

Titel:

**Die verkehrspolitische Vernetzung der Hansestadt Stendal
im Mittelalter**

Autor:

Johannes Steinke

Diese wissenschaftliche Arbeit wurde im Rahmen eines Lehramtsstudiums

an der

Universität Rostock

verfasst.

Rostock, 25.03.2016

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
2. Netzwerke.....	5
2.1 Der politische und soziologische Terminus.....	5
2.2 Netzwerke in der mittelalterlichen Stadt.....	7
3. Vernetzungen der Hanse.....	8
4. Hansestadt Stendal.....	11
4.1 Bedeutung Stendals für die Hanse.....	12
4.2 Verfassungsrechtliche Grundlagen für den Handel.....	13
4.3 Verkehrspolitische Vernetzung der Stadt mit Hamburg.....	14
5. Schlussbetrachtung.....	17
6. Literaturverzeichnis.....	18
7. Anhang.....	20

1. Einleitung

“Es ist aber das landt die Alte Marck mit hohen gnaden vnnd gaben Gottes gezieret, einer gesunden lufft, ein reich Kornlandt, schöner vihezucht, Botter, Kese, Wolle, Honig, fleisch, vische, schön brot, Wildtprat, Küchenspeiß, Holtz, Saltz wird jhnen von nahen zugeführt...“.¹

Die Altmark als einziges westelbisches Gebiet der Mark Brandenburg galt im Mittelalter als wirtschaftsstarke Region, deren Kaufleute regen Handel betrieben. Als größte und einflussreichste Stadt der „Alten Marck“ galt das zentral gelegene Stendal. Sie war bis in das 16. Jahrhundert hinein fester Bestandteil der Hanse und etablierte sich zur wichtigsten Hansestadt der Mark Brandenburg.²

Im Jahr 2016 ist die Altmark noch immer existent. Inzwischen gehört das Gebiet der heutigen Altmark nicht mehr zur Mark Brandenburg, sondern ist der nördlichste Teil des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Die Altmark ist heute getrennt. Der westliche Teil der Altmark gehört zum administrativen Einzugsgebiet, welches sich Altmarkkreis Salzwedel nennt. Der östliche Teil ist auf der Landkarte unter dem Namen Landkreis Stendal zu finden. Inzwischen zählt die Altmark zu einer strukturschwachen Region, die eine hohe Arbeitslosigkeit zu verzeichnen hat. 2015 registrierte der Landkreis Stendal eine Arbeitslosenquote von 11,7%.³

Im Vergleich ist die Region infrastrukturell eher schlecht aufgestellt. Es ist nicht immer einfach in Großstädte wie Hamburg oder Berlin zu kommen, da keine Anbindung an das Autobahnnetz vorhanden ist. Die Straßen sind in einem schlechten Zustand und man hört oft von schweren Unfällen. Gründe für kapitalstarke Unternehmen, die Altmark zu meiden und sich an besser vernetzten Orten anzusiedeln.

Doch trotz wirtschaftlicher Probleme sind noch heute die monumentalen Bauwerke der Hansezeit, wie zum Beispiel die St. Petri Kirche in Stendal, von weit her zu sehen. Selbst auf den Ortsschildern vieler altmärkischer Städte findet sich der Zusatz „Hansestadt“. Offenbar ein Attribut, auf das die Altmärker stolz sind.

Hansestadt ist auch wirklich kein Merkmal, das man beim ersten Besuch mit der Altmark verbinden würde. Ist doch die Zentrale der Hanse im weit entfernten Lübeck zu finden und sowieso hört man oft von Fremden, dass Städte wie Stendal oder Osterburg irgendwo im Nirgendwo liegen – wenn man denn das Glück hat, auf jemanden zu treffen, der die Region überhaupt kennt.

1 Enders, Liselott: Die Altmark. Geschichte einer kurmärkischen Landschaft in der Frühneuzeit (Ende des 15. bis Anfang des 19. Jahrhunderts). Berlin 2008 (Veröffentlichungen des brandenburgischen Landeshauptarchivs 56), S.28.

2 Schweinekörper, Berent (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Bd.11: Provinz Sachsen-Anhalt. 2. überarbeitete und ergänzte Auflage, Stuttgart 1987 (Kröners Taschenbuchausgabe 314), S.451.

3 Volksstimme: Mehr Arbeitslose in der Altmark. Online unter:
<http://www.volksstimme.de/lokal/salzwedel/20150730/arbeitsmarkt-mehr-arbeitslose-in-der-altmark> (24.3.16).

Ein Grund danach zu fragen, welche Bedeutung die Stadt Stendal im Mittelalter für die Handelsaktivitäten der Hanse hatte. Und wie gestaltete sich in der Zeit der Hanse die verkehrspolitische Vernetzung zwischen einer Kleinstadt wie Stendal mit einer Großstadt wie Hamburg?

Der Forschungsstand über die vernetzten Handelsaktivitäten der Hanse ist sehr gut. Die Strukturen sind weitgehend erforscht und basieren auf einer ausgezeichneten Quellenlage, die der genauen Dokumentation der hansischen Kaufleute zu verdanken ist. Bei der Bearbeitung der hier vorliegenden Arbeit hat vor allem Uwe Ziegler mit seiner Monographie „Die Hanse. Aufstieg, Blütezeit und Niedergang der ersten europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Eine Kulturgeschichte von Handel und Wandel zwischen 13. Und 17. Jahrhundert“ einen umfangreichen Überblick über hansische Strukturen geben können. Aber auch der Aufsatz „Kaufmannsnetzwerke und Handelskultur. Zur Verbindung von interpersonellen Beziehungsgeflechten und kaufmännischem Habitus im spätmittelalterlichen Ostseeraum“ von Mike Burkhardt bietet einen intensiven Einblick in die Vernetzung hansischer Kaufleute.

Liselott Enders gibt in ihrem Werk „Die Altmark. Geschichte einer kurmärkischen Landschaft in der Frühneuzeit (Ende des 15. Bis Anfang des 19. Jahrhunderts)“ einen umfassenden Zugang in die Geschichte der Altmark. Die Vernetzung von Hanse und Altmark behandelt Gerd Wollesen ausführlich in seinem Aufsatz „Stendal und die Hanse“.

Die Arbeit befasst sich zunächst mit einer politischen, beziehungsweise soziologischen Definition des Terminus Netzwerk. Im nächsten Punkt werden die Vernetzungen der Hanse näher analysiert. Im Anschluss daran wird die Stadt Stendal zur Zeit des Mittelalters näher behandelt. Der nächste Abschnitt befasst sich mit der Hansischen Bedeutung Stendals, gefolgt von der Untersuchung der verkehrspolitischen Vernetzung Stendals mit Hamburg. Die Schlussbetrachtung widmet sich dem Versuch, die Fragestellung zu beantworten.

2. Netzwerke

2.1 Der politische und soziologische Terminus

Folgt man dem Politikwissenschaftler Klaus Schubert, so ist für ihn aus politischer Sicht gesehen ein Netzwerk die „Bezeichnung für ein Geflecht sozialer, wirtschaftl. und/oder polit. Beziehungen, das mehr oder weniger auf Kontinuität angelegt ist, auf Freiwilligkeit und Gegenseitigkeit beruht.“⁴ Peter Kappelhof ergänzt aus soziologischer Perspektive. Dabei legt er den Fokus auf das Soziale Netzwerk, dessen Bearbeitung im weiteren Verlauf dieser Arbeit vorrangig ist. Für Kappelhof ist ein Soziales Netzwerk durch eine gewisse Menge sozialer Einheiten charakterisiert, die untereinander soziale Beziehungen pflegen.⁵ Kommt es nun zu einer Interaktion dieser Einheiten, so ist ein Netzwerk entstanden.⁶

Diese sozialen Einheiten können in Form von Personen, Positionen, Gruppen, Rollen, spezifische Organisationen oder sogar ganzen Gesellschaften auftreten.⁷ Mike Burkhardt konkretisiert die Definition des sozialen Netzwerks, indem er eine Mindestanzahl von zwei Personen festlegt, die innerhalb eines Netzwerks in Beziehung stehen müssen. Daraus ergibt sich, dass ein Soziales Netzwerk eine soziale Organisationsform darstellt. Grundlage eines jeden Netzwerks ist das Streben nach einem optimalen Ressourcenfluss und der Aufrechterhaltung von Beziehungen mit anderen Akteuren des Netzwerkes. Das Erwerben einer individuellen Ressource ist das Ziel des jeweiligen Netzes und dessen Akteuren. Allerdings existieren keine hierarchischen Strukturen zwischen den einzelnen Akteuren. Die jeweilige Position wird durch den individuellen Ressourcenzugang der Akteure zur Zielerreichung bestimmt.⁸

Allerdings gleicht nicht jedes Netzwerk dem Anderen. Grundlegend lassen sich die stabilen und die dynamischen Netze feststellen.⁹ So enthält der dynamische Typus Strukturen, Größen, Einflüsse und Zielsetzungen, die in ständiger Veränderungen stehen.

Sie können die verschiedensten gesellschaftlichen Systeme durchdringen und führen oft zur vertikalen Vernetzung. Ein Soziales Netzwerk löst sich auf, wenn das entsprechende Ziel erreicht

4 Schubert, Klaus: Netzwerk. In: Nohlen, Dieter; Schultze, Rainer-Olaf (Hrsg.): Lexikon der Politikwissenschaft. Theorien, Methoden, Begriffe. Bd. 2: N-Z. 4. Aktualisierte und ergänzte Auflage, München 2002, S.65.

5 Vgl. Kappelhof, Peter: Netzwerk. In: Endruweit, Günter; Trommsdorf, Gisela (Hrsg.): Wörterbuch der Soziologie. 2. Auflage, Stuttgart 2002, S.383.

6 Vgl. Kleingärtner, Sunhild; Zeilinger, Gabriel: Raumbildung durch Netzwerke? Eine Einführung. In: Kleingärtner, Sunhild; Zeilinger, Gabriel (Hrsg.): Raumbildung durch Netzwerke? Der Ostseeraum zwischen Wikingerzeit und Spätmittelalter aus Archäologischer und Geschichtswissenschaftlicher Perspektive. Beiträge des am 28. Und 29. Oktober 2010 in Kiel veranstalteten Workshops. In: Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Jg. 40(2012), S.13.

7 Vgl. Kappelhof, Netzwerk, S.383.

8Vgl. Burkhardt, Mike: Kaufmannsnetzwerke und Handelskultur. Zur Verbindung von interpersonellen Beziehungsgeflechten und kaufmännischem Habitus im spätmittelalterlichen Ostseeraum. In: Kleingärtner, Sunhild; Zeilinger, Gabriel (Hrsg.): Raumbildung durch Netzwerke? Der Ostseeraum zwischen Wikingerzeit und Spätmittelalter aus Archäologischer und Geschichtswissenschaftlicher Perspektive. Beiträge des am 28. Und 29. Oktober 2010 in Kiel veranstalteten Workshops. In: Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Jg. 40(2012), S.119.

9 Vgl. Kleingärtner, Raumbildung, S.15.

ist.¹⁰ Desweiteren wird der Begriff Netzwerk auch Beziehungsgeflecht genannt. Der Vorteil dieser Formulierung ist, dass die Beziehungen zwischen den Akteuren eines Netzwerks primär dargestellt werden können.¹¹

Um eine vollständige Darstellung des Terminus Netzwerk abzugeben, ist es notwendig, den Raum, in dem Netzwerke stattfinden, näher zu analysieren. Vernetzungen sämtlicher Art sind generell eine Voraussetzung für die Entstehung von Räumen. Sunhild Kleingärtner spricht hier vom Raum als eine Art Dimension, welche die Grundlage für menschliches Handeln darstellt. Erst durch den Raum wird das Handeln der Menschen deut- und analysierbar.¹²

Jedoch ist es entscheidend, sich von der Vorstellung zu verabschieden, dass ein Raum ausschließlich ein Teil häuslicher Strukturen sei. Räume sind nicht nur topographisch-verortbare und mathematisch-messbare Einheiten, sie haben immer subjektiven Charakter und können unterschiedlich wahrgenommen werden. So kann die bloße Verstellung über einen Sachverhalt ein Raum sein. Kleingärtner spricht hier von sozialen Räumen.¹³

Diese Sozialen Räume sind nach Burkhardt einer ständigen Dynamik ausgesetzt. Somit gelten die Räume als Felder. Diese einzelnen Felder können, nach Ausführungen des Soziologen Pierre Bourdieu, zugehörige Codes, bestimmte Hierarchien aber auch einzigartige Denk- und Handlungsmuster ausbilden. Jedem Akteur ist es möglich, innerhalb dieser Felder flexibel zu wechseln und gleichzeitig dabei Handlungen in den jeweilig anderen Räumen durchzuführen.¹⁴

Ferner ist es möglich, dass bestimmte Räume durch Netzwerke entstehen können. Wiederum können gewisse Raumsituationen die Netzwerkbildung fördern. Die Akteure dieser Räume sind jedoch nicht an einen einzelnen Raum oder an ein einzelnes Netzwerk gebunden. Dadurch können sich horizontale und vertikale Netzwerkebenen bilden.¹⁵ Die unterschiedlichen Netzwerkebenen werden durch drei unterschiedliche Faktoren bestimmt: sozial beeinflussende Faktoren, die Distanz und die Intensität der Beziehungen innerhalb des jeweiligen Netzwerkes. Folglich sind Netzwerke Formen der Darstellung, die Interaktionen und Beziehungen der Vergangenheit durch Analyse erlebbar machen können. Die innerhalb eines Netzes entstandenen Gruppen, die sozialen Bezugssysteme, werden durch die Institutionalisierung von Beziehungen gebildet. Diese Institutionalisierung zeigt sich zum Beispiel in Form von Symbolen. Symbole sind wiederum Elemente die für die Ausbildung und Festigung einer Gruppe sorgen.¹⁶

2.2 Netzwerke in der mittelalterlichen Stadt

10 Vgl. Burkhardt, Kaufmannsnetzwerke, S.119.

11 Vgl. Ebd. S.119.

12 Vgl. Kleingärtner, Raumbildung, S.11 ff.

13 Vgl. Ebd. S.12.

14 Vgl. Burkhardt, Kaufmannsnetzwerke, S.117.

15 Vgl. Kleingärtner, Raumbildung, S.13.

16 Vgl. Ebd. S.14.

„Land ist Stagnation, Stadt ist Bewegung“. ¹⁷ Ein Zitat des Historikers Uwe Ziegler, das passend die Dynamik mittelalterliche Städte widerspiegelt. Allerdings waren mittelalterliche Städte längst nicht so bevölkert, wie es im 21. Jahrhundert der Fall ist. 2015 lebten in Deutschland 74% der Bevölkerung in Städten. ¹⁸ Bis ins 19. Jahrhundert hinein lebten allerdings nur 10% der Menschen in der Stadt und 90% auf dem Land. Diese 10% waren um 1400 auf etwa 3000 Städte aufgeteilt. Davon hatten 2800 weniger als 1000 Einwohner. Nur fünfzehn von den 3000 konnte einen Großstadtstatus nachgewiesen werden. So lebten um 1400 zum Beispiel in Lübeck 25000 Einwohner. ¹⁹

Jedoch waren diese Menschen nicht starr an eine Stadt gebunden. Die Einwohner in den Städten waren äußerst mobil. Innerhalb der Stadtmauern veränderte sich beständig die nationale sowie die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung. Eine Vernetzung der Menschen unterschiedlicher Herkunft war daher ein zwangsläufiger Prozess. ²⁰ Den jeweiligen Bewohnern der verschiedenen Städte war es so möglich, neue Kontakte zu knüpfen und bestehende zu pflegen. Die zunehmende Mobilität und die Verfestigung der neuen Beziehungen war Anlass für die Menschen, sich in Zusammenschlüssen zu organisieren. Hinzu kam, dass der zunehmende Fernhandel die Wirtschaftsbeziehungen zwischen den einzelnen Städten förderte und einen verbesserten Kommunikationsfluss gewährleistete. Ein Ausdruck für diese Prozesse sind zum Beispiel die Führungsschichten verschiedener Städte, die untereinander heirateten. Desweiteren bestand ein generelles Streben danach, den Handel zu organisieren um die Bedingungen des Warenaustauschs weiter zu optimieren. Neben dem Bedürfnis der Städte sich wirtschaftlich und gesellschaftlich zu vernetzen, strebten sie jedoch gleichzeitig auch autonome Strukturen an. ²¹ Um diese Autonomie auch im wirtschaftlichen Bereich zu erreichen, waren viele Städte (die meisten Hansestädte) auch gleichzeitig Landstädte. Diese Landstädte zeichneten sich durch landwirtschaftliche Nutzung des Stadtgebiets und dessen Umlands aus. Der Vorteil dabei war, dass die Versorgung der Bürger mit Nahrung während Hungersnöten gesichert werden konnte. ²²

¹⁷Vgl. Ziegler, Uwe: Die Hanse. Aufstieg, Blütezeit und Niedergang der ersten europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Eine Kulturgeschichte von Handel und Wandel zwischen 13. und 17. Jahrhundert. Bern, München, Wien 1994, S.222.

¹⁸ Vgl. IW Köln: Anteil der in Städten lebenden Bevölkerung von 1950 bis 2030 in Deutschland und weltweit. Online unter: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/152879/umfrage/in-staedten-lebende-bevoelkerung-in-deutschland-und-weltweit/> (22.03.2016).

¹⁹ Vgl. Ziegler, Hanse, S.222 f.

²⁰ Vgl. Ebd. S.223.

²¹ Vgl. Plessow, Oliver: Die Stadt im Mittelalter. Stuttgart 2013 (Reclams Universal-Bibliothek 17075), S.70.

²² Vgl. Ziegler, Hanse, S.223.

3. Vernetzungen der Hanse

Die Hanse war die erfolgreichste Handelsvereinigung des Mittelalters, die vom 13. Bis ins 17. Jahrhundert hinein existierte. Die Gemeinschaft war ein weitläufiges Handelsbündnis verschiedener Städte, das aus dem Zusammenschluss älterer Handelsgesellschaften entstand. Die Voraussetzung für die Vereinigung waren lübecker Kaufmannsfamilien, die auf etablierte Handelswege nach Russland, Skandinavien oder England zurückgreifen konnten. Die Städte und deren Kaufleute handelten mit verschiedenen Gütern und vermittelten diese zwischen weit entfernten Orten.²³ Die Basis der Handelsaktivitäten der Hanse war dabei der Groß- und Fernhandel, der im gesamten Nordeuropäischen Raum stattfand.²⁴

Nach Plessow, war die Vernetzung von See- und Binnenhandel der entscheidende Erfolgsfaktor der Hanse. Die hansischen Kaufleute genossen das Handelsvorrecht vieler Waren in Ost-, Nord- und Nordwesteuropa. Die Voraussetzung war allerdings, dass die Stadt aus welcher die Kaufleute kamen, Hansestadt sein musste. Ihre Mittel zur Vorteilssicherung gegenüber der Konkurrenz bestanden aus Monopolen, Abgabenbefreiungen, feste Markt- und Umschlagplätze für hochwertige Waren und Rechtssierungen im Ausland. Durch diese Privilegien schuf die Hanse in ihrem gesamten Einzugsbereich einheitliche Arbeitstechniken und standardisierte Vorgehensweisen des Handelns.²⁵

Ein Kaufmann wurde zu einem Hansekaufmann, wenn sein Heimatort eine Hansestadt war. Ferner wurde man zur Hansestadt, indem man umfangreich in die Außenhandelsaktivitäten der Hanse eingebunden war. Ein einheitliches Aufnahme ritual gab es dazu allerdings nicht. Insgesamt lassen sich ungefähr 200 Hansestädte verzeichnen.²⁶ In der Hochphase des Bündnisses gehörten Städte im Rheinland wie zum Beispiel Köln aber auch osteuropäische Städte wie Riga zum Einzugsgebiet der Hansestädte. Die Hanse betrieb selbst in Bergen, London, Brügge und Nowgorod Handelskontore, um ihre Handelsaktivitäten im Ausland überwachen zu können.²⁷

Nichtsdestotrotz kam die Hanse ohne tatsächliche Zentrale aus. Lübeck galt jedoch als Gesamtsprecher des Bündnisses. Die Erhebung Lübecks als administratives Organ der Hanse machte die „Kaufleutehanse“ zur sogenannten „Städtehanse“. Daraus ergibt sich eine vierstufige Hierarchie.

23 Vgl. Plessow, Stadt, S.71.

24 Vgl. Samsonowicz, Henryk: Die Hanse als Wirtschafts- und Kulturgemeinschaft. In: Tandecki, Janusz (Hrsg.): Die Rolle der Stadtgemeinden und bürgerlichen Genossenschaften im Hanseraum in der Entwicklung und Vermittlung des gesellschaftlichen und kulturellen Gedankenguts im Spätmittelalter. Toruń 2000, S.25.

25 Vgl. Plessow, Stadt, S.71.

26 Vgl. Ziegler, Hanse, S.197.

27 Vgl. Plessow, Stadt, S.71.

Lübeck stand als Gesamtsprecher an der Spitze, danach kamen die drei Vororte der Drittel (lübisch-sächsisches, westfälisch-preußisches, gotländisch-livländisches Drittel), darauf folgen die Mitgliedsstädte der Hanse und schließlich die Niederlassungen im Ausland.

Die Hansetage, die 1356 erstmals abgehalten wurden, gelten als oberstes Organ. Sie sind nach Ziegler die „einzige gesamthansische Institution“.²⁸ Trotz der relativ dezentralen Organisation bemühte sich die Hanse um die rechtliche Absicherung ihrer Kaufleute. Zum Beispiel genoss jeder Kaufmann die persönliche Reisesicherheit und hatte Handelsprivilegien gegenüber konkurrierenden Händlern.²⁹

Allerdings waren die hansischen Kaufleute auch untereinander vernetzt. So spricht Mike Burkhardt davon, dass die Beziehungsgeflechte der Kaufleute eines der wichtigsten Prinzipien der Hanse darstellten. Diese Vernetzung fand auf der wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Ebene statt. Die wirtschaftlichen Beziehungsgeflechte bestanden vor allem daraus, sich mit anderen Handelspartnern zu vernetzen. Ferner wurden zwischen den Kaufleuten Geschäfte abgeschlossen, die auf Gegenseitigkeit beruhten. Das wiederum stellt die wirtschaftliche Grundlage des Handelserfolgs der Hanse dar. So bauten die hansischen Kaufleute zum Beispiel Warendistributionsketten mit ihren näheren Verwandten in anderen Hansestädten und Kontoren auf, um eine optimale Kontrolle der Warenströme gewährleisten zu können. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass Vertrauen die wichtigste Komponente beim Handeln mit unterschiedlichen Geschäftspartnern war. Als Beleg dafür erwähnt Burkhardt die sogenannten Fahrtrichtungsgenossenschaften der hansischen Kaufleute in den Städten, die allein für die soziale Kontrolle und die entsprechende Normierung der bestehenden oder zukünftigen Bündnispartner zuständig war. Auf späteren Zusammenkünften dieser Genossenschaften kam es dann zum Austausch über das soziale und geschäftliche Verhalten der Partner. Folglich war es für hansische Kaufleute elementar, dass sie einen guten Ruf bewahrten. Prinzipiell konnte ein erfolgreiches Geschäft nur erfolgreich bestehen wenn zahlreiche Teilnehmer am Markt sich kannten und regen Austausch betrieben.³⁰

Hansische Handelsgesellschaften bestanden meist jedoch nur aus einer geringen Anzahl Menschen (circa zwei bis vier Personen). Diese Gesellschaften waren oft von familiären Strukturen geprägt. Sehr verbreitet waren sogenannte Gelegenheitsgesellschaften, die nur für ein bestimmtes Geschäft, wie zum Beispiel eine Seefahrt, ausgesprochen wurden. Bei diesen Geschäften waren alle Beteiligten gleichgestellt.³¹

28 Ziegler, Hanse, S.194.

29 Vgl. Ebd. S.256.

30 Vgl. Burkhardt, Kaufmannsnetzwerke, S.120 ff.

31 Vgl. Isenmann, Eberhard: Die Deutsche Stadt im Mittelalter 1150-1550. Stadtgestalt, Recht, Verfassung, Stadtrecht, Kirche, Gesellschaft, Wirtschaft. 2. durchgesehene Auflage, Köln, Weimar, Wien 2014, S.900.

Die Hansischen Kaufleute waren unterdes auch in zahlreichen Stadträten vertreten und verwoben so wirtschaftliche mit sozialen Aspekten. Selbst die Benutzung ähnlicher Fachtermini oder einer repräsentativen Kleidung, wie zum Beispiel die Spitzschuhe hansischer Kaufleute waren für den wirtschaftlichen Erfolg nicht unentscheidend. Desweiteren trugen gleiche Werte und Normen erheblich zur Zusammenarbeit untereinander bei.³²

Die Kaufleute handelten mit einer Vielzahl von Waren, die aus den unterschiedlichsten Regionen Europas kamen. So wurde mit baltischen Wachs, Pelzen aus Nordrussland, Ostseehering und Stockfisch aus der Nordsee gehandelt. Die Hansischen Kaufleute versorgten den Westen Europas mit Getreide, Honig und Teer, in den Osten lieferten sie Textilien, Salz und Silber.³³

Innerhalb des sächsischen Bereichs der Hanse, galt die Mitgliedschaft bei der Hanse als üblich. Die sächsischen Städte bildeten ein Drittel der Hanse (siehe Vororte). Der sächsische Städtebund galt innerhalb der Hanse als das am besten organisierte Drittel. Zum sächsischen Städtebund gehörte auch die Stadt Stendal in der Altmark.³⁴

32 Vgl. Ebenda, S.121.

33 Vgl. Plessow, Stadt, S.71.

34 Vgl. Puhle, Matthias: Ausbildung der Städte, Hanse und Städtebünde (12.-15. Jahrhundert). In: Biegel, Gerd (Hrsg.): Sachsen-Anhalt. 1200 Jahre Geschichte – Renaissance eines Kulturraums. Braunschweig 1993 (Veröffentlichungen des Braunschweigischen Landesmuseums 69), S.74.

4. Hansestadt Stendal

Die Hansestadt Stendal ist nach Berent Schwinekörper der zentral gelegenste Ort in der Altmark.³⁵ Der Landstrich Altmark liegt im Norden des heutigen Sachsen-Anhalts. Die mittelalterliche Altmark fungiert als eine Art Übergangsgebiet zwischen dem westelbischen Sachsen und dem ostelbischen Landesausbauggebiet. Das Herzogspaar Agnes und Otto erwähnten den Namen „Alte Mark“ zum ersten Mal 1329, als sie über ihre Besitztümer sprachen. Die beiden Wittelsbacher waren diejenigen, die Stendal und die weiteren askanischen Vogteien einten und so die Altmark begründeten. Die Altmark und somit Stendal war ein fester Bestandteil der Mark Brandenburg.³⁶ Die heutige Kreisstadt Stendal wurde von dem askanischen Markgrafen Albrecht dem Bären gegründet. Er war es, der der Stadt 1160 das Marktgründungsprivileg und somit den Stadtstatus verlieh. Albrecht der Bär gründete jedoch nicht nur die Stadt Stendal, sondern auch die Mark Brandenburg, die sich von der Altmark bis in die Neumark, das heutige Gebiet östlich der Oder, erstreckte. Albrecht verhalf Stendal zu großem Ansehen, indem er in der Stadt eine Münzprägstätte einrichtete.³⁷ Im Zuge der Verleihung des Marktgründungsprivilegs übertrug Albrecht auch das Magdeburger Recht auf Stendal.³⁸ Magdeburg war somit der Oberhof Stendals und fungierte in Streitfällen als Schiedsstelle. Das Magdeburger Recht wurde auf die Bedürfnisse Stendals abgeändert und von dort auf Städte wie Osterburg, Wittstock, Kyritz und Freidland übertragen. Folglich wurde Stendal zum Oberhof für einen kleinen Kreis verschiedener Städte der Mark Brandenburg.³⁹ Der genaue Inhalt des Magdeburger Rechts wird im Zuge dieser Arbeit noch behandelt. Die Schilderung eines Zeitgenossen Albrechts des Bären, aus dem Jahre 1170, fasst den Dienst des Markgrafen für die Altmark noch einmal treffend zusammen, so heißt es: „Das ganze Land der... vielen zwischen Havel und Elbe sitzenden Stämme unterjochte er... Schließlich schickte er... nach Utrecht und Rheingegenden, ferner zu denen, die am Ozean wohnten und unter der Gewalt des Meeres zu leiden hatten, den Holländern, Seeländern und Flamen, zog von ihnen viel Volk herbei und ließ sie in den Burgen und Dörfern der Slawen wohnen. Durch die eintreffenden Zuwanderer wurden auch die Bistümer Brandenburg und Havelberg sehr gekräftigt, denn die Kirchen mehrten sich und der Zehnt wuchs zu ungeheurem Ertrage an. Zugleich begannen die holländischen Ankömmlinge aber auch das südliche Elbufer zu besiedeln; von der Burg Salzwedel an besetzten Holländer das ganze Sumpf- und Ackerland... mit vielen Städten und Dörfern bis hin zum böhmischen Waldgebirge.“⁴⁰

35 Vgl. Schwinekörper, Handbuch S.448.

36 Vgl. Enders, Altmark, S.25.

37 Vgl. Zahn, Wilhelm: Geschichte der Altmark. Stendal 1891, S.8.

38 Vgl. Ebd. S.9.

39 Vgl. Schwinekörper, Handbuch, S.448.

40 Springer, Matthias: Landesausbau, Stadtrecht, Magdeburger Recht, der Sachsenspiegel. In: Biegel, Gerd (Hrsg.): Sachsen-Anhalt. 1200 Jahre Geschichte – Renaissance eines Kulturraums. Braunschweig 1993 (Veröffentlichungen des Braunschweigischen Landesmuseums 69), S.61.

4.1 Bedeutung Stendals für die Hanse

Wie bereits im Punkt vier angesprochen, war Stendal im 12. Jahrhundert im Besitz einer Münzprägestätte, die auf Anordnung des Markgrafen Albrecht dem Bären errichtet wurde. Folgt man dem Historiker Berent Schwinekörper, so produzierte die Prägestelle die sogenannten „Stendaler Brakteaten“, Münzen die auch unter dem Namen „Stendalisches Silber“ im Mittelalter bekannt waren.⁴¹ Diese Münzprägestelle war ein entscheidender Faktor für den wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt Stendal. Der Stendaler Münzdistrikt umfasste altmärkische Städte wie Osterburg, Seehausen, Werben, Gardelegen, Tangermünde und Havelberg. Die Stendaler Brakteaten waren jedoch nicht nur in der Altmark bekannt, sondern wurden im gesamten Osten die beliebteste Währung.⁴²

Ein erstes Kaufhaus wurde um 1188 erwähnt. Dieses Kaufhaus wurde gleichzeitig als Rathaus genutzt und trieb die Ausdehnung des Stendaler Handels in erheblichem Maße voran. Dieses Kaufhaus konnte im Januar 2016 nachgewiesen werden als bei Straßenbauarbeiten auf dem heutigen Stendaler Marktplatz Überreste des mittelalterlichen Bauwerks zum Vorschein kamen.⁴³ Viele Produkte die dort gehandelt wurden, kamen aus der Landwirtschaft, jedoch erhielt die Gewandschneidergilde in Stendal 1231 markgräfliches Privileg und so kam es primär zum Gewandhandel in Stendal. Das wiederum förderte den Fernhandel mit Gewändern und somit die wirtschaftlichen Bedeutung der Stadt Stendal enorm. Hinzu kamen im 13. Und 14. Jahrhundert zahlreiche Zunftprivilegien die beweisen, dass der Umfang der handwerklichen Produkte enorm angestiegen sein muss. Die Waren wurden via Fernhandel bis nach Hamburg, Lübeck und Wismar transportiert. Die Vernetzung mit anderen Kaufleuten reichte sogar bis nach Flandern und England.⁴⁴

Der Fernhandel expandierte in einem derartigen Umfang, dass es in Stendal zur Gründung einer Seefahrgilde kam. Diese Gilde war die entscheidende Voraussetzung für Stendals Beitritt zur Hanse. Ein weiterer wichtiger Punkt für die Aufnahme in den Hansebund waren die lang existierenden Fernhandelsverbindungen nach Lübeck und ins Ausland. 1358 erfolgte dann der offizielle Hansebeitritt Stendals.⁴⁵ Als sich die Handelsaktivitäten der Stendaler Kaufleute im 15. Jahrhundert auf dem Höhepunkt befanden, schloss sich die Seefahrgilde der Stadt mit den Gewandschneidern zusammen.

Der verstorbene Chronist aus Werben, Ernst Wollesen, nimmt an, dass die neu geschaffene Gilde unter dem Namen „confrates fraternitatis pannidarum, qui wandsnidere dicuntur, et stagna

41 Vgl. Schwinekörper, Handbuch, S.448.

42 Vgl. Zahn, Altmark, S.15.

43 Vgl. Höpfner, Mike: Kaufhaus ist über 800 Jahre alt. Bauwerk „Domus Mercatorum“ datiert Archäologe auf 1190/Rund 30 Verkaufsstände im Inneren. Online unter: <http://www.az-online.de/altmark/stendal/kaufhaus-ueber-jahre-6076267.html> (24.03.16).

44 Vgl. Schwinekörper, Handbuch, S.448 ff.

45 Vgl. Zahn, Altmark, S.15.

petentium, qui severre nuncupantur“ ihre seefahrerischen Tätigkeiten in der Ostsee und Nordsee durchführten und Stendal so im gesamten Hansegebiet einen guten Ruf verschaffte.⁴⁶

Ab dem 16. Jahrhundert verlor Stendal massiv an wirtschaftlicher Macht, sodass es 1518 zum Ausschied aus der Hanse kam.⁴⁷

4.2 Verfassungsrechtliche Grundlagen für den Handel

Die stadtrechtliche Grundlage für einen erfolgreichen Handel der Stendaler Kaufleute war das Magdeburger Recht. Folgt man Matthias Springer, so ist der Magdeburger Erzbischof Wichmann die prägende Persönlichkeit des Stadtrechts. Das Magdeburger Recht war für Bürger, die in Städten mit Magdeburger Recht lebten sehr vorteilhaft.⁴⁸ Städte, die mit dem Recht ausgestattet waren, hatten das Recht einen Marktort einzurichten, durften frei Handel und Gewerbe betreiben und waren vielerorts vom Zoll befreit. Desweiteren gewährte es den Bürgern der entsprechenden Stadt persönliche Freiheit und ein umfangreiches Grundbesitzrecht, dass die städtische Entwicklung, wie zum Beispiel in Stendal, ungemein förderte.⁴⁹

Allerdings lebten nicht nur die Menschen der Städte im sächsischen Einzugsbereich nach Magdeburger Recht, auch Städte wie Krakau, Kiew oder Vilnius wurden auf Grundlage des Rechts regiert. Magdeburg galt allerdings als zentrale Verwaltungsinstanz des Rechts. Die Schöffen der Stadt wurden bei Streitfragen hinzugezogen und hatten die Entscheidungsgewalt.⁵⁰

Neben dem Magdeburger Recht war die Verfassung der Stadt Stendal dreigeteilt. Zu ihr gehörten das Verfassungsinstitut, der Rat und die Vertreter der Bürgerschaft. Diese Dreigliedrigkeit verschaffte beispielsweise den Gilden der Gewandschneider ihre Privilegien und hatte somit erheblich Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Ferner wurden hier Ausbildungsfragen oder soziale Umgangsformen geklärt. War ein gewisses Recht oder Privileg nicht vorhanden, so wurde es kurzerhand käuflich erworben. Teilweise trugen diese dazugekauften Rechte, wie zum Beispiel das Fischereirecht oder das Münzrecht zur Weiterentwicklung städtischer Autonomie bei.⁵¹

1215 wurde die Stadt Stendal von dem Gericht des Burggrafen zu Arneburg frei gesprochen und erhielt einen eigenen Stadtvogt, Richter und Schulttheiß.

Weitere Kennzeichen für städtische Autonomie waren die Eigentums- und Nutzungsrechte der Bürgerschaft auf der Feldmark. Jeder hatte das Recht dort frei zu wirtschaften und Einfluss auf die landwirtschaftliche Produktion auszuüben.

46 Vgl. Wollesen, Ernst: Stendal und die Hanse. In: Wollesen, Ernst (Hrsg.): Stendal und die Hanse. Festgabe der Stadt Stendal zur Tagung des Hansischen Geschichtsvereins am 21. und 22 Mai 1929. Stendal 1929, S.26 ff.

47 Vgl. Schwinekörper, Handbuch, S.451.

48 Vgl. Springer, Landesausbau, S.63.

49 Vgl. Engel, Maria: Die Stadtgemeinde im brandenburgischen Gebiet. In: Blickle, Peter (Hrsg.): Landgemeinde und Stadtgemeinde in Mitteleuropa. München 1991, S.334.

50 Vgl. Springer, Landesausbau, S.63.

51 Vgl. Enders, Altmark, S.801 ff.

Die Gewerke (repräsentiert durch die Gilden) erkämpften sich 1345 politische Anteilnahme und waren von dort an im Rat vertreten. Sie hatten einen wesentlichen Einfluss auf die Vernetzung zwischen den einzelnen Städten und deren Kaufleuten und waren somit zu einem erheblichen Teil am wirtschaftlichen Erfolg der Hansestadt beteiligt.⁵²

4.3 Verkehrspolitische Vernetzung der Stadt mit Hamburg

Die Städte der Altmark und vor allem deren Bürger waren in ihrer Hochzeit von Handel und Autonomie sehr eng mit anderen Städten verbunden und waren auch bereit, sich dort niederzulassen. Ein Beleg dafür ist die Stendaler Kaufmannsfamilie Kalbe, die neben ihrem Hauptwohnsitz in Stendal saisonal in Lübeck wohnhaft war.⁵³

Jedoch haben die Bürger Stendals nicht nur Beziehungen nach Lübeck gepflegt. Über Köln und die Maas waren die Kaufleute Stendals mit flandrischen Händlern verbunden. Über diesen Weg trat schon Albrecht der Bär in Kontakt mit den Menschen aus Flandern. Wie schon im Zitat von Punkt vier beschrieben, wurden einige von ihnen Bürger altmärkischer Städte. Ein Beweis für die guten bestehenden Handelsbeziehungen nach Flandern bezeugt der Lübecker Kaufmann Worneweh, welcher Zahlungsnachweise und Schuldbriefe verfasste. In seinen Unterlagen sind Stendaler Kaufleute der Gewandschneidergilde gelistet.⁵⁴

Ein Indiz für regen Ostseehandel ist der Geleitzuspruch Johanns von Mecklenburg, seinerzeit Fürst von Mecklenburg, für Stendaler Kaufleute, die ihren Weg in Richtung Wismar aufnehmen wollten.⁵⁵ Es lässt sich eine starke Vernetzung feststellen und dabei lag Stendal nicht einmal an der wichtigsten Fernhandelsstraße der Altmark. Diese verlief bekanntlich von Magdeburg über Gardelegen, Salzwedel nach Lübeck oder Hamburg. Nichtsdestotrotz war die Lage Stendals nicht ungünstig.⁵⁶

Die Elbe galt in süd-nördlicher Fließrichtung als eine der wichtigsten Handelsstraßen nach Hamburg. Hamburg war eines der primären Ziele altmärkischer Kaufleute. Der Bedeutung der Elbe war sich Albrecht der Bär auch bewusst. Er veranlasste deshalb schon früh, die Elbzölle bei Elbingen, Mellingen und Tangermünde für märkische Kaufleute zu senken – ein Privileg, welches Städten mit Magdeburger Recht vorbehalten war. Die Optimierung des Elbhandels führte in erheblichem Maße zur Stärkung des Stendaler Handels.⁵⁷

52 Vgl. Enders, Altmark, S.806.

53 Vgl. Enders, Liselott: Vom Umgang mit Fremden in älterer Zeit, vornehmlich am Beispiel der Altmark. In: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte: JBLG/Landesgeschichtliche Vereinigung für die Mark Brandenburg, 54 (2003), S.153.

54 Vgl. Wollesen, Stendal, S.37 ff.

55 Vgl. Ebd. S.40.

56 Vgl. Schweinekörper, Handbuch, S.447.

57 Vgl. Wollesen, Stendal, S.37 f.

Jedoch war es den Stendaler Kaufleuten nicht nur möglich, über den Wasserweg nach Hamburg zu gelangen. Über das Binnenland führte zwar keine direkte Verbindung zum bedeutendem Handelszentrum Hamburg, jedoch reisten die altmärkischen Händler nach Salzwedel und dann weiter über Lüneburg bis nach Hamburg. Auf ihrem Weg mussten sie die Flüsse Biese, Jeetze, Ilmenau und letztendlich die Elbe überqueren.⁵⁸ Die genaue Route ist auf der Darstellung im Anhang hinterlegt.⁵⁹

Von Stendal aus ging es über Ünglingen, Schernikau, Grünenwulsch, Möllenbeck, Schönebeck, Meßdorf, bis nach Plathe. Dort gabelte sich die Straße nach Hamburg und Lübeck. In Richtung Hamburg ging es weiter über Ladekath, Bachwitz, Perwer bishin zur ersten Etappe der Reise: Salzwedel. Von dort an frequentierten die Händler die Fernstraße, die von Magdeburg über Salzwedel und Lüneburg bis nach Hamburg führte. Ihr Verlauf zog sich von Salzwedel aus nach Chüttlitz und Cheine bis nach Berge. Hier wurde die märkische Grenze passiert. Dann ging es weiter über Spithal, Meuließen, Dalldorf, Dallahn, Katzien, Borg, Bruchwedel, Höver, Masbrock, Römstedt, Niendorf, Edelstorf auf Vorwerk, Scharnhop, Vastorf bis vor die Stadttore Lüneburgs. Nach der Durchquerung der Stadt gingen die Händler weiter über Bardowiek, Rottorf, Borstel, Winsen bis nach Hoopte, wo die Elbe mit einer Fähre überquert werden musste. War das geschafft, befanden sich die Fernhändler in den Marschlanden vor Hamburg. Die sumpfigen Böden wurden über Kraueldeiche überquert. Nach deren Passierung führte eine Straße über Boberg, Kirch-Steinbeck, Schiffbeck, Horn und Hamm bis in die Stadttore Hamburgs hinein.⁶⁰

Der Weg über Hamburg war für die Stendaler Kaufleute sehr beschwerlich und lang, jedoch auch lohnenswert, da märkische Kaufleute seit 1236 Zollermäßigungen in Hamburg erhielten.⁶¹

Ungeachtet dessen war das Verhältnis zwischen Hamburg und Stendal konstant positiv. Dieses gute Verhältnis ist anhand eines Beispiels aus dem Jahre 1466 belegt. Die Stadt Gent setzte eine hohe Biersteuer auf Bier, das aus Hamburg importiert wurde. Selbstredend versuchten die Hamburger Kaufleute diese Steuer aufzuheben. Hamburg suchte sich Unterstützung beim Rat in Lübeck und in zahlreichen anderen Hansestädten. Allerdings reagierte die Stadt Gent nicht auf die Versuche Hamburgs, diese Steuer aufzuheben. 1466 kam es dann letztendlich zum Eklat der Hamburger. Die westelbischen Kaufleute beschlossen im Umkehrschluss eine Steuer auf Laken zu setzen, die aus Gent in die Hansestadt kamen.

58 Vgl. Bruns, Friedrich; Weczerka, Hugo: Hansische Handelsstraßen. Atlas. Böhlau 1962 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 13), S.10.

59 Steinke, Johannes: Karte Handelsroute Stendal bis Hamburg. Online unter: <https://www.google.com/maps/d/edit?hl=de&authuser=0&mid=zlQDv24KGnqA.kOV8psr02LIU> (17.03.16).

60 Vgl. Bruns, Friedrich; Weczerka, Hugo: Hansische Handelsstraßen. Textband. Böhlau 1967 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 13), S. 228 ff.

61 Vgl. Enders, Altmark, S.800.

Zusätzlich bat Hamburg die Hansestadt Stendals: „nochmals in Güte bei Gent zu ermitteln, schriftlich es zur Aufhebung der Steuer und zur Rückgabe der bereits erhobenen Steuer anzufordern“.⁶²

Hamburg begründete, dass die Wahl dabei auf die altmärkische Stadt Stendal fiel, damit, dass die Stendaler Gewandschneidergilde regen Handelsverkehr mit Flandern, im speziellen mit Gent führte: „Nachdem juwe kopman sodane Ghendesche laken unde gudere dat meste part vor ander stede koplude hanteret“.⁶³

Diese Worte geben uns Aufschluss über den umfangreichen Tuchhandel der Altmärker. Die Hamburger bezeichneten Stendal als Stadt, in der man „grove lakene maket“.⁶⁴

Stendal wandte sich am 14.01.1467 mit einem Schreiben an die Stadt Gent, indem auf das freundschaftliche Verhältnis zwischen Stendal und Hamburg hingewiesen wurde. Desweiteren enthielt das Schreiben die Bitte, die Biersteuer aufzuheben, und einer Androhung von unangenehmen Konsequenzen für die Flandern. Dieser Vorfall ist ein Beleg für die umfangreiche Vernetzung der Hansestadt Stendal im hansischen Bereich und besonders für die Beziehung mit der Hansestadt Hamburg.⁶⁵

62 Wollesen, Stendal, S.58.

63 Ebd., S.58.

64 Ebd., S.58.

65 Ebd., S.65.

5. Schlussbetrachtung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Stendal einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Handelsaktivitäten der Hanse hatte. Der Hansebeitritt der märkischen Stadt beruhte auf einem intensiven Fernhandel. Die Gewandschneidergilde Stendal hatte ein Handelsprivileg auf den Handel mit Gewändern im gesamten Hanseraum. Desweiteren hatte die Stadt mit dem Magdeburger Recht, das ihr 1160 durch Albrecht den Bären verliehen wurde, eine optimale politische Grundlage, welche die wirtschaftliche Vernetzung mit anderen Städten förderte. Die politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Strukturen der Stadt machten Stendal zur bedeutendsten Hansestadt des Mittelalters in der gesamten Mark Brandenburg. Es ist folglich davon auszugehen, dass Stendal einen großen Einfluss auf hansische Handelsaktivitäten gehabt haben muss.

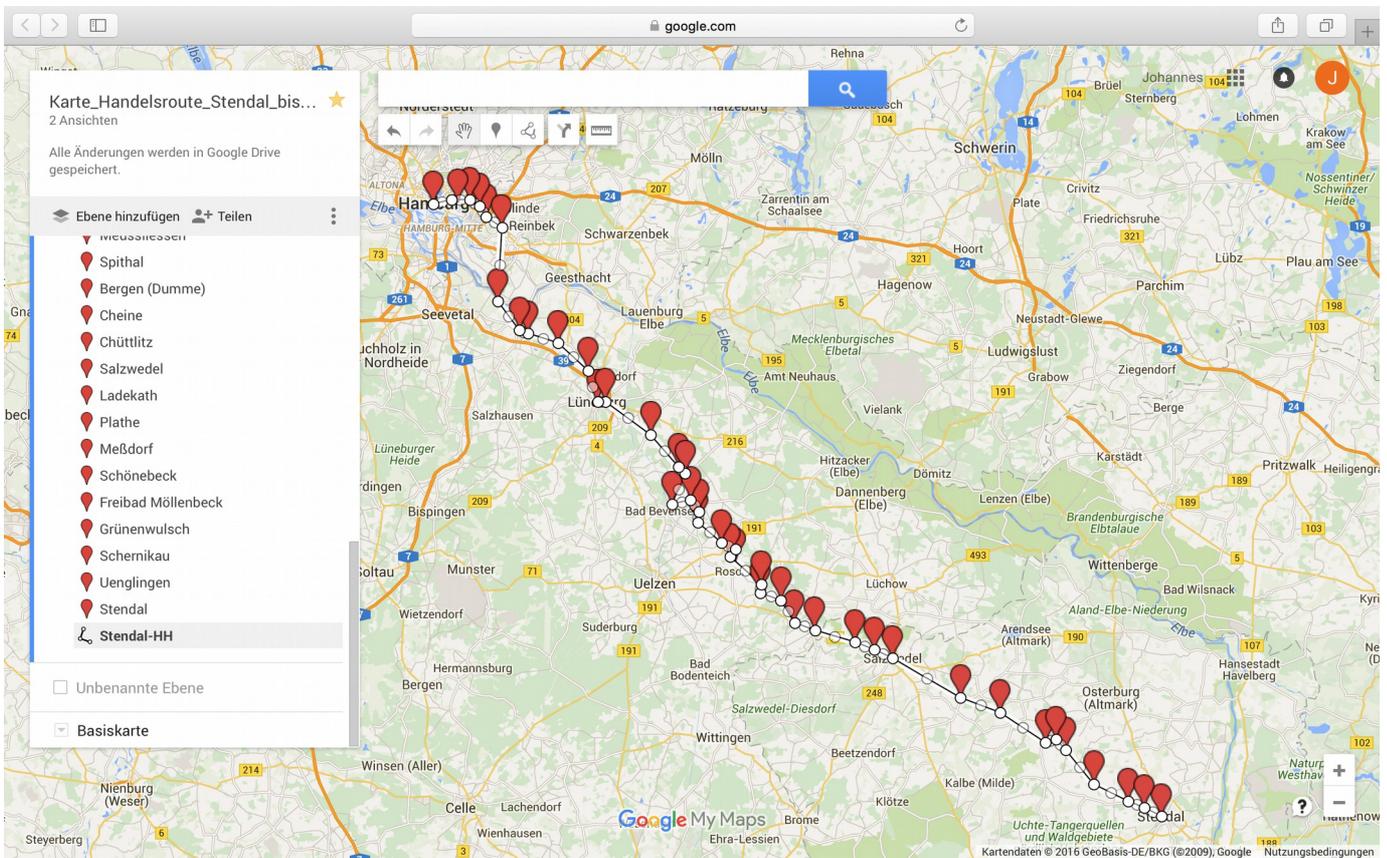
Die verkehrspolitische Vernetzung Stendals mit Hamburg ist als umständlich, aber zugleich auch als positiv zu bewerten. Es gab keine direkte Route von Stendal bis nach Hamburg, sodass die Stendaler Kaufleute bis zur Hansestadt Salzwedel über vergleichsweise unbefahrene Wege reisen mussten. In Salzwedel angekommen, folgten die Händler der Fernhandelsstraße von Salzwedel über Lüneburg bis nach Hamburg. Es ist anzunehmen, dass die Hamburger Kaufleute über die Bedeutung der altmärkischen Stadt Stendal wussten und ihr einen gewissen Einfluss zuschrieben. Das wiederum lässt auf eine ausgesprochen vielfältige Vernetzung Stendals im Hanseraum schließen.

6. Literaturverzeichnis

- Bruns, Friedrich; Weczerka, Hugo: Hansische Handelsstrassen. Atlas. Böhlau 1962 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 13).
- Bruns, Friedrich; Weczerka, Hugo: Hansische Handelsstrassen. Textband. Böhlau 1967 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 13).
- Burkhardt, Mike: Kaufmannsnetzwerke und Handelskultur. Zur Verbindung von interpersonellen Beziehungsgeflechten und kaufmännischem Habitus im spätmittelalterlichen Ostseeraum. In: Kleingärtner, Sunhild; Zeilinger, Gabriel (Hrsg.): Raumbildung durch Netzwerke? Der Ostseeraum zwischen Wikingerzeit und Spätmittelalter aus Archäologischer und Geschichtswissenschaftlicher Perspektive. Beiträge des am 28. Und 29. Oktober 2010 in Kiel veranstalteten internationalen Workshops. In: Zeitschrift für Archäologie des Mittelalter, Jg. 40(2012), S.117-130.
- Enders, Liselott: Die Altmark. Geschichte einer kurmärkischen Landschaft in der Frühneuzeit (Ende des 15. Bis Anfang des 19. Jahrhunderts). Berlin 2008 (Veröffentlichungen des brandenburgischen Landeshauptarchivs 56).
- Enders, Liselott: Vom Umgang mit Fremden in älterer Zeit, vornehmlich am Beispiel der Altmark. In: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte: JBLG/Landesgeschichtliche Vereinigung für die Mark Brandenburg, 54 (2003), S.152-170.
- Engel, Evamaria: Die Stadtgemeinde im brandenburgischen Gebiet. In: Blicke, Peter (Hrsg.): Landgemeinde und Stadtgemeinde in Mitteleuropa. München 1991, S.333-359.
- Höpfner, Mike: Kaufhaus ist über 800 Jahre alt. Bauwerk „Domus Mercatorum“ datiert Archäologe auf 1190/Rund 30 Verkaufsstände im Inneren. Online unter: <http://www.az-online.de/altmark/stendal/kaufhaus-ueber-jahre-6076267.html> (24.03.16).
- Isenmann, Eberhard: Die Deutsche Stadt im Mittelalter 1150-1550. Stadtgestalt, Recht, Verfassung, Stadtregiment, Kirche, Gesellschaft, Wirtschaft. 2. Durchgesehene Auflage, Köln, Weimar, Wien 2014.
- Kappelhof, Peter: Netzwerk. In: Endruweit, Günter; Trommsdorf, Gisela (Hrsg.): Wörterbuch der Soziologie. 2. Auflage, Stuttgart 2002, S.383-385.
- Plessow, Oliver: Die Stadt im Mittelalter. Stuttgart 2013 (Reclams Universal-Bibliothek 17074).
- Puhle, Matthias: Ausbildung der Städte, Hanse und Städtebünde (12.-15. Jahrhundert). In: Biegel, Gerd (Hrsg.): Sachsen-Anhalt. 1200 Jahre Geschichte – Renaissance eines Kulturraums. Braunschweig 1993 (Veröffentlichungen des Braunschweigischen Landesmuseums 69), S.71-75.

- Samsonowicz, Henryk: Die Hanse als Wirtschafts- und Kulturgemeinschaft. In: Tandecki, Janusz (Hrsg.): Die Rolle der Stadtgemeinden und bürgerlichen Genossenschaften im Hanseraum in der Entwicklung und Vermittlung des gesellschaftlichen und kulturellen Gedankenguts im Spätmittelalter. Toruń 2000, S.25-33.
- Schubert, Klaus: Netzwerk. In: Nohlen, Dieter; Schultze, Rainer-Olaf (Hrsg.): Lexikon der Politikwissenschaft. Theorien, Methoden, Begriffe. Bd. 2: N-Z. 4. Aktualisierte und ergänzte Auflage, München 2002, S.65.
- Schwinekörper, Berent (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Bd.11: Provinz Sachsen-Anhalt. 2. überarbeitete und ergänzte Auflage, Stuttgart 1987 (Kröners Taschenbuchausgabe 314).
- Springer, Matthias: Landesausbau, Stadtrecht, Magdeburger Recht, der Sachsenspiegel. In: Biegel, Gerd (Hrsg.): Sachsen-Anhalt.1200 Jahre Geschichte – Renaissance eines Kulturraums. Braunschweig 1993,S.(Veröffentlichungen des Braunschweigischen Landesmuseums 69), S.58-67.
- Volksstimme: Mehr Arbeitslose in der Altmark. Online unter: <http://www.volksstimme.de/lokal/salzwedel/20150730/arbeitsmarkt-mehr-arbeitslose-in-der-altmark> (24.3.16).
- Wollesen, Ernst: Stendal und die Hanse. In: Wollesen, Ernst (Hrsg.): Stendal und die Hanse. Festgabe der Stadt Stendal zur Tagung des Hansischen Geschichtsvereins am 21. Und 22. Mai 1929. Stendal 1929, S.35-66.
- Ziegler, Uwe: Die Hanse. Aufstieg, Blütezeit und Niedergang der ersten europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Eine Kulturgeschichte von Handel und Wandel zwischen 13. Und 17. Jahrhundert. Bern, München, Wien 1994.

7. Anhang



Handelsroute von Stendal nach Hamburg

Steinke, Johannes: Karte Handelsroute Stendal bis Hamburg. Online unter:

[https://www.google.com/maps/d/edit?](https://www.google.com/maps/d/edit?hl=de&authuser=0&mid=zIQDv24KGnqA.kOV8psr02LIU)

[hl=de&authuser=0&mid=zIQDv24KGnqA.kOV8psr02LIU](https://www.google.com/maps/d/edit?hl=de&authuser=0&mid=zIQDv24KGnqA.kOV8psr02LIU) (17.3.15).