

SASCHA BÜTOW

Zentrum für Mittelalterausstellungen Magdeburg
E-Mail: buetow@mittelalterausstellungen.de

JEETZEL – ALAND – STEPENITZ GEDANKEN ZUR WIRTSCHAFTLICHEN NUTZUNG KLEINER FLÜSSE IM SOGENANNTEN HANSISCHEN HINTERLAND WÄHREND DES SPÄTMITTELALTERS

Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich auf kleine Flüsse. Dabei handelt es sich um einen gerade für die frühmittelalterliche Zeit durchaus bedeutenden Forschungsgegenstand, wie verschiedene wirtschafts-, binnenschiffahrts- und verkehrsgeschichtliche Studien der letzten dreißig bis vierzig Jahre unter Beweis stellen¹. Insbesondere die langjährigen Arbeiten der beiden Forscher Detlev Ellmers und Martin Eckholdt haben dazu beigetragen, dass sich innerhalb der Geschichtswissenschaft und Archäologie auch ein beständiges Interesse für kleine und Kleinstflüsse entwickelt hat².

¹ Vgl. beispielsweise M. Eckoldt, *Navigation on small rivers in Central Europe in Roman and medieval times*, in: *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 13 (1984), S. 3–10; H. Adam, *Das Zollwesen im fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben. Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert*, (*Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Beiheft 126, 1996); K. Elmshäuser, *Facit Navigium. Schifffahrt auf Seine, Marne, Mosel und Rhein in Quellen zur frühmittelalterlichen Grundherrschaft*, in: *Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters*, hg. v. K. Elmshäuser, (2002), S. 22–53; R. Molkenhain, *Straßen aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschifffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters*, (2006).

² Den hiesigen Untersuchungsraum betreffend vgl. besonders M. Eckoldt, *Schifffahrt auf kleinen Flüssen*, 4: *Nebenflüsse der Elbe*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 10 (1987), S. 7–35; vgl. generell ders., *Zur Frage der Schifffahrt auf kleinen Flüssen der Pfalz in alter Zeit*, in:

Gleichwohl gilt auch für kleine Flüsse ganz besonders das, was Uwe Schall vor gut 20 Jahren für sämtliche Fragen zur mittelalterlichen Binnenschiffahrt an prominenter Stelle festgestellt hat: Vieles an ihr sei noch immer „unbekannt“³. Mit dem zeitlich voranschreitenden Blick ins Hoch- und Spätmittelalter beobachtet allerdings die Binnenschiffahrtforschung einen zunehmenden Bedeutungsverlust der bis dahin als Schifffahrtswege genutzten kleinen Flüsse. Dieses weitverbreitete Narrativ wird mit dem Bau von Wassermühlen als auch mit einem Verweis auf allgemeine Verbesserung des Landverkehrs begründet⁴. Wie Detlev Ellmers feststellte, hätten diese Entwicklungen dazu geführt, dass Städte, die sich wie beispielsweise Osnabrück im 12. und 13. Jahrhundert entwickelt hatten, als Hafenorte keine Rolle mehr spielten⁵. Die Pauschalisierung solcher Behauptungen ist allerdings in Zweifel zu ziehen, gerade wenn der Blick auf andere als in der älteren Forschung betrachtete Räume und Landschaften fällt⁶.

Pfälzer Heimat, 32 (1981), S. 172–184; D. Ellmers, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, (*Untersuchungen aus dem Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte*, 1987); ders., *Der Leher Hafen im Mittelalter*, in: *Schiffahrt auf der Geeste. Ein norddeutscher Küstenfluss erschließt eine Region*, hg. v. L. Delfs, (*Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums* 17, *Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven* 6, 1986), S. 172–185; ders., *Die Rolle der Binnenschiffahrt für die Entwicklung der mittelalterlichen Städte*, in: *Frühgeschichte der europäischen Stadt*, hg. v. H. Brachmann, J. Herrmann, (*Schriften zur Ur- und Frühgeschichte* 44, 1991), S. 137–147.

³ U. Schnall, *Binnenschiffahrt*, in: *Lexikon des Mittelalters*, 2 (2002), Sp. 197.

⁴ Vgl. D. Ellmers, *Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter*, in: *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, hg. v. R. C. Schwinges, (*Vorträge und Forschungen* 66, 2007), S. 174 f. Eine knappe Zusammenfassung der Forschungslage bietet neuerdings P. Fütterer, *Die Nutzung der Saale und anderer Gewässer Thüringens im Mittelalter*, in: *Zeitschrift für Thüringische Geschichte*, 71 (2017), S. 7–10.

⁵ Vgl. D. Ellmers, *Wege und Transport: Wasser*, in: *Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Nord-Deutschland 1150–1650*, hg. v. C. Meckseper, 3 (1985), S. 247.

⁶ Vgl. S. Bütow, *Die brandenburgische Binnenschiffahrt auf Klein- und Nebenflüssen im 13. und 14. Jahrhundert*, in: *Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz*, 11 (2011), S. 84–88.

LANDESAUSBAU, STÄDTENETZ UND DIE SCHIFFFAHRTLICHE NUTZUNG KLEINER FLÜSSE

Gerade ein Blick auf das vom mittelalterlichen Landesausbau erfasste Gebiet westlich und östlich der mittleren Elbe kann zu differenzierten Einsichten hinsichtlich der schiffahrtlichen Nutzung kleiner Flüsse im Mittelalter führen. Im Sinne der methodischen Einsichten Dietrich Deneckes kann hier zunächst von einer sich entwickelnden Städtelandschaft gesprochen werden, in der verschiedene Kommunen auf eigene Weise neue Zentralfunktionen ausbildeten und durch gegenseitig aufgebaute Verkehrsspannungen ein Liniennetz hervorbrachten, das unter Nutzung älterer Strukturen sowohl Land- als auch Wasserwege einbezog⁷. Am eindrucksvollsten lässt sich ein solches durch die Gründung von Städten evoziertes Wegenetz am Beispiel spätmittelalterlicher bzw. frühneuzeitlicher Quellen selbst nachvollziehen, wie etwa anhand einer in Frankfurt an der Oder entstandenen Meilenscheibe, die durch den dortigen Bürgermeister Wolfgang Jobst Mitte des 16. Jahrhunderts gefertigt worden ist⁸. Sie dokumentiert sehr anschaulich verschiedene von Frankfurt ausgehende Linienführungen unter Nennung verschiedener Etappenpunkte und deren Entfernungen zueinander. Jobst beabsichtigte eine Dokumentation richtiger Wegeverläufe von und nach Frankfurt und ermöglichte Reisenden damit wichtige Orientierungen. Darüber hinaus jedoch veranschaulichte er die Eingebundenheit seiner Heimatstadt in ein Verkehrswegenetz, in welches Rostock, Nürnberg, Erfurt, Leipzig, Prag, Breslau und Stettin gleichermaßen einbezogen waren, was ohne Zweifel eine bedeutende Stellung Frankfurts in Sachen Handel und Verkehr unter Beweis stellen sollte⁹.

⁷ Vgl. D. Denecke, *Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten*, in: *Mensch und Umwelt im Mittelalter*, hg. v. B. Herrmann, (1986), S. 206 f.; ders., *Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive*, in: *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, hg. v. R. C. Schwinges, (*Vorträge und Forschungen* 66, 2007), S. 49–70. Zur Anknüpfung frühstädtischer Siedlungen an ältere slawische Strukturen im Raum zwischen Elbe und Oder vgl. allgemein W. Schich, *Stadtwerdung im Raum zwischen Elbe und Oder im Übergang von der slawischen zur deutschen Periode. Beobachtungen zum Verhältnis von Recht, Wirtschaft und Topographie am Beispiel von Städten in der Mark Brandenburg*, in: *Germania Slavica*, hg. v. K. Fritze, (*Berliner historische Studien* 1, 1980), S. 191–283.

⁸ Vgl. Museum Viadrina in Frankfurt (Oder), Sign. V/K2-811.

