

Der Städtetag. Eine hansische und territoriale Institution in Alt-Livland*

von Ilgvars Misāns

Im Jahre 1965, noch bevor das Buch von Philippe Dollinger „Die Hanse“ aus dem Französischen ins Deutsche übersetzt wurde und bevor es den Ruhm eines Standardwerkes für die Geschichte der Hanse erlangte, wurde seine französische Erstausgabe in Lettland von Vasilij Dorošenko ausführlich rezensiert. Diese auf russisch verfaßte, sehr ideenreiche Rezension,¹ wohl das beste Beispiel dieses Genres in der ganzen Historiographie Lettlands, hat die Bedeutung einer wissenschaftlichen Arbeit und nimmt einen festen Platz in der osteuropäischen Hanseforschung ein. Die Veröffentlichung einer neuen Darstellung zur Geschichte der Hanse nahm Dorošenko in dieser Rezension zum Anlaß, um einige Probleme der Erforschung der Geschichte der livländischen Hansestädte aufzuzeigen und ein Programm für die künftige Erforschung der Handels- und Städtegeschichte des mittelalterlichen Livland zu entwerfen. Dabei weist Dorošenko unter anderem darauf hin, daß die Außenbeziehungen des livländischen Handels und das ganze handelspolitische Umfeld dieser Beziehungen noch sehr schwach erforscht sind, daß sogar die meisten bereits im 19. Jahrhundert veröffentlichten Quellen immer noch nicht grundsätzlich durchgearbeitet wurden, weswegen wir keine klare Vorstellung von den Entwicklungsphasen des Handels und der Handelspolitik der livländischen Städte haben. Heute, nachdem mehr als 30 Jahre vergangen sind, hat sich die Situation im ganzen kaum verbessert. Der eine oder andere Teilaspekt der Geschichte des Handels und der Handelspolitik der livländischen Städte im Mittelalter² wurde in einigen Arbeiten der

* Das Material und die Anregungen für diese Arbeit hat der Verfasser als Stipendiat der Alexander von Humboldt-Stiftung während eines Aufenthaltes am Institut für vergleichende Städtegeschichte an der Universität Münster in den Jahren 1994–1996 gesammelt. An dieser Stelle sei der Stiftung herzlicher Dank für die Unterstützung dieser wissenschaftlichen Arbeit zum Ausdruck gebracht.

¹ Vasilij Dorošenko, *Ganza i Livonija. Problemy torgovli XIII–XVI vv.* (Die Hanse und Livland. Probleme des Handels vom 13.–16. Jahrhundert), in: *Latvijas PSR Zinātņu Akadēmijas Vēstis* (1965), Nr. 10, S. 143–147.

² In der Literatur wird das Mittelalter in Livland bis 1561/62 gerechnet, als im Lauf des Livländischen Krieges (1558–1583) die im 13./14. Jahrhundert entstandenen politischen Strukturen aufgelöst wurden und das Land zwischen den Nachbarstaaten – Polen-Litauen und Schweden – geteilt wurde; vgl. Norbert Angermann, *Livland*

letzten Jahrzehnte³ berührt. Sie gestatten jedoch dem Betrachter keine Gesamtübersicht.

Beim Umfang und Charakter der überlieferten Quellen ist es nicht leicht, eine umfassende und detaillierte Vorstellung von der Struktur und den Phasen des Außenhandels der livländischen Städte zu gewinnen sowie Periodisierungskriterien der Entwicklung ihrer Handelspolitik festzulegen. Der bisherigen Forschung ist das nicht im vollen Maße gelungen. Auch die Beschäftigung mit den livländischen Städtetagen – den Versammlungen der bevollmächtigten städtischen Vertreter von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts, einer Institution, deren Tagesordnung in der Hauptsache Handels- bzw. Kaufmannsangelegenheiten bildeten – ist unter solchen Umständen nicht einfach. Andererseits gibt es jedoch auch positive Impulse, die gerade jetzt Ansätze für die Beschäftigung mit der Geschichte dieser mehr als 200 Jahre existierenden, aber von der Forschung lange Zeit vernachlässigten Institution geben. In den neuen Publikationen der modernen Hanseforschung, die sich in der letzten Zeit immer mehr von dem traditionellen „travezentrischen“ Hansebild entfernt, lenkt man die Aufmerksamkeit darauf, daß ein bedeutender Teil der Beschlüsse von gesamthansischer Bedeutung in den Teilräumen der Gemeinschaft verwirklicht und teilweise auch gefaßt wurde. Regionale

im ausgehenden Mittelalter, in: Wolter von Plettenberg. Der größte Ordensmeister Livlands, hrsg. v. dems. Lüneburg 1985 (Schriftenreihe Nordost-Archiv. 21), S. 9; Baltische Länder, hrsg. v. Gert v. Pistohlkors. Berlin 1994 (Deutsche Geschichte im Osten Europas), S. 170-173.

³ Feodālā Rīga (Das feudale Riga), hrsg. v. Teodors Zeids. Rīga 1978, S. 70-85 u. 145ff.; Istorija Tallina (do 60-č godov XIX veka) (Geschichte Tallinns [bis zu den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts]), hrsg. v. Raimo Pullat. Tallin 1983, S. 106-131; Andreas Flöttmann, Der Revaler Rußlandhandel von 1509 bis 1558, in: Deutschland – Livland – Rußland. Ihre Beziehungen vom 15. bis zum 17. Jahrhundert. Beiträge aus dem Historischen Seminar der Universität Hamburg, hrsg. v. Norbert Angermann. Lüneburg 1988, S. 111-136; Norbert Angermann, Die Bedeutung Livlands für die Hanse, in: Die Hanse und der deutsche Osten, hrsg. v. dems. Lüneburg 1990, S. 97-115; Baltische Länder (wie Anm. 2), S. 101-106; Norbert Angermann, Die Stellung der livländischen Städte in der hansischen Gemeinschaft, in: Hansische Geschichtsblätter 113 (1995), S. 111-125; Erik Tibergh, Moscow, Livonia and the Hanseatic League 1487-1550. Stockholm 1995 (Acta Universitatis Stockholmiensis. Studia Baltica Stockholmiensia. 15) Indriķis Šterns, Latvijas vēsture 1290–1500 (Geschichte Lettlands 1290–1500). Rīga 1997, S. 207-253 u. 324-327. Sabine Weede, Der Revaler Rußlandhandel im Mittelalter, in: Reval. Handel und Wandel vom 13. bis zum 20. Jahrhundert, hrsg. v. Norbert Angermann u. Wilhelm Lenz. Lüneburg 1997 (Schriften der Baltischen Historischen Kommission. 8), S. 87-109; Klaus Militzer, Der Handel rheinischer Kaufleute in Reval bis zum 16. Jahrhundert, in: Ebenda, S. 111-133; Reinhard Vogelsang, Salz und Korn. Zum Revaler Handel im 15. Jahrhundert, in: Ebenda, S. 135-172; Nils Jörn, Die Repräsentanten der livländischen Interessen beim Stralsunder Friedensschluß, in: Der Stralsunder Frieden von 1370. Prosopographische Studien, hrsg. v. Nils Jörn (u.a.). Köln (u.a.) 1998 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N.F. XLVI), S. 93-110.

