiffe Lebensmittel für insgesamt 5305 Mk Lüb. 13 s und 2 d mit oder erhielten sie im Laufe der Belagerungen nachgeschickt. Die Zusammensetzung der Lebensmittel kann man als zeittypisch bezeichnen. Zum Proviant gehörten Fleisch, Fisch, Brot und Getreide, Butter und Käse, Bohnen und Bier. Letzteres stellte mit 2570 Mk Lüb. 13 s den weitaus größten Posten der Verpflegungs-



ausgaben dar. Für diesen Betrag wurden mehr als 2400 Fässer Bier gekauft. Allein diese Menge reichte – eine belegte Pro-Kopf-Ration von 3,4 l pro Tag vorausgesetzt –, um 1000 Mann vier Monate lang zu versorgen.<sup>48</sup> Weitere Getränke für die gemeinen Teilnehmer des Unternehmens sind nicht überliefert. Für die Schiffsbesetzungen wurde vermutlich auch Trinkwasser mitgeführt, für dessen Lagerung einige der gekauften 219 leeren Tonnen vorgesehen waren.<sup>49</sup> Für eine Aufnahme des Wassers in die Kostenrechnung bestand keine Notwendigkeit, da es – im Gegensatz zu den Tonnen – nichts kostete. Die Befehlshaber der Expedition erhielten von der Stadt eine unbekannte Menge Malvasier-Wein.<sup>50</sup>

Rind- und Schweinefleisch wurde ebenfalls zum allergrößten Teil von Hamburg mitgenommen. Ersteres wurde als Salzfleisch in Tonnen eingelegt. Letzteres erwarb die Stadt in einer Menge von 450 Speckseiten. In Friesland kauften Simon van Utrecht und Ludolph Meltsing noch 18 Ochsen und vier Schweine als Frischfleisch.<sup>51</sup> Aufgrund der starken Varianz im Preis/Tonne-Verhältnis ist eine Angabe der Rationen kaum möglich, doch sind ca. 1800 Stück Rindfleisch von der Elbestadt gekauft und bezahlt worden. Das Volumen läßt sich auf ca. 3,35 l/Stück inkl. des verwendeten Salzes berechnen.<sup>52</sup> Die Ausgaben für das Fleisch beliefen sich auf insgesamt 602 Mk lüb. 12 s 7 d.

Butter und Käse für die Streitmacht kostete die Stadt insgesamt 779 Mk lüb. Hierfür konnten 1159 Stück Käse und 5 Last Butter erstanden werden. Bei der Butter entsprach das ca. 84 000 Tagesrationen.<sup>53</sup>

Das gekaufte Getreide ist kaum unverarbeitet mitgenommen worden, es wurde in Hamburg gebacken. Dabei war es offensichtlich günstiger, in der Stadt gemahlenes Mehl zu verarbeiten, als eingeführtes. Hier verursachte die Reinigung oder der Transport zusätzliche Kosten. Ersteres kostete 1 s 4 d pro Sack, letzteres 3 s. Die Menge des gebackenen Brotes ist nicht überliefert, weil Brot grundsätzlich summarisch festgehalten wurde. Sie kann jedoch nicht gering gewesen sein, da insgesamt 35 Wispel und 9,5 Scheffel Roggen verbacken wurden.<sup>54</sup> Zusätzlich wurden 13 Tonnen und zwei Fässer Zwieback erworben.

Eines der Grundnahrungsmittel von Seeleuten und Söldnern war der Fisch. Ihn gab es in verschiedenster Weise, *solten un droghe*. 13 Tonnen gesalzener Hering, Schellfisch und drei Tonnen Kabeljau bereicherten ebenso den Speisezettel wie 26 200 Stück Witling, 1800 Schollen und 200 Stockfische. Diese, in der Ausstattungsliste enthaltenen Mengen sind sicher durch Direktkäufe in Friesland ergänzt worden. Die kommandierenden Ratsherren erhielten schließlich bedeutende Barmittel zur Versorgung der Männer.<sup>55</sup>

Ein weiterer Bestandteil der Verpflegung wurde von den beiden Hamburger Kämmerern Gronewold und Koting in einer einzelnen Rubrik notiert: die Bohnen. Für den Einsatz der Seeleute und Söldner in Ostfriesland kaufte die Elbestadt eine Menge von 86 Fässern und ließ sie vollständig zu Grütze verarbeiten.<sup>56</sup>