⁹ Vgl. S. Bütow, B. Schwuchow, *Die Nieder- und Oberlausitz im Bild historischer Karten*,

Einen kaum geringeren Quellenwert besitzt die von Erhard Etzlaub 1501 in Nürnberg veröffentlichte Straßenkarte¹⁰. Sie veranschaulicht auf ihre ganz spezifische Weise auch eine Einflechtung der Wasserwege in das dargestellte Straßennetz, wie sich beispielhaft im Falle der Stadt Aken erkennen lässt, für die Etzlaub keine durchquerende Straße einzeichnet. Die Stadt besaß jedoch als Stapel- und Umschlagplatz eine hohe Bedeutung für die Elbeschifffahrt und den Landverkehr gleichermaßen. Es ist davon auszugehen, dass Etzlaub vom Hörensagen wohl um diese Rolle Akens wusste und den Ort deshalb in seine Karte aufnahm, ohne zugleich den Verlauf einer bedeutenden Landstraße anführen zu können. Diese Rolle Akens als Umschlagplatz verweist zurück auf einen in der Forschung rege diskutierten Sachverhalt, wonach sich die Bedeutung von Flüssen zu einem erheblichen Teil aus ihrer Funktion als ergänzende Wege zum Landtransport heraus bestimmt. Vor Jahrzehnten sind solche Zusammenhänge international von Robert-Henri Bautier oder Peter Spufford in die Forschung eingebracht worden, wobei sich hieraus ebenso eine starke Relevanz kleiner Flüsse ergibt¹¹.

ALTMARK UND PRIGNITZ ALS UNTERSUCHUNGSRÄUME

So faszinierend Etzlaubs Karte auf den ersten Blick auch erscheinen mag, darf man von ihr jedoch keine topografische oder geographische Akkuratess verlangen. Der hier interessierende zwischen Altmark und Prignitz liegende Raum etwa taucht nur durch einige wenige Orte wie Stendal („stendel“), Salzwedel („soltwedel“) oder Havelberg („AVELBVRG“) auf. Diese städtischen Gemeinwesen sind während des 12. und 13. Jahrhunderts entstanden, im Falle von Salzwedel und Perleberg sogar in engem Bezug zueinander¹². Charakteristisch ist, dass diese Städtegründungen vielfach in

hg. v. H.-D. Heimann, K. Neitmann, (*Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte* 15, 2014), S. 24 f mit einer Abbildung der Meilenscheibe.

¹⁰ Vgl. ebenda, S. 14 f mit Abbildung der Karte.

¹¹ Vgl. R.-H. Bautier, *La Circulation fluviale dans la France médiévale*, in: *Recherches sur l'économie de la France médiévale. Les voies fluviales – la draperie*, (1989), S. 35; P. Spufford, *Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter*, (2004), S. 146–147.

¹² Vgl. G. Thalmann, *Die Stadtwerdung / Stadtgründung*, in: *Auf den Spuren des mittelalterlichen Perleberg*, (2018), S. 17.

Anknüpfung an ältere slawische Siedlungen, die an Flüssen lagen, gegründet worden sind¹³. Diese Wasserläufe dienten den sich konstituierenden Bürgerschaften insbesondere zur Gewinnung von natürlicher Energie, mit deren Hilfe Mühlen angetrieben worden sind. In der Wahrnehmung damaliger Landesherrn waren diese Bauwerke für das Wohlergehen der Städte schlicht unverzichtbar, wie ein entsprechend lautendes Privileg für die Stadt Prenzlau in der Uckermark belegt (1235), mit dem die dortige Bürgerschaft auf Geheiß Herzog Barnims I. von Pommern-Stettin Wassermühlen errichten durfte: „adiecimus [...] aquam ad molendinorum, quibus carere non poterunt, extructionem“¹⁴. Aber auch die schiffahrtliche Nutzung dieser Wasserläufe war nicht ausgeschlossen. Um diese verschiedenen Nutzungsarten der Flüsse zu realisieren, musste man nicht nur unterschiedliche wirtschaftliche Interessen zusammenbringen, sondern nicht weniger relevante organisatorische Probleme lösen, wie im Folgenden anhand von Salzwedel, Seehausen und Perleberg beispielhaft aufgezeigt werden soll.

SCHIFFFAHRT IM HANSISCHEN HINTERLAND

Die kleinen Flüsse Jeetzel, Aland und Stepenitz gewannen nicht zuletzt eine große Attraktivität dadurch, dass sie unterschiedliche Verbindungen aus dem sogenannten hansischen Hinterland in Richtung Hamburg schufen. Die daraus erwachsenen Handels- und Verkehrsbeziehungen finden recht früh ihren Ausdruck in der urkundlichen Überlieferung. So erlangte beispielsweise 1236 eine von Graf Adolf von Holstein als „märkische Kaufleute“ angesprochene Gruppe eine Herabsetzung der in Hamburg anfallenden Zollgebühren für Waren wie Getreide, Heringe oder Leinengewändern. Darüber hinaus billigte er ihnen zu, Waren, die aus Flandern über Hamburg zurück in die Mark Brandenburg gelangten, nicht eigens mit Gebühren zu belasten. Eine Handelsware, welche hier hervorgehoben wurde, war das unter dem Begriff „want“ zusammengefasste flandrische Tuch, das das heimische Leinentuch im Wert um ein vielfaches überstieg. Unter den anwesenden märkischen Kaufleuten dieser Vereinbarung finden sich auch zwei Bürger aus Salzwedel namens „Hyldebolt“ und „Conradus“,

¹³ Für Mark insgesamt vgl. Schich, *Stadtwerdung*, S. 191–283.

¹⁴ *Pommersches Urkundenbuch*, bearb. v. K. Conrad, 1 (1970), Nr. 308a, S. 375.

womit die Handelsinteressen dieser Stadt deutlich hervortreten¹⁵. Die Elbe spielte zur Abwicklung dieser Handelsgeschäfte eine große Rolle, wie eine zwischen 1238 und 1261 ausgestellte Urkunde der Herzogin Mechthild von Braunschweig zeigt. Sie bestätigte in diesem Dokument, dass ihre beiden Brüder als Markgrafen von Brandenburg den Bürgern Hamburgs das sichere Geleit auf der Elbe zugesichert hätten, soweit dieser Fluss das Gebiet Brandenburgs durchquerte¹⁶. Auch in Bezug auf die ins Gebiet der Prignitz und nach Mecklenburg führende Elde erhielten aus Hamburg stammende Kaufleute Vergünstigungen, indem ihnen Graf Gunzelin von Schwerin 1241 die freie Schifffahrt auf diesem Fluss zubilligte und sie ferner vom Zoll in Boitzenburg an der Elbe befreite: „[...] liberum transitum per aquam Eldenam dictam ab vngeldo, et Boyceneborg a theloneo indulgemus [...]“¹⁷. Diese frühen zu einem großen Teil auf die Wasserwege gestützten Handelsbeziehungen erfahren eine weitere Veranschaulichung durch das *Hamburgische Schuldbuch*, dessen Einträge bis in das Jahr 1288 zurückreichen¹⁸. Der Quellenwert des Hamburgischen Schuldbuchs ist keineswegs gering einzuschätzen, verweist es doch nicht nur auf lukrative Waren, wie Getreide und Holz, die auf dem dortigen Markt gehandelt worden und zu einem großen Teil aus dem Gebiet der Mark Brandenburg stammten. Weit darüber hinaus treten aus den dort niedergeschriebenen Buchstaben und Zahlen persönliche Netzwerke von Kaufleuten hervor, die ihre vereinbarten Waren- und Geldgeschäfte schriftlich festhalten ließen. Hierin betten sich auch aus der Altmark stammende Kaufleute ein, darunter ein Winand aus Salzwedel¹⁹ oder ein Heyne Pertsevalc²⁰, der ebenfalls ein dortiger Bürger war. Im Falle des Letzteren ist zu erfahren, dass er einem Kaufmann aus Lüneburg Geld für Tuch schuldete, das er am 14. Februar 1290 zu zahlen beabsichtigte. Andere Kaufleute, wie der ursprünglich aus Gardelegen stammende Winand, handelten vornehmlich mit „lignorum waghenscot“, also das bereits in geschnittener Form nach Hamburg verbrachte Holz²¹.

¹⁵ *Hamburgisches Urkundenbuch*, hg. v. J. M. Lappenberg, 1 (1842), Nr. DIII, S. 433.

¹⁶ Vgl. ebenda, Nr. DXV, S. 441.

¹⁷ Vgl. ebenda, Nr. DXXIII, S. 445.

¹⁸ *Das hamburgische Schuldbuch von 1288*, hg. v. E. von Lehe, (*Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg* 4, 1956).

¹⁹ Vgl. ebenda, Nr. 181*, S. 25.

²⁰ Vgl. ebenda, Nr. 216*, S. 30.

²¹ Dazu näher S. Bütow, *Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wan-*

Andere wiederum konzentrierten ihre Lieferungen eher auf Getreide und andere agrarische Produkte. So ist etwa von Perleberger Kaufleuten bekannt, dass sie in großen Mengen auch Pottasche nach Hamburg transportierten. Ein für das 13. Jahrhundert überlieferter Passus des dortigen Schiffsrechts besagte, dass für ein Fass dieses Handelsgutes „III penninghe“ Windegeld im Hamburger Hafen entrichtet werden mussten²². Dieser auf die Betätigung der Kranwinde bezogene Betrag bietet einen Hinweis auf die Nutzung der Wasserwege für den auf Hamburg gerichteten Handel. Bereits Erich von Lehe bekräftigte, dass man „die Verkehrswichtigkeit“ der Elbe „für Hamburg im 13. Jahrhundert sehr hoch einzuschätzen haben“ werde²³. Diese Sichtweise lässt sich ohne weiteres auf die mit der Elbe verbundenen Nebenflüsse übertragen. Hinsichtlich der Nutzung dieser oft kleinen Flüsse steht dem Historiker selten ein aussagekräftiger und geschlossener Quellenbestand zur Verfügung. Aus diesem Grund sollte der Blick auf mehrere Einzelbeispiele fallen, um dadurch ein zuverlässigeres Bild von der Bedeutung der binnenschifffahrtlichen Nutzung dieser Wasserläufe zu erhalten.

DIE JEETZEL

In Bezug auf die bei Hitzacker in die Elbe mündende Jeetzel lässt sich für das Mittelalter eine zumindest bis Salzwedel reichende Schifffahrt nachweisen. Darauf lassen zunächst mehrere entlang dieses Flusses aufgereihten Zollstellen schließen. Große Bekanntheit besitzt folglich der in Hitzacker etablierte Schiffszoll, der 1248 in einer Urkunde des sächsischen Herzogs Albrecht I. erstmals erwähnt wird und nicht nur Einnahmen aus dem Elbeverkehr erzielte²⁴, sondern auch für die Schifffahrt auf der Jeetzel eine

del der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 18, 2015), S. 146.

²² *Die ältesten Stadt-, Schiff- und Landrechte Hamburgs*, hg. v. J. M. Lappenberg, (Hamburgische Rechtsalterthümer 1, 1845), S. 79.

²³ *Das hamburgische Schuldbuch*, S. 17.

²⁴ Anlässlich der von Albrecht I. verkündeten Neuregelung der Landzölle für den zwischen Salzwedel und Hamburg bzw. Lübeck stattfindenden Verkehr werden 1248 neben dem Elbzoll in Hitzacker zugleich diejenigen in Lauenburg und Bleckede erwähnt. Alle drei Zollorte wurden allerdings deutlich früher etabliert. Vgl. *Hansisches Urkundenbuch*, bearb. v. K. Hölbaum, 1: 975–1300 (1876), Nr. 357, S. 117 f.

Rolle spielte. Eine weitere relevante Zollstelle wird vergleichsweise früh im Jahr 1191 in einer Bestätigungsurkunde des Papstes Cölestin III. für das Bistum und Domkapitel in Schwerin erwähnt und betrifft den Ort Plate, einem heutigen Ortsteil der Stadt Lüchow im Wendland. So ist an dieser Stelle von einem „nauale teloneum in Plote“ die Rede²⁵, wobei die Stiftung dieses Zolls auf Heinrich den Löwen zurückgeht. Unbeträchtlich dürfte der damit auf der Jeetzel berührte Verkehr nicht gewesen sein. Schließlich etablierte der brandenburgische Markgraf Albrecht 1427 seinerseits einen neuen Zoll und einen für dessen Abführung zuständigen landesherrlichen Amtmann in Salzwedel, sehr zum Missfallen der dortigen Bürgerschaft. Die Handelsabgaben betrafen in erster Linie Hering und andere Fischarten, die „man plecht to water und to Lande in tunnen to varen“, wie sich die markgräfliche Urkunde ausdrückte²⁶. Damit wurden die beiden für Salzwedel bedeutsamen Handelswege angesprochen, woran zugleich erkennbar ist, dass sich hier ein wichtiger Umschlagplatz befand. Dieser wurde durch den neuen markgräflichen Zoll in beträchtlicher Weise beeinflusst, denn auch weitere in Tonnen transportierte Waren wie Wein, Honig, Schmalz, Pech, Teer und Talk sollten mit neuen Abgabe belastet werden. Markgraf Albrecht begründete sein Vorgehen in erster Linie damit, die zusätzlichen Einnahmen für einen besseren Schutz der Straßen einsetzen zu wollen. Des Weiteren sollten die Zollzahlungen zum Abbau landesherrlicher Schulden beitragen.

Die entlang der Jeetzel zu unterschiedlichen Zeiten etablierten Zollstellen verdeutlichen, dass hier ein nicht unbeträchtlicher Schiffsverkehr geherrscht haben muss, über den ansonsten nur wenige Quellen vorliegen, wie es für solch kleine Flüsse keineswegs selten ist. Immerhin kann jedoch festgestellt werden, dass die schiffahrtliche Nutzung der Jeetzel von nicht unbedeutenden organisatorischen Anstrengungen des Salzwedeler Rates abhing. Hiervon zeugt ein aus dem Jahr 1374 stammender Vertrag, den die Stadt mit Friedrich von Bülow abschloss²⁷. Dieser besaß die beiden wichtigen an der Jeetzel liegenden Orte Hitzacker und Dannenberg, die jeder

²⁵ *Mecklenburgisches Urkundenbuch*, 1: 786–1250 (1868), Nr. 151, S. 148.

²⁶ *Codex Diplomaticus Brandenburgensis. Sammlung der Urkunden, Chroniken und sonstigen Quellenschriften für die Geschichte der Mark Brandenburg und ihrer Regenten* (weiter: CDB), hg. v. A. F. Riedel, Reihe A, 14, (1857), Nr. CCCCXXVI, S. 357.

²⁷ Vgl. ebenda, Nr. CCCCXXXIII, S. 363 f.

Schiffer zu passieren hatte, der nach Salzwedel gelangen oder umgekehrt von dort aus die Elbe erreichen wollte. Für den Salzwedeler Rat war es somit von äußerster Wichtigkeit, sich in gutem Einvernehmen zu diesem adligen Nachbarn zu befinden, dessen Wohlwollen man durchaus benötigte. Vor allem eine dauerhafte Übereinkunft hinsichtlich etwaiger Handelsabgaben, die beim Passieren seiner Grundherrschaft anfielen, und die Zusicherung einer freien und sicheren Fahrt auf der Jeetzel waren wichtige Ziele des Rates der Stadt Salzwedel. In diesem Sinne versprach Friedrich von Bülow, nach seinem Vermögen, alle an Hitzacker und Dannenberg zu Lande und zu Wasser vorbeiziehenden Kaufleute zu schützen²⁸. Hierfür hatten sie in Bezug auf verschiedene Handelsgüter Zahlungen zu leisten, die sich beispielsweise auf Hering, Honig, Butter, Fett, Stoffe und Tuche bezogen – Waren, die teilweise schon Erwähnung fanden und mit denen im Hanseraum vielfach Handel getrieben worden war. Für den Fall, dass die von den Kaufleuten für den Warenverkehr genutzten Fuhrwerke oder Schiffe Schaden nahmen oder gänzlich zerstört wurden, versprach Friedrich von Bülow mit seinen Untertanen bei der Bergung verlorengegangener Güter behilflich zu sein. Eine letzte wichtige Übereinkunft betraf den Fall, dass die zahlungspflichtigen Kauf- und Fuhrleute die vereinbarten Handelsabgaben nicht leisteten. Auch hinsichtlich dieser Weigerung galt der grundsätzliche Bestandschutz der den Kaufleuten gehörenden Waren, womit die so oft durchgeführten Pfändungen strengstens untersagt waren.²⁹ Diese Regelung war vor allem mit Blick auf die Tatsache bedeutsam, dass viele Händler ihre Güter gar nicht selbst transportierten, sondern dies Fuhrleuten überließen und damit ein gutes Stück der Warenkontrolle in fremde Hände legten. Die mit Friedrich von Bülow getroffenen Vereinbarungen sollten demnach ein höheres Maß an Verlässlichkeit im Warenverkehr schaffen. Einigungen bezüglich nicht beachteter Zollzahlungen sollten somit ausschließlich vor Gericht erfolgen. Offensichtlich waren diese rechtlichen Sicherheiten in der Vergangenheit nicht immer garantiert worden, weshalb sich der Salzwedeler Rat hierfür eigens einsetze. Ein solches ratsherrliches Bestreben ist

²⁸ Ebenda: „[...] dat ick alle börgher van Soltwedel vnd de jennen, de also in myne Tollen vnd gebede der genanten Voghedien kamen werden, myd öhren Guderen, in myn veilich vnd seker gheleide ghenamen hebbe, vnd will desülügen vnd einen ichliken nach allen mynen Vermöghen beschütten, vorbidden vnd in besherminghe holden [...]“.

²⁹ Vgl. ebenda, S. 364.

gerade hinsichtlich kleiner Flüsse und der darauf ausgeübten Schifffahrt alles andere als unüblich. Sollte auf kleinen Wasserläufen eine freie und sichere Schifffahrt gewährleistet werden, so waren organisatorische Absprachen und genaue Planungen, wie sie in Salzwedel beispielhaft begegnen, unverzichtbar.

DER ALAND

Auf eine andere Weise lassen sich solche von Stadträten verfolgten Bestrebungen am Beispiel des Alands und der Stadt Seehausen beobachten. Der im 18. Jahrhundert an einer märkischen Landesbeschreibung arbeitende Johann Christof Bekmann berichtet über Seehausen, dass die Stadt in Gestalt des Gutes Kammerhof, heute Kamps, eine Schiffsstelle besäße, von der aus „nach Hamburg geschiffet und verhandelt“ werde³⁰. Tatsächlich besaß der Seehausener Rat diesen Kammerhof bereits im Mittelalter, wie eine Urkunde des brandenburgischen Markgrafen Friedrich II. aus dem Jahr 1449 belegt³¹. Darin bestätigte der Landesherr, dass die Bürger Seehausens den Kammerhof „vmme des lannden besten, nutz vnd fromen“ gebaut hätten³², wobei diese Arbeiten mehrere Jahrzehnte zuvor begonnen worden waren. Diese Äußerungen des Markgrafen bezogen sich ohne Zweifel auf verschiedene Besitzungen, die zum Kammerhof gehörten. Hierunter fiel eine Fähre, die den Verkehr über die Elbe vermittelte. Darüber hinaus gehörten zum Kammerhof eine Burg und mehrere Deiche, deren Instandhaltung der Stadt Seehausen oblag. Die dortige Bürgerschaft hatte damit unmittelbar an der Elbe wichtige infrastrukturelle Ausbauten von landesweiter Relevanz vorgenommen, die Friedrich II. unmissverständlich in städtischer Verantwortung sah. In Gestalt des Kammerhofes verfügte die Stadt Seehausen somit über einen wichtigen Umschlagplatz, über den sie direkt am Elbeverkehr partizipierte.

Daneben bot sich jedoch auch über den Aland eine unmittelbar in die Stadt führende Verbindung zur Elbe an. Die schon angeführte Landesbe-

³⁰ J. C. Bekmann, B. L. Bekmann, *Historische Beschreibung der Chur und Mark Brandenburg*, 2, 5 (1753), 1. Buch, V. Kap., S. 48.

³¹ Vgl. CDB, Reihe A, 6 (1846), Nr. LI, S. 373 f.

³² Ebenda.

schreibung Bekmanns erwähnt, dass die Schifffahrt während des Frühjahrs, „wenn der Aland groß“ sei, bei Schnackenburg von der Elbe aus direkt in diesen Fluss einbiegen und nach Seehausen führen würde, um „hier vor der Stat an der brücke an[zu]legen, und das korn ein[zu]nehmen“³³. Auch die einige Kilometer südlich von Seehausen liegende Stadt Osterburg dürfte zu diesem Schifffahrtsweg Zugang besessen haben, wie sich mit Hilfe einer kaum betrachteten Urkunde aus dem Jahr 1496 aufzeigen lässt³⁴. In diesem Dokument schlichtete der brandenburgische Kurfürst Johann einen Streit zwischen den adligen Familien Schönberg und Jagow, der sich um Straßenrechte und Fischereiprivilegien in der mit dem Aland verbundenen Biese ergeben hatte. In diesem Zusammenhang wird im Bereich des südöstlich von Seehausen liegenden Falkenberg, das zu dieser Zeit Benedikt von Schönberg gehörte, ein als „Schepfart“ bezeichneter Abschnitt auf der Biese erwähnt, der eine Begrenzung der von der Familie Jagow ausgeübten Fischereirechte markierte³⁵. Zu vermuten bleibt, dass dieser offensichtlich von der Schifffahrt genutzte Lauf der Biese nicht nur Fischern aus der Grundherrschaft der von Jagow, sondern auch Bürgern aus Osterburg offenstand, um hierüber den Aland und die Stadt Seehausen zu erreichen. Organisatorische Absprachen oder Verträge über derartige Schifffahrtsverbindungen, wie sie am Beispiel der Jeetzel begegneten, sind für den Aland nicht überliefert. Wie so oft allerdings ergeben sich aus einem urkundlich überlieferten Konflikt einige nähere Erkenntnisse hinsichtlich der dem Aland in Beziehung stehenden Schifffahrt. So hatte der mecklenburgische Herzog Albrecht II. 1371 an der Zollstelle in Boitzenburg ein Schiff aufhalten lassen, das von Seehausen hierher gelangt war³⁶. Bei einer Durchsicht der Fracht fiel auf, dass ein Großteil davon aus Magdeburg stammte und dortigen Bürgern gehörte, was verschiedenen Zeichen verriet, die an den einzelnen Handelsgütern angebracht waren. In einem an den Herzog gerichteten Brief forderte der Magdeburger Rat die beschlagnahmten Waren für seine Bürger zurück. Offensichtlich hatte man diese zuvor in Magdeburg nicht ordnungsgemäß registriert und damit den hiesigen Stapelzwang ignoriert. Wie die Handelsgüter schließlich nach Seehausen

³³ Bekmann, Bekmann, *Historische Beschreibung*, S. 48.

³⁴ Vgl. CDB, Reihe A, 25 (1863), Nr. CCCLXXIII, S. 458 f.

³⁵ Ebenda, S. 459.

³⁶ Vgl. *Hansisches Urkundenbuch*, 4: 1361–1392 (1896), Nr. 411, S. 171.

gelangten, ist nicht mit Gewissheit zu sagen. Vermutlich jedoch waren sie auf dem Landweg hierher verbracht worden, wo sie ein Bürger namens Hein Fredeland auf sein Schiff auflud³⁷. Ob er wusste, dass es sich dabei um widerrechtlich transportierte Waren handelte, ist ungewiss. Spannend bleibt aber, dass diese handelsgeschichtliche Episode ein wichtiges Licht auf Seehausen als Handelszentrum wirft. Ähnlich wie in Salzwedel bot sich auch hier für das nähere und fernere Umland ein lukrativer Umschlagplatz zwischen Land- und Wasserweg. Ebenso wie Hein Fredeland dürften noch weitere Seehausener Bürger Schiffe besessen haben, mit denen sie nicht nur in eigener Sache, sondern ebenso als Unternehmer unterwegs waren, indem sie Transportaufgaben für andere übernahmen. Unumstritten war das von der Altstadt Magdeburg in Anspruch genommene Stapelrecht mit Blick auf den über Seehausen führenden Handel also nicht, weshalb das in Boitzenburg aufgehaltene Schiff kein Einzelfall gewesen sein dürfte. Daher erfreuten sich städtische Handelszentren wie Seehausen bei der Umgehung des Magdeburger Stapels großer Beliebtheit. Der Seehauser Rat selbst sorgte für die verkehrsinfrastrukturelle Attraktivität der Stadt, indem er sich für die fährgestützte Elbüberquerung beim Gut Kammerhof einsetzte, die noch später als „Seehausensche Fähre“ Eingang auf Karten erfuhr³⁸. Eine weitere in der Nähe der Elbe befindliche Fähre betrieb die Bürgerschaft bei Rietfelde, das heute wüst ist³⁹. Hier bestand sogar das Ziel eines Brückenbaus anstelle der Fähre. Ob das realisiert werden konnte, ist aufgrund der rudimentären Quellenlage nicht herauszufinden. Unabhängig davon jedoch tritt Seehausen mit Blick auf die dort erfolgte Nutzung des Alands und der Elbe in seinen Mittelpunktfunktionen anschaulich hervor.