Städtegruppen werden als konstitutives Element der hansischen Geschichte gesehen und ein Nebeneinander von hansischen und nicht-hansischen Belangen in ihren Außenbeziehungen betont.⁴

Das livländische Material wird im gesamthansischen Vergleich nicht immer seiner Bedeutung angemessen herangezogen, und so gehen manche Ansätze der modernen Geschichtsschreibung an der Erforschung des livländischen Mittelalters vorbei. Dafür gibt es mehrere Gründe, auf die man an dieser Stelle nicht im einzelnen eingehen kann. Sicherlich spielte dabei nicht zuletzt auch die allgemeine historiographische Situation eine Rolle – im Vergleich zu dem 19. Jahrhundert und den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts nahm die Zahl der Forscher über das mittelalterliche Livland und der Umfang ihrer Publikationen merklich ab. So erschien die letzte Spezialarbeit über den livländischen Städtetag von Bernhard Hollander vor mehr als 100 Jahren.⁵ Zu dieser Zeit waren viele wichtige Quellen, vor allem die umfangreichen Städtetagsrezesse aus dem 16. Jahrhundert, nicht veröffentlicht, und das erschwerte es dem Verfasser, ein vollständiges Bild von der Tätigkeit dieser Institution zu vermitteln. Jedoch gilt immer noch die längst veraltete Studie von Hollander, obwohl auch sie nur bis zum Jahre 1500 reicht, als einzige umfassende Arbeit über den altlivländischen Städtetag.

Die ältere Forschung wies dieser Institution in der hansischen Hierarchie einen dem Hansestag untergeordneten Platz zu.⁶ Das heutige Verständnis vom Charakter der Hanse bietet neue Möglichkeiten für die Bewertung des livländischen Städtetages. Dies ist vor allem durch neue Fragestellungen in der Hanseforschung gegeben. Man legt heute einen größeren Wert auf die landschaftlichen Besonderheiten sowie die Eigen-

⁴ Vgl. Volker Henn, Städtebünde und regionale Identitäten im hansischen Raum, in: Regionale Identitäten und soziale Gruppen im deutschen Mittelalter, hrsg. v. Peter Moraw, Berlin 1992 (Zeitschrift für Historische Forschung, Beiheft 14), S. 41-64, bes. S. 63 f.; ders., „... de alle tyd wedderwartigen sudereesechen stedere“. Zur Integration des niederrheinisch-ostniederländischen Raumes in der Hanse, in: Hansische Geschichtsblätter 112 (1994), S. 39-56, bes. S. 40 f.; Matthias Puhle, Der sächsische Städtebund im späten Mittelalter. Regionale „confederatio“ oder Teil der Hanse? in: Ebenda, S. 125-138, bes. S. 128-131; Friedrich Bernward Fahlbusch, Regionale Identität. Eine Beschreibungskategorie für den hansischen Teilraum Westfalen? in: Ebenda, S. 139-159, bes. S. 157 f.

⁵ Bernhard Hollander, Die livländischen Städtetage bis zum Jahr 1500, in: Programm der Stadt-Realschule zu Riga, Riga 1888, S. 1-55. Nur unlängst ist die junge estnische Historikerin Inna Põltsam erneut der Problematik der Geschichte des Städtetages nachgegangen, wenn auch für einen begrenzten Zeitraum, die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts; vgl. Inna Põltsam, 14. sajandi teine pool Liivimaa linnadepäevade materjalide põhjal (Die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts anhand der Quellen der Livländischen Städtetage), in: Acta Historica Tallinensia (1997), Nr. 1, S. 20-38.

⁶ Vgl. Wilhelm Greiffenhagen, Die alt-livländischen Städtetage, in: Beiträge zur Kunde Est-, Liv- und Kurlands 1 (1873), S. 347-363, bes. S. 360 f.

ständigkeit der hansischen Teilräume und sieht die Hanse nicht als eine „von oben nach unten“ strukturierte Gemeinschaft.⁷ Unter diesem Gesichtspunkt sollte man, ähnlich wie für andere Teilgebiete des hansischen Raumes, deutlicher auch das hansische und das territoriale Element als zwei Bestandteile der politischen und handelspolitischen Tätigkeit der livländischen Städte unterscheiden.

Da ein bedeutender Teil der Städtetagsrezesse erhalten ist, die die Beschlüsse und Verhandlungsprotokolle dieser Versammlungen bieten, kann man aus diesem Material sehr unterschiedliche Informationen entnehmen – über den Inhalt und den Gang der Verhandlungen, über die Entwicklung der Städtetage, über ihre Teilnehmer usw. Eine wichtige Zusatzquelle, insbesondere für die Städtetage, deren Rezesse nicht überliefert sind, bildet auch die städtische Korrespondenz. Nicht selten jedoch liegen uns als einziger direkter Nachweis über einen Städtetag nur die Eintragungen in den städtischen Kämmereregistern vor, in denen die Reisekosten der städtischen Sendboten erfaßt sind. In solchen Fällen kann der Forscher nicht viel mehr, als nur aus dem Kontext der aktuellen politischen und handelspolitischen Problematik zu erraten versuchen, worum es überhaupt auf der Versammlung gehen konnte. Obwohl bisweilen diese Forschungsarbeit mit einem Puzzlespiel vergleichbar ist, wobei ein großer Teil der Puzzlesteine verlorengegangen ist, sind wir über den Städtetag im Vergleich zu anderen ähnlichen Institutionen sowohl im hansischen Raum als auch mit den anderen ständischen Versammlungen auf livländischer Ebene relativ gut informiert.

