

COLLECTIO
IVRIDICA
VNIVERSITATIS
DEBRECENIENSIS
VII.

Szerkeszti

*Badó Attila, Görgényi Ilona,
Horváth M. Tamás, Kovács Péter,
Szabó Béla, Tóth Tihamér, Várnay Ernő*

*Debreceni Egyetem
Állam- és Jogtudományi Kara
Dékán: Szabó Béla*

borítóterv: Petromán László (Kameleon Dizájn)

*Technikai szerkesztők:
Bartha Ildikó, Megyaszi Georgina, Szabó Béla, Varjú Márton*

© a szerzők, 2007

Tengerjog és hajózási szabályok a középkori Hanza-kereskedelemben

A hasonló gazdasági és kereskedelmi célok, külföldi privilégiumok közös védelmi érdeke által összekapcsolt, eltérő jogú és politikai státusú városok, területek, melyek a virágzó- és késői középkorban Hanza néven meghatározó szerepet játszottak a Balti- és Északi-tenger térségének kereskedelmében, össz-szövetségi jellegükből adódóan a 14-15. század során a különböző Hanza-gyűléseken számos, a hajózásra és tengeri áruszállításra vonatkozó közös szabályt alkottak. A harminc nagy, és több mint másfélszáz kisebb városból álló Hanza szövetség, mely a lübecki (rigai), magdeburgi (kulmi, neumarki, brandenburgi stb.), flamand, fríz, kölni, dortmundi, overijsseli városjogok sokaságát foglalta magába, a szövetség tagjaira kötelező előírásokat soha nem szerkesztette egységes kötetbe, tengerjogi gyűjteménybe, hanem a különböző Hanza-gyűlések határozatait az egyes városok beépítették saját jogrendjükbe.¹ Hasonlóképpen jártak el az itáliai városok is: a hajózással kapcsolatos előírások többnyire a városi statutumok között szerepeltek.

A középkori hajózásban a tengerjog – antik előzményekre is támaszkodva – leghamarabb a Földközi-tenger térségében, a 12. században kezdett kialakulni, a mediterrán kereskedelemben egyre jelentősebbé váló itáliai és katalán városokban.² A görög-latin tengerjogi örökség a mediterrán városokban nagyrészt a justinianusi törvényhozás, és elsősorban a *Lex Rhodia* közvetítésével maradt fenn. A római jogelvekre alapozódott a partmenti vizek és a nyílt tenger fogalmának megkülönböztetése is, aminek különösen a tengeri zsákmányokkal kapcsolatos igazságszolgáltatásban volt szerepe.³ Ugyanakkor viszont Amalfi városának a 12. századra visszanyúló tengerjogi gyűjteménye, a *Tabula de Amalfi* az áruk kényszerű tengerbedobása esetén a *Lex Rhodiától* eltérően rendelkezett a kárkiegyenlítésről.⁴ Velence vagy Genova a 13. század folyamán számos törvényben szabályozta a hajótulajdonosok és szállítatók jogait, a hajózási idényt, a szállítási biztonságot. Az ugyancsak a 13. század folyamán keletkezett katalán tengerjogi gyűjtemény, a *Libre del Consolat de Mar* leginkább a hajók fegyverzetével, bérlésével, a tisztek és a legénység viszonyával, a tengeri kockázatokból és balesetekből eredő vitás kérdésekkel, valamint a tengerészek közötti nézeteltérésekkel foglalkozott.⁵ A virágzó középkortól kezdődően az északi kikötőket egyre nagyobb arányban felkereső mediterrán hajósoknak⁶ köszönhetően e területeken is elterjedtek a földközi-tengeri tengerjogok elemei, s befolyással voltak a Vizcayai-öböltől az Északi-tengerig érvényes joggyakorlatra. Az atlanti partok tengerjogának legfontosabb forrása, a 13. század elején lejegyzett *Rôles d'Oléron* egyes pontjaiban a *Digestából* és a *Basilikából* merített, a rakomány veszély esetén történő vízbe dobásával kapcsolatban pedig, akárcsak a *Libre del Consolat de Mar*, a *Lex Rhodia* rendelkezéseit vette át.⁷ Elterjedése során a *Rôles* kiegészítésekkel és változtatásokkal gazdagodott, s ennek köszönhető, hogy Európában körülbelül 44 *Rôles*-kézirat található. Kiszármazási területének nagyságát mutatják azok a nyelvek (angol, flamand, alnémet, kasztíliai), amelyekre lefordították vagy adaptálták, és az itteni tengerjogi könyvek elnevezésének

* PhD., egyetemi docens, DE BTK Egyetemes Történelmi Tanszék.