Doch die Männer an Bord der Schiffe und die *kluver* benötigten weit mehr als nur Nahrungsmittel.<sup>57</sup> Allein zur Zubereitung und Verteilung des Essens wurden 72 hölzerne Kannen, 2400 Löffel, ein Backtrog, zwei gegossene Töpfe und ein Kessel neu erworben. Leuchter, Kerzen, Eimer und Körbe ergänzten das Tischzubehör. Selbst das notwendige Brennholz brachten die Hamburger Schiffe mit. Insgesamt 54,5 *vadem*<sup>58</sup> notierten die Kämmerer neben dem übrigen, für verschiedene Zwecke mitgeführten Holz.<sup>59</sup>

Die Versorgung der Befehlshaber in Ostfriesland mit Bargeld erfolgte durch besonders vertrauenswürdige Kuriere oder durch die reisenden Ratsherren selbst. Die Auflistungen der Bargeldsendungen füllen drei Seiten der Abrechnung der Expedition. Hier wurden alle Gelder aufgezeichnet, die die Befehlshaber der Expedition mitnahmen oder die ihnen nachgeschickt wurden. Die ersten Beträge erhielten die vier beteiligten Ratsherren zu Beginn der Reise als Grundausrüstung. Mitte Juli erfolgte durch Herbert Clawesson eine erste Nachzahlung von 100 Mk lüb. an Simon van Utrecht, eine weitere ohne genaue Empfängernennung am 26. Juli.

Schon wenige Tage später überbrachte Winrik van Duren 100 Mk lüb. an die Ratsherren in Friesland. Nach dem Fall Emdens, am 11. August 1433, bekam der Ratsherr Johann Nigebür<sup>60</sup> für seine Reise nach Friesland neben seinen Unkosten von 20 Mk lüb. weitere 200 Mk lüb. für seine Kollegen vor Ort sowie noch einmal 100 Mk lüb. am 25. August. Ein weiteres Ratsmitglied, Albert Widinghusen<sup>61</sup>, wurde für seine Reise ins eroberte Emden mit 100 Mk lüb. versehen und erhielt ebenfalls 100 Mk lüb. für Simon van Utrecht, Ludolph Meltsing und Johann Nigebür. Nikolaus Lange und Dietrich Luneborg hatten Friesland zu diesem Zeitpunkt, dem 9. September 1433, bereits verlassen. Es waren lediglich noch Verbindlichkeiten Luneborgs aus dem Ankauf von Lebensmitteln zu bezahlen. Am 29. März 1434 wurden mittels verschiedener Boten zweimal 150 Mk lüb. an Albert Widinghusen abgeschickt. Mit der letzten Zahlung, im Umfang von 80 Pfund am 23. Mai 1434 an Simon van Utrecht in Emden, schließt die Rechnung. Die Zahlungen erfolgten in Abständen zwischen zwei und 18 Tagen.<sup>62</sup> Im Zeitraum vom 12. Oktober 1433 bis 29. März 1434 sind keine Zahlungen nachweisbar, doch können einige der undatierten Vorgänge in diesen hineinfallen, wenn die Reihenfolge der Notierung beachtet wird. Mit Ausnahme der Rückzahlungen für Verbindlichkeiten wurden sämtliche Gelder an die Ratsherren geschickt. Hierbei werden mit Ausnahme der Grundausrüstung aber nur Simon van Utrecht und später Albert Widinghusen als alleinige Empfänger für verschiedene Beträge genannt. Widinghusen hatte wohl die Aufgabe, die besetzte Stadt Emden zu verwalten. Die Gesamtsumme der zurückgezahlten Beträge und der weiteren überbrachten Gelder beträgt 2268 Mk lüb. 15 s über den ungefähren Zeitraum eines Jahres.<sup>63</sup>