Es wäre unzureichend, die Entstehung des livländischen Städtetages als eine isolierte oder lokale Erscheinung zu betrachten. Zwischen der Mitte des 13. und der Mitte des 14. Jahrhunderts entstanden in mehreren Teilgebieten des hansischen Raumes – in Westfalen, Niedersachsen, im wendischen Raum, in Pommern und Preußen – städtische Territorialverbände.⁸ Eine natürliche Basis für die städtischen Kooperationsbestrebungen bildete vor allem die Notwendigkeit, einen gemeinsamen Schutz für den Handel im umliegenden Territorium zu leisten und gemeinsame Interes-

⁷ Henn, Städtebünde (wie Anm. 4), S. 64; ders., Der niederrheinisch-ostniederländische Raum und die Hanse, in: „zu Allen theilen Inß mittel gelegen“. Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel & Lippe, hrsg. v. Werner Arand und Jutta Prieur. Wesel 1991, S. 11-32, bes. S. 12; Matthias Puhle, Organisationsmerkmale der Hanse, in: Die Hanse – Lebenswirklichkeit und Mythos, hrsg. v. Jörgen Bracker. Bd. 1, Hamburg 1989, S. 147.

⁸ Vgl. Philippe Dollinger, Die Hanse. 4., erw. Aufl., Stuttgart 1989, S. 67-70. Über die Entstehung der Bündnisse der pommerschen und preußischen Städte vgl. Heideböcker, Regionale Bindungen und gesamthansische Beziehungen pommerscher Städte im Mittelalter, in: Hansische Geschichtsblätter 112 (1994), S. 60ff.; Jürgen Sarnowsky, Die preussischen Städte in der Hanse, in: Ebenda, S. 101.

sen nach außen zum Ausdruck zu bringen. Die Annäherung der Städte entwickelte sich aufgrund der abgeschlossenen Bundesverträge oder auch, wie es beispielsweise im Falle Preußens geschah, ohne formelle Einigung, aufgrund der Homogenität im Rahmen eines landschaftlich geschlossenen Territoriums und der für fast alle größeren Städte gemeinsamen Landesherrschaft des Deutschen Ordens.⁹ Um die Mitte des 14. Jahrhunderts sind gleichzeitig zwei Tendenzen sichtbar. Zum einen setzte sich auf territorialer Ebene das „Wir“-Gefühl, das Gefühl der regionalen Identität, der Gebundenheit an einen historisch ausgebildeten Raum überall im hansischen Bereich fest. Zum anderen zeichnete sich zu derselben Zeit ein allgemeines hansisches Zusammengehörigkeitsbewußtsein ab und erscheint in den Quellen erstmals der Begriff *stadt van der Dudeschen hense*.¹⁰ Das bedeutet keinesfalls, daß die Hanse als die Summe der einzelnen regionalen Städtebünde anzusehen ist, die um die Mitte des 14. Jahrhunderts zu einer Gemeinschaft zusammengefließen wären. Diese regionalen Städtebünde wurden nie zu „Organen“ der Hanse¹¹ – im 14., 15. und 16. Jahrhundert konnten die Städte unter dem elastischen Hansedach immer auch erfolgreich ihre Territorialpolitik verfolgen.¹² Das Gefühl der regionalen Identität in den Teilräumen der Hanse existierte während der ganzen Zeit der Gemeinschaft. Parallel zu den überregionalen Bindungen, die die Städte zwischen Ijsel und Narowa pflegten, arbeiteten sie in jedem Teil des hansischen Raumes auch auf territorialer Ebene zusammen. Obwohl sich beide Aspekte dieser Politik nicht immer leicht voneinander unterscheiden lassen und eine Trennung zwischen hansischen und nicht-hansischen Belangen für die Zeitgenossen wohl unverständlich gewesen wäre,¹³ sollte man bei der Erforschung der politischen und handelspolitischen Geschichte der livländischen Städte größere Aufmerksamkeit auf diese eigentümliche Zweifaltigkeit lenken. Das gilt auch für die livländischen Städtetage, für die Betrachtung ihrer Entwicklung.

In der Entstehungsgeschichte der livländischen Städtetage gibt es viele Unklarheiten. Eine direkte Antwort auf die Frage, warum und wie diese Institution ins Leben gerufen wurde, geben die Quellen nicht. Als erste bekannte Zusammenkunft gilt die Versammlung in Fellin (Viljandi) im

⁹ Vgl. Sarnowsky, Städte (wie Anm. 8), bes. S. 97-101 u. 114.

¹⁰ Henn, Der niederrheinisch-ostniederländische Raum (wie Anm. 7), S. 13 f.

¹¹ Henn, Städtebünde (wie Anm. 4), S. 64.

¹² Vgl. Heinz Stoob, Die Hanse und Europa bis zum Ausgang der Neuzeit, in: Weltpolitik, Europagedanke, Regionalismus. Festschrift für Heinz Gollwitzer zum 65. Geburtstag am 30. Januar 1982, hrsg. v. Heinz Dollinger. Münster 1982, S. 14; Sarnowsky, Städte (wie Anm. 8), S. 114.

¹³ Friedrich Bernward Fahlbusch, Die Außenbeziehungen der Stadt Paderborn im 15. Jahrhundert, in: Westfälische Zeitschrift 139 (1989), S. 233.

Jahre 1350.¹⁴ Es scheint, daß um diese Zeit, ähnlich wie etwa ein halbes Jahrhundert früher in Preußen, auch die livländischen Städte ohne einen formellen Vertrag oder ein abgeschlossenes Bündnis begannen zusammenzutreten, um aktuelle Fragen ihrer Politik zu besprechen. Selbst später wurde kein fester institutioneller Rahmen, keine Verfassung oder Ordnung des Städtetages ausgearbeitet. In den einzelnen Territorien des westlichen Teiles des hansischen Raumes kamen, wie schon erwähnt, die Bundesbestrebungen der Städte auf territorialer Ebene viel früher zum Ausdruck, als um die Mitte des 14. Jahrhunderts der Hansetag entstand und die Hanse eine festere Organisationsform bekam. In Livland dagegen scheint die Entwicklung gerade einen umgekehrten Weg gegangen zu sein. Bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts spielten die territorialen Bindungen für die livländischen Städte keine besondere Rolle, und ihre Annäherung geschah nicht auf territorialer, sondern auf hansischer Ebene. Nicht die territorialen, sondern die hansischen Angelegenheiten, die Vertretung der gemeinsamen Interessen der livländischen Kaufleute im Außenhandel waren in Livland die anfängliche Grundlage der städtischen Kooperation.

