

# INHALTSVERZEICHNIS

## DES ZWEITEN BANDES.

	Seite
<b>Zweites Buch. Die Hanse im Kampf um die Handels- herrschaft auf den nördlichen Meeren. 1418—1474. (Fort- setzung von Band I) . . . . .</b>	1—285
<b>II. Die Hanse und der Westen bis 1476 (Fortsetzung) . .</b>	1—145
<b>4. Die Hanse und England von 1407—1470. England und der Orden. Handelsvertrag 1409. Günstige Stellung der Eng- länder in Preußen. Haltung der Hanse gegenüber der Ausbreitung ihres Verkehrs. Übergriffe gegen die Hansen in England. Danzig schränkt die Freiheit der Engländer bei sich ein. Gegenmaßregeln des englischen Parlaments und besonders Londons. Die Regierung lenkt 1426 ein. Den Engländern gelingt es nicht, die bevorzugte Stellung in Preußen wiederzugewinnen. Neue Vorstöße gegen die Zollvergünstigungen der Hansen in England. Die Hanse und der Orden vereinigt machen 1434 gegen England mit scharfen Sperr- maßregeln Front. Günstiger Zeitpunkt, Aussöhnung Burgunds mit Frankreich, Bruch mit England. Die burgundischen und hansischen Märkte dem englischen Tuch verschlossen. England sucht Verständi- gung mit der Hanse, Burgund vereitelt 1436 das Zustandekommen von Verhandlungen zwischen beiden. Englisch-hansische Verhand- lungen 1436/7. Agitation der englischen Kaufmannschaft gegen die Hansen, Eintreten der englischen Aristokratie, namentlich der geistlichen für sie. Der Vertrag vom 22. März 1437, Grundlage des gegenseitigen völkerrechtlichen Verhältnisses bis zum Ausgang dieses Zeitraums, stellt die hansischen Wünsche zufrieden. Verfängliches Zugeständnis an die Engländer für ihren Verkehr in den hansischen Gebieten. Ordnung der inneren Angelegenheiten des Kontors zu London durch die hansische Gesandtschaft, Erlaß von Weisungen an die hansischen Schiffer und Kaufleute für ihr Verhalten gegen- über England und dem Kontor. — Verständigung zwischen England und Burgund 1439. S. 17. — Streit zwischen England und Preußen</b>	

um den Vertrag von 1437. Ansammlung neuen Zündstoffs zwischen England und der Hanse. Zusammenstoß zwischen England und Dänemark 1447 wegen englischer Gewalttaten auf Island. Die Arrestierung englischer Schiffe im Sund wird in England der Einwirkung der Hanse zugeschrieben. Sein Verhältnis zu den Westmächten legt England ein friedliches Verhalten gegen Dänemark und die Hanse nahe. Zunehmende Verwilderung in England aus verschiedenen inneren und äußeren politischen und sozialen Gründen. Rückgang der englischen Macht in Frankreich. Haß gegen die Hansen. Wegnahme einer großen hansisch-holländischen Salzflotte 1449 im Kanal durch die Engländer. Erbitterung im englischen Landvolk über diese neue Herausforderung der Hanse. Gefangennahme einer englischen Gesandtschaft, die mit Preußen eine Sonderverständigung erzielen soll, durch Lübecker Bergenfahrer 1450. Scharfer Gegensatz der Politik Lübecks zu den Forderungen Kölns, des Ordens und der preussischen Städte. Lübeck kündigt England im September 1451 Fehde an, Dänemark schließt sich an. Lübeck willigt 1455 auf das Drängen der übrigen Hansestädte in einen achtjährigen Stillstand zwischen der Hanse und England. Im selben Jahr hier Ausbruch der Rosenkriege, S. 33. — Neue Wegnahme einer lübischen Flotte 1458. Lübecks Verhalten bedingt durch die schwierigen Verwicklungen der Ostseemächte und die Wirren in England. Sturz Heinrichs VI. und Thronbesteigung seines Gegners Eduard IV. 1461. Sein Anhang namentlich die Handelsstädte. Schärferes Hervortreten der feindlichen Stimmung gegen die Hansen. Wünsche des Kontors, um seine Zentralstellung gegenüber dem hansischen Handel in England zu heben. Köln und die Rheinstädte gehen selbständig 1462 in England vor. England aber wünscht Frieden mit den Ostseemächten, denn sein handelspolitisches Verhältnis zu Burgund wird mehr und mehr feindlich. Seine Versöhnung mit Dänemark 1465. Die Hanse verpaßt den Moment eines günstigen Friedens, da sie die Politik Lübecks nicht unterstützt. Schwenkung der burgundischen Politik, Annäherung an England, feste Verbindung zwischen beiden Mächten. Gute Beziehungen zur Hanse nun für England wieder wesentlich. Wegnahme englischer Schiffe im Sund durch König Christian 1468 wegen neuer schwerer englischer Gewalttaten auf Island. England macht die Hanse dafür verantwortlich. Arrestierung der Hansen. Gründe für das Vorgehen Englands. Eintreten der Tuchmacher des Landes für die Hansen. Die Hanse geeint gegen England. Gänzliche Absonderung Kölns und Anschluß an England. Die Hanse gegenüber dem Vorgehen Englands und Kölns. Danziger beginnen den Kaperkrieg gegen England im Herbst 1469. Lübeck und die Hanse plötzlich von den Westmächten, die gegeneinander zum Kriege rüsten, umworben. Die allgemeine Lage und das Verhältnis Kölns zur Hanse