Die Dauer der Belagerungen war vom Rat der Hansestadt an der Elbe kaum realistisch zu kalkulieren, denn dies hing nicht nur von ihrem eigenen Einsatz, sondern in hohem Maße von dem ihrer Verbündeten ab.<sup>64</sup> Die zuerst angegriffene Stadt Emden mußte sich am 20. Juli 1433 ergeben. Knapp sechs Wochen nach dem Beginn des Unternehmens übergab Imel Stadt und Schloß den von Hamburg geführten Streitkräften.<sup>65</sup> Während der gesamten Expedition bestand ein reger Nachrichtenaustausch zwischen den kommandierenden Ratsherren und Hamburg. Die Boten Arnd Krukouw und Herbert erhielten zweimal im Durchschnitt je 3 Mk lüb. für die Strecke Friesland – Hamburg und zurück. Ein dritter Bote, Hinrik Hermen, konnte dem Hamburger Rat die Nachricht überbringen, daß Häuptling Sibet Lubbenson, der Besitzer der Sibetsburg, Ende Juli 1433 außerhalb seiner Burg, in der Nähe Nordens besiegt und getötet worden war. Für seine Dienste wurde Hermen mit 1 Mk lüb. entlohnt. Ein anonymes Bote meldete Mitte September 1433 die Kapitulation der Sibetsburg in der Elbestadt.<sup>66</sup>

Die bei der Expedition ergriffenen Piraten wurden angeklagt und abgeurteilt.<sup>67</sup> Der Scharfrichter Hinrich Lowenberg wurde für die Hinrichtung einer unbekanntes Anzahl mutmaßlicher Piraten mit 16 Mk lüb. entlohnt. Der Totengräber erhielt für die Reinigung des Platzes nach der Vollstreckung und für das Begraben der Delinquenten 3 Mk lüb.

Die in dieser Aufstellung verzeichneten Aufwendungen der Stadt Hamburg für die Unternehmungen gegen Emden und die Sibetsburg bzw. das Seeräuberunwesen belaufen sich auf insgesamt 11 576 Mk lüb. 7 s. 6006 Mk lüb. 15 s 4 d oder 51,9% dieser Summe entfallen auf Güter und Material, u.a. Schiffsausrüstung und Waffen. Für Löhne, Sold und Dienstleistungen wurden 1958 Mk lüb. 3 s 9 d bezahlt. Dies sind 16,9% der Gesamtkosten. Der verbleibende Rest von 3611 Mk lüb. 3 s 11 d oder 31,2% entfiel auf Bargeld. Für Lebensmittel wurden 5353 Mk lüb. 11 s 3 d ausgegeben. Ausrüstung und Besatzung der Schiffe kosteten insgesamt 1385 Mk lüb. 13 s 6 d, wobei der Anteil der Besatzungskosten sowie der Ballastschieber mit 1118 Mk lüb. 8 s 6 d am größten war. Für konkret genannte Ausrüstung wurden nur 160 Mk lüb. 5 s 8 d bezahlt. 106 Mk lüb. 15 s 4 d wurden pauschal für Ausbesserung oder Reparatur notiert, wobei der genaue Zweck ungenannt blieb. Die angeschafften Werkzeuge und sonstigen Ausstattungen

schlugen mit 411 Mk lüb. 15 s 4 d zu Buche. Hierzu gehören Haushaltsgegenstände, Holz, leere Tonnen, Tuch, Metalle und Werkzeuge. Im Bereich der militärischen Ausrüstungen entfielen von der Gesamtsumme von 171 Mk lüb. 67 Mk lüb. 14 s auf das Waffenmaterial und 103 Mk lüb. 2 s auf Personalkosten. Die in der gesamten Aufstellung enthaltenen Waffen stellen kaum die vollständige Ausrüstung der Unternehmung dar. Aufgeführt wurden hier nur das speziell für diese Expedition angefertigte oder instandgesetzte Belagerungsmaterial sowie die Waffen. Der größere Teil der mitgenommenen Waffen war sicher bereits in Hamburg zu Verteidigungszwecken vorrätig. Außerdem brachten die angeworbenen Söldner ihre Ausrüstung selbst mit.

Das Register umfaßt den Zeitraum von Pfingsten 1433 bis Pfingsten 1434. Die hauptsächlichen militärischen Operationen waren zwar zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen, doch blieben zweifellos noch hamburgische Beauftragte und Truppen darüber hinaus in Ostfriesland. Die Befehlshaber der Expedition waren zunächst Simon van Utrecht, Ludolph Meltsing, Nikolaus Lange und Dietrich Luneborg. Die beiden letzteren kehrten im Herbst 1433 nach Hamburg zurück, an ihre Stelle traten Johann Nigebür und Albert Widinghusen.