¹ E. DAENELL, *Die Blütezeit der deutschen Hanse, I-II.*, Berlin, 1905-1906, I. 124.

² H. KELLENBENZ, *Handelsrecht*, = Handwörterbuch zur Deutschen Rechtsgeschichte, I., hrsg. A. ERLER, E. KAUFMANN, Berlin, 1971, 1942-1953.

³ M. M. DU JOURDIN, *Európa és a tenger*, Budapest, 1996, 125.

⁴ RUSZOLY J., *Európa jogtörténete*, Budapest, 1996, 367.

⁵ J. KULISCHER, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit: Das Mittelalter*. (Handbuch der mittelalterlichen und neueren Geschichte), München-Berlin, 1928, 304.

⁶ A. ESCH, *Viele Loyalitäten, eine Identität. Italienische Kaufmannskolonien im spätmittelalterlichen Europa*, Historische Zeitschrift 254 (1992/3), 581.

⁷ Minderről bővebben vö. K-F. KRIEGER, *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron* (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge XV.), 1970.

sokfélesége is: az ó-gascogne-i nyelvű *Contumes de Bayonne*-tól (Bayonne-i szokások) a flamandok számára összeállított dammei tengerjogi gyűjteményen (*Vonesse van Damme*) át a Hanza-kereskedők által használt Lübecki, danzigi (gdański) és főképpen visby-i (azaz gotlandi) tengerjogi könyvekig. A *Rôles d'Oléron* hatása messzire kisugárzódott és hosszan tartott. Michael M. Du Jourdin például könyvében fontosnak tartotta megjegyezni, hogy a 20. század közepén egy amerikai bíróság egy hajószerecsétlenség ügyében hozott ítéletének indoklásában a *Rôles* egyik szakaszára hivatkozott.⁸

A legkorábbi, városi jogkönyvekbe bevezetett északi tengerjogi szabályok az atlanti és a balti kereskedelem metszéspontjában fekvő Hamburg városában születtek meg (1270), ahol földrajzi terjedése következtében a *Rôles* a leghamarabb érezte hatását. Az 1270. évi hamburgi jogkönyvből Riga (1294-1296) és Lübeck (1299) is számos tengerjogi szabályt átvett. A 14. század elején Hamburgban már a tengerjogot „Hajójog” (*Schiprecht*) címmel külön gyűjteménybe is foglalták, mely az idők folyamán szintén változott, bővült, s 1497-ben „vízjogi” (*Waterrecht*) fejezetként bekerült a revideált hamburgi városi jogkönyvbe.⁹ Míg a 14. század közepe előtt a Hanza-kereskedelemben részt vevő városok többnyire átvett tengerjogi szabályokat építettek be hajózási-kereskedelmi gyakorlatukba, 1356-tól a Hanza-városok legfőbb fóruma, a fiktív érdekközösséget megtestesítő s rendszeresen ülésező Hanza-gyűlés döntött a szövetség minden tagjára (vagy legalábbis a kikötővárosokra) vonatkozó hajózási szabályokról. A közel 200 város ügyeit tárgyaló Hanza-gyűlés a valóságban alig volt több, mint 15-20 nagyváros politikai fóruma. A 14. század második felében és a 15. század folyamán megrendezett 67 Hanza-gyűlésre alkalmanként nem több, mint 10-20 város küldte el a képviselőit. A Hanza történetének legnagyobb politikai győzelmét szentesítő 1370. évi stralsundi békét 23 város kötötte a többi város nevében, s ritka kivételnek számított az 1441-es és az 1447-es Lübecki gyűlés, ahol 33, illetve 39 város képviselői találkoztak.¹⁰

A tengerjogi szabályozásokban Európa déli és északi részén egyaránt a legkorábbi fontos kérdésként a hajózás biztonsága jelent meg, sőt a Balti-tengeren ez még nagyobb hangsúlyt kapott. A 14. század elején egy francia nemes, Philippe de Mézières, aki keleti és a baltikumi kereszties hadjáratokban is részt vett, s így a mediterrán és balti hajózásról is tapasztalatokat szerzett, *Songe d'un vieil pélerin* (Egy öreg zarándok álma) című művében azt írta, hogy a mediterrán térségben előforduló 2 hajótörésre 40 jutott a teutonok országában. Tény, hogy a középkorban az északi tengerek partjai mentén, ahol mást nem nagyon lehetett látni – Mézières szavai szerint – csak „*alacsony partot és hegyeket a ködben,*” mérőónnal kellett hajózni, iránytű nélkül. Az északra induló 100 matróból alig egyharmaduk tért haza.¹¹ A Földközi-tenger térségében már a 14. század elejétől voltak tengeri térképek és iránytűk, az Északi- és Balti-tengeren azonban ezek a hajózási, navigációs eszközök ekkor még ismeretlenek számítottak, vagy csak elvétve fordultak elő.¹² A Hanza-hajózásban 1397-ben Stralsundban említenek először a források kompaszt, azaz tájolót (iránytűt).¹³