Die Erklärung dieser Besonderheit ist ein Thema für sich. An dieser Stelle ist nur auf die Tatsache hinzuweisen, daß die livländischen Städte Riga, Dorpat (Tartu) und Reval (Tallinn) als Stützpunkte des internationalen Transithandels entstanden waren und das ganze 13. und zum großen Teil die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts viel stärkere Bindungen an Lübeck, Wisby und andere überseeische Städte als an das Land besaßen. Die Kaufleute aus Riga, Dorpat und Reval traten damals vor allem als Mitgestalter der internationalen Handelspolitik auf, und ihre Interessen an der Territorialpolitik waren zu dieser Zeit gering. Wenn in anderen Gebieten des hansischen Raumes seit dem 13. Jahrhundert städtische Territorialbündnisse zum Schutz des Handels entstanden, war für die livländischen Städte und ihre Bürger die Zusammenarbeit auf territorialer Ebene bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts untypisch. Anfangs waren Riga, Dorpat und Reval in das wirtschaftliche Leben des Landes schwach eingebunden, die drei größten Städte gehörten zu unterschiedlichen territorialen Strukturen Livlands und waren unterschiedlichen Landesherrn

¹⁴ Akten und Recesse der livländischen Städtetage. Bd. 1, Riga 1907–1933, Nr. 59 (Quellenbelege für einen Städtetag in Fellin zwischen 24. Juni und 29. September 1350). Hans Georg v. Schröder bezieht die Anfänge des livländischen Städtetages auf den Anfang des 14. Jahrhunderts: Hans Georg von Schröder, *Der Handel auf der Düna im Mittelalter*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 23 (1917), S. 72f.; Horst Wernicke verbindet seine Ursprünge sogar mit dem Ende des 13. Jahrhunderts: Horst Wernicke, *Die Städtehanse 1280–1418. Genesis – Strukturen – Funktionen*. Weimar 1983 (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte. 22), S. 42, aber diese beiden frühen Datierungen sind nur als Vermutungen zu betrachten.

unterstellt – dies sind nur einige der Faktoren, die die Zusammenarbeit der livländischen Städte auf territorialer Ebene in der frühen Phase ihrer Geschichte erschwerten.¹⁵ Nach Gerd Hollihn vertrat die großkaufmännische Elite der größeren livländischen Städte bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts in erster Linie die Belange der überseeischen und nicht der einheimischen Bürgerschaft.¹⁶ Die Festigung des Verhältnisses zum Land als zur eigenen Heimat, *patria*, die Bildung regionaler Identität scheint für die Bürgerschaft Livlands ein langwieriger Prozeß gewesen zu sein, der erst im Laufe des 14. Jahrhunderts abgeschlossen wurde. Die territoriale Ausrichtung war um die Mitte des 14. Jahrhunderts in der Politik der livländischen Städte viel schwächer als die hansische vertreten.

Auch nach der Entstehung des Städtetages blieb das Verhältnis zwischen diesen beiden Aspekten der städtischen Politik ähnlich, wenn man den Quellen Glauben schenken kann. Die Tätigkeit der Städtetage, die seit dem Jahre 1350 fast jährlich und manchmal sogar mehrmals in einem Jahr stattfanden, war anfangs fast ausschließlich nach außen orientiert; so kam z.B. die Initiative zur Zusammenkunft in Fellin im Jahre 1352 – einer der ersten Städtetage, über den etwas mehr Nachrichten als über andere derzeitige Versammlungen überliefert ist – aus Übersee. Diese Initiative, eine Versammlung in Livland zusammenzurufen, kam nicht von irgendeiner der livländischen Städte, sondern vom Ratsherren aus Wisby, Jordan König; er wollte mit den Vertretern aus Riga, Dorpat, Reval, Wenden (Cēsis), Wolmar (Valmiera) und Roop (Straupe) über ein Problem – die Einrichtung einer neuen Waage in Brügge – beraten.¹⁷ Wenn auch spätere Zusammenkünfte von den livländischen Städten selbst organisiert wurden, bestanden ihre Tagesordnungen im 14. Jahrhundert und lange noch im 15. Jahrhundert fast nur aus Fragen des Außenhandels und der internationalen hansischen Politik.

Aus den vorliegenden Quellen fällt es schwer, einzelne Entwicklungsphasen des Städtetages zu erkennen und eine feste, unumstrittene Periodisierung seiner Geschichte auszuarbeiten. Wenn man bei einem Periodisierungsversuch als Kriterium das Verhältnis zwischen den hansepolitischen

¹⁵ Vgl. Ilgvars Misāns, Die späten Anfänge städtischer Zusammenarbeit in Alt-Livland, in: Zwischen Lübeck und Novgorod. Wirtschaft, Politik und Kultur im Ostseeraum vom frühen Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. Norbert Angermann zum 60. Geburtstag, hrsg. v. Ortwin Pelc u. Gertrud Pickhan. Lüneburg 1996, S. 89-98.

¹⁶ Gerd Hollihn, Die Stapel- und Gästepolitik Rigas in der Ordenszeit (1201–1562), in: Hansische Geschichtsblätter 60 (1935/36), S. 118.

¹⁷ Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage. Abt. 1, Bd. 3, Leipzig 1875, Nr. 10 (Schreiben Dorpats an Reval vom 12. Juli 1352). Vgl. auch Akten und Recesse (wie Anm. 14), Bd. 1, S. 45f. (Nr. 61), und Hollander, Städtetage (wie Anm. 5), S. 6.

und den territorialpolitischen Ansätzen in der Tätigkeit der städtischen Versammlungen festsetzt, kann man, wenn auch nicht besonders deutlich, drei Abschnitte in der Geschichte des Städtetages erkennen.

Die *erste* Phase umfaßt die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts und die ersten beiden Drittel des 15. Jahrhunderts, für die, abgesehen von einigen Streitigkeiten mit anderen Mitgliedern der hansischen Gemeinschaft, im Grunde harmonische Beziehungen zu überseeischen Hansestädten und ein geringes Interesse an Landessachen charakteristisch sind. Das Gästehandelsverbot in Riga von 1459/60 signalisiert die Bestrebung der größten Stadt des Landes, im Mittelpunkt ihrer Handelspolitik eigene Interessen zu verfolgen. Die *zweite* Periode der Tätigkeit des Städtetages liegt zwischen den 60er Jahren des 15. Jahrhunderts und der Reformation in den 20er Jahren des 16. Jahrhunderts. In dieser Zeit lebten in der Politik der livländischen Städte Autonomiebestrebungen innerhalb der hansischen Gemeinschaft auf, eine wachsende Selbständigkeit von einer immer noch spürbaren Abhängigkeit von Lübeck und anderen überseeischen Städten. Besonders deutlich kommen diese Tendenzen in den livländisch-russischen handelspolitischen Beziehungen zum Ausdruck. Zum Teil wurde die hansische Rußlandpolitik in dieser Zeit von den livländischen Städten geführt und auf den Städtetagen koordiniert. Gleichzeitig ist ein wachsendes Interesse der livländischen Städte und des Städtetages an der Teilnahme an Prozessen des politischen und wirtschaftspolitischen Lebens des Landes erkennbar. Die *dritte* Phase – die Zeit von den 1520er Jahren bis zur Auflösung des altlivländischen Städtetages und ganz Altlivlands am Ende der 50er bzw. am Anfang der 60er Jahre des 16. Jahrhunderts – ist durch die weitere Schwächung der Bindungen der livländischen Städte an Lübeck und anderen Hansestädten und weiteres, tieferes und vielseitigeres Hineinwachsen in das politische Leben des Landes gekennzeichnet.

Die ersten Jahrzehnte der Geschichte des livländischen Städtetages sind ziemlich lückenhaft dokumentiert. Von den 34 Versammlungen der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, die als Städtetage gelten, ist z.B. nur ein Rezeß – von der Zusammenkunft in Pernau (Pärnu) vom Februar 1369 – erhalten. Doch auch dieses Dokument enthält kein Verhandlungsprotokoll, sondern nur die Abrechnungen der Kosten der livländischen Städte über ihren Anteil im Krieg der Hanse mit dem dänischen König Waldemar IV. Die städtische Korrespondenz und andere Quellen weisen indirekt jedoch darauf hin, daß auf den Verhandlungen der livländischen Städtetage des 14. Jahrhunderts eine breite Palette der Angelegenheiten von gesamthansischer Bedeutung erörtert wurde: viele große und kleine Fragen des hansischen Handels sowohl im Osten bzw. in Novgorod als auch im Westen bzw. in Brügge, der Anteil der livländischen Städte an der

Kölner Konföderation von 1367 und im Krieg der Hanse gegen Dänemark und Norwegen, der gemeinsam mit den anderen Ostseestädten geführte Kampf gegen Piraterie u.a. Im Laufe der Behandlung dieser gesamthansischen Angelegenheiten zeichneten sich die spezifischen Interessen der livländischen Städte innerhalb der hansischen Gemeinschaft ab und kamen deutlich zum Ausdruck.

Wann und wie genau den livländischen Städten ihre gemeinsamen Sonderinteressen gegenüber den überseeischen Hansestädten bewußt wurde, ist aus den vorliegenden Quellen schwer aufzuspüren. Ein indirektes Beispiel für die frühe Zusammenarbeit der Vertreter Rigas, Dorpats und Revals auf hansischer Ebene ist aus dem Jahre 1363 erhalten. Auf dem Hansetag in Lübeck im Juni fanden Beratungen zwischen den städtischen Deputierten der hansischen Gemeinschaft statt. Ein Jahr früher hatte die Hanse eine schwere Niederlage im Kampf gegen Dänemark erlitten, und die städtischen Vertreter sollten sich über die weitere Führung und Finanzierung des Krieges einigen. Alle drei größeren Städte Livlands hatten dieselbe, wohl vorher koordinierte Position: Man lehnte jede direkte Teilnahme an weiteren Kampfhandlungen ab und zeigte nur die Bereitschaft, die geplanten militärischen Aktionen finanziell zu unterstützen.¹⁸ Ein anderer Beschluß desselben Hansetages erweiterte *de facto* die Rechte der livländischen Kaufmannschaft im St. Petershof in Novgorod,¹⁹ was in der Literatur mit der Zustimmung der Livländer, an der Finanzierung des Krieges gegen Dänemark teilzunehmen, verbunden und als ein gemeinsamer Erfolg der Diplomatie Rigas, Dorpats und Revals betrachtet wird.²⁰ Dabei war die zentrale Institution für die Koordinierung der Politik der livländischen Städte der Städtetag.

Im 14. und auch im 15. Jahrhundert muß man den livländischen Städtetag in einem engen Zusammenhang mit der gesamten hansischen Politik und dem Hansetag sehen. Viele Städtetage fanden statt, weil die livländischen Städte sich vor der Abfahrt der Deputierten Rigas, Dorpats und Revals zum Hansetag beraten und den Abgesandten verbindliche Instruktionen mitgeben wollten. Es sind auch Zusammenkünfte bekannt, die nach der Rückkehr der städtischen Delegierten von den Hansetagen stattfanden. In diesen Fällen wurde Bericht über die Verhandlungen erstattet. Sowohl im 14. als auch im 15. Jahrhundert waren die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie im Rahmen der hansischen Gemeinschaft

¹⁸ Hanserecesse (wie Anm. 17), Abt. 1, Bd. 1, Leipzig 1870, Nr. 296, § 18 (Rezeß des Hansetages zu Lübeck vom 24. Juni 1363).

¹⁹ Ebenda, § 13.

²⁰ Leopold Karl Goetz, Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters. Lübeck 1922 (Hansische Geschichtsquellen. 5), S. 79.

und die Ausarbeitung einer – wo es möglich und notwendig war – einheitlichen Verhaltenslinie in bezug auf die vielseitige tagespolitische Problematik der hansischen Gemeinschaft die wichtigsten Aufgaben des Städtetages. Das blieb sogar noch im 16. Jahrhundert so, obwohl die Hanse einen sichtbaren Niedergang erlebte und sich die Bindungen der livländischen Städte zur hansischen Gemeinschaft abschwächten. Jedoch wäre es unvollständig, den Städtetag nur als „Hanse in kleinerem Maßstabe“ zu betrachten, wie ihn Wilhelm Greiffenhagen genannt hat.²¹ Schon in der ersten Phase seiner Geschichte, die, wie schon erwähnt, etwa von der Mitte des 14. bis zu den 60er Jahren des 15. Jahrhunderts dauerte, tauchen neben den Fragen der hansischen Politik, die den Kern der städtischen Verhandlungen bildeten, in den Städtetagsrezessen, obwohl mit unterschiedlicher Intensität, auch territorialpolitische Probleme und verschiedene private Angelegenheiten auf.

Die hansischen Belange waren in dieser Zeit in der Politik der livländischen Städte absolut dominierend. Es gibt Hinweise, die dafür sprechen, daß es sogar in den Fällen, in denen sich hansische Angelegenheiten und Landessachen kreuzten und einander zum Teil überlagerten, für die städtischen Vertreter eine Selbstverständlichkeit war, die Lösung des Problems vor allem in Lübeck sowie bei den hansischen Instanzen und nicht im Lande zu suchen. Als beispielsweise auf dem Landtag in Walk (Valka/Valga) 1421 ein Ausfuhrverbot für schwere Metalle nach Rußland verhängt wurde, die zur Herstellung von Waffen verwendet werden konnten, lagen für die livländischen Städte die größten Hoffnungen bei der Lösung der Probleme auf der Unterstützung durch die hansischen Partner aus Übersee.²²

Lübeck und andere überseeische Hansestädte genossen in den Augen der livländischen Städte die größte Autorität auch in Fällen, wenn Riga, Dorpat und Reval im eigenen Lande in eine widersprüchliche Situation gerieten, wie 1379/80, als ein Konflikt zwischen dem Deutschen Orden in Livland und dem Bischof von Dorpat entstand. Die Abhängigkeit von ihrem Stadtherren, dem Deutschen Orden, verpflichtete Riga und Reval dazu, dem Orden Hilfe zu leisten, aber die hansische Solidarität forderte, nichts gegen die Bischofsstadt Dorpat zu unternehmen. Die Antwort auf die Frage Rigas, wie man sich in einer solchen Situation verhalten solle, gab im Jahre 1381 der Hansetag in Lübeck. In seinem Rezeß wurde dar-

²¹ Greiffenhagen, Städtetage (wie Anm. 6), S. 361.

²² Akten und Recess (wie Anm. 14), Bd. 1, Nr. 275 (Schreiben der Ratssendeboten der livländischen Städte auf dem Städtetag zu Walk an Lübeck vom 12. Februar 1421); vgl. auch ebenda, Nr. 302 (Schreiben der zu Lübeck versammelten Ratssendeboten der Hansestädte an den Erzbischof von Riga und die anderen livländischen Landesherren vom 31. Mai 1422).

auf hingewiesen, daß die Städte im Geiste der Beschlüsse der Kölner Konföderation von 1367 gegenseitige Hilfe zu leisten verpflichtet seien. Diejenigen Städte, die in einen Konflikt mit den Landesherrn gerieten, sollten ihre hansischen Partnerinnen schriftlich informieren. Die Vertreter der am nächsten liegenden Nachbarstädte sollten dann zu den regionalen Städtetagen anreisen, um die Rolle von Ratgebern und Helfern zu übernehmen. Beachtenswert ist, daß die Vertreter Revels und der preußischen Städte, die sich in ihrer Politik am Deutschen Orden orientierten, diesen Beschluß des Hansetages *ad referendum* nahmen – d.h. sie verweigerten ihre Zustimmung mit der Intention, daß sich die Räte ihrer Städte mit der Angelegenheit beschäftigten. Offensichtlich waren die Positionen, die Riga und Reval im Konflikt zwischen dem Deutschen Orden in Livland und dem Bistum Dorpat einnahmen, nicht völlig identisch. Es kann sein, daß diese Fragen auch auf den livländischen Städtetagen diskutiert wurden, obwohl direkte Beweise nicht vorliegen.²³

Die Quelleninformation über den livländischen Städtetag um 1380 ist also unsicher, wie auch diese Zeit für die Forschung nicht gerade die günstigste Periode darstellt. Werfen wir jetzt den Blick auf die Situation, wenn man es mit einem gut dokumentierten Städtetag zu tun hat. Die erste städtische Versammlung mit einer für mittelalterliche Verhältnisse sehr umfangreich erhaltenen Quellenbasis ist der Städtetag in Dorpat im Februar 1402. Vor uns liegen der Rezeß auf siebeneinhalb handschriftlichen Seiten sowie acht Briefe, die im Namen des Städtetages an verschiedene Adressaten geschickt wurden.

An der Versammlung in Dorpat nahmen drei Sendboten aus Riga, drei Sendboten aus Reval, ein Sendbote aus Pernau (Pärnu) und der ganze Rat von Dorpat teil. Auf der ersten Sitzung des Städtetages wurden die Klagen von extra zum Tag angereisten Gesandten aus Novgorod und Pleskau (Pskov) angehört. Die Liste der Vorwürfe war lang: Die Laken, die die Deutschen den Russen verkauften, seien zu kurz, die Weinfässer zu klein, die Salzsäcke zu mindergewichtig. Auch der Honig sei gefälscht; die Russen behaupteten, daß im Honig verschiedene Surrogate eingemischt und dazu noch die Tonnen zu klein und nicht bis zum Deckel gefüllt seien.²⁴ Die russischen Boten sprachen sich des weiteren gegen Kontrollmaßnahmen der Deutschen beim Kauf von Wachs und Pelzwerk aus, die der russischen Seite ungerecht und nachteilig schienen. Im großen und ganzen

²³ Hanserecesse (wie Anm. 17), Abt. 1, Bd. 2, Leipzig 1872, Nr. 232, § 24 (Rezeß des Hansetages zu Lübeck vom 24. Juni 1363); Akten und Recesse (wie Anm. 14), Bd. 1, S. 74f.

²⁴ Hanserecesse (wie Anm. 17), Abt. 1, Bd. 5, Leipzig 1880, Nr. 61, § 1-6 (Rezeß des Städtetages zu Dorpat vom 19. Februar 1402).

versprochen die Livländer, sie würden die gehörten Klagen an die Warenlieferanten weitergeben, was sie auch wirklich taten. Auch die Teilnehmer des nächsten Hansetages in Lübeck im Mai 1402 wurden über die Mißstände im Handel mit den Russen informiert.²⁵ Als auf der Versammlung in Dorpat die städtischen Sendboten gegenüber den Gesandten aus Novgorod und Pleskau wiederum die Unzufriedenheit der livländischen Kaufleute mit dem Verhalten der Russen ausgesprochen hatten, erwies es sich, daß die russischen Boten keine Vollmacht besaßen, diese Fragen zu beantworten. Die Diskussion wurde abgebrochen, und die russischen Gesandten verließen die Versammlung. Den Fragen des Handels in Novgorod widmete man auch auf den weiteren Verhandlungen des Dorpater Städtetages Aufmerksamkeit: Man besprach einige konkrete Fragen der Organisation des hansischen St. Peterhofes in Novgorod.