Die Expedition stellte das umfangreichste Unternehmen Hamburgs zur Beseitigung der Seeräubergefahr dar, sie erfüllte ihren Zweck jedoch nicht. Sie beseitigte trotz des großen Aufwandes das Seeräuberunwesen an der ostfriesischen Küste – auch nach der Niederlage Emdens und der Sibetsburg – nicht wirklich, schwächte aber die Aktivitäten der Seeräuber und ihrer Verbündeten auf Dauer ab und steigerte deutlich die Verhandlungsbereitschaft der ostfriesischen Häuptlinge und auch deren Bemühen, Verträge zur Sicherheit der Schifffahrt abzuschließen und einzuhalten. Trotzdem blieb die Seeräuberei an der Nordseeküste bis ins 16. Jahrhundert hinein eine Geißel der Seefahrt. Hamburg, das bis 1433 in erster Linie eine Verhandlungs- und Bündnispolitik vertreten hatte, unternahm im Falle Emdens den deutlichen Versuch einer Territorialpolitik. Dieser mußte letztendlich scheitern, auch aufgrund der logistischen Probleme. Die vom Rat in den folgenden Jahrzehnten eingehaltene Beschränkung auf wenige Stützpunkte und eine permanente Überwachung der Elbe und der Schifffahrtsrouten in der Nordsee durch stadteigene Wachschiffe erwies sich – im Zusammenwirken mit einer effizienten Diplomatie – auf lange Sicht als vorteilhafter. So fuhren die stadteigenen Schiffe während des gesamten 15. Jahrhunderts regelmäßig mehrmals im Jahr *contra piratas*.<sup>68</sup> Aus dieser Organisation zur Handels-sicherung entwickelte sich schließlich die über den Bereich der Nordsee hinausgehende hamburgische Konvoischifffahrt.

#### Anmerkungen:

1 Die auf archäologischen Funden basierende Arbeit von Detlef Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster 1972, fand für das späte Mittelalter keine adäquate Fortsetzung.

2 Vgl. zum Kampf gegen Piraten auch: Andreas Kammler: Die Bekämpfung des Seeraubs nach unveröffentlichten hamburgischen Quellen. Tagungsband des Werkstattgesprächs »Störtebeker – 600 Jahre nach seinem Tod« vom 15.-16. März 2002 in Wilhelmshaven (im Druck). Auf eine Differenzierung zwischen Kaperfahrer und Pirat soll an dieser Stelle verzichtet werden. Das Problem ist u.a. Gegenstand der in Arbeit befindlichen Dissertation des Verf.

3 So einige der ostfriesischen Häuptlinge und später – in den 70er Jahren des 15. Jahrhunderts – der Graf von Oldenburg.

4 Städtische Ausgaben für allgemeine Verteidigungsmaßnahmen wurden bereits thematisiert, u.a. in Gerhard Fouquet: Die Finanzierung von Krieg und Verteidigung in oberdeutschen Städten des späten Mittelalters (1400-1500). In: Bernhard Kirchgässner und Günter Scholz (Hrsg.): Stadt im Krieg. (= Stadt in der Geschichte, Bd. 15). Sigmaringen 1989, S. 41-82, sowie in Gerhard Fouquet, Ulf Dirlmeier und Reinhold Schamberger: Die spätmittelalterliche Haushaltsführung Hamburgs und die Finanzierung der städtischen Militärpolitik in den Jahren zwischen 1460 und 1481. In: Peter Lösche (Hrsg.): Göttinger Sozialgeschichte heute. Fragestellungen, Methoden, Inhalte. (= Göttinger Universitätschriften, A 8). Göttingen 1990, S.46-59.

5 Staatsarchiv Hamburg: Admiralitäts- und Convoyrechnungen. 111-1 Senat, Cl. VII Lit. Ca. No. 1., Vol. 1a.

6 Das Kirchspiel Bant liegt auf dem Gebiet des heutigen Wilhelmshaven.

7 Da eindeutige Kriterien für die Einordnung der Bekämpfung des Piratenunwesens als militärische oder eher polizeiliche Aktion weder vorliegen noch eine solche für die mittelalterliche Gesellschaft eine Rolle spielte, wird auf eine explizite Differenzierung verzichtet.

- 8 Matthias Puhle: Die Vitalienbrüder. Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit. Frankfurt, New York 1992, S. 42.
- 9 Die von Hamburg zur Sicherung seiner Handelswege geschaffenen Stützpunkte Neuwerk (1300) und Ritzebüttel (1394) ermöglichten eine effiziente Überwachung des Stromes und des vorgelagerten Seegebietes. Vgl. dazu: Hans-Dieter Loose (Hrsg.): Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Band I. Hamburg 1982, S. 146ff.
- 10 Puhle (wie Anm. 8), S. 105.
- 11 Ute Scheurlen: Handel und Seeraub im 14. und 15. Jahrhundert an der ostfriesischen Küste. Hamburg 1974, S. 119.
- 12 Karl Koppmann: Kämmererechnungen der Stadt Hamburg 1350-1470. Band II. Hamburg 1869/73, 1432 Exposita.
- 13 Ob es sich um Armbrust- oder Bogenschützen handelte, ist nicht deutlich, denn Hamburg steuerte zu ihrer Ausrüstung weder Waffen noch Pfeile oder Bolzen bei.
- 14 Hanserezesse. Hrsg. vom Hansischen Geschichtsverein. Leipzig, Weimar, Köln, Wien 1870-1913. II. Abt.: Hanserezesse 1431-76. Bearb. von G. v. d. Ropp. 7 Bde., 1876-92. Band 1, Nr. 182.
- 15 Die gesamte Rechnung befindet sich im o.a. Konvolut. Auf Einzelnachweise wird aus Gründen der Lesbarkeit verzichtet.
- 16 Für eine sichere Datierung sind die wenigen Quellen zu widersprüchlich. Vgl. zu dem Problem: Puhle (wie Anm. 8), S. 129ff.
- 17 Die beiden letzteren verließen Ostfriesland bereits im September 1433.
- 18 Es gibt nur an sehr wenigen Stellen in den einzelnen Kapiteln Ergänzungen, die sämtlich von derselben Hand ausgeführt worden sind. Außer in einem Fall, beim Fisch, sind alle Kapitel in sich abgeschlossen. Die *cedeln* genannten Notizen der Schiffer und Hauptleute wurden also zu einem späteren Zeitpunkt zusammengefaßt. Aus diesem Grund sind einige Angaben unspezifiziert geblieben. Den Kämmerern waren in diesen Fällen die genauen Verwendungszwecke nicht mitgeteilt worden.
- 19 Entgegen der Feststellung von Hans Nirrnhelm in seiner Arbeit (Hamburg und Ostfriesland in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Hamburg 1890) werden die großen Schiffe ausdrücklich als *Koggen* bezeichnet. Eine genaue Größen- bzw. Typenfestlegung ausschließlich aufgrund der Größe der Besatzung erscheint für den Sonderfall eines militärisch genutzten Schiffes schwierig.
- 20 Ein direkter Kampfeinsatz der großen Schiffe scheint nicht geplant gewesen zu sein, denn es sind keine Hinweise auf eine wie auch immer geartete Bordbewaffnung vorhanden. Die gesamte Expedition ist in erster Linie als Landfeldzug mit Transport der Belagerungstruppen über See anzusehen.
- 21 Die Schiffe oder Boote werden in dem Register so bezeichnet. Die *Bardesen* können zumindest für die erste Hälfte des 15. Jahrhunderts als kleinere Einheiten angenommen werden. *Baliner* waren im 15. Jahrhundert Schiffe mit zwei Masten und differenzierter Besegelung. Diese konnten von einer seemännischen Besatzung im angegebenen Rahmen gefahren werden.
- 22 Die *Kogge* wurde von den Schreibern mit männlichem Artikel als *der Koggen* notiert. Dem heutigen Sprachgebrauch folgend, wird die weibliche Form verwendet.
- 23 Die Art und Weise der Bezahlung liegt nahe, da *Hansteden* in der Quelle ohne Bezahlung genannt wird.
- 24 Hätte er sich nicht an Bord befunden, wäre sicher der gesamte Eintrag gestrichen worden.
- 25 Wie bereits erwähnt, wurde von Gronewold und Köting nur die seemännische Besatzung erfaßt (s.o.).
- 26 Eine weitere Interpretation wäre die eines mit Schnitzereien versehenen Bootes, das ansonsten für Repräsentationszwecke verwendet wurde.
- 27 Die Bezeichnung *Schippfer* macht jedoch deutlich, daß es einen Kommandoführenden an Bord gegeben haben muß, der für das Boot verantwortlich war, auch wenn dies nicht mit einer höheren Heuer verbunden war.
- 28 Warum *Olrik Haken* als Besatzungsmitglied auf *Eggherdeß bod* fuhr, anstatt sein eigenes Boot zu führen, ist unklar. Möglicherweise handelt es sich um zwei verschiedene Personen gleichen Namens.
- 29 Die Bauart der Boote war den Kämmerern ganz offensichtlich nicht bekannt und für den Zweck der Rechnung auch nicht erforderlich.
- 30 Dies hatte zur Folge, daß der Empfänger des Geldes und eine weitere Person für die Nach- bzw. Rückforderungen haftbar gemacht wurden und der *Edamer Rat* in einem besiegelten Brief als Bürge für diese Forderungen eintreten sollte.
- 31 Da kein Zeitraum angegeben wurde, ist von Transportgeld auszugehen.
- 32 Beide Verluste ereigneten sich *vor sybetesborch*. Schutte erhielt für sein Boot 42 Mk lüb. als Schadenersatz.
- 33 Die Lotsen erhielten 1 bis 2 Mk lüb. für ihre Dienste, die Steuerleute der *Koggen* je 9,5 Mk lüb. Es kann sich also kaum um Aufgaben gleichen Rahmens gehandelt haben.
- 34 Das Tauwerk wurde nur auf den gecharterten Schiffen erneuert; andernfalls hätte der städtische Bauhof, der für die Instandhaltung der stadt eigenen Schiffe verantwortlich war, als Lieferant bzw. Ausführer den Betrag erhalten.
- 35 Wenn hier der Begriff »Navigationsinstrument« verwendet wird, soll damit keineswegs ein komplexes, ausgefeiltes technisches Gerät unterstellt werden. Ein Kompaß des ersten Drittels des 15. Jahrhunderts stellte ein solches in keinem Fall dar, da die technischen Möglichkeiten noch viel zu limitiert waren. Einen kurzen Abriss zur Kompaßentwicklung im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit gibt Albrecht Sauer in: Das Seebuch. Das älteste erhaltene Seehandbuch und die spätmittelalterliche Navigation in Nordwesteuropa. (= Schriften des DSM 44). Hamburg 1997, ausführlicher in: Hans-Christian Freiesleben: Geschichte der Navigation. Wiesbaden 1976.