A tengeri hajózás biztonsága érdekében délen és északon egyaránt hasonló jogi intézkedések születtek: a helyi hatalom mindenhol megtiltotta a téli hajózást, és meghatározta a hajózási idény időszakát.¹⁴ A törvényhozás, státutum-alkotás évszázadokon keresztül ragaszkodott ehhez a tapasztalat által diktált óvatossági rendszabályhoz a hajózási korlátozások terén. Pisa 1160-ból származó *Constitutum Usus*-ában úgy szabályozta a hajózást, hogy Szent András napjától március 1-ig, azaz a téli időszakban azt megtiltotta. De hasonló volt az 1284-es velencei, vagy az 1387-es anconai szabályzat is. A viharos időjárás miatt a téli időszakban a Balti- és az Északi-tengeren

⁸ M. M. DU JOURDIN, *i.m.*, 126.

⁹ RUSZOLY J., *i.m.*, 368.

¹⁰ FEKETE L., *A nemzetközi munkamegosztás kiépülésének kezdetei a későközépkori Európa északi felén*, Századok (1986/3), 648.

¹¹ Idézi M. M. DU JOURDIN, *i.m.*, 74.

¹² J. KULISCHER, *i.m.*, 305.

¹³ K. FRITZE, *Die Hansestadt Stralsund*, Schwerin, 1961, 184.

¹⁴ J. KULISCHER, *i.m.*, 309.

szintén szüneteltették a hajózást. A Hanza előírása szerint a hajózási szezon február végétől, márciustól szeptember vagy október végéig tartott, utána már tilos volt a kikötőkből kifutni, és útra kelni.¹⁵ Ez a szabályozás a hajózási idény kereteit jelölte ki, de az, hogy egyes területeken konkrétan mikortól engedélyezte a hatalom a tengeri közlekedés megindulását, a helyi körülményektől függően néhány napos, vagy egy-két hetes eltéréseket eredményezhetett. A Német Lovagrend nagymesteré-nek 1405. március 12-én kelt levelében például az olvasható, hogy abban az esztendőben a biztonságos hajózási idény Húsvétkor kezdődött.¹⁶

A szeles időjárás és a hullámverés kockázatának mérséklésére a Hanza tiltotta a hajók túlterhelését: egy hajót a merülési vonalnál jobban nem volt szabad megterhelni, és a fedélzeten sem lehetett árukat elhelyezni.

Kalózkodó, fosztogatók fenyegetésével szemben a kereskedők számára a konvojban, flottában történő áruszállítás jelentett nagyobb védelmet és biztonságot. Már egy 1188. évi forrás arról számol be, hogy német zarándokok Köln városából négy hajóval indultak a Szentföldre.¹⁷ 1392. november 24-én például a porosz Hanza-városok (Thorn, Elbing, Danzig, Braunsberg, Königsberg) marienburgi gyűlésükön a tengeri hajózás biztonságának erősítése érdekében arról döntöttek, hogy a porosz kereskedők csak flottában utazhatnak, s egy hajókonvojnak legkevesebb 10 hajóból kell állnia.¹⁸ A flották az év meghatározott időszakában indultak útnak, és adott időben hajóztak vissza is. Elindulás előtt az összes hajózó, a flotta minden tagja, köztük az utasok is, esküt tettek arra, hogy a konvojt a hajóút végéig nem hagyják el, egymást semmilyen körülmények között sem hagyják cserben, s a flotta választott vezetőjének, az ún. *hansegraf*nak az utazás végéig engedelmességgel tartoznak.¹⁹ 1405. március 24-én például a Hanza brügge-i kontorjának vezetője levélben tett panaszt a porosz városoknál néhány porosz hajóskapitánnyal szemben. A levél szerint a Flandriába hajózott porosz flotta hazaindulását megakadályozta az erős ellenzél, ezért a flotta parancsnoka elrendelte a kikötőbe történő visszatérést. Néhány hajóskapitány azonban a parancs ellenére mégis ki akart futni a tengerre, de a vihar visszatérésre kényszerítette őket. A kontor elöljárója arra kérte a porosz Hanza-városok tanácsait, hogy büntessék meg az ilyen engedetlenkedőket, s ily módon állítsák helyre a flottaparancsnokok tekintélyét és hatalmát.²⁰ Egy 1438. december 18-ai levél arról tanúskodik, hogy a porosz kereskedőflotta ekkor a németalföldi Zwijn-be vitorlázott.²¹