Ein anderer Komplex, mit dem sich die städtischen Delegierten auf der Versammlung von 1402 in Dorpat zu beschäftigen hatten, war mit der westlichen Ausrichtung der Politik der livländischen Städte verbunden. Es ging vor allem um den Pfundzoll für die Finanzierung des Kampfes gegen die Vitalienbrüder auf der Nordsee. Um 1402 überwog in Livland die Meinung, man solle auf den Pfundzoll verzichten; nur Reval setzte sich für dessen Einziehung ein. Da die Stadt ihre Meinung nicht durchsetzen konnte, nahmen die Delegierten Revals diesen Beschluß des Städtetages *ad referendum*.²⁶ Die Versammlung beschäftigte sich mit dem Vertrag der Hanse mit der Königin der skandinavischen Union, Margarete. Es ging auch um Borghandel in Flandern – damals ein für die gesamte Hanse sehr aktuelles Thema. Man sprach sich gegen die Versuche aus, durch die Vermittlung flämischer Händler und deutscher *clerke* dieses Verbot zu umgehen.²⁷

Außerdem debattierte man in Dorpat auch Fragen, die heute in vergleichbaren Versammlungen zum Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ gehören würden: Klagen über geraubte und konfiszierte Güter, Sachen einzelner Amts- und Privatpersonen.²⁸ Hier bringt der Rezeß auch etwas Information zur Alltagsgeschichte Altlivlands, ein seltener Fall in der Praxis der Städtetage. Man beriet darüber, wie mit denjenigen umzugehen sei, die in den Städten des Landes Schulden gemacht hatten und dann

²⁵ Ebenda, Nr. 65 (Schreiben der livländischen Städte an Lübeck vom 19. Februar 1402); Nr. 77, § 9 (Rezeß des Hansetages zu Lübeck vom 14. Mai 1402); Nr. 82 (Schreiben der zu Lübeck gesammelten Ratssendeboten der Hansestädte an die livländischen Städte vom 14. Februar 1402).

²⁶ Ebenda, Nr. 61, §§ 22f.

²⁷ Ebenda, §§ 10-13. Vgl. dazu auch Stuart Jenks, Zum hansischen Gästerecht, in: *Hansische Geschichtsblätter* 114 (1996), S. 11f., Anm. 41.

²⁸ *Hanserecesse* (wie Anm. 17), Abt. 1, Bd. 5, Nr. 61, §§ 19f., 28ff. u. 32.

flüchtig geworden waren, und mit denjenigen, die sich mit Frauen und Jungfrauen ohne Zustimmung der Verwandten oder Vormünder verlobten. Da man diese Fragen nicht sofort lösen konnte, wurden sie auf die nächste Versammlung verschoben, deren Rezeß leider fehlt.²⁹

Das Beispiel vom Jahre 1402 schildert die typischen und untypischen Seiten in der Tätigkeit der Städtetage. Das Untypische ist die Anwesenheit von Gästen bzw. Fremden auf dem Städtetag – die meisten Versammlungen hatten internen Charakter. Nur ausnahmsweise tagte man mit den nach Livland angereisten hansischen oder russischen Gesandten zusammen. Außerdem sind auch Städtetage bekannt, die in Anwesenheit des Landesmeisters des Ordens und der Ordensgebietiger abgehalten wurden.³⁰ Hinsichtlich des Inhaltes der Tagesordnung gilt die Dorpater Versammlung von 1402 (wenigstens für die Städtetage der ersten Periode) als typisches Beispiel. Ihren Löwenanteil bildete eine breite Palette von Fragen der internationalen Handelspolitik im östlichen und westlichen Teil des hansischen Raumes, daneben wurden Privatsachen und Streitigkeiten geregelt, aber die landespolitischen Angelegenheiten standen nur vereinzelt auf der Tagesordnung. In der ersten Periode seiner Geschichte fungierte der Städtetag vornehmlich als eine nach den Interessen der gesamten Hanse wirkende Institution.

Aus den Rezessen der Städtetage geht deutlich hervor, daß die livländischen Städte im Laufe des 15. Jahrhunderts die Vertretung der gesamthansischen Interessen im Handel mit Rußland an sich zogen. Die unterschiedliche geographische Lage und die unterschiedlichen Schwerpunkte der Handelsinteressen der größten livländischen Städte führten dabei zwischen Riga, Dorpat und Reval zu einer gewissen politischen Spezialisierung. Besonders aktiv in der Novgoroder und Pleskauer Richtung waren Reval und Dorpat. Riga sorgte vor allem für den hansischen Handel auf der Düna, den es faktisch allein kontrollierte. Von den Fragen der Osthandelspolitik der livländischen Städte kam in den Tagesordnungen der livländischen Städtetage am häufigsten die Problematik des Verkehrs mit Novgorod – dem größten und bedeutendsten Zentrum des hansischen Handels im Osten Europas – vor. In der ersten Hälfte des Jahrhunderts ist ein allmähliches Anwachsen des Einflusses der Livländer im hansischen St. Peterhof in Novgorod erkennbar, wodurch die Priorität Lübecks und Wisbys in der Verwaltung des Hofes eingeschränkt wurde. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts wurden die livländischen Städ-

²⁹ Ebenda, § 31.

³⁰ Akten und Recesse (wie Anm. 14), Bd. 1, Nr. 637 (Fragment des Rezesses des Städtetages zu Karkus [Karksi] vom 27. September 1453); Nr. 651, § 6 (Rezeß des Städtetages zu Wolmar vom 27. September 1458).

te zu einem bestimmenden Faktor und zum Teil zu faktischen Gestaltern der hansischen Rußlandpolitik. Abgesehen davon, wie man die Aktivitäten der livländischen Städte in dieser Richtung interpretiert – als Ausdruck des Egoismus gegenüber den überseeischen Hansen oder als eine im Interesse der gesamten Hanse geführte Politik (die Diskussion über diese auch für das Verständnis des Charakters und der Funktionen des Städtetages prinzipiell wichtige Frage ist keineswegs abgeschlossen)³¹ –, darf man in diesem Zusammenhang nicht übersehen, daß dieser tatsächliche oder scheinbare Egoismus der livländischen Städte mit allgemeinen Entwicklungstendenzen im ganzen hansischen Raum zusammenhängt. Nach Klaus Friedland verlor die Ostsee vom zweiten Drittel des 15. Jahrhunderts an den Charakter einer klar umgrenzten Wirtschaftsregion.³² Die weitere Dezentralisierung der von Anfang an sehr lockeren hansischen Gemeinschaft war unvermeidbar. Die einzelnen Städte und ihre Regionaltage wurden immer selbständiger, ihre Funktionen vielfältiger. Für die livländischen Städte bedeutete das mehr Eigeninitiative in ihrer Außen- und Innenpolitik sowie eine engere Zusammenarbeit mit den politischen Kräften des Landes, vor allem mit dem Deutschen Orden, die auch auf den Städtetagen spürbar ist.

Die zweite Periode der Geschichte des livländischen Städtetages von den 1460er Jahren bis zu den 1520er Jahren ist durch die Zunahme des Interesses an Kooperation mit den Landesherren und an der Landespolitik überhaupt charakterisiert. Aus dieser Zeit sind bereits mehr Rezesse als aus den ersten Jahrzehnten der Tätigkeit des Städtetages überliefert, so daß wir ausführlicher über seine Geschichte informiert sind. Das politische Umfeld in dieser Zeit war in mancherlei Hinsicht anders als beispielsweise im 14. und am Anfang des 15. Jahrhunderts. In den 20er Jahren des 15. Jahrhunderts konstituierte sich der gesamtlivländische Landtag, auf dem die Delegierten aus Riga, Dorpat und Reval eine eigene Kurie bildeten. Durch die Beteiligung des Landtages an der Arbeit wurden Riga, Dorpat und Reval immer mehr in das politische Leben des Landes eingebunden. Auf den Städtetagen erschienen neben den hansischen Angelegenheiten immer öfter Fragen der territorialen Politik. Wenn in der ersten Periode der Geschichte des Städtetages die livländischen Städte die Einberufung ihrer Versammlungen an den Hansetagen ausricht-

³¹ Ausführlicher über diese Meinungsunterschiede vgl. Angermann, Städte (wie Anm. 3), S. 114f. mit weiterer Literatur.

³² Klaus Friedland, *Wirtschaft und Politik in den Friedensbündnissen der Ostsee*, in: *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege*. Bd. 1: Mittelmeer und Kontinent. Festschrift für Hermann Kellenbenz, hrsg. v. Jürgen Schneider (u.a.). Stuttgart 1978, S. 153.

teten, orientierten sie sich in der zweiten und auch in der dritten Periode eher an den Landtagen. Nicht selten wurde der Städtetag am Tag vor oder nach dem Landtag zusammengerufen oder während des Landtages organisiert.

Vielleicht hängt damit noch ein beachtenswerter Unterschied zwischen den Städtetagen der ersten Phase und den Städtetagen des späten 15. und des 16. Jahrhunderts zusammen. Bis zur städtischen Versammlung im Jahre 1479 in Walk³³ nahmen, wenn auch unregelmäßig und in unterschiedlichem Bestand, an der Arbeit der Städtetage neben den Sendboten der drei größten Städte des Landes auch die Vertreter der kleineren Städte (Pernau, Fellin, Wenden, Wolmar, Lemsal [Limbaži], Kokenhusen [Kokenese], Windau [Ventspils] und Roop) teil. Die Beteiligung an den Städtetagen gilt übrigens als eines der Merkmale, die eine oder andere Kleinstadt Livlands zu den Hansestädten zu zählen. Die Frage, was die kleineren Städte motivierte, ihre Sendboten zu städtischen Zusammenkünften zu schicken, die damit verbundenen hohen Kosten zu tragen und an manchen Aktionen der Hanse finanziell teilzunehmen, erfordert eine gesonderte Erklärung. In den Städtetagsrezessen sind kaum Spuren einer aktiven Beteiligung der Vertreter der kleineren Städte an den Diskussionen zu finden. Seit 1491, als die Städte nach einer zehnjährigen Pause, die wohl mit dem Krieg Rigas gegen den Deutschen Orden verbunden war, wieder zu einer Versammlung zusammentraten, wurde der Städtetag zu einer Zusammenkunft der Vertreter Rigas, Dorpats und Revals. Jedenfalls ist das Verschwinden der Kleinstädte aus dem Städtetag in der Zeit der Schwächung der Bindungen der größten Städte Livlands zur Hanse und der Stärkung ihrer Position im Lande auffällig. Vielleicht waren die völlig von den Landesherren abhängigen Kleinstädte für die größeren Städte eine Belastung, wenn sie an die Aktivierung ihrer Landespolitik und nicht nur an die Konfrontation, sondern auch an die Kooperation mit den Landesherren dachten.³⁴

Auch für die dritte, am besten dokumentierte Phase der Entwicklung des Städtetages nach dem Jahre 1520 ist ähnlich wie für die ersten beiden Phasen die Priorität der aus- und inländischen Handelssachen unbedenklich. Die hansischen Bindungen der livländischen Städte spielten für Riga, Dorpat und Reval immer noch eine bedeutende, aber nicht mehr maßgebende Rolle. Der Kampf um Bestätigung und Erweiterung der alten Pri-

³³ Hanserecesse (wie Anm. 17), Abt. 3, Bd. 1, Leipzig 1881, Nr. 202 (Rezeß des livländischen Städtetages zu Walk vom 25. Juli 1479).

³⁴ Anders Heinrich Laakmann, Geschichte der Stadt Pernau in der Deutsch-Ordenszeit (bis 1558). Marburg a.d.L. 1956 (Wissenschaftliche Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Ost-Mitteleuropas. 23), S. 33.

vilegien, die Lösung von Konflikten, der Erlaß von Verboten, die Beschäftigung mit verschiedenen Beschwerden in Fragen des Handels und seiner Organisation fanden immer deutlicher im örtlichen, livländischen Rahmen statt. Die Probleme wurden angegangen, obwohl ihre Lösung die Kompetenz und Kraft des Städtetages oft überschritt und auch ganz praktisch, nicht zuletzt wegen der Interessenunterschiede der einzelnen Städte und ihrer Uneinigkeit, eine schwer erfüllbare Aufgabe war. Außerdem stellte die Reformation die livländischen Städte vor neue landespolitische Aufgaben. Sie forderte die Lösung vieler für den Städtetag neuer Fragen – die Einführung der neuen Konfession, die Taktik gegenüber der katholischen Geistlichkeit, die politische Verbindung mit der Ritterschaft usw. Die letzten Städtetage der 50er Jahre des 16. Jahrhunderts am Vorabend des Livländischen Krieges erstreckten sich vornehmlich auf außenpolitische Diskussionen.

Was war der Städtetag? Eine territoriale Institution oder ein Teil der Hanse? Ähnliche Fragen stellte vor kurzem Matthias Puhle über den mit dem livländischen Städtetag vergleichbaren sächsischen Städtebund. Für Puhle war „der ‚Sächsische Städtebund‘ eine regionale ‚confederatio‘ und ein Teil der Hanse“, wobei „allerdings mehr das erste als das zweite“.³⁵ Diese Antwort kann man auch auf den livländischen Städtetag übertragen. Den zweiten Satz sollte man umformulieren: Der livländische Städtetag war mehr ein Teil der Hanse als eine territoriale bzw. regionale Institution, jedenfalls aber nicht nur ein Teil der Hanse.

³⁵ Puhle, Städtebund (wie Anm. 4), S. 137.