- 36 Dies schlug mit 7 Mk lüb. 4 s zu Buche.
- 37 Möglicherweise handelte es sich auch um bereits vorgefertigte Bauteile. Die Ausdrücke *masten* und *bomen* deuten jedoch eher auf Rohmaterial hin.
- 38 Ihr Lohn betrug 1 Mk lüb. pro Person sowie 8 s Trinkgeld für alle gemeinsam.
- 39 142 Ellen Stoff wurden von Johann van Embeke zugeschnitten und von Hans Lucien zu insgesamt 51 Kapuzenmänteln verarbeitet. Wahrscheinlich dienten sie als Wetterschutz.
- 40 Für den Transport der Waffe und der Munition wurde nur ein Wagen verwendet, es kann sich also lediglich um ein Geschütz gehandelt haben.
- 41 Hierzu gehörte auch eine unbekannte Zahl an Steinkugeln, die die Stadt zusätzlich anfertigen ließ.
- 42 Eine *ruffel* ist eine Mischung aus Schaufel und Spaten.
- 43 Die beteiligten Söldner wurden wohl ansonsten für mögliche Auseinandersetzungen auf Schiffen eingesetzt, wo eine derartige Defensivbewaffnung mehr Nach- als Vorteile bot. Ein Schild mußte mit der zweiten Hand geführt werden, so daß diese nicht mehr zum Festhalten genutzt werden konnte.
- 44 Auch dies gilt mehr für den See- als für den Landkampf. Eine Anzahl zeitgenössischer Abbildungen zeigt den Einsatz aus den Marsen.
- 45 Bei den Waffen handelte es sich vermutlich um Ersatz, der den Kämpfern – möglicherweise gegen eine Gebühr – zur Verfügung gestellt wurde, wenn sie ihre eigene Ausrüstung verloren. Diese Verfahrensweise ist aus dem späten 15. Jahrhundert überliefert.
- 46 Meister Hinrik war kein Mitglied der Expedition. Die Behandlung wurde in Hamburg durchgeführt, denn der Ratsherr Detlev Bremer erhält eine Unkostenerstattung von 24 Mk lüb. 1 s für den Transport von mindestens sechs Verwundeten von Ostfriesland nach Hamburg. Die übrigen erreichten die Stadt wohl im Zuge eines planmäßigen Transports. Die für die Heilung benötigten Kräuter kosteten die Stadt 25 Mk lüb.
- 47 Die Berechnungen der folgenden Volumen- oder Gewichtsangaben basieren auf: Harald Witthöft: *Umriss einer historischen Metrologie zum Nutzen der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Forschung*. 2 Bde. Göttingen 1979.
- 48 Diese Tonnenzahl konnte – zusammen mit den übrigen Ausrüstungsgütern – auf den 21 zunächst beteiligten Schiffen natürlich nicht transportiert werden. Sie umfaßt also die insgesamt nach Ostfriesland verschiffte Menge. Die Höhe der Pro-Kopf-Ration konnte aus einem anderen Teil des o.a. Konvoluts aus den Jahren 1492-96 berechnet werden. Die Berechnung basiert auf der Verwendung einer 48 Stübchen-Tonne mit 173,76 l Volumen. Sollten die als Hamburger Tonnen bezeichneten Gefäße von 128,9 l zum Einsatz gekommen sein, kommt man auf ca. drei Monate für 1000 Mann. Leider gibt es keine Angaben über die genaue Anzahl der Teilnehmer, die sicher über den Zeitraum hinweg auch Schwankungen unterworfen gewesen sein dürfte. Puhle gibt eine Stärke von 2000 Mann an, jedoch ohne Belegangabe.
- 49 Das Wasser wurde nicht nur als Getränk, sondern auch zum Wässern des Salzfleisches benötigt.
- 50 Auch aus anderen Teilen der Ausrüstungsliste geht hervor, daß die Ratsherren Sonderversorgung erhielten. So bezahlte die Stadt ein Lamm für Nikolaus Lange und vergleichsweise teuren Kuchen, den *unsse heren mede nehmen*.
- 51 Die Ochsen sind unter dem Kapitel Rindfleisch notiert, sie gehörten also zur Verpflegung und wurden nicht zu Arbeitszwecken erworben.
- 52 Zu Grunde gelegt wurden die zwei verschiedenen Tonnengrößen von 120,64 und 173,76 l Volumen, die in dem Register belegt sind.
- 53 Eine Tagesration von ca. 100 gr ist in einer im o.a. Aktenstück befindlichen Rechnung von 1492-96 belegt.
- 54 Das entspricht insgesamt ca. 8592 kg.
- 55 Eine größere Anzahl Geldsendungen an unterschiedliche Empfänger ist belegt, s.u.
- 56 Dies entspricht einem Gewicht von ca. 4700 kg Bohnen. Das *schradern*, das Zerkleinern, kostete 5 Mk lüb. und 6 s.
- 57 Der Begriff *kluver* oder *klover* wird in Schriftquellen des 15. Jahrhunderts ähnlich wie *ruter* oder *soldener* für den Krieger gebraucht. Sie werden in allen schriftlichen Überlieferungen sorgfältig von den *schepekinderen* oder dem *schepesvolk*, der seemännischen Besatzung, unterschieden.
- 58 Das entspricht 69,76 Raummeter.
- 59 500 Stück geschältes Eichenholz, Erlenbretter, Stangen, Mastbäume, Bretter aus der Lüneburger Heide sowie Espen, d.h. wohl Espenstämme, wurden gekauft.
- 60 Ratsherr 1428-1447.
- 61 Ratsmitglied 1426-1461.
- 62 Aufgezeichnet ist das Datum des Ausgangs. Verschiebungen sind durch die Reisedauer möglich.
- 63 Einschließlich des letzten Betrages von umgerechnet 100 Mk lüb.
- 64 Die Landkontingente der Expedition kamen nur zu einem kleinen Teil aus Hamburg. Der Herzog von Holstein entsandte – wie erwähnt – 300 Schützen, und der Friesische Bund, angeführt von Edzard tom Broke, unterstützte die Hamburger mit einer unbekanntem Anzahl Krieger. Nirnheims Annahme, auf den drei großen Expeditionsschiffen hätten sich möglicherweise je 100 Söldner befunden, ist reine Spekulation, da jegliche Hinweise auf größere hamburgische Söldnereinheiten – über die 66 Mann (s.u.) hinaus – an Bord fehlen.
- 65 Nach Nirnheim (wie Anm. 19), S. 72. – Emden erhielt eine Besatzung aus expressis verbis hamburgischen Söldnern. Die unter der Überschrift *Soldati to Emeden* notierten 66 Personen sollten die Sicherheit des Ratsherrn Nikolaus Lange garantieren, der zunächst die Verwaltung der Stadt übernahm. Hamburg mußte sich im besetzten Emden offensichtlich auf eigene Truppen verlassen.

66 Auch sein Lohn betrug 3 Mk Lüb. für die Hin- und Rückreise.

67 Das Gerichtsverfahren allein kostete die Stadt 16 s.

68 Noch aus dem Jahr 1497 sind Hamburger Detailrechnungen zu den Ausfahrten der Stadtschiffe gegen Piraten erhalten. Eine Edition im Rahmen der Dissertation des Verf. ist in Arbeit.

## Hamburg's 1433 expedition to Emden: The struggle against the Sibetsburg as reflected in the equipment records

### Summary

The expenses accrued by the City of Hamburg in one year of its struggle against piracy amount to altogether approximately 11,576 *lübisch mark*, of which goods and material accounted for 51.9%. Of the total costs, another 16.9% were spent on wages, soldiers' pay and services.

The register in which these expenses were recorded comprises the period from Whitsun 1433 to Whitsun 1434. The major military operations were concluded by the latter point in time. Initially, the expedition's commanders were Simon van Utrecht, Ludolph Meltsing, Nikolaus Lange and Dietrich Luneborg. The latter two returned to Hamburg in the autumn of 1433, to be succeeded by Johann Nigebür and Albert Widinghusen.

The expedition represented Hamburg's most extensive undertaking in its efforts to ban the dangers of piracy, a purpose it failed to achieve. The pirates' activities were weakened, however, and the readiness of the East Frisian chiefs to negotiate increased. Piracy nevertheless continued to be the scourge of seafaring on the North Sea coast until well into the sixteenth century. Whereas prior to 1433 Hamburg had for the most part pursued a policy of negotiation and alliance, in the case of Emden it made a clear attempt to assert itself as a territorial power. In the end it failed, due not least to logistical problems. In the years that followed, the city council consistently kept the number of strongpoints below a certain level and saw to the permanent surveillance of the Elbe and the shipping routes in the North Sea by means of city-owned guard ships – methods which proved more effective in the long run.

## L'expédition de Hambourg vers Emden et contre le Sibetsburg en 1433, d'après la liste de l'équipement

### Résumé

Les frais occasionnés par les entreprises de la ville de Hambourg pour venir à bout de la piraterie, notés dans un registre, se montent à environ 11 576 marks lübeckois au total, dont 51,9% pour les marchandises et le matériel. Pour les salaires, les soldes et les services, 16,9% des frais totaux furent employés.

Le registre couvre la période allant de la Pentecôte 1433 à celle de 1434. Les opérations, en majeure partie militaires, étaient à ce moment-là terminées. Les commandants de ces expéditions furent tout d'abord Simon van Utrecht, Ludolph Meltsing, Nikolaus Lange et Dietrich Luneborg. Les deux derniers rentrèrent à Hambourg à l'automne 1433 et furent remplacés par Johann Nigebür et Albert Widinghusen.

L'expédition représentera pour Hambourg l'entreprise la plus importante afin de se débarrasser du danger que constituaient les pirates, elle n'atteindra cependant pas son but, mais elle réussira à affaiblir leurs activités et les chefs frisons se montreront dès lors plus ouverts aux pourparlers. Malgré tout, la piraterie sur les côtes de la mer du Nord restera jusque bien avant dans le 16<sup>ème</sup> siècle un fléau pour la navigation. Hambourg, qui avait en première ligne pratiqué une politique de négociations et d'alliances jusqu'en 1433, fera une nette tentative de politique territoriale dans le cas d'Emden. Celle-ci, finalement, ne réussira pas, également pour des raisons de problèmes logistiques. La restriction, respectée par le Conseil, de se limiter seulement à quelques bases et à une surveillance permanente de l'Elbe et des routes de navigation en mer du Nord par des navires de garde de la ville, se révéla à long terme plus avantageuse.