³⁷ Vgl. ebenda.

³⁸ Ein Beispiel hierfür ist die von G. Sanson angefertigte und zwischen 1675 und 1679 von Johann Hoffmann in Nürnberg verlegte Karte des Markgraf- und Kurfürstentums Brandenburg, nachgewiesen in der Mährischen Landesbibliothek Brunn: Moravská zemská knihovna Brno, Sign. Moll-0004.998.

³⁹ Vgl. T. Rudolph, *Die niederländischen Kolonien der Altmark im XII. Jahrhundert. Eine quellenkritische Untersuchung*, (1889), S. 100.

DIE STEPENITZ

In ähnlicher Weise vereinte auch die Stadt Perleberg, auf die zum Schluss geblickt werden soll, verschiedene zentrale Funktionen auf sich. Hierunter fiel eine Reihe von Wegen, die in Perleberg zusammenkamen, um hier das durch die Stepenitz gebildete wasserreiche Niederungsgebiet zu überqueren. Wichtige Landwege verbanden Perleberg mit den Küstenstädten Wismar und Rostock, ferner mit Lübeck und Hamburg, womit sich die Stadt in mehrfacher Hinsicht in das hansische Straßennetz einfügte⁴⁰. Darüber hinaus bot sich in Gestalt der Stepenitz ein Wasserweg in Richtung Wittenberge an, von wo aus die Elbe erreicht werden konnte. Tatsächlich nutzte die Perleberger Bürgerschaft diesen kleinen Fluss ebenso, um mit seiner Hilfe mehrere städtische Mühlen anzutreiben. Wie bereits angedeutet, ist innerhalb der binnenschiffahrtlichen Literatur oft von einem harten Konkurrenzkampf zwischen Schifffahrt und Mühlenwirtschaft zu lesen, der auf lange Sicht zu einer Verdrängung von Schiffen geführt habe. Wie das Beispiel Perleberg jedoch zeigt, darf die These nicht pauschal auf kleine Flüsse übertragen werden. Denn gerade im mittelalterlichen Brandenburg zeigen sich in auffälliger urkundlicher Dichte Ausgleichsformen zwischen beiden Arten der Flussnutzung. Realisiert wurde dies durch eine wasserbauliche Konstruktion, die man Flutrinne nannte⁴¹. Dabei handelt es sich um nichts anderes als eine Stauschleuse, die 1307 auch in Perleberg erstmals erwähnt wird. In diesem Jahr versprach Markgraf Hermann der Stadt Perleberg, keinen Bau einer Mühle auf demjenigen Wasserlauf zuzulassen, der auf Deutsch Flutrinne genannt werde. Der Landesherr sprach in diesem Zusammenhang von „fluuiali, quod vulgariter vlutrenne appellatur“⁴², was auch den Worten nach deutlich auf einen wasserbaulich veränderten Verlauf der Stepenitz schließen lässt. Entsprechend den topographischen Angaben der Urkunde, lag dieser Wasserlauf außerhalb der Stadtumwehrung und führte in Richtung der Stadt Wittenberge: „[...]

⁴⁰ Vgl. S. Bütow, *Die Stepenitz als mittelalterlicher Verkehrsweg*, in: *Auf den Spuren des mittelalterlichen Perleberg*, (2018), S. 104.

⁴¹ Vgl. ebenda, S. 106–108; W. Schich, *Die Havel als Wasserstraße im Mittelalter. Brücken, Dämme, Mühlen, Flutrinnen*, in: *Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte*, 45 (1994), S. 45–47; S. Bütow, *Mühlen, Dämme und Flutarchen – Die Nutzung von Wasserwegen im Spreewald im 15. und 16. Jahrhundert*, in: *Niederlausitzer Studien*, 39 (2013), S. 89–90.

⁴² CDB, Reihe A, 3 (1841), Nr. XXIV, S. 352.

fluuiale situm est extra valuam Ciuitatis nostre perleberg, que ducit ad oppidum wittenbergh⁴³. Mit anderen Worten war damit also die Stepenitz gemeint, die der Perleberger Rat offensichtlich mit der erwähnten Flutrinne ausgestattet hatte. Zudem durften auch innerhalb wie außerhalb der Stadtgrenzen keine Wassermühlen errichtet werden, woran das Bestreben des Perleberger Rates erkennbar wird, den ungehinderten Lauf der Stepenitz zu gewährleisten. Der in die Stadt Perleberg führende Schiffsverkehr wurde mit Hilfe der angesprochenen Flutrinne gewährleistet, indem sich mehrere Schiffe vor ihr versammelten, danach die Öffnung des Staus erfolgte und die Schiffe anschließend in die Stadt hineingezogen wurden⁴⁴. In einer anderen Perleberger Urkunde aus dem Jahr 1361 wird der hierbei einsetzende Wasserschwall mit den Worten „aquam facere effluere et transire cum impetu“ beschrieben⁴⁵. Sicher dürfte eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Hilfspersonal nötig gewesen sein, das bei derartigen Schleusungsvorgängen behilflich war. Zu selten taucht diese Personengruppe in den mittelalterlichen Quellen auf, wobei jedoch die Prahmführer in Berlin-Cölln eine Ausnahme bilden, die von einer Schar Schiffsknechten begleitet wurden⁴⁶. Sie halfen beim Ab- und Anlegen, Beladen, Schleusen und Treideln. Ähnliches dürfte also auch für die Perleberger Kaufleute und Schiffer gegolten haben. Der Einsatz von Flutrinnen war allerdings nicht auf die Schifffahrt beschränkt, sondern sie regulierten ebenso die Wasserzufuhr zu Mühlen. In Perleberg finden sich beide Arten der Flurinnen in der urkundlichen Überlieferung wieder und lassen somit auf eine ausgeklügelte wasserbauliche Situation schließen⁴⁷. Somit sind im Grundriss Perlebergs mehrere mit der Stepenitz verbundene Wasserläufe zu erkennen, die unterschiedlichen Zwecken zugutekamen. Während ein für die Schifffahrt bestimmter künstlicher Wasserlauf in die Stadt führte, dienten die beiden rechts und links an Perleberg vorbeifließenden Arme der Stepenitz dazu, Wassermühlen anzutreiben. Sowohl Wassermühlenwirtschaft wie auch Schifffahrt wurden auf diese

⁴³ Ebenda.

⁴⁴ Dieses hier vermutete Vorgehen orientiert sich an den Organisationsformen, die für die Schifffahrt auf der sogenannten Stecknitzfahrt nach Lübeck überliefert sind. Vgl. dazu H. Rohde, *Die Stecknitzfahrt*, in: *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen*, hg. v. M. Eckoldt, (1998), S. 348 f.

⁴⁵ CDB, Reihe A, 3 (1841), Nr. XCIII, S. 391.

⁴⁶ Bütow, *Straßen im Fluss*, S. 123–133.

⁴⁷ Vgl. ebenda, S. 179–201.

Weise in Einklang gebracht⁴⁸. Was den Stadtvätern von Perleberg damit im eigenen Weichbild gelang, musste allerdings noch lange nicht außerhalb der kommunalen Grenzen umsetzbar sein. Zwar hatte der brandenburgische Markgraf Hermann 1307 verfügt, den nach Wittenberge führenden Flussabschnitt für die Schifffahrt freizuhalten, diese Maßgabe jedoch sollte sich als Trugschluss erweisen. Denn nach dem Aussterben der brandenburgischen Askanier 1319/1320 und in der sich nun anschließenden Zeit politisch-herrschaftlicher Unsicherheit⁴⁹ entstand im Bereich der Herrschaft Wittenberge am Lauf der Stepenitz eine neue Wassermühle. Diese lief den 1307 getroffenen Bestimmungen eigentlich zuwider, wobei nicht zu klären ist, wie genau es dazu kam. Die Perleberger Stadtväter bemühten sich nun verstärkt darum, die hinderliche Wassermühle wieder zu beseitigen. Wie einer erst 1337 verfassten Urkunde entnommen werden kann, dauerte es eine längere Zeit, ehe sich Perleberg mit seinen Ansprüchen durchzusetzen vermochte. War die 1307 getroffene Regelung vergleichsweise schlicht, kam nun 1337 eine rechtliche Übereinkunft zustande, die in ihren detaillierten Bestimmungen ein ähnliches Sicherheitsbedürfnis anschaulich macht, wie es schon in Salzwedel begegnete. Das Jahr 1337 ist auch insofern bedeutsam, als sich hier ein Herrschaftswechsel in Wittenberge vollzog, vor dessen Hintergrund der bekannte Johann von Buch deren Besitzer wurde. Mit ihm vereinbarte der Perleberger Rat den Kauf der Mühle, „dy dar lyet vppe der Stepenitze“, um sie gleich im Anschluss abzureißen⁵⁰. Damit verbunden, sollte die Errichtung neuer Wassermühlen künftig untersagt bleiben. Das dahinter zum Vorschein kommende Ziel der Perleberger Stadtväter drückt die Urkunde wie folgt aus: „also dat [...] ewelik koupman vry faren moghen met schepen up vnde neder“⁵¹. Auf diese Gewährleistung sollten ebenfalls alle künftigen Inhaber Wittenberges verpflichtet werden, womit eine weitere für die Schifffahrt relevante Bestimmung einherging. Demnach hatten die Grundherren auf beiden Seiten der Stepenitz einen Pfad freizuhalten,

⁴⁸ Vgl. Bütow, *Die Brandenburgische Binnenschifffahrt*, S. 50.

⁴⁹ Vgl. H. Assing, *Die Landesherrschaft der Askanier, Wittelsbacher und Luxemburger (Mitte des 12. bis Anfang des 15. Jahrhunderts)*, in: *Brandenburgische Geschichte*, hg. v. I. Materna, W. Ribbe, (1995), S. 132–149; J. Winkelmann, *Die Mark Brandenburg des 14. Jahrhunderts. Markgräfliche Herrschaft zwischen räumlicher „Ferner“ und politischer „Krise“*, (*Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesherrschaft* 5, 2011), S. 167–179.

⁵⁰ CDB, Reihe A, 1 (1838), Nr. XXXIII, S. 140.

⁵¹ Ebenda.

der den von und nach Perleberg reisenden Kaufleuten zum bequemen Treideln zur Verfügung stehen sollte. Den damit verbundenen finanziellen Aufwand sollte ein in Wittenberge eingerichteter Zoll ausgleichen, der sich auf verschiedene Waren bezog. Neben Getreide, Bier, Wein, Hering, Kupfer und anderen schon erwähnten Waren berücksichtigte der Zoll auch Mühlsteine, die wegen ihres hohen Gewichts nicht selten auf dem Wasser transportiert wurden. Die Bedeutung dieser auf die Stepenitz bezogenen Schifffahrtsrechte wurde dadurch bekräftigt, dass sie Markgraf Ludwig von Brandenburg noch im selben Jahr bestätigte⁵². Der mächtigen Stadt Perleberg war es somit gelungen, eindeutige Regelungen zugunsten der Schifffahrt auf der Stepenitz durchzusetzen. Wichtig war dabei auch die Schaffung rechtlicher Sicherheit, indem sich jeder geschädigte Schiffer an den Perleberger Rat wenden durfte, der sich seinerseits um die Konfliktlösung zu bemühen versprach. Ein Fall, wie er nach 1307 mit der Errichtung einer unliebsamen Wassermühle eintrat, sollte nach dem Dafürhalten des Perleberger Rates künftig unter allen Umständen verhindert werden.

ZUSAMMENFASSUNG: WAS KLEINE FLÜSSE DER FORSCHUNG BEDEUTEN KÖNNEN

Die hier am Beispiel der Jeetzel, des Alands und der Stepenitz zur Sprache gekommenen Aspekte der mittelalterlichen Binnenschifffahrt, veranschaulichen, dass diesen kleinen Flüssen im Mittelalter insgesamt eine hohe Bedeutung beigemessen wurde. In methodischer Hinsicht war es gerade wichtig, sich nicht allein auf einen Flusslauf konzentriert zu haben. Nur unter Einbezug mehrerer Fallbeispiele ist es vor allem mit Blick auf kleine Flüsse erst möglich, deren Nutzung als Schifffahrtswege adäquater zu erfassen, als dies in der Vergangenheit geschah. So kann das oft in der Binnenschifffahrtforschung betonte Bild eines harten Konkurrenzkampfes zwischen Wassermühle und Schifffahrt für den hiesigen Untersuchungsraum nur sehr eingeschränkt bestätigt werden. Gerade Perleberg zeigt, dass es Städten durchaus gelingen konnte, mithilfe so bedeutender infrastruktureller Bauwerke wie die Flutrinne, zeitgleich mehrere Arten der Flussnutzung zu betreiben und kleine Flüsse dahingehend wirtschaftlich zu nutzen.

⁵² Ebenda, S. 140 f.

Darüber hinaus zeigt sich gerade mit Blick auf die Nutzung dieser kleinen Flüsse die Notwendigkeit, auch sie in das bisherige Bild des hansischen Verkehrsnetzes zu integrieren. Die in Salzwedel, Seehausen und Perleberg erreichbaren Flüsse boten somit wichtige Umschlagplätze in Bezug auf den Landverkehr und fügten sich auf ihre Weise in das norddeutsche Verkehrsnetz ein⁵³. Handelswegekombinationen, wie sie insbesondere von Peter Spufford beschrieben wurden, sind also anzunehmen, ohne die genutzten Transportverläufe im Einzelnen immer nachvollziehen zu können. Insbesondere kleine Flüsse sollten dabei stärker berücksichtigt werden. Denn hier können wie zum Beispiel in Seehausen durchaus Schleif- und Beiwege aufgedeckt werden, mit deren Hilfe Stapelrechte umgangen worden sind. Ebenso ist es möglich, mittels schiffahrtlicher Nutzung kleiner Flüsse einen differenzierten Blick auf die Wirkmächtigkeit von Zollstellen und Stapelplätzen zu gewinnen, wie dies beispielhaft hinsichtlich des Alands zur Sprache kam. Nicht zuletzt bieten sich hiermit ebenso wichtige Bezüge zu den Mittelpunktfunktionen kleinstädtischer Kommunen wie Salzwedel, Seehausen und Perleberg. Dass gerade solche Kleinstädte innerhalb der Forschung verstärkter Aufmerksamkeit bedürfen, ist unter anderem bereits von Heidelore Böcker, Heinz Stooß und Lieselott Enders nachhaltig bekräftigt worden⁵⁴. In diesem Zusammenhang sollten unter Einbezug kleiner Flüsse methodische Wege aufgezeigt werden, die Kleinstädte auch für die hansische Forschung attraktiver machen. Wie etwa an Seehausen zu sehen war, gelang es städtischen Räten mitunter, deren verkehrstopografische Lage mittels unterschiedlicher organisatorischer Maßnahmen und durch Schaffung von Infrastruktur wie etwa Fähren zu steigern. In Perleberg indes schuf man durch gezielten Einsatz von Flutrinnen die Möglichkeiten, den Schiffsverkehr direkt in die Stadt zu ziehen, was in Bezug auf kleine Flüsse

⁵³ Zum hansischen Handelsnetz vgl. R. Hammel-Kiesow, M. Puhle, S. Wittenburg, *Die Hanse*, (2015), S. 110–123.

⁵⁴ Vgl. H. Stooß, *Kartographische Möglichkeiten zur Darstellung der Stadtentstehung in Mitteleuropa, besonders zwischen 1450–1800*, in: *Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung*, 6 (1956), S. 21–76; H. Böcker, *Die kleine Hansestadt in ihren „europäischen Dimensionen“*, in: *Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte*, hg. v. H. Wernicke, N. Jörn, (*Hansische Studien* 10, *Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte* 31, 1998), S. 239–252; L. Enders, *Aufgaben der brandenburgischen Stadtgeschichtsforschung*, in: *Brandenburgische Landesgeschichte heute*, hg. v. L. Enders, K. Neitmann, (*Brandenburgische Historische Studien* 4, 1999), S. 69–79.

keinen Einzelfall darstellt⁵⁵. Schließlich tat sich auch der Rat von Salzwedel hinsichtlich seiner auf die Jeetzel ausgerichteten Politik als bedeutsamer Akteur im sogenannten hansischen Hinterland hervor, indem er sich um eine verlässliche und störungsfreie Schifffahrt zur Stadt einsetzte. Hier taten sich somit in Bezug auf Handel und Verkehr eigenständige Handlungsspielräume auf, die andernorts vielfach noch unerforscht sind. Letztlich boten sich aber ebenso einige wichtige Fingerzeige auf diejenigen Aspekte, die im Rahmen einer sich in jüngerer Zeit entwickelnden Infrastrukturgeschichte eingefordert werden.⁵⁶ Derlei zwischen Binnenschifffahrt, Wirtschaft und Infrastruktur angesiedelte Aspekte werden bei der Erforschung der wirtschaftlichen Nutzung kleiner Flüsse im Mittelalter künftig stärker berücksichtigt werden müssen.

JEETZEL – ALAND – STEPENITZ

PRZEMYŚLENIA NA TEMAT GOSPODARCZEGO WYKORZYSTYWANIA MAŁYCH RZEK
NA TAK ZWANYM HANZEATYCKIM ZAPLECZU W PÓŻNYM ŚREDNIOWIECZU

STRESZCZENIE

Badania nad znaczeniem rzek w średniowieczu mają długą tradycję badawczą w całej Europie, temat ten nie jest jednak w żaden sposób koniunkturalny. W szczególności analiza wykorzystania małych rzek oferuje możliwość zweryfikowania tradycyjnie stawianych tez, takich jak wypieranie żeglugi śródlądowej w późnym średniowieczu, czy też konkurencja między statkami a młynami wodnymi. Biorąc pod uwagę fakt, że nie zachowało się wiele przekazów źródłowych, zagadnienia te można opisać metodycznie, najlepiej poprzez wykorzystanie wielu przykładów.

Tłumaczenie Renata Skowrońska
i Małgorzata Popiołek-Roßkamp

⁵⁵ Einen ähnlichen Fall stellt die Stadt Wusterhausen dar, in deren Weichbild hinein ein künstlicher Arm der Dosse führte. Vgl. dazu M. Teske, *Die „Schifffahrt“ in Wusterhausen*, in: *Jahrbuch Ostprignitz-Ruppin* 7 (1998), S. 31–33.

⁵⁶ Vgl. L. Schröder, *Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte*, in: *Niederrhein-Magazin*, 18 (2014), S. 9–14, B. Förster, M. Bauch, *Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart*, (*Historische Zeitschrift*, Beiheft 63, 2015), G. J. Schenk, S. Eifert, *„Kritische Infrastrukturen“ als Ergebnisse individueller und kollektiver Kritikalitätszumessungen – ein Ansatz für die Mediävistik?*, in: *Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen*, hg. v. J. I. Engels, A. Nordmann, (2018), bes. S. 47–54 mit weiteren Literaturhinweisen.

JEETZEL – ALAND – STEPENITZ

GEDANKEN ZUR WIRTSCHAFTLICHEN NUTZUNG KLEINER FLÜSSE IM
 SOGENANNTEN HANSISCHEN HINTERLAND WÄHREND DES SPÄTMITTELALTERS

ZUSAMMENFASSUNG

Forschungen zur Bedeutung der Flüsse während des Mittelalters können europaweit auf Traditionen aufbauen, obwohl es sich hierbei keineswegs um ein Konjunkturthema handelt. Dabei bietet gerade die Analyse der Nutzung kleiner Flüsse die Möglichkeit, tradierte Thesen, wie die Zurückdrängung der Binnenschifffahrt im Spätmittelalter bzw. die Konkurrenz zwischen Schiff und Wassermühle, zu differenzieren. Angesichts rudimentärer Quellenlage lässt sich dies methodisch am ehesten unter Einbezug mehrerer Fallbeispiele darstellen.

JEETZEL – ALAND – STEPENITZ

REFLECTIONS ON THE ECONOMIC USE OF SMALL RIVERS IN THE SO-CALLED
 HANSEATIC HINTERLAND IN THE LATE MIDDLE AGES

SUMMARY

The research on the significance of rivers in the Middle Ages can be based on a long tradition of studies from across Europe; however, it is not a cyclical topic. In particular, the analysis of the use of small rivers offers the opportunity to distinguish between some traditional theses, such as the limitation of inland waterway transport in the late Middle Ages, or competition between ships and water mills. Considering the fact that many primary sources have not been preserved, this issue can be described methodically, preferably by using many examples.

Translated by Anna Maleszka

SŁOWA KLUCZOWE / SCHLAGWORTE / KEYWORDS

- żegluga śródlądowa; wykorzystanie rzek; Jeetzel; Aland; Stepenitz
- Binnenschifffahrt; Flussnutzung; Jeetzel; Aland; Stepenitz
- inland waterway transport; use of rivers; Jeetzel; Aland; Stepenitz

BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAFIE / BIBLIOGRAPHY

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE / ARCHIVALISCHE QUELLEN / ARCHIVAL SOURCES

Museum Viadrina in Frankfurt (Oder), Sign. V/K2-811.
 Moravská zemská knihovna Brno, Sign. Moll-0004.998.

ŹRÓDEŁA DRUKOWANE / GEDRUCKTE QUELLEN / PRINTED SOURCES

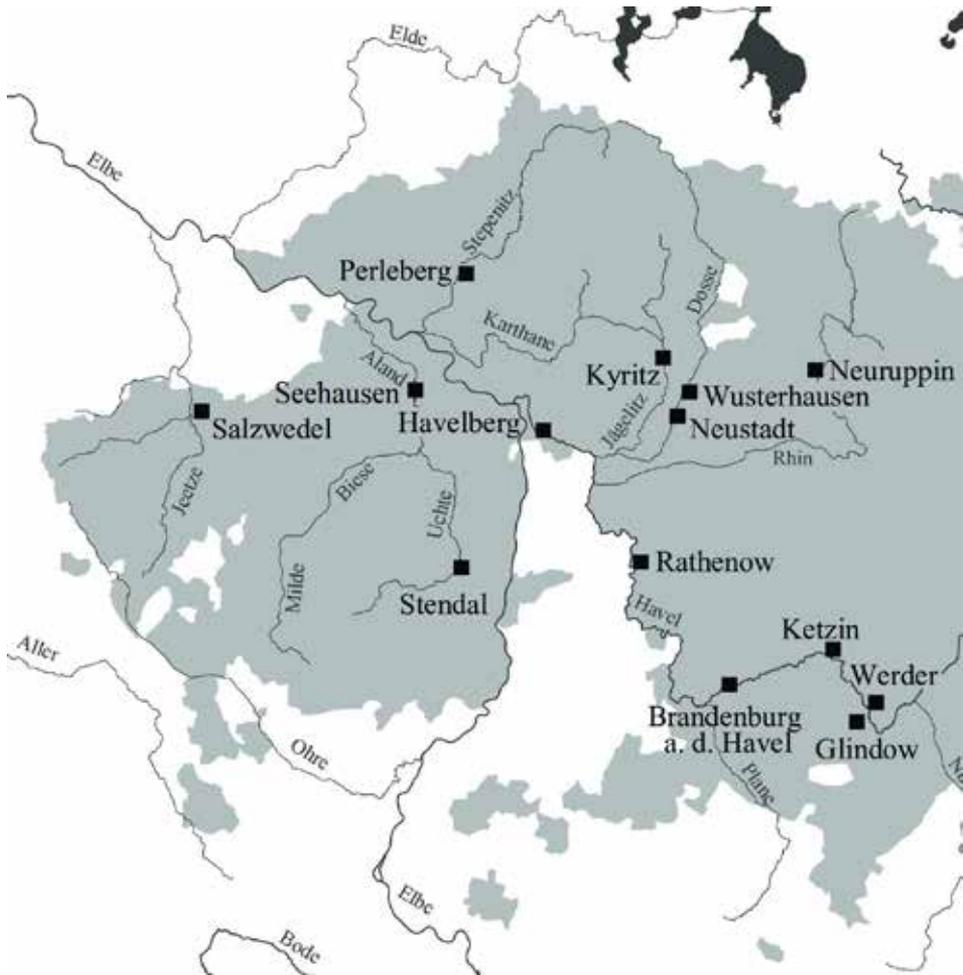
- Codex Diplomaticus Brandenburgensis. Sammlung der Urkunden, Chroniken und sonstigen Quellenschriften für die Geschichte der Mark Brandenburg und ihrer Regenten*, hg. v. A. F. Riedel, Reihe A, 1 (1838), 3 (1841), 6 (1846), 14 (1857) und 25 (1863).
- Das hamburgische Schuldbuch von 1288*, hg. v. E. von Lehe, (*Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg* 4, 1956).
- Die ältesten Stadt-, Schiff- und Landrechte Hamburgs*, hg. v. J. M. Lappenberg, (*Hamburgische Rechtsalterthümer* 1, 1845).
- Hamburgisches Urkundenbuch*, hg. v. J. M. Lappenberg, Bd. 1 (1842), bearb. v. K. Hölbaum, 1: 975–1300 (1876) und 4: 1361–1392 (1896).
- Mecklenburgisches Urkundenbuch*, 1: 786–1250 (1868).
- Pommersches Urkundenbuch*, bearb. v. K. Conrad, 1 (21970).

LITERATURA / LITERATUR / LITERATURE

- Adam H., *Das Zollwesen im fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben. Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert*, (*Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Beiheft 126, 1996).
- Assing H., *Die Landesherrschaft der Askanier, Wittelsbacher und Luxemburger (Mitte des 12. Bis Anfang des 15. Jahrhunderts)*, in: *Brandenburgische Geschichte*, hg. v. I. Materna, W. Ribbe, (1995), S. 85–168.
- Bautier R.-H., *La Circulation fluviale dans la France médiévale*, in: *Recherches sur l'économie de la France médiévale. Les voies fluviales – la draperie*, (1989), S. 7–36.
- Bekmann J. C., Bekmann B. L., *Historische Beschreibung der Chur und Mark Brandenburg*, 2 (1753).
- Böcker H., *Die kleine Hansestadt in ihren „europäischen Dimensionen“*, in: *Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte*, hg. v. H. Wernicke, N. Jörn, (*Hansische Studien* 10, *Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte* 31, 1998), S. 239–252.
- Bütow S., *Die brandenburgische Binnenschifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen im 13. und 14. Jahrhundert*, in: *Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz*, 11 (2011) S. 5–92.
- Bütow S., *Die Stepenitz als mittelalterlicher Verkehrsweg*, in: *Auf den Spuren des mittelalterlichen Perleberg*, (2018), S. 103–109.
- Bütow S., *Mühlen, Dämme und Flutarchen – Die Nutzung von Wasserwegen im Spreewald im 15. und 16. Jahrhundert*, in: *Niederlausitzer Studien*, 39 (2013), S. 89–90.
- Bütow S., Schwuchow B., *Die Nieder- und Oberlausitz im Bild historischer Karten*, hg. v. H-D. Heimann, K. Neitmann, (*Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte* 15, 2014).
- Bütow S., *Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert*, (*Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte* 18, 2015).
- Denecke D., *Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raum-*

- strukturelle Perspektive, in: *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, hg. v. R. C. Schwinges, (Vorträge und Forschungen 66, 2007), S. 49–70.
- Denecke D., *Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten*, in: *Mensch und Umwelt im Mittelalter*, hg. v. B. Herrmann, (1986), S. 203–219.
- Eckoldt M., *Navigation on small rivers in Central Europe in Roman and medieval times*, in: *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 13 (1984), S. 3–10.
- Eckoldt M., *Schifffahrt auf kleinen Flüssen, 4: Nebenflüsse der Elbe*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 10 (1987), S. 7–35.
- Eckoldt M., *Zur Frage der Schifffahrt auf kleinen Flüssen der Pfalz in alter Zeit*, in: *Pfälzer Heimat*, 32 (1981), S. 172–184.
- Ellmers D., *Der Leher Hafen im Mittelalter*, in: *Schifffahrt auf der Geeste. Ein norddeutscher Küstenfluss erschließt eine Region*, hg. v. L. Delfs, (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 17, Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven 6, 1986), S. 172–185.
- Ellmers D., *Die Rolle der Binnenschifffahrt für die Entwicklung der mittelalterlichen Städte*, in: *Frühgeschichte der europäischen Stadt*, hg. v. H. Brachmann, J. Herrmann, (Schriften zur Ur- und Frühgeschichte 44, 1991), S. 137–147.
- Ellmers D., *Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, (Untersuchungen aus dem Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte 1987).
- Ellmers D., *Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter*, in: *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, hg. v. R. C. Schwinges, (Vorträge und Forschungen 66, 2007), S. 161–183.
- Ellmers D., *Wege und Transport: Wasser*, in: *Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Nord-Deutschland 1150–1650*, hg. v. C. Meckseper, 3 (1985), S. 243–256.
- Elmshäuser K., *Facit Navigium. Schifffahrt auf Seine, Marne, Mosel und Rhein in Quellen zur frühmittelalterlichen Grundherrschaft*, in: *Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters*, hg. v. K. Elmshäuser, (2002), S. 22–53.
- Enders L., *Aufgaben der brandenburgischen Stadtgeschichtsforschung*, in: *Brandenburgische Landesgeschichte heute*, hg. v. L. Enders, K. Neitmann, (Brandenburgische Historische Studien 4, 1999), S. 69–79.
- Förster B., Bauch M., *Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart*, (Historische Zeitschrift, Beiheft 63, 2015).
- Fütterer P., *Die Nutzung der Saale und anderer Gewässer. Thüringens im Mittelalter*, in: *Zeitschrift für Thüringische Geschichte*, 71 (2017), S. 7–10.
- Hammel-Kiesow R., Puhle M., Wittenburg S., *Die Hanse*, (2015).
- Molkenthin R., *Straßen aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschifffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters*, (2006).
- Rohde H., *Die Stecknitzfahrt*, in: *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen*, hg. v. M. Eckoldt, (1998), S. 348–350.
- Rudolph T., *Die niederländischen Kolonien der Altmark im XII. Jahrhundert. Eine quellenkritische Untersuchung*, (1889).

- Schenk G. J., Eifert S., „Kritische Infrastrukturen“ als Ergebnisse individueller und kollektiver Kritikalitätsmessungen – ein Ansatz für die Mediävistik?, in: Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen, hg. v. J. I. Engels, A. Nordmann, (2018), S. 47–96.
- Schich W., *Die Havel als Wasserstraße im Mittelalter. Brücken, Dämme, Mühlen, Flutrinnen*, in: *Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte*, 45 (1994), S. 31–55.
- Schich W., *Stadtwerdung im Raum zwischen Elbe und Oder im Übergang von der slawischen zur deutschen Periode. Beobachtungen zum Verhältnis von Recht, Wirtschaft und Topographie am Beispiel von Städten in der Mark Brandenburg*, in: *Germania Slavica*, hg. v. K. Fritze, (*Berliner historische Studien* 1, 1980), S. 191–283.
- Schnall U., *Binnenschifffahrt*, in: *Lexikon des Mittelalters*, 2 (2002), Sp. 197–199.
- Schröder L., *Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte*, in: *Niederrhein-Magazin*, 18 (2014), S. 9–14.
- Spufford P., *Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter*, (2004).
- Stoob H., *Kartographische Möglichkeiten zur Darstellung der Stadtentstehung in Mitteleuropa, besonders zwischen 1450–1800*, in: *Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung*, 6 (1956), S. 21–76.
- Teske M., *Die „Schiffahrt“ in Wusterhausen*, in: *Jahrbuch Ostprignitz-Ruppin*, 7 (1998), S. 31–33.
- Thalman G., *Die Stadtwerdung / Stadtgründung*, in: *Auf den Spuren des mittelalterlichen Perleberg*, (2018), S. 17–19, S. 25–26.
- Winkelmann J., *Die Mark Brandenburg des 14. Jahrhunderts. Markgräfliche Herrschaft zwischen räumlicher „Ferner“ und politischer „Krise“*, (*Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesherrschaft* 5, 2011).



Schiffahrtlich bedeutsame Kommunen und Städte rechts und links der Elbe im Bereich der Altmark und Prignitz. Bildnachweis: Zeichnung Ellen Franke (Berlin)

