

Hubert Mainzer Hildesheims Handel im Mittelalter

1. Faktoren der Ausgangslage

Dem Handel kommt bereits für die Anfangsphase der stadsgeschichtlichen Entwicklung Hildesheims zentrale Bedeutung zu. Den ältesten Siedlungskern stellt ein Kaufmannswik des 8. Jahrhunderts dar, das östlich einer Innerstefurt als Raststätte wandernder Händler entstand. Die Existenz dieses Wiks, dessen Lage noch heute durch den Straßennamen „Alter Markt“ lokalisiert wird, dürfte im Verein mit seiner verkehrsgünstigen Lage im Schnittpunkt zweier Fernhandelsachsen Kaiser Ludwig den Frommen 815 dazu bewogen haben, das zuvor von seinem Vater Karl dem Großen in Elze gegründete sächsische Missionsbistum von der Leine an die Innerste zu verlegen.

Mit dem Bischofssitz auf dem Domhügel wurde ein zweiter Siedlungskern geschaffen, dem als kirchliches Verwaltungszentrum des Bistums von vornherein eine überregionale Bedeutung – auch in wirtschaftlicher Hinsicht – zukam; denn der Bedarf der kirchenfürstlichen Hofhaltung, die damit verbundene Konzentration der Kirchenzehntabgaben und nicht zuletzt das Zusammenströmen der dörflichen Umwohner an hohen religiösen Feier- und Prozessionstagen werden das Wirtschaftsleben gefördert und Handwerker wie Kaufleute angezogen haben.

Auch die frühe Verleihung des Marktrechts, eine der wichtigsten Voraussetzungen künftiger Prosperität, verdankt Hildesheim wohl seiner Eigenschaft als Bischofssitz. Mit größter Wahrscheinlichkeit hat Kaiser Otto III., ein Zögling des später heiliggesprochenen Bischofs Bernward (993 – 1022), diesem kurz vor der Jahrtausendwende die Privilegien erteilt, Markt- und Münzrecht in Hildesheim auszuüben. Die Vergabe dieser königlichen Hoheitsrechte schloß mit dem Marktfrieden den herrscherlichen Schutz für alle Marktbesucher, darunter insbesondere die deutschen und jüdischen Kaufleute, sowohl während der An- und Abreise wie für die Dauer des Marktgeschäftes ein.

Die eigentliche Basis der wirtschaftlichen Entwicklung Hildesheims war jedoch seine vorteilhafte Lage, die durch mehrere Faktoren bestimmt wird: Hildesheim liegt in einer überaus fruchtbaren Lößbörde, die im Westen durch den Paß von Himmelsthür mit der benachbarten Calenberger Börde verbunden ist. Dieser Paß war und ist von großer verkehrspolitischer Be-

deutung. In der Vergangenheit durchzog ihn eine Teilstrecke des Hellwegs, der heute die Bundesstraße 1 entspricht; im 19. Jahrhundert kam die parallel dazu angelegte Trasse der Hauptbahnlinie von Berlin zum Ruhrgebiet hinzu. „Dieser Paß sowie der sich anschließende, über mehrere Flußarme führende Innersteübergang und das von einer Schichtrippe gebildete hohe Flußufer sind entscheidend für die Stadtentwicklung gewesen. Für Hildesheim, wie für manche anderen Städte auch, waren die standortbestimmenden Faktoren:

1. ein wichtiger Flußübergang einer alten Hellwegverbindung zwischen Rhein und Elbe vor der Mittelgebirgsschwelle,
2. der Schnittpunkt dieser Straße mit einem nordsüdlich verlaufenden uferparallelen Fernhandelsweg (Kreuzungspunkt: Hoher Weg im Stadtzentrum),
3. trockener Baugrund auf strategisch günstigem Flußufer,
4. die Mittellage zwischen dem rohstoffreichen Bergland (Holz, Bausteine, Ziegeltone, Wasserkräfte) und der fruchtbaren Lößbörde mit den besten Böden des Bundesgebietes ... und einer kaufkräftigen Bevölkerung.“¹

In größerem geographischem Rahmen betrachtet, liegt Hildesheim ähnlich wie Braunschweig in der Übergangszone der Norddeutschen Tiefebene und des mitteldeutschen Berglands. Von dieser speziellen Zwischenlage am Rande zweier Großraumländschaften und der beiden daraus erwachsenen mittelalterlichen Wirtschaftsbe-
reiche² hat Hildesheim durch Teilhabe am Warenaustausch der beiden Regionen seinen Vorteil gezogen. Als naturgegebene Verkehrsader zwischen der Kornkammer der Hildesheimer Börde und dem erzeichen Harz fungierte dabei die Innerste, der im Mittelalter eine sehr viel größere Bedeutung zukam als heute. Nach neueren Forschungen und Berechnungen war sie ebenso wie Leine und Oker für frühmittelalterliche Schiffsgrößen durchaus befahrbar. So weist ELLMERS darauf hin, daß viele „in karolingischer Zeit gegründeten Klöster und Bischofssitze ... mit Rücksicht auf die gute Erreichbarkeit durch Schiffe am Fluß lokalisiert wurden ... Selbst der Bischofssitz Hildesheim an dem kleinen Harzfluß Innerste war noch gut mit kleinen Binnenschiffen zu erreichen ... Zweifellos wurde die zentralräumliche Funktion dieser Plätze durch die kirchliche Schwerpunktsetzung noch verstärkt, wie allein daraus hervorgeht, daß das schiffahrtsmäßig günstiger gelegene Elze dahinkümmerte, als der Bischofssitz von dort nach Hildesheim verlegt wurde. Aber ebenso deutlich ist auch der wichtige Beitrag der Binnenschiffe zum Wachstum von Handel und Gewerbe bei den kirchlichen Zentren, so daß dort jene vorstädtischen Siedlungskonzentrationen entstanden, die dann im 12. Jahrhundert als gewachsene Städte den Stadtbildungsprozeß auch in Norddeutschland einleiteten.“³ Zu dieser Zeit wickelten allerdings die an kleineren Flüssen gelegenen Städte ihren Warenverkehr

fast nur noch auf dem Landweg ab, da vor allem Mühlenstau und Fischwehre, im jeweiligen lokalen Interesse errichtet, infolge unzureichender Schleusentechnik diesen Zweig der Binnenschifffahrt mehr oder weniger zum Erliegen gebracht hatten.

Möglicherweise wirkte sich diese Entwicklung für Hildesheim erst im 13. Jahrhundert aus, denn Theodor MÜLLER vermutet, daß noch 1196 „den Abt Poppe des Hildesheimer Moritzstiftes die Rücksicht auf die ertragreiche Schifffahrt bewogen haben mag, in der Flußaue der Innerste auf einem künstlich erhöhten Gelände eine Siedlung zu errichten und sich dabei der sachkundigen Hilfe flandrischer Einwanderer zu bedienen ... Neben den mit Wasserwirtschaft und Schifffahrt zusammenhängenden Aufgaben war den Flandernern sowohl in der Hildesheimer Dammstadt als auch im Braunschweiger Hagen eine weitere zugeordnet: die Ausübung der in Flandern blühenden Tuchweberei“.⁴

Auch nach dem Rückgang der Flußschifffahrt blieb die Innerste für Hildesheim von mannigfacher Bedeutsamkeit. Das nordwestliche Harzvorland, soweit von der Innerste und ihren Nebenflüssen erfaßt, war mit seinen zahlreichen kleinen, von den Höhenzügen der Harzläufiger umrahmten Landschaftskammern durch dieses Flußnetz geographisch und in der Folgewirkung dadurch auch wirtschaftlich und politisch auf Hildesheim ausgerichtet. Die von den Flüssen in die Bergzüge gebrochenen Durchgänge zwischen den einzelnen Beckenlandschaften, durch die auch die Heer- und Handelswege liefen, suchten die Fürstbischöfe Hildesheims mit einer Reihe von Stiftsburgern zu sichern, von denen die des Wohldenberg im Norden des Ambergaus die bedeutendste war. Die Talaue der Innerste kontrollierten daneben die Burg von Alt Wallmoden und die Marienburg südlich sowie die Festen Steuerwald, Sarstedt, Ratsburg, Ruthe und Hude nördlich Hildesheims.

„Die Punkte, wo sich Wasser- und Landweg scheiden, sind für die Anlage einer Marktsiedlung ganz besonders geeignet“.⁵ Nachdem die Innerste mit ihrer frühmittelalterlichen Binnenschifffahrt wohl maßgeblich zur Entwicklung Hildesheims beigetragen hatte, konzentrierte sich der Handel der Bischofsstadt in der Folgezeit auf das Koordinatensystem der beiden Fernhandelsstraßen, in dessen Schnittpunkt sie sich befand.

Der West-Ost-Achse, die schon in der Bronzezeit das niederrheinische Gebiet mit dem Baltikum verband, kam dabei permanent die weitaus größere Bedeutung als den Nord-Süd-Verbindungen zu. Die vorteilhafte wirtschaftsgeographische Position Hildesheims resultierte ganz wesentlich aus der Lage an dieser Haupttroute des Handels, deren westliche Teilstrecke der Hellweg war. Er verlief vom Rhein bei Duisburg über Essen, Dortmund und Soest nach Paderborn, wo er sich in zwei

Stränge teilte, die in Magdeburg wieder zusammentrafen; der nördliche Strang überquerte die Weser bei Hameln und führte über Hildesheim und Braunschweig zur Elbe, während der südliche den Weserübergang bei Höxter nutzte und über Einbeck, Goslar und Halberstadt Magdeburg erreichte. Am Nordrand der Mittelgebirgsschwelle entlang durchzog so der Hellweg als Straße am Fuß oder Abhang (= Halde/Hele) der Berge eben jene Übergangszone zwischen Tiefebene und Bergland, die im Stadtgebiet Hildesheims z. B. mit den siedlungsgeschichtlich bedeutsamen Elementen der Senke des „Alten Marktes“ und den Hügeln der Domburg wie des St.-Michaelis-Klosters sichtbar wird.

Die Nord-Süd-Achse bildeten mehrere Wege, die sich, von der Küstenregion ausgehend, in Hildesheim bündelten und südlich der Stadt in verschiedene Richtungen weiterführten. Zunächst entwickelte sich die Verbindung zur Nordsee auf zwei Routen, von denen die eine über Stade – später Hamburg – die Deutsche Bucht ansteuerte, die andere – zunächst der Innerste und Leine nach Hannover folgend – über Bremen, das schon im 11. Jahrhundert ein Zentrum des Pelzhandels war. Die Gründung Lübecks 1158 durch Heinrich den Löwen erschloß die Ostsee als neuen Fernhandelsraum, den die Kaufleute Hildesheims über Lüneburg und die Travestadt erreichten. Wie schon erwähnt, gabelten sich die Wege ins Reichsgebiet südlich Hildesheims. Dem Tal der Innerste folgend, führte einer der alten Heerwege nach Goslar und von dort weiter nach Mittel- und Süddeutschland, ein anderer über Gandersheim, Kassel und Marburg nach Frankfurt am Main und zum Mittelrhein. Auf den norddeutschen Heerstraßen und Flüssen dürften allerdings im Hochmittelalter neben skandinavischen und slawischen Kaufleuten die Friesen eine erhebliche Rolle gespielt haben, die mit ihrem Tuchhandel die Nordseeregion wirtschaftlich dominierten und mit Südniedersachsen wohl auch Hildesheim belieferten. Erst im 12. Jahrhundert begannen deutsche Kaufleute, die fremdländische Konkurrenz zu verdrängen, bis sie schließlich mit Hilfe der Hanse eine monopolartige Position im Fernhandel Nordeuropas errangen.

Will man die Bedingungsfaktoren des Hildesheimer Handels ausreichend erfassen, dann darf nicht außer acht gelassen werden, daß dieser Markttort schon um die Jahrtausendwende durch die Nähe Goslars begünstigt wurde, nachdem wohl Mitte des 10. Jahrhunderts der Erzbergbau am Rammelsberg mit der Silber- und Kupferproduktion begonnen hatte, der später die Förderung von Blei, Zink und Melieterzen folgen sollte. Das neue Silbergeld trieb die Entwicklung der Wirtschaft allgemein und der Handelsplätze insbesondere voran. Hildesheim profitierte in mehrfacher Hinsicht von der Nachbarschaft Goslars: Ein Teil der Erzausfuhr ins Reich sowie nach England und Frankreich lief über die West-Ost-Achse des Hellwegs und damit über Hildesheim, das

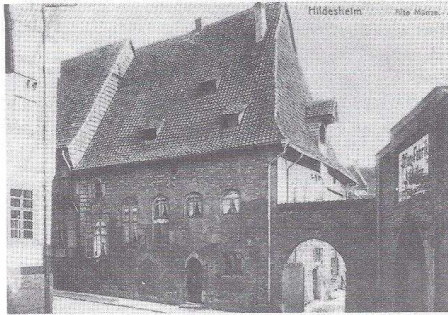


Abb. 1: Städtische Münze Hildesheims, 1530

seinen Aufstieg zu einem hochbedeutsamen Zentrum des Bronzegusses unter Bischof Bernward ohne das Kupfer des Rammelsberges kaum erlebt hätte. Und erreichte Goslar neben Köln den Status einer Hauptmünzstätte des Reiches, so gehörte Hildesheim neben Braunschweig zu den wichtigen Münzstätten Südniedersachsens. Die hier geprägten Silberpfennige erhöhten die wirtschaftliche Geltung Hildesheims und förderten seinen Warenaustausch. Das permanente Bestreben der Stadt, das Münzrecht vom Bischof in die eigene Verfügungsgewalt zu übernehmen, führte schließlich 1428 zum Ziel und belegt die enorme Bedeutung „guten Geldes“ für die Ausweitung des wirtschaftlichen Einflusses und Handelsvolumens.

Mit seinen Verkehrsverbindungen und der Kombination von Kaufmannswik und bischöflicher Residenz besaß Hildesheim gute Voraussetzungen für jenen typischen Prozeß der Stadtwerdung, in dessen Rahmen „aus Stützpunkten des Fernhandels Gewerbezentren und gleichzeitig damit Zentren eines regionalen Handels wurden“. Das Anwachsen der Stadtbevölkerung durch Geburtenüberschuß und vor allem durch Zuzug vom flachen Lande erzwang eine zunehmende Funktions- und Arbeitsteilung nicht nur innerhalb der Kommunen, sondern auch zwischen Stadt und Umland, die beide über den jeweiligen Eigenbedarf hinaus meist vorrangig für den örtlich-regionalen und zusätzlich für den überregionalen Markt produzierten. Dabei kam dem Nahhandel aufgrund seines größeren Volumens in aller Regel die Priorität zu, denn „der gesamte Fernhandel aller unserer alten Städte ist, sofern sie nicht ganz ausgesprochen große Handelsplätze waren, um ein Vielfaches von dem Gütertausch übertroffen worden, der zwischen ihnen und der sie umgebenden Landschaft stattfand, und daß gerade die Hildesheimer Nachbarschaft sich in dieser Hinsicht mit ihrem Vororte aufs allerengste verflochten hatte, da sie sowohl dank ihrer Fruchtbarkeit ein überaus leistungsfähiger Lieferant wie dank der Wohlhabenheit ihrer Bevölkerung ein zuverlässiger

und zahlungskräftiger Abnehmer war, braucht kaum hervorgehoben zu werden“. Folglich soll erst einmal auf den Regionalhandel eingegangen werden, um danach den Fern- und schließlich den Transithandel zu erörtern.

2. Hildesheims Regionalhandel

Grundsätzlich ist zunächst zum Beziehungsgefüge zwischen Stadt und Umland zu bemerken, daß die für beide Seiten vorteilhafte Kooperation zwangsläufig mit Spezialisierung und wachsender wechselseitiger Abhängigkeit verbunden war. Die Stadt gewann dabei die günstigere Position, indem sie Handel, Handwerk und Brauwesen an sich ziehen konnte. Mit der weitgehenden Konzentration auf die reine Agrarproduktion büßte das Dorf seine Autarkie ein, während „städtische Politik, Wirtschaft und Kultur oder auch städtische Lebensweise schon im Mittelalter nur denkbar sind auf dem Hintergrund eines zugehörigen ländlichen Raumes“. Nicht nur im Blick auf den Regionalhandel Hildesheims ist aber zu konstatieren, daß zum Umfeld einer Stadt nicht ausschließlich Dörfer, sondern auch kleinere Städte gehören können.

Das Bestreben, die innere Differenzierung einer solchen Region zu erfassen, legt es nahe, eine Dreiteilung des Umfelds vorzunehmen: Seinen innersten Kreis bildete das unmittelbare Weichbild Hildesheims, die Stadtmark. Sie „war fest der Ortswirtschaft eingegliedert; sie war allerdings weniger am Geben und Nehmen, an einem Kontakt von Erzeuger und Verbraucher als an der bürgerlich-städtischen Selbstversorgung orientiert“. Das – auch rechtliche – Sondergebiet der Stadtmark umfaßte privaten Besitz an Gärten und Ländereien ebenso wie die städtische Allmende und kommunale Gewerbebetriebe wie Mühlen, Meiler, Rasenbleichen, Ziegeleien, Steinbrüche, Kalkbrennereien, Sand-, Lehm- und Tongruben, wobei ein Teil des Sandes von der Berufsgruppe der Sandzieher aus dem Schwemmaterial der Innerste gewonnen wurde. Der Fluß trieb auch die meisten Mühlen an und bereicherte mit seinen Fischen das Nahrungsangebot. Für die Stadtwirtschaft Hildesheims war neben der Versorgung mit Bau- und Brennmaterial die Lieferung von Hopfen und Getreide an die Bierbrauer besonders wichtig.

Natürlich war die Stadtmark viel zu klein, um den städtischen Gesamtbedarf an Agrarprodukten und Rohstoffen wie Holz und Salz befriedigen zu können. Diese Funktion kam hauptsächlich dem zweiten und wesentlich größeren Bereich des Umfelds zu, der in etwa von der städtischen Gemarkung Hildesheims maximal bis zum Einzugsbereich der kleineren Bistumsstädte wie Peine und Bockenem reichte. Aufgrund des oft direkten Austauschs im Regionalhandel fanden seine Güter nur gelegentlich in schriftlichen Quellen greifbar, so z. B. im Amtseid des Marktvogtes von 1441, wo „frische Fische ...,

Hühner, Gänse, Butter, Käse, Eier und dergleichen“¹⁰ erwähnt werden. Im Interesse der Verbraucher hatte übrigens dieser wichtige städtische Funktionsträger darauf zu achten, daß die genannten Nahrungsmittel, da sie „dem allgemeinen Nutzen dienen“, nicht während der Marktzeit von Händlern aufgekauft wurden, um sie später mit Gewinn wieder zu veräußern. Dem Marktvogt, zuständig auch für Streitfälle zwischen Marktbesuchern und Qualitätskontrolle der zum Verkauf angebotenen Waren, erlegte der Rat der Stadt als weitere Pflichten auf: „Diejenigen, die den Markt mit ihrer Ware beschicken, sollt Ihr anweisen, daß ein jeder seine Ware zum gebührenden Preis anbietet. Auch sollt Ihr kontrollieren, daß die Maße eines jeden – seien es nun Kornmaße, Biermaße oder andere Maße – und auch alle Arten von Gewichten den Vorschriften entsprechen und stimmen.“ Wird hier die marktregulierende Funktion der städtischen Obrigkeit zugunsten der Konsumenten deutlich, so verordnete sie auch im Sinne der protektionistischen mittelalterlichen Stadtwirtschaft zum Vorteil der einheimischen Kaufleute, daß innerhalb Hildesheims „Fremde mit Fremden keinen Handel treiben“¹¹ dürfen.

Von diesen rechtlichen Rahmenbestimmungen zu den Objekten des Regionalhandels zurückkehrend, ist die Palette der Warenlieferungen des Umlands zu vervollständigen: Das wichtigste und umfänglichste Einfuhrgut war sicherlich Getreide; neben dem schon genannten Salz – aus Salzgitter und Salzdetfurth – sowie Holz kamen insbesondere Obst, Gemüse und Rüben, Flachs und Garn für die Leinenweberei und tierische Produkte wie Schlachtvieh, Häute, Honig, Wachs und Wolle auf den städtischen Markt. Im 15. Jahrhundert rief die erhöhte Nachfrage nach Wolle allgemein und somit auch in und um Hildesheim eine enorme Steigerung der Schafzucht hervor, so daß die Bestände der städtischen Hutungsgemeinschaften allein schon auf etwa 3.000 und die im gesamten Stiftsgebiet auf rund 200.000 Schafe zu veranschlagen sind.¹² Getreide, Leinengarn und Wolle entwickelten sich auch zu wichtigen Fernhandelsgütern



Abb. 2: Dut is de garen mathe (Das ist das Garnmaß). Leinengarnmaß am Hildesheimer Rathaus

des Hildesheimer Exports. Die Anlieferung aus dem Umland wurde entweder vom bäuerlichen Erzeuger selbst oder von städtischen Direkteinkäufern sowie Zwischenhändlern besorgt; zu den letzteren gehörten wahrscheinlich auch jüdische Mitbewohner, die sich aber immer mehr auf das Tätigkeitsgebiet des Hausierers abgedrängt sahen, der Produkte städtischer Handwerker in den Dörfern feilbot. Als Reservatbereiche verblieben den Juden darüber hinaus noch innerhalb der Stadt das Berufsfeld des Geldwechslers und -verleihers, des Altwarenhändlers sowie die Pfandleihe, der für die Unterschicht besondere Bedeutung zukam.

Speziell im Rahmen von Holzversorgung und -handel spielte die Innerste vom Mittelalter bis weit in die Neuzeit hinein als Transportweg eine erhebliche Rolle. Aus den Forsten des Innerste-Berglands und den Waldungen des Harzes bezogen Stadt und Fürstbischof einen Großteil ihres Brenn- und Baumaterials. Die auf dem bequemen Wasserweg beförderten Güter werden in einem Vertrag faßbar, den Herzog Heinrich II. von Braunschweig-Wolfenbüttel „im Jahre 1533 ... mit Wulffen Hartenstein ... über eine gemeinsam auf der Innerste zu betreibende Flößerei abschloß. Das auf eine Laufdauer von 30 Jahren geschlossene Übereinkommen bezog sich auf den Transport von Bau- und Brennholz, Dielen und Holzkohlen auf der Innerste 'samt den einfallenden und einfließenden Wassern'“. ¹³ Erst die „Strom-Polizei-Ordnung für die Innerste“, die Georg IV., in Personalunion König von Großbritannien und Hannover, am 16. Februar 1830 erließ, bestimmte – besonders im Hinblick auf wiederholte Beschädigungen der Mühlen – im „§ 5. Alles Holzflößen auf der Innerste im Fürstenthum Hildesheim wird bei 25 Rthlr. Strafe und Confiscation des Holzes verboten ...“. ¹⁴ Neun Jahre später konstatierte VON REDEN in seiner statistischen Beschreibung des Königreichs Hannover für das Gebiet des ehemaligen Fürstbistums abschließend: „Der Holzhandel ist sehr bedeutend, die Flüsse begünstigen die Flößerei, welche früher stark betrieben wurde, vorzüglich auf der Innerste, jetzt aber fast aufgehört hat“. ¹⁵ Über die Funktionen eines Transportwegs – und andere schon erwähnte – hinaus, diente die Innerste auch den Bleichern, deren Hütten an der Schützenwiese standen, trug durch die Verstärkung eines Drittels der Stadtbefestigung zum Schutz Hildesheims bei und wurde nicht selten als Abfallgrube mißbraucht.

Rohstoffe und Produkte des Umlands fanden, von den Handwerkern Hildesheims zu Fertigwaren verarbeitet, in erheblichem Maße ihr Absatzgebiet wiederum in der Erzeugerregion. Aus Hanf wurden Seile, aus Häuten Schuh- und Lederwaren, aus Holz Möbel und Gerätschaften und aus Flachs und Wolle Leinwand und Tuche gefertigt. Wollenweber und Tuchmacher stellten hauptsächlich preisgünstige graue und weiße Tuche grober Qualität her, die für die Produktion von Arbeitskleidung



Abb. 3: Siegel des Schuhmacher- und Gerberamts, 1345



Abb. 5: Siegel der Wollwebergilde, 1461

verwendet wurden. Nicht nur die Bauern des Umlands, sondern auch die Bürger der Stadt kauften diese Stoffe, und der Rat erwarb für seine Beamten jährlich solche und Tuche feinerer Qualität von einheimischen Werkstätten.¹⁶ Auch in den Konkurrenzgründungen der Dammstadt (1196), von den Bürgern Hildesheims 1332 zerstört, und der Neustadt (1215) wurden Tuche gewebt und in die benachbarte Region verkauft. Das irdene Geschirr der bäuerlichen Haushalte stammte wohl ebenfalls überwiegend aus Hildesheimer Töpfereien. Und in den Dör-

fern dürften die Metallwaren der Stadt wie Werkzeuge und vor allem die wegen ihrer Qualität bekannten Messer zu finden gewesen sein.

Das weitaus bedeutendste Ausfuhrgut Hildesheims ins Umland war das Bier, im Mittelalter nicht nur ein Getränk, sondern ein Lebensmittel. Mit etwa 300 Häusern der Altstadt war die Braugerechtsame, das Recht, Bier zu brauen, verbunden, so daß wirtschaftliches Wohlergehen und Lebensstandard vieler Bürger vom Braugewerbe abhingen. Um so mehr kam es darauf an, den möglichst vorteilhaften und konkurrenzlosen Absatz des Bieres zu sichern. Daher eskalierte ein Streit zwischen



Abb. 4: Siegel der Leinwebergilde, 1345



Abb. 6: Siegel der Schneidergilde, 1449

zipiell nur auf der Basis der Gleichberechtigung zustande – was gelegentliche Streitfälle nicht ausschloß.

So gibt ein Schreiben der Hildesheimer Ratsherren vom 5. September 1455 an den Rat Salzdetfurths Hinweise auf die dorthin ausgeführten Handelswaren und den Grundsatz der Gleichberechtigung: „Es wird Euch wohl noch gut erinnerlich sein, daß es lange Zeit zwischen Euch und uns gute Gewohnheit war, daß die Unsrigen ihr Bier und Brot und auch andere Ware innerhalb Eures Fleckens zu verkaufen pflegten, woran nun die Unsrigen gehindert werden, so daß sie ihr Bier und (ihre) Waren nicht (mehr) mit Euch verkaufen dürfen. Wir würden es begrüßen, wenn Ihr es bei solcher alten Gewohnheit belassen und (es) den Unsrigen gönnen und gestatten würdet, ihr Bier und Brot und andere Ware mit Euch zu verkaufen; sollte das jedoch nicht geschehen, müßten wir wiederum die Euren mit ihrer Ware aus unserer Stadt verweisen, was wir jedoch viel lieber vermeiden wollen.“¹⁸ Analoge Vereinbarungen und Konflikte gab es auch mit anderen Städten, auch solchen außerhalb des Stiftsgebiets wie z. B. mit Hannover. Für das Jahr 1421 weisen die Stadtrechnungen Hildesheims Unkosten für eine Gesandtschaft auf, die die Bistumsstädte Peine, Bockenem, Alfeld, Gronau und Sarstedt dazu bewegen sollte, den Ausschluß Hildesheimer Bürger von ihren Märkten wieder rückgängig zu machen.¹⁹

Das Bier spielte auch schon vor dem Vertrag von 1519 eine erhebliche Rolle im Regionalhandel zwischen Hildesheim und den kleineren Bistumstädten, die den dritten Teilbereich des Umlands bilden. Da diese Städte ebenso wie ihr Vorort im Interesse der jeweiligen Stadtwirtschaft die auswärtige Konkurrenz möglichst einschränken wollten, kamen Handelsbeziehungen prin-

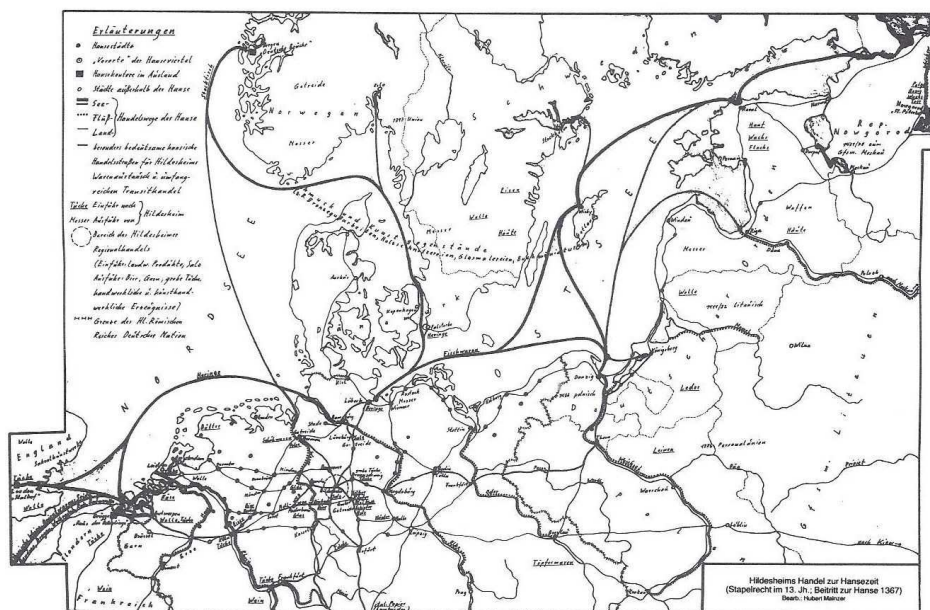


Abb. 7: Karte: Hildesheims Handel zur Hansezeit

3. Fernhandelsbeziehungen Hildesheims

Regional- und Fernhandel waren in zweifacher Hinsicht miteinander verwoben: Zum einen gelangten Erzeugnisse des Umlands, z. B. Getreide, und der Hildesheimer Handwerker, deren Produktionsvolumen den Eigenbedarf von Stadt und Umfeld überschritten, in den Fernhandelsexport; zum anderen brachten die Fernhändler Bedarfsgüter nach Hildesheim, die zum Teil von dort in die benachbarte Region weitergegeben wurden. In beiden Fällen kam Hildesheim mit seinen Kaufleuten eine vermittelnde Funktion zu. Zeitliche Brennpunkte der Verquickung von Regional- und Fernhandel waren im Unterschied zum Wochen- und Tagesmarkt die schon im Stadtrecht von 1300 erwähnten Jahrmärkte, die an vier kirchlichen Festtagen abgehalten wurden: zu Mariae Verkündigung am 25. März, Mariae Himmelfahrt am 15. August, am 5. Mai, dem Fest des Ortsheiligen Godehard, und dem des Erzengels Michael am 29. September.

Mit der Institution der Jahrmärkte hatte sich ein Relikt ursprünglicher Handelsfreiheit erhalten, die im Zuge des immer weiter ausgebauten Stadtwirtschaftssystems konsequent zugunsten der einheimischen Produzenten, Kaufleute und auch Konsumenten eingeschränkt wurde. Im Rahmen des „Gästerechts“, das den Status ortsfremder Kaufleute in Hildesheim umschrieb, engte man deren Bewegungsfreiheit im 15. Jahrhundert weitestgehend ein, beließ aber andererseits noch soviel des früheren Spielraums, daß Warenzufuhr und Preisregulation durch – wenn auch starkt eingeschränkte – auswärtige Konkurrenz nicht beeinträchtigt wurden.

Ein wesentlicher Schritt in diese Richtung und ein besonderes Instrument, die Versorgung vor allem der örtlichen, im Nebeneffekt wohl auch der regionalen Bevölkerung zu Lasten des fremden Fernhändlers zu verbessern, war das Stapelrecht. Es gab der Stadt die Möglichkeit, jeden dieser durchziehenden Kaufleute zu zwingen, seine mitgeführten Waren bis zu drei Tagen den Hildesheimern anzubieten, die damit eine Art Vorkaufsrecht gewannen. Entstanden insbesondere in Pfalzorten und Bischofssitzen zur Versorgung der Hofhaltungen, ging das Stapelrecht vermutlich im 13. Jahrhundert vom Bischof auf die Stadt Hildesheim über. „Vom Ratshause aus fortan planvoll im Sinne der bürgerlichen Belange geleitet, immer weiter systematisiert, vervollkommen und ausgenutzt, hat dieser Stapel dann Jahrhunderte hindurch zu den bemerkenswertesten Kennzeichen auch des Hildesheimer Handels gezählt und zu dessen alter Blüte entschieden nicht unerheblich beigetragen.“²⁰

Wie die anderen Städte im nördlichen Mitteleuropa zog auch Hildesheim seinen Vorteil aus dem um 980 erfolgenden Zusammenbruch der alten Handelsverbindungen von Skandinavien über Rußland nach Konstan-



Abb. 8: Hausmarke des Kaufmanns Heinrich Holeke, 1286

tinopel – die Route der Wikinger – bzw. nach Zentralasien. „Von jetzt ab gingen die Waren aus den Weiten des Nordens und Ostens nach Mitteleuropa. Während also bisher die großen Handelsströme um die deutschen Landschaften herumgingen, werden sie jetzt in diese hineingezogen.“²¹ Der dadurch ermöglichte Ausbau der Handelsverbindungen hat dazu beigetragen, daß wohl auch Hildesheimer Kaufleute den Weg nach Skandinavien und vor allem nach Wisby auf Gotland fanden. Sie exportierten dorthin vermutlich schon im späten 12. und bis ins 14. Jahrhundert andauernd sakrale Kunstgegenstände einer von HABICHT²² konstatierten „Hildesheimer Schule“ wie Holzschnitzereien, Glasmalereien, Buchminiaturen und – in Fortsetzung bernwardinischer Tradition – Werke des Erzgusses.

Die Schuhwaren, die seit Beginn des 13. Jahrhunderts aus Bremen importiert wurden, waren neben Fischen womöglich ein Teil der Rückfracht aus Skandinavien. Aber auch zu östlichen Hafenstädten wie Danzig, Riga und Reval gab es wohl seit Ende des 12. Jahrhunderts Han-



Abb. 9: Siegel der Bernwardbrüderschaft der Goldschmiede, 1446

dels- und sogar verwandtschaftliche Verbindungen. „Zwischen dem Baltikum und unserer Stadt scheinen die Beziehungen gleich seit den Anfängen der deutschen Kolonisation im fernerer Ostseeraume recht eng und vieltastalt gewesen zu sein.“²³ Eine noch weiterreichende Verbindung und eine Station auf dem Weg zur Hanse dokumentiert 1293 der Beitritt Hildesheims zu einem Abkommen von insgesamt 24 Städten, wonach Berufungsklagen vor dem genossenschaftlichen Gericht deutscher Kaufleute in Nowgorod künftig ausschließlich nach Lübeck weitergegeben werden sollten.

Die eben erwähnte deutsche Ostkolonisation hat mit ihren Siedlerströmen, zu denen auch Flamen und Holländer gehörten, im 12. und 13. Jahrhundert dazu beigetragen, die West-Ost-Achse des Hellwegs zusätzlich aufzuwerten. Sie verstärkte eine Tendenz, die zuvor schon mit den Beziehungen des südniedersächsischen Raumes zu Westeuropa gegeben war. Für Hildesheims Verhältnis zu Britannien sind die wechselseitigen Einflüsse englischer und bernwardinischer Kunst von besonderer Bedeutung gewesen; sie führten dazu, daß „auf dem Gebiete der Metallverarbeitung England und Hildesheim Erzeugnisse und Erfahrungen austauschten“²⁴, so daß sich auch jenseits des Ärmelkanals Sakralbronzen hiesiger Fertigung finden.²⁵ Die Beteiligung Hildesheims im Jahre 1267 an einer Beschwerde ostfälischer Städte gegenüber Gent, das sächsische Händler für die rechtswidrige Behandlung seiner Bürger in Niedersachsen büßen ließ, belegt die Beziehungen Hildesheims zu den niederrheinischen Gebieten ebenso wie die Ansiedlung flandrischer Tuchweber 1196 in der Dammstadt. Die Teilhabe am lukrativen Handel der Altstadt war das entscheidende Motiv für das benachbarte Mauritiuskloster, diese konkurrierende Siedlung vor dem Dammtor

auf der West-Ost-Achse anzulegen. Den Aufbau von zwei weiteren solcher Ortschaften konnten die Hildesheimer Bürger verhindern. Den wachsenden Umfang des Handels und, damit verbunden, die Dominanz der West-Ost-Achse spiegelt auch die Anlage zweier neuer Marktplätze wider. Östlich des nunmehrigen „Alten Marktes“ entstand zu Beginn des 11. Jahrhunderts ein Marktplatz, der mitsamt dem ersten Rathaus, dem „cophus“, genau im Kreuzungspunkt der Fernhandelsstraßen lag; die Bürgerkirche in der Platzmitte wurde bezeichnenderweise dem Schutzpatron der Kaufleute, dem Apostel Andreas, geweiht. Als auch dieser Platz nicht mehr ausreichte, wurde – nunmehr östlich des Schnittpunkts der Heerwege – ein weiterer Marktplatz angelegt und in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts mit dem heutigen Rathaus ausgestattet.

War der Hildesheimer Fernhandel im 12. und 13. Jahrhundert schon recht bedeutsam, so brachte der wahrscheinlich 1367 erfolgte Beitritt der Stadt zur Hanse mit der Teilhabe an deren Privilegien und Schutz eine immense Verbesserung seiner Rahmenbedingungen. FRIEDLAND und ELLMERS vertreten in diesem Zusammenhang die Ansicht, daß die niedersächsischen Städte ebenso wie die westfälischen schon lange vorher in den sich herausbildenden Städtebund hineingewachsen und ihm zugehörig waren.²⁶ Da die wirtschaftliche und politisch-militärische Macht der „Einung“ um so größer sein mußte, je mehr Städte ihrem Bund angehörten, zog Hildesheim die kleineren Bistumsstädte Bockenem, Alfeld, Gronau und Uslar um 1430 in das sächsische Viertel der Hanse hinein, an dessen Spitze Braunschweig stand. Die Wirtschaftskraft Hildesheims wurde von der Städtegemeinschaft derjenigen Rostocks oder Dortmunds gleichgeschätzt, sie hatten in hansischen Konfliktfällen jeweils acht Gewappnete zu stellen, Goslar dagegen nur fünf.

Im Rahmen des mittelalterlichen „Welthandels“ der Hanse beteiligte sich Hildesheim zwar am generellen Austausch mittel- und westeuropäischer Gewerbeerzeugnisse gegen die Produkte der nord- bzw. osteuropäischen Fischerei- und Waldwirtschaft, brachte selbst aber Getreide aus seinem Umland als wichtigstes Exportgut in den Fernhandel ein, wobei die an Bischof sowie innerstädtische Klöster und Stifte gelieferten Kornzehntabgaben ihrer Domänen eine erhebliche Rolle spielten. Die Bodenqualitäten der Hildesheimer Börde ermöglichten Getreideüberschüsse, die im Inland in die weniger fruchtbaren Gebiete des Harzes und der Lüneburger Heide ausgeführt wurden und – meist über Bremen exportiert – in Skandinavien mit Norwegen ihr Hauptabnehmerland fanden. In krassem Gegensatz zur monopolartigen Stellung des Hildesheimer Biers im regionalen Handel vermochte es sich außerhalb des Stiftsgebiets nicht durchzusetzen, auch wenn es gelegentlich in anderen Städten konsumiert wurde.

Wie schon erwähnt, entwickelten sich Leinengarn und Wolle von regionalen Austauschgütern zu Waren des Fernhandels, allerdings erst im 16. Jahrhundert. Das Garn wurde damals zu den Leinenmanufakturen Elberfelds und Barmens sowie ins heutige Belgien exportiert; die Wolle fand ihre Absatzgebiete ebenfalls im westeuropäischen Raum, und zwar in den Niederlanden und England für deren Tuchproduktion. Die Erzeugnisse der Hildesheimer Tuchmacher und Wollenweber kamen wie die der Bierbrauer kaum über das Umland hinaus. Braunschweig, das auf wirtschaftlichem und politischem Gebiet am intensivsten mit Hildesheim kooperierte, hat – wie Hannover und Lüneburg – im Rahmen eines ausgesprochenen Kleinhandels grobe Tuche importiert. Die metallverarbeitenden Handwerksbetriebe haben Sakralbronzen, Schmuck, Werkzeuge und Waffen für den Export bereitgestellt; von diesen Waren haben die Hildesheimer Messer ihrer Qualität wegen den größten Verbreitungsgrad gefunden. In den wendischen Hafenstädten wie Lübeck und Wismar erwähnt, sind sie sicherlich von dort nach Skandinavien und ins Baltikum transportiert worden. Offenbar erreichten sie einen solchen Umsatz, daß der Rat der Stadt in seiner Zunftordnung für die vereinigten Schmiede von 1423 die Genehmigung erteilte, durch das Aufschlagen einer „besonderen Beimarke“ unter Verwendung des Stadtwappens kenntlich zu machen, „daß es Hildesheimer Messer wären“. ²⁷ Deren Verkaufserfolg verleitete dann Braunschweiger Messerschmiede zu dem Versuch, mit ihren eigenen Produkten durch illegale Verwendung der Beimarke besser ins Geschäft zu kommen; gegen diesen „Etikettenschwindel“ protestierte Hildesheim mit einem Schreiben an den Rat Braunschweigs offiziell und erfolgreich. ²⁸

Zu den Importen Hildesheims gehörten schon früh und mit großen Zuwachsraten die Fischwaren, unter denen die Heringe aus Ost- und Nordsee als Volksnahrungsmittel und beliebte Fastenspeise mit großem Abstand den umfänglichsten Posten ausmachten. Die Fisch-

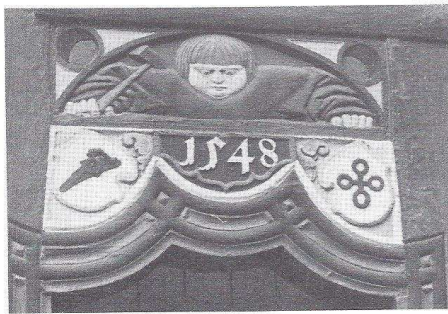


Abb. 10: Darstellung eines Waffenschmieds (Straße Gelber Stern); neben der Jahreszahl Radschloß und Kettenkugel



Abb. 11: Siegel der Schmiedegilde, 1345

händler, „Heringswäscher“ genannt, übten eines der ältesten Hildesheimer Gewerbe aus und dürften sich zum Teil sicherlich am Fern- und Zwischenhandel beteiligt haben, der auch Stockfische aus Bergen und seit dem 14. Jahrhundert Bücklinge einschloß. Wichtigstes Einfuhrgut aus dem Baltikum waren die russischen Pelze Nowgorods, die im Rahmen der ständischen Kleiderordnung für Adel und Patriziat als Statussymbol fungierten; auch das Zunftbürgertum erwarb schließlich Pelze, weil es sich modisch und gesellschaftlich an den Oberschichten orientierte und sie nachzuahmen suchte. Während Häute und Leder neben schwedischem Eisenerz zu den bedeutsameren Importwaren aus dem Ostseeraum zu zählen sind, spielten Hanf und Flachs sowie die Produkte der Waldwirtschaft wie Teer, Wachs für die Siegel und Kerzen sowie Honig für Getränke und Backwerk wohl nur eine geringfügige Rolle, da sie aus Heide, Harz und Umland in größeren Mengen bezogen werden konnten.

Das bedeutendste Einfuhrkontingent vom Westflügel des hansischen Wirtschaftsraumes stellten die Tuche dar. Die Hildesheimer Gewandschneider erwarben als Großhändler das berühmte „flandrisch Tuch“ in Brügge und



Abb. 12: Siegel der Kürschnergilde, 1345

Gent; in den Provinzen Brabant, Holland und Artois waren insbesondere die Städte Antwerpen, Leiden und Den Haag, daneben Arras wichtige Tuchlieferanten. Für Hildesheim wurde die Dominanz dieser kontinentalen Textilproduktion im 16. Jahrhundert durch englische Erzeugnisse gebrochen, die aus London und Kings Lynn unter der Sammelbezeichnung „Lundisch Tuch“ zum Teil über Hamburg importiert wurden. Auch in Aachen, Köln und Frankfurt am Main kauften die Gewandschnei-

der Tuche auf; von den Nachbarstädten lieferte nur Braunschweig graues und blaues Tuch in größeren Mengen. Zur Verfeinerung der einheimischen Tuche bezog man aus Antwerpen und London englische Wolle, an deren Qualität die Wollimporte aus dem Baltikum und Skandinavien nicht heranreichten.

Über Brügge und Antwerpen gelangten nicht nur Tuche und Wolle, sondern auch iberische Weine und Orientwaren wie Seide, Baumwolle, Medikamente, Weihrauch und die sehr gewinnträchtigen Gewürze nach Hildesheim. Die Innungsurkunde der Kramer von 1310 nennt unter verschiedenen Handelsgütern „Reis, Feigen und Mandeln ... oder andere Gewürze“²⁹, von denen Pfeffer, Muskat, Anis, Nelken und Ingwer nachweislich im Gebrauch waren. Darüber hinaus standen Butter und Käse aus Holland auch schon damals auf dem hiesigen Speisezettel, der neben iberischen auch französische Weine führte. Das Hauptkontingent der Weine aber bezogen die Bürger und vor allem der städtische Weinausschank im Rathauskeller sowie die kurz nach 1300 gegründete konkurrierende Weinschenke des Domkapitels aus dem Rhein-Main-Gebiet über Frankfurt. Das verbreitetste Getränk Nord- und Mitteldeutschlands blieb jedoch das Bier. Seit dem 14. Jahrhundert ist in Hildesheim auch das Gebräu anderer Städte als Einfuhrgut nachweisbar, so die Goslarer „Gose“, die Braunschweiger „Mumme“ sowie Bier aus Hamburg und Einbeck. Für das letztere „sind als älteste Abnehmer auf dem Weg nach Norden Braunschweig, Hildesheim, Hannover und Lüneburg in Erscheinung getreten. Gemeinsam mit Hamburg haben sie das Einbecker Bier langfristig zum örtlichen Gebrauch eingeführt und außerdem als Verteilerstädte we-



Abb. 13: Siegel der Gewandschneidergilde, 1345



Abb. 14: Siegel der Kramerergilde, 1345

sentlich dazu beigetragen, daß es im Laufe des 15. Jahrhunderts im hansisch-niederdeutschen Raum weithin zur Verbreitung kam“.³⁰

Hier wie bei den Erzen des Harzes ergab sich für Hildesheim eine Kombination von Eigenimport und Beteiligung am Transithandel. Kamen aus dem Harz darüber hinaus für das Bauwesen noch Schiefer, Kalk und Holz, so waren die bergischen Lande neben Schweden Eisenlieferanten. Von Bedeutung für den Einfuhrsektor waren schließlich seit dem 15. Jahrhundert noch Glaswaren (hauptsächlich Butzenscheiben, weniger Trinkgefäße) aus der Grafschaft Lippe und dem Bistum Paderborn, nicht zu vergessen das „lumbardsch“ Papier aus Norditalien, das vom 14. Jahrhundert an in Kaufmannsbüros und Stadtkanzlei u. a. dazu diente, alle diese Waren in der Buchführung zu erfassen.

4. Transithandel

Abschließend ist noch auf den Durchgangshandel einzugehen, der zwar noch wesentlich bedeutender als der Fernhandel gewesen sein dürfte, von dem aber „sein Umfang und sein Inhalt für uns im einzelnen eine offene Frage bleiben ... Die Hildesheimer Speditionsunternehmer haben auf der großen Straße zwischen West und Ost entschieden zahlreich ihr gutes Brot gefunden“³¹, wo sie Harzerze in den Raum zwischen Rhein und Maas sowie in Richtung England beförderten und Fertigwaren zurückbrachten. Wie schon beim Einbecker Bier deutlich wurde, hat Hildesheim auch auf der Nord-Süd-Achse im Transithandel eine Rolle gespielt, wohl vor allem beim Transport von Fischwaren von der Küste nach Süddeutschland, wobei hier von der Mittelgebirgsschwelle an die Gespanne mehr Zugtiere benötigten. Für die Mitte des 15. Jahrhunderts ist der tägliche Frachtverkehr von und nach Lübeck für Hildesheim bezeugt.³² So brachte der Durchgangshandel nicht nur das Speditionswesen zum Blühen, sondern füllte auch den Stadtsäckel mit Akzise-Einnahmen.

5. Resümee

In der Gesamteinschätzung Hildesheims und seines Handels ist mit KÖPPKE zu resümieren: „Seit dem 14. Jahrhundert der Hanse zugehörig, erstreckten sich die Handelsbeziehungen Hildesheims über den gesamten hansischen Wirtschaftsraum. Dennoch ist es seiner wirtschaftlichen und sozialen Struktur nach eher den lokal gebundenen Gewerbe- und Handelsstädten als den ausgeprägten Fernhandelskommunen zuzurechnen: Ein nicht geringer Teil seiner Bewohner betätigte sich als Ackerbürger, man stellte nur begrenzt exportfähige Artikel her, und nur wenige Fernkaufmannsfamilien nutzten die weitreichenden Verkehrsverbindungen.“³³

Anmerkungen

- ¹ SEEDORF 1977, S. 208 (Die vollständigen Belegangaben sind jeweils mit Hilfe des Literaturverzeichnisses am Ende des Aufsatzes zu erschließen.)
- ² Vgl. KELLENBENZ 1985, S. 221 f.
- ³ ELLMERS 1985, S. 248
- ⁴ MÜLLER 1968, S. 37 f.
- ⁵ SCHMIDT 1896, S. 481
- ⁶ SPRANDEL 1971, S. 208
- ⁷ GEBAUER 1950.2, S. 24
- ⁸ DENECKE 1985, S. 191
- ⁹ KÖPPKE 1967, S. 202
- ¹⁰ DOEBNER Hg. 1881 – 1901, Bd. IV, Nr. 431 v. 30.10.1441, S. 402
- ¹¹ a. a. O., S. 402 f.
- ¹² GEBAUER 1950.2, S. 90
- ¹³ MÜLLER 1968, S. 52 / NScAW: 2 Alt vol. 917
- ¹⁴ SAMMLUNG ... 1830, S. 45
- ¹⁵ VON REDEN 1839, S. 128
- ¹⁶ Vgl. MÜLLERLEILE 1913, S. 56
- ¹⁷ GEBAUER 1950.2, S. 71
- ¹⁸ DOEBNER Hg. 1881 – 1901, Bd. VII, Nr. 201 v. 5.9.1455, S. 127
- ¹⁹ a. a. O., Bd. VI, S. 182
- ²⁰ GEBAUER 1950.2, S. 40
- ²¹ SPRANDEL 1971, S. 204
- ²² HABICHT 1939; 1941; 1942
- ²³ GEBAUER 1950.2, S. 15
- ²⁴ a. a. O., S. 19
- ²⁵ a. a. O., S. 20; HABICHT 1939, S. 22
- ²⁶ Vgl. FRIEDLAND/ELLMERS 1981
- ²⁷ DOEBNER Hg. 1881 – 1901, Bd. III, Nr. 1067 v. 26.7.1423, S. 484
- ²⁸ a. a. O., Bd. VII, Nr. 328 v. 9.6.1458, S. 198
- ²⁹ a. a. O., Bd. I, Nr. 612 v. 27.5.1310, S. 335
- ³⁰ PLÜMER 1985, S. 305
- ³¹ GEBAUER 1950.2, S. 73 f.
- ³² a. a. O., S. 35
- ³³ KÖPPKE 1967, S. 18 f.

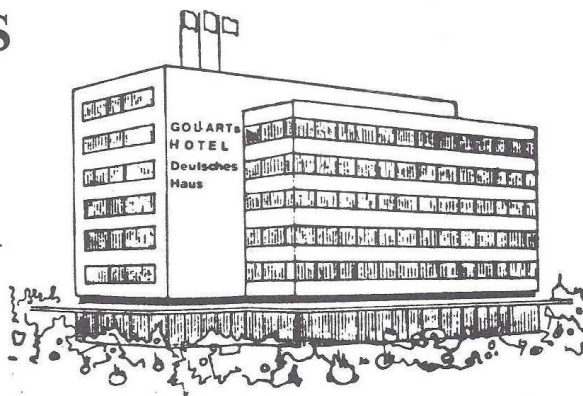
Literatur

- BRUNS, F. / WECZERKA, H. (1962 – 68): *Hansische Handelsstraßen* 3 Bde. – Köln / Weimar.
- DENECKE, D. (1985): Beziehungen zwischen Stadt und Land in Nordwestdeutschland während des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit. Historische Geographie städtischer Zentralität. – In: MECKSEPER, C. (Hg. 1985). Bd. 3, S. 191 – 204.
- DOEBNER, R. (Hg. 1891 – 1901): *Urkundenbuch der Stadt Hildesheim*. 8 Bde. – Hildesheim.
- DOEBNER, R. (1902): *Der Stadthaushalt von Hildesheim vor fünfhundert Jahren*. – Studien zur hildesheimischen Geschichte, S. 31 – 45.
- ELLMERS, D. (1985): Wege und Transport: Wasser. – In: MECKSEPER, C. (Hg. 1985), Bd. 3, S. 243 – 255.
- FRIEDLAND, K. / ELLMERS, D. (1981): *Städtebund und Schifffahrt zur Hansezeit*. – Herzberg (Harz).

- GEBAUER, J. H. (1922/24): Geschichte der Stadt Hildesheim. 2 Bde. – Hildesheim / Leipzig.
- GEBAUER, J. H. (1939): Die Stadt Hildesheim als Mitglied der Hanse. – In: HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER, 63, S. 27 – 48.
- GEBAUER, J. H. (1950.1): Die Stadt Hildesheim. Ein Abriß ihrer Geschichte. – Hildesheim.
- GEBAUER, J. H. (1950.2): Geschichte des Handels und des Kaufmannsstandes in der Stadt Hildesheim. – Bremen-Horn.
- HABICHT, V. C. (1939): Hildesheimer Kunst in Skandinavien. – In: Alt-Hildesheim, Zeitschrift für Stadt und Stift Hildesheim, H. 18, S. 17 – 28.
- HABICHT, V. C. (1941): Südniedersächsische Bronzegußarbeiten des 13. und 14. Jahrhunderts in Skandinavien. – In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 18, S. 98 – 116.
- HABICHT, V. C. (1942): Romanische niedersächsische Miniaturen in Skandinavien. – In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 19, S. 40 – 95.
- HARTMANN, M. (1905): Geschichte der Handwerkerverbände der Stadt Hildesheim im Mittelalter. – Hildesheim. (Beiträge zur Geschichte Niedersachsens und Westfalens 1)
- JAN, H. v. (1977): Bürger, Kirche und Bischof im mittelalterlichen Hildesheim. – Hildesheim (Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 49).
- KÖPPKE, J. (1967): Hildesheim, Einbeck, Göttingen und ihre Stadtmark im Mittelalter. Untersuchungen zum Problem von Stadt und Umland. – Hildesheim.
- MECKSEPER, C. (Hg. 1985): Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150 – 1650. Katalog der Landesausstellung Niedersachsen in Braunschweig v. 24.8. – 24.11.1985, Bd. 3. – Stuttgart-Bad Cannstadt.
- MÜLLER, Th. (1968): Schifffahrt und Flößerei im Flußgebiet der Oker. – Braunschweig.
- MÜLLERLEILE, E. (1913): Die Gewandschneidergilde in Hildesheim. – Hannover.
- PLÜMER, E. (1985): Brauwesen und Bierhandel im spätmittelalterlichen Einbeck. – In: MECKSEPER, C. (Hg. 1985), Bd. 3, S. 303 – 313.
- REUTHER, H. (1985): Hildesheim als Kulturzentrum im 10. und 11. Jahrhundert. – In: MECKSEPER, C. (Hg. 1985), Bd. 3, S. 95 – 109.
- SAMMLUNG der Gesetze, Verordnungen und Ausschreiben für das Königreich Hannover, vom Jahre 1830. – Hannover.
- SCHMIDT, H. (1896): Der Einfluß der alten Handelswege in Niedersachsen auf die Städte am Nordrande des Mittelgebirges. – In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen. – Hannover. S. 443 ff.
- SEEDORF, H. H. (1977): Topographischer Atlas Niedersachsen und Bremen. Hrsg. v. Niedersächsischen Landesverwaltungsamt – Landesvermessung. – Neumünster.
- SPRANDEL, R. (1971): Gewerbe und Handel 900 – 1350. – In: AUBIN, H. / ZORN, W. (Hg. 1971): Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 1, S. 202 – 221. – Stuttgart.
- TUCKERMANN, W. (1906): Das Gewerbe der Stadt Hildesheim bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts. – Berlin.
- UTHMANN, K. J. (1957): Sozialstruktur und Vermögensbildung im Hildesheim des 15. und 16. Jahrhunderts. – Bremen-Horn (Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens, N. F. 65).
- VON REDEN, Fr. (1839): Das Königreich Hannover statistisch beschrieben, zunächst in Beziehung auf Landwirthschaft, Gewerbe und Handel. – Hannover.
- WECZERKA, H. (1973): Verkehrsnetz und Handelsgüter der Hanse. – In: KÖLNISCHES STADTMUSEUM (Hg. 1973): Hanse in Europa. Brücke zwischen den Märkten. 12. – 17. Jahrhundert. Katalog des Kölnischen Stadtmuseums für die Ausstellung vom 9.6. – 9.9.1973, S. 39 – 56. – Köln.

GOLLART'S HOTEL DEUTSCHES HAUS

allklimatisierte Tagungs-
räume – Restaurant –
rustikale Bierstube –
Dachterrasse – Hallen-
schwimmbad – Sauna –
Solarium – Fitnessraum



CARL-PETERS-STRASSE 5 · TEL. 05121/15971 · TELEX 927409