5. Der hansische Verkehr in den Niederlanden und die Verkehrspolitik des hansischen Kontors zu Brügge bis zum Zerwürfnis mit Köln 1470. Das hansische Kontor zu Brügge. Der Einfluß der östlichen Städte, d. h. Lübecks, in demselben vorherrschend. Mängel in seiner Organisation. Verhältnis der Rheinstädte zum Kontor, ohne selbständige Stellung in demselben. Die kommerziellen Interessen der westlichen hansischen Städtegruppen in den Niederlanden überhaupt. Die kommerzielle Bedeutung und Politik Kölns. Die Hauptgüter seines Handels. Die Bedeutung seiner Englandfahrer. Die Ausdehnung seines Handels. Stetiger Rückgang des Kölnischen Handels seit den neunziger Jahren des 14. Jahrhunderts. Folgen davon für die Haltung der Kaufmannschaft und die Politik des Rats, die letzte der Bruch mit der Hanse wegen deren englischer und niederländischer Politik, S. 62. — Zunahme des Verkehrs auch der östlichen Hansen in den nichtflandrischen Niederlanden. Nachteile für die Zentralstellung Brügges im allgemeinen Handel und des hansischen Kontors gegenüber der hansischen Kaufmannschaft. Politik des Kontors, seine Stellung festzuhalten durch Ausdehnung seiner Autorität über den hansischen Verkehr in den Nachbarlandschaften Flanderns; Versuche, seine Organisation zu verbessern. Der Schoß. Protest Kölns gegen Zahlung desselben in Brabant und den nördlichen Niederlanden 1448. Gründe für seine Haltung, S. 70. — Der hansische Stapelzwang in Brügge und seine Entwicklung. Die hansischen Stapelbeschlüsse 1442 und 1447. Ziele derselben. Wiederaufnahme dieser Politik seit 1457. Zusammenstoß der Hanse mit Köln. Der Schoßstreit zwischen Köln und dem Kontor. — Das Verhältnis der Hanse zu Flandern nach 1457. Gedrückte Lage des Handels in Flandern. Gründe. Fortschritte nichtflandrischer Verkehrsplätze, Zunahme des hansischen Handels dort. Mißstimmung Flanderns darüber. Ungünstige Stellung des Kontors. — Die hansisch-holländischen Beziehungen seit 1461. Streit zwischen Holland und Deventer, Haltung der westlichen Hansestädte dazu. — Erneuerung der hansischen Stapel- und Schoßbeschlüsse 1465. Parteinahme Antwerpens und Bergens op Zoom für Köln. Der Schoßstreit vor das Forum des Herzogs gezogen. Offener Bruch zwischen Köln und dem Kontor 1467, S. 89. — Antwerpen macht seinen Frieden mit der Hanse. Der Vertrag vom 4. Mai 1468. Aussöhnung der Hanse mit Bergen op Zoom. Das Urteil des Herzogs 1470 ein Sieg Kölns, löst aber die prinzipielle Frage nicht. — Abneigung in der Hanse gegen den Stapelzwang. Fortschritte des holländischen Handels. Hansische Maßregeln dagegen. Verfügungen des Hansetages 1470 über den Stapelzwang, den Handel mit Stapelgütern und den Gang des Verkehrs zwischen dem Osten und Flandern. Köln mit Verhansung bedroht. Die Aufgaben der Hanse 1470 . . . . .

6. Die Hanse und die Westmächte bis zum Utrechter Frieden 1474. Die Hanse und Köln. Die Lage 1470, die Stellung der Westmächte zur Hanse. Die hansischen Kaper. Handelsverbot der Hanse gegen England. Aufstand in England, Flucht Eduards nach den Niederlanden. Ausschluß Kölns aus der Hanse 1471. Die Hanse verbindet mit der Feindschaft gegen England eine solche gegen den holländischen Handel. — Rückkehr Eduards nach England mit hansischer Hilfe. Gründe für diese. Die Danziger Kaper 1471/2. Mangelhafte Befolgung der hansischen Ordonnanzen gegen England und in betreff des Stapels. Diplomatische Erfolge Kölns in England und Burgund. Aber auch freundliche Haltung des Herzogs gegen die Hanse trotz ihrer Stapelpolitik und ihrer schlechten Behandlung der Holländer, S. 114. Lübeck und Hamburg treten in den Kaperkrieg gegen England ein. Die Bedeutung der hansischen Kaper in der Politik der Westmächte. Auch die Einstellung des hansischen Handels und die Ausschließung von der Ostsee beginnen England müde zu machen. Annäherung Englands an die Hanse. Paul Beneke und die Wegnahme der Florentiner Galeide. Die Hanse spielt die feindlichen Mächte gegeneinander aus und erreicht dadurch nach allen Seiten ihre Erfolge. Verhandlungen mit England zu Utrecht Sommer 1473, ebenso mit Burgund und Holland. Der Abschluß eines Stillstands der Hanse mit Frankreich macht England nachgiebig. Verschlechterung der politischen Stellung Kölns zu England und Burgund. Friede der Hanse mit England zu Utrecht am 28. Februar 1474. Seine Bestimmungen. Neuordnung der Verhältnisse des Kontors durch die Hanse. Würdigung des Friedens, S. 133. — Vertrag zwischen der Hanse und Burgund-Holland zu Utrecht am 29. April 1474. Bestimmungen. Die Hanse und Bretagne. Neuer Aufschwung des holländischen Verkehrs im Osten. — Die Verfeindung des Herzogs von Burgund mit Köln erleichtert der Hanse den Sieg über diese Stadt. Der hansisch-englische Friede bedroht sie mit dem Verlust ihrer Privilegien dort. Verhandlungen zwischen Köln und der Hanse, Wiederaufnahme der Stadt in die Hanse am 13. September 1476. Bedingungen der Aussöhnung und Beurteilung derselben. — Günstige Abschlüsse der Hanse mit dem westlichen Ausland in der folgenden Zeit. — Rückblick und Erwägungen über Fortschritte und Rückgang der hansischen Machtstellung im Westen . . . . .	101—145
III. Die Hanse, der Norden und Osten im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts . . . . .	146—285
1. Der Ordenskrieg, die Hanse und der skandinavische Norden, 1454—1466. Niedergang des deutschen Ordens. Verhältnis zu Polen und Litauen nach 1411. Fehler in der Politik des Ordens. Wachsende Abneigung seiner Untertanen. Verwüstung	

des Landes durch die folgenden Polenkriege. Zusammenbruch des Ordenshandels. Der Gang des Bernsteinhandels. Rückgang im Wohlstand der meisten preußischen Städte. Ungünstige Verhältnisse für den See- und Landhandel Preußens in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Der preußische Handel mit Polen und Litauen. Stapelbestrebungen Thorn's. Verkehr der Preußen nach Kowno und Wilna, der Polen und Litauer nach Danzig, S. 156. — Die ständische Bewegung in Preußen. Der Bund der Stände gegen Gewalt 1440. Hochmeister Konrad v. Erlichshausen und der Bund. Der Streit um den Pfundzoll. Neue Belegung des Bundes. Anknüpfung mit Polen. Haltung Danzigs. Annahme des Polenkönigs als Herrn durch den Bund und Kriegserklärung beider an den Orden 1454. Haltung Lübecks, des Dänenkönigs, des Kurfürsten von Brandenburg. Kriegereignisse im Ordensland. Fortschritte des Ordens. Unruhige Bewegungen zugunsten des Ordens in den aufständischen Städten. Geldmangel des Ordens. Auskaufung seiner Söldner durch den Bund. Privilegien des Polenkönigs 1457 für Danzig, Thorn und Elbing. Wirkung des Kriegs auf den Verkehr. Gang und Art des Stromverkehrs. Die Verkehrsbewegung im allgemeinen, S. 166. — Der Krieg zwischen Dänemark und Schweden und die Städte. Ultimatum der Hanse an König Christian von Dänemark. Verhandlungen zu Flensburg und Elfsborg 1455, Bewilligungen des Königs, diplomatischer Sieg der Städte. Gewalttat der Hansen gegen Olaf Nielsson in Bergen. Verknüpfung der Mächte durch den schwedisch-dänischen und den Ordenskrieg. Kriegserklärung König Christians an Polen und den Bund. Die politische Lage in Livland. Der Seeverkehr auf den Ordensgebieten und die Auslieger Danzigs. Feindschaft zwischen Danzig und Amsterdam, S. 179. — König Christian und Schweden, Sturz Karl Knutsons in Schweden 1457 und Flucht nach Danzig. Christian König von Schweden. Feindschaft Danzigs gegen Schweden. Danzig wünscht Frieden mit Dänemark und dem Norden, Vermittlung Lübecks, Stillstand 1458. Spätere Verhandlungen. Lübeck verhindert einen Wiederausbruch der Feindschaft. Lübeck veranlaßt einen Frieden zwischen Danzig und Livland. Kriegereignisse in Preußen. Endgültige Niederlagen der Ordensmacht. Vermittlungsversuche, auch Lübecks 1464, erfolglos. Lübeck verfolgt daneben seine Handelsinteressen. Gründe des Scheiterns seiner Vermittlung. Friede zu Thorn. — Danzigs Bedeutung für den Krieg. Kriegskosten der drei preußischen Städte. Stapelbestrebungen Thorn's. Wirkungen dieser und des vorausgegangenen Kriegs auf den Verkehr der Hinterländer Preußens, steigende Bedeutung der Verbindung mit Oberdeutschland und mit Stettin. Aufschwung des Stettiner Handels. Wachsende Bedeutung Königsbergs für den Handel mit Litauen. Danzig und sein litauisches Verkehrsgebiet. Organisation für das Kontor zu Kowno, Niedergang

desselben und Gründe des Niedergangs der binnenländischen östlichen Kontore der Hanse überhaupt . . . . . 146—195

2. Die Hanse und der skandinavische Norden. Tod Herzog Adolfs von Schleswig. Nachfolge König Christians 1460 in Holstein und Schleswig. Haltung der Ritterschaft, Beurteilung des Ereignisses in Lübeck. Bestätigung der Privilegien von Lübeck und Hamburg durch den König. Seine Verkehrspolitik in den Herzogtümern. Privileg für Amsterdam 1461. Unfreundliche Beziehungen zwischen dem König und den Städten sonst, Köln, Wismar, Bremen, Danzig. Lübeck vor ihm auf der Hut. Klagen der Hanse über Verletzung der Privilegien auf Schonen. Hebung des schonischen Verkehrs nach 1441. Gänzlicher Niedergang Skanörs, weiterer Aufschwung der Fischerläger zu Dragör, Aufkommen neuer bei Nakskov auf Lolland. Wachsende Bedeutung Aalborgs für den Heringshandel. Stellung des Königs zwischen dem Fremdenhandel und den Wünschen der nordischen Städte nach kommerzieller Vonselbständigung. Zunehmende Bedeutung Stettins im dänischen Handel. Stellung Rostocks in Opslo und Tunsberg. Politik der wendischen Städte in Bergen. Streben nach Unterdrückung des nichtwendischen, besonders des süderseeischen Verkehrs. Streben Lübecks nach einem Monopol für den Verkehr mit Bergen. Das Verhältnis zwischen dem König und der Hanse zeigt eine größere Nachgiebigkeit von seiner Seite, S. 211. — Gründe die Herzogtümer und Schweden. Abfall Schwedens 1464 von Christian. Sein Bruder Gerd von Oldenburg sucht die Herzogtümer an sich zu reißen. Zunehmender Wert guter Beziehungen zu Lübeck und Hamburg für den König. Er macht Gerd zu seinem Statthalter in den Herzogtümern. Annäherung des Adels an Lübeck. Ausnützung der Verlegenheiten des Königs durch die Städte. Niederlagen des Königs in Schweden 1467. Adel, Ditmarschen, Lübeck verbünden sich gegen Gerd. Der König muß sich 1469 den Städten unterordnen. Kiel an Lübeck verpfändet. Der holländische und englische Verkehr in Bergen nach Wunsch der Städte beschränkt. Trotzdem keine Parteinahme dieser gegen Schweden. Niederlagen des Königs und seiner Anhänger 1470 in Schweden. Der König entfernt seinen Bruder aus den Herzogtümern. Bündnis zwischen diesen, dem König, Lübeck und Hamburg zu gegenseitigem Schutz gegen Gerd. Der holländische Baiensalzverkehr durch den Sund vom König verboten. Bedeutung dieser Verfügung. Pläne des Königs gegen Schweden, Förderung derselben durch die Städte. Niederlage des Königs am Brunkeberg 1471. Schweden will von städtischer Vermittlung nichts wissen. Ausgang der schwedischen Politik des Königs. Maßregeln Schwedens zur Emanzipation vom deutschen Einfluß, S. 225. — Mißglückter Angriff Gerds auf die Herzogtümer 1472. Sundzollpolitik des Königs. Lübeck 1473 im

Pfandbesitz aller Häfen der Ostküste Holsteins. Aussöhnung des Königs mit Gerd, Eintritt in die hohe Politik, Verbindung mit Kurfürst Albrecht Achilles und dem Kaiser. Auslandsreise 1474. Argwohn der Städte gegen seine Absichten. Verleihungen des Kaisers für Christian und Gerd. Die Vereinigung aller bedrohten Mächte dagegen hindert beide an der Ausnutzung derselben. Belästigungen des hansischen Handels durch den König. Das Kontor und die deutschen Ämter in Bergen. Zunahme hansischer Islandfahrten. Allgemeine Erwägungen . . . . . 195—235

3. Die Hansestädte und der Osten bis 1478. Einflüsse auf den Fortgang des hansisch-flandrischen Verkehrs. Handel und Handelspolitik. Sorge für die Aufrechterhaltung des hansischen Monopols. Streben der livländischen Städte, den russischen Handel an sich zu ziehen. Veränderung ihres Verhältnisses zu den überseeischen Städten. — Die Hanse und Nowgorod nach 1392. Langdauernde Unsicherheit des Verkehrs. Die Verkehrspolitik der livländischen Städte und das hansische Handelsverbot gegen Nowgorod 1417. Verhältnis der Nordländer zum Handel in Nowgorod. Neue Zerwürfnisse in den zwanziger Jahren. Narwa, Stockholm, Åbo, Wiborg als Stützpunkte eines Schleichhandels mit Nowgorod. Haltung Nowgorods im wendisch-nordischen Kriege. Schwäche Moskaus. Litauen, Pskow und Nowgorod. Verhandlungen einer livländischen Gesandtschaft im Auftrage der Hanse 1436. Einzelne Forderungen und Beschwerden. Abschluß eines Friedens auf unbestimmte Frist, S. 249. — Beziehungen zwischen Riga und Polozk. Reise einer russischen Gesandtschaft 1438 zum Konzil und Eindrücke von den deutschen Städten. Zerwürfnis Nowgorods mit dem Orden. Stillstand des Handels mit Nowgorod seit 1442. Wachsende Bedeutung der livländischen Städte für den hansisch-russischen Handel, wachsender Einfluß derselben auf die hansische Handelspolitik gegenüber Nowgorod. Auseinandersetzung zwischen Lübeck und den livländischen Städten über die Leitung 1442. Langwierige Verkehrsunterbrechung. Parteinahme anderer Mächte. Polozk sucht aus der Sperre Vorteile zu ziehen. Friede zwischen Livland, Nowgorod und Pskow 1448. Herstellung des Handelsfriedens zwischen Nowgorod und der Hanse 1450. Wiederaufnahme des Verkehrs. Ordnungen der livländischen Städte für denselben und für das Kontor und Wünsche eines Verbots der Landfahrt mit kostbaren Gütern. Allgemeine Lage des Handels, Zustand und Gang desselben 1458. Der Handel der überseeischen Hansen und die Gästepolitik der livländischen Städte, S. 259. — Neuer Bruch zwischen der Hanse und Nowgorod 1468. Steigende Bedeutung Narwas für den Handel. Bruch zwischen Riga und Polozk. Verschiebungen der politischen Machtverhältnisse im Osten. Ziele Iwans III. von Moskau. Erste Unterwerfung Nowgorods 1471. Friede mit der Hanse. Fürsorge

der Hanse für technische Fragen des Handels. Verbot des Landverkehrs mit kostbaren Gütern. Fortgesetztes Streben, die Nicht-hansen von Rußland und Livland fernzuhalten. Beschränkung des süderseeischen Handels in den livländischen Städten. Unterwerfung Nowgorods durch Iwan III. 1478, Vernichtung seiner Bedeutung. Friede zwischen Riga und Polozk. Verfall der Kontore in Nowgorod und Polozk. Vorteil für die livländischen Städte. — Allgemeine Erwägungen . . . . . 235—268

4. Neue Wege und Wettbewerber der Hanse im Osten. Schluß. Anbahnung anderer Verbindungen mit den hansischen Hinterländern im Osten und Gründe. Das oberdeutsche Handelsgebiet. Ausbreitung des Nürnberger Handels. Bedeutung von Breslau und Krakau für den Handel der Oberdeutschen mit den östlichen Völkern. Die neue Straße des oberdeutschen Zwischenhandels zwischen dem Osten und den Niederlanden. Erstes Vordringen des Nürnbergischen Handels in die Hansestädte. Aufschwung des ostwestlichen Handels der Oberdeutschen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Der Kramhandel der Oberdeutschen in hansischen Gebieten und Verhalten gegen ihn. Straßen des hansisch-oberdeutschen Verkehrs. Der hansische Verkehr mit Frankfurt a. M. Zunahme des oberdeutschen Handels in hansischen Gebieten, in England, besonders in den Niederlanden. Gründe. Wirkungen der Ausbreitung der türkischen Herrschaft am Schwarzen Meer. Russische und polnische Pläne. Günstige Stellung des oberdeutschen Wettbewerbs gegenüber der Hanse, S. 281. — Fortschritt und Rückgang hansischer Städte an Bevölkerung und Wohlstand in diesem Zeitraum. Die kommerzielle Entwicklung während desselben im allgemeinen. Die Ziele der hansischen Politik. Würdigung derselben für diesen Zeitraum . . . . . 268—285

**Drittes Buch. Die Hanse, ihre Organisation, Schifffahrtspolitik und Handelssystem, ihre Stellung in Deutschland.** 287—537

I. Die Organisation der Hanse . . . . . 289—333

1. Einleitung. Der Begriff Hanse. Mittel der hansischen Politik. Verschiedenheit der Aufgaben der Hanse. Ansichten der Hanse, ihrer Mitglieder, des Auslands von den Zwecken und Zielen der Verbindung. Gegenseitige Hilfeleistung und mangelnde Opferwilligkeit. Gehorsam der einzelnen gegen den Bund. Widerstreit zwischen allgemeinem Interesse und Sonderprivilegien. Erster Erklärungsversuch des Wortes Hanse . . . . . 289—296

2. Die Organisation der Hanse. Mitgliedschaft der Hanse. Beitritt von Städten und Bewerbungen um Aufnahme in den Bund. Ausscheiden aus demselben. Anzahl der Hansestädte. Die wirklichen Hansestädte in den verschiedenen Städtegruppen. Die mittelbaren Hansestädte. Tagfahrten der Städte im Rahmen



der Gruppen. Die Drittel. Die Vorortstellung Lübecks und der wendischen Städte. Aufgaben ihrer Geschäftsführung. Stellung des Ordens zur Hanse, S. 311. — Die Hansetage, Anzahl, Verteilung auf den behandelten Zeitraum. Ort, Zeitpunkt, Anzahl der teilnehmenden Städte. Rangstreitigkeiten. Einladungsschreiben. Besendung der Hansetage, Maßregeln der Hanse, sie zu verbessern. Eintreffen und Abreisen der Boten. Beschlußfassung durch Majorität. Unzureichende Bevollmächtigung Anwesender. Rezeß, Abfassung, Genehmigung, Vervielfältigung, Ausstattung. Rezeßsammlungen. Gebrauch von Siegeln. Entgegennahme des Rezesses in den Gruppen, S. 320. — Stellung und Aufgaben der hansischen Diplomaten. Hansisches Gesandtschaftswesen. Kontore. Gesandtschaften von Fall zu Fall. Beglaubigungsschreiben und Vollmachten. Sprache des diplomatischen Verkehrs. Zunehmende Verwendung römisch-rechtlicher Juristen. Methode der hansischen Unterhändler. Der Schutz reisender Gesandter, Stellung der Hanse zu Verletzungen desselben. Auftreten hansischer Boten im Ausland. Deckung der Kosten der Gesandtschaften und der Besendung von Hansetagen, S. 326. — Einnahmen des Bundes. Zwangsmittel der Hanse gegenüber ihren Mitgliedern. Die Hanse als höchster Gerichtshof für ihre Mitglieder. Verbot der Appellation von ihrer Entscheidung an ein fremdes Gericht. Die Oberhöfe Lübeck, Soest, Magdeburg, Dortmund. Würdigung dieser Organisation . . . . . 297—333

II. Schifffahrtspolitik und Handelssystem der Hanse . . . 334—451

1. Schifffahrt und Schifffahrtspolitik der Hanse. a) Die Entwicklung eines hansischen Seerechts. Der hansische Verkehr nach Flandern seerechtbildend. Hamburger Schiffsrecht 1292, Roolles d'Oléron, Dammer Wasserrecht, hansische Ordinanze 1407. Das Wisbysche Seerecht. Tätigkeit der Hanse. Das Hamburger Schiffsrecht 1497, S. 339. — b) Die hansische Seeschifffahrt. Bedeutung und Umfang des hansischen Seeverkehrs für das nördliche Europa. Der Schiffsbau blüht besonders in den hansischen Ostseestädten. Holz, Eisen, Pech, Teer; die Ankerschmiede und Reepschläger Lastadie, Brakbank. Soziale Stellung der Schiffsbauer. Zeiten besonderer Blüte des hansischen Schiffbaus. Beschaffenheit der Häfen. Tiefe der Häfen und Fahrstraßen. Vertiefungsversuche. Leichterschuten. Vorkehrungen der Städte gegen zunehmende Verflachung ihrer Häfen und Fahrstraßen. Einfluß auf die Größe der Schiffe, Stellung der Hanse dazu. Unterschiede in der Entwicklung der Größenverhältnisse der Schiffe in den verschiedenen Städtegruppen der Hanse und im Ausland. Größe der mittelalterlichen Schiffe nach modernen Begriffen. Arten der Schiffe, bes. Koggen und Holke. Bau und Aussehen derselben. Militärische Zwecke. Ausrüstung mit Waffen. Schnelligkeit. Schiffsnamen. Reederei, Partenwesen. Bodmerei. Heimatzugehörigkeit des Schiffes.

Flaggenführung. Die Schiffer, soziale Stellung. Größe der Schiffsmannschaft, einzelne Personen derselben. Nationalität. Verhältnis zwischen Schiffer und Mannschaft. Schiff und Warentransport. Charterung zu Spekulationszwecken. Löschfristen, Fracht, S. 363. — Vorkehrungen zur Sicherung der Schifffahrt. Leuchttürme. Schifffahrtszeichen. Lotsen. Kompaß. Das Seebuch. Schifffahrtseinstellung im Winter. Sorge der Hanse für den Bau seetüchtiger Schiffe. Tiefladelinie und Überlastung der Schiffe. Hilfeleistung in Seenot. Der Seewurf. Seeräuber, Auslieger. Bewaffnung der Schiffe. Fahrt in Flotten. Aufhören der Seebefriedungen. Behandlung von Schäden durch Seeraub. Bekämpfung des Handels mit geraubten Gütern, des Strandrechts, des Handels mit schiffbrüchigen, seetriftigen, gestrandeten Gütern. Stellung der hansischen Schifffahrt bei Seekriegen anderer Mächte, S. 375. — c) Die hansische Seeschiffahrtspolitik. Monopolistischer Geist derselben. Nötigung der Nicht-hansen zur Einstellung der Winterschifffahrt. Bekämpfung des Baus von Schiffen für nichthansische Rechnung in Hansestädten, des Verkaufs solcher an Nichthansen, der Reedereigemeinschaft zwischen Hansen und Nichthansen, der Befrachtung nichthansischer Schiffe durch Hansen . . . . .

334—389

2. Das Handelssystem der Hanse. Charakter und Ziele desselben, Zeitpunkt seiner Ausbildung. Die Kontore im Auslande, leitende Stellung der Hanse ihnen gegenüber. Verhältnis der kleinen zu den großen Kontoren. Gruppierung der hansischen Kaufmannschaft auf den verschiedenen Kontoren. Hof- und Häuserbesitz, örtliche Stellung der Niederlassungen. Siegel derselben. Frequenz. Geschäftliche Stellung der Mitglieder. Zusammensetzung des Vorstands der Kontore. Beamte derselben. Finanzwesen. Schoß. Gerichtsgewalt. Inhalt des Kontorrechts, S. 403. — Berechtigung zum Genuß der hansischen Privilegien im Ausland. Bedingung für die Bekleidung der Vorstandsämter der Kontore. Behandlung von Hansen, die aus der Verbindung ausschieden. Unterdrückung der Gesellschaftsverhältnisse zwischen Hansen und Nichthansen, sowie des Borghandels, S. 414. — Die Stellung der Fremden in den Hansestädten, im Verkehr nach den hansischen Gebieten. Beschränkung auf den Ankunftshafen. Kornhandelspolitik. Politik gegenüber dem Fremdenverkehr nach Livland und Rußland. Beschränkung der Dauer ihres Aufenthalts in Hansestädten. Die Behandlung der slawischen Gäste in den östlichen, der oberdeutschen in den Hansestädten überhaupt. Lombarden und Juden. Kramhandelspolitik. Bedeutung des ganzen Systems, S. 422. — Groß- und Kleinhandel, Gewandschneider, Krämer, Handelskompagnien. Anvertraung der Waren, Handelsgesellschaften, Lieger, Widerlegung, Satzungen der Hanse. Behandlung flüchtiger Schuldner, des Vorkaufs, der Ringbildungen durch die Hanse, S. 429. — Die Artikel des hansischen

Großhandels. Fürsorge der Hanse für die Güte der Waren, Tuch, Hering, Stockfisch, Wein, Pelzwerk, Wachs, Getreide. Gewerbepolitik. Münzwesen und Münzpolitik, S. 440. — Stellung und Rechte der Hansen in den Hansestädten, S. 444. — Der Binnenverkehr. Unsicherheit der Landstraßen. Vorkehrungen zum Schutz des Verkehrs. Zustand der Straßen. Brückenbauten. Verkehr auf den Wasserstraßen. Fürsorge für diese. Kanäle und Flußkanalisationen. Politik einzelner Städte, des Ordens. Flußschiffergenossenschaften, bes. die Weichselfahrer. Die Hanse und die Befriedung des binnenländischen Verkehrs . . . . . 389—451

III. Die Hanse und das Reich . . . . . 452—537

Reichsstädte und Königtum, hansische Reichsstädte. Unabhängige Stellung der niederdeutschen Städte gegenüber ihren Landesherren. Kein zielbewußtes Streben nach Reichstreiheit. Haltung der Städte gegenüber Reichsangelegenheiten und Gründe. Stellung der Goldenen Bulle zu den Städteverbindungen. Wirklicher Zustand. Die deutschen Könige und die Hanse, Karl IV., Sigmund. Haltung der Hanse in den Hussitenkriegen. Reichslandfriedensbestrebungen. Friedrich III. Reichshofgericht und Reichsacht und die Hanse. Die Femgerichte. Die geistliche Gerichtsbarkeit. Bekämpfung beider durch die Städte. Statut der Hanse 1447 gegen die Feme . . . . . 452—469

Die Hanse und die Fürsten. Zunehmende Spannung zwischen den Städten und Fürsten in Niederdeutschland seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Gründe der politischen Großmachtstellung der Städte. Militärische Bedeutung. Notwendigkeit der Defensive. Geschütze und Befestigungen. Bündnisse der Städte untereinander. Politische Wechselwirkung zwischen Ober- und Niederdeutschland. Die Burgundischen Niederlande als Vorbild. Verfall der gemischten Landfrieden in Niederdeutschland. Gegenseitige Besorgnis der Städte und Fürsten. Überschätzung der städtischen Macht durch die Fürsten. Grundsatz der Städte, die Fürsten von ihren Angelegenheiten fernzuhalten. Der oberdeutsche Städtekrieg und der Kampf um Dortmund 1388/89. Haltung der Hanse. Lüneburgs Politik. Die Sate 1392. Fürstenzusammenkunft in Schwerin 1396. Krieg gegen Lüneburg. Hilfe Lübecks und Hamburgs. Das Bündnis der wendischen Städte 1417. Die erste hansische Tohopesate 1418. Bündnis des wendischen und sächsischen Städtebundes 1426. Haltung der Städte bei Konflikten ihrer Herren mit anderen Hansestädten. Plan einer neuen Tohopesate 1430. Lebhaftige Befestigungstätigkeit niederdeutscher Städte infolge des Hussitenvorstoßes 1430. Aufschwung der burgundischen Macht gegenüber ihren Städten. Der preußische Bund 1440. Starke und dauernde Verschärfung des fürstlich-städtischen Verhältnisses in Niederdeutschland seit Anfang der vierziger Jahre. Friedrich II.

und die märkischen Städte. Anfeindungen Kolbergs, Rostocks, Lüneburgs durch ihre Herren. Die niederdeutschen Fürsten in Fühlung mit König Christof von Dänemark. Fürstenzusammenkunft in Wilsnack 1443. Haltung der Hanse. Tohopesate von 1443. Der Kampf um Soest. Stellung der westlichen Städte, der Hanse. Die böhmisch-sächsischen Söldner 1447. Plan einer neuen Tohopesate. Lübeck und Christof. Zusammenhang der ober- und niederdeutschen Vorgänge. König Christian I. und die Fürsten. Fürstentag zu Wilsnack 1449. Tohopesate 1451. Neue Befestigungstätigkeit der Städte in den vierziger Jahren. Bedeutung der Hohenzollern. Untergang der Selbständigkeit der flandrischen Städte. Die Fürsten und die Städte Niederdeutschlands in den fünfziger Jahren. Fürstentage zu Wilsnack 1452, zu Rostock 1456, zu Wilsnack 1462. Fürsten und Städte in den sechziger Jahren. Der brandenburgisch-pommersche Krieg. Überwältigung von Städten durch Fürsten. Die ersten Taten Karls des Kühnen. Neue hansische Versuche seit 1469, eine Tohopesate herzustellen. Erneuerung des Bündnisses der wendischen und sächsischen Städte 1470. Albrecht Achilles und König Christian. Eroberung Gelderns durch Karl den Kühnen. Angriff auf das Erzstift Köln. Gerüchte und Stimmungen in der Nation über seine Absichten. Haltung König Christians. Gründe der Teilnahme der Hanse an der Bekämpfung Karls des Kühnen 1475. Die hansische Tohopesate 1476 und die Erneuerung des wendisch-sächsischen Bündnisses. Neue Befestigungstätigkeit der Städte. Ergebnis des hundertjährigen Ringens zwischen Fürsten und Städten. Steigende Macht der Fürsten. Das römische Recht im Dienst der fürstlichen Herrschaftsansprüche. Wachsende Unzufriedenheit der Fürsten, des Auslands über die Betätigung der Städte in der großen Politik . . . . .

469—500

Die Hanse und der Schutz der Verfassungen ihrer Städte. Der Rat und die Gemeinde, insbesondere die Ämter. Zunehmende Exklusivität des Rats. Gründe der Unruhen in den Städten. Die Aufstände und die Fürsten. Wert demokratischen und aristokratischen Regiments. Die Hanse als Schützerin der bestehenden Verfassungszustände. Die Haltung der Hanse gegenüber einzelnen Aufständen. Erste hansische Statuten gegen Aufruhr 1416 ff. Folgen fehlgeschlagener Aufstände für die politische Stellung der Ämter. Die Hanse und die Aufstände nach 1418. Behandlung des hansischen Statuts . . . . .

500—518

Die führenden Männer und Kreise der Hanse. Vermögen die Grundlage politischen Einflusses in den Städten. Wachsende Exklusivität der leitenden Kreise als Folge der demokratischen Unruhen. Junker und Junkergesellschaften. Anforderungen Rubenows an die Leiter der Städte. Führende Männer der Hanse. Die Stadtschreiber und Syndici. Würdigung der hansischen Staatsmänner. —

Schützengesellschaften, dramatische Spiele, Charakter derselben. — Wachsendes Bildungsbedürfnis. Gründung von Bibliotheken in Hansestädten. Universitätsgründungen. — Sprachenkenntnis der Hansen. Charakter ihrer Sprache und ihrer öffentlichen Bauten. Gesamteindruck . . . . .	518—537
Orts-, Personen-, Sachregister . . . . .	538—561

Verbesserungen.

Band II S. 24, Zeile 12 von oben ist zu lesen statt Siegfried von Feuchtwangen: Ludwig von Erlichshausen.

S. 126, Zeile 10 von unten ist das Komma hinter: allgemeinen zu streichen und hinter: Leden, zu setzen.