Az azonos helyekre, azonos kereskedelmi céllal, közösen utazó kereskedők sajátos társaságokat is alkottak, mint például a Bergenbe, Novgorodba, Rigába, Revalba, Stockholmba, Schonenre stb. utazók társaságai (vagy *hansä*). Hamburgban az ún. „angliai utazók” társulása (*hansäja* vagy *gildéje*) a 14. században mintegy 35-50 kereskedőből állt, a Flandriába utazók pedig 80-100 főt jelentettek. Az együtt, hajókonvojban egy helyre utazók nem csak az út során maradtak együtt, hanem a célállomáson is, sőt egészen addig, amíg haza nem érkeztek. Egységes, szorosan összetartó közösséget alkottak, s a tagok kötelesek voltak segíteni egymást.²²

Ahogy a szárazföldön, úgy a tengeren is a kereskedők, hajósok, hajótulajdonosok biztonságuk érdekében felfegyverkezve utaztak. I. (Barbarossa) Frigyes császár 1152. évi rendeletében engedélyezte a kereskedőknek, hogy a rablók ellen védelmül kardot és egyéb fegyvereket hordjanak magukkal.²³ A Balti-tenger délkeleti partvidékén a Hanza-kereskedők már a

¹⁵ K. FRIEDLAND, *Die Hanse*, Stuttgart-Berlin-Köln, 1991, 158.

¹⁶ *Die Reccesse und andere Akten der Hansetage von 1256-1430*, bearb. K. KOPPMANN, Bde. III - VIII., Leipzig, 1875-1897, (a továbbiakban: HR), itt: HR V., 161.

¹⁷ J. LE GOFF, *Das Hochmittelalter*, Frankfurt a. M., 1965, 195.

¹⁸ HR IV., Nr. 124.

¹⁹ J. KULISCHER, *i.m.*, 281.; FEKETE L., *i.m.*, 288.

²⁰ HR V., 174.

²¹ *Hansisches Urkundenbuch*, bearb. K. KUNZE, W. STEIN, K. HÖHLBAUM, H. G. VON RUNDSTEDT, Bde. I-VIII., Leipzig-Weimar, 1876-1939. (a továbbiakban: HUB), itt: HUB VII/1., Nr. 407.

²² K. FRIEDLAND, *i.m.*, 67.; J. KULISCHER, *i.m.*, 282.

²³ K. FRIEDLAND, *i.m.*, 72.

13. századtól felfegyverkezve közlekedtek.²⁴ 1344-ben Genovában olyan szabályozás született, amely egyenesen megtiltotta a genovai kalmároknak, hogy Szicílián vagy Mallorcán túl fegyvertelenül hajózzanak.²⁵ Hasonló gyakorlat és jogi szabályozás volt északon, a Balti-tenger térségében is. Egy 1401-ben kelt levél tanúsága szerint például két porosz hajó összesen 50 fegyveressel rendelkezett.²⁶ 1404. július 25-ai danzigi gyűlésükön a porosz Hanza-városok úgy határoztak, hogy a Flandriába induló kereskedelmi flotta védelme érdekében három hajóra számítva 100 fegyverest, majd ezen felül, a hajó mérete, teherbefogadó képessége alapján 10 Lastonként további egy fegyverest kell felfogadni.²⁷ Egy Last kb. 2000 kilogramm volt.²⁸ A hajónként kötelezően számított 33-34 fegyverest a Hanza-városok 1367. november 19-ai gyűlésétől a kötelező vámbevételből, az ún. *Pfundzoll*-ból kellett fizetni, ezt a költséget tehát a kereskedők által a városi pénztárba befizetett összegből a helyi magisztrátus állta.²⁹ A *Pfundzoll* eredetileg a Dánia ellen indított háború költségeinek fedezetére szolgált, majd ezt követően is megmaradt, és a hajózás biztonságával összefüggő katonai költségekre fordították. Elnevezésével ellentétben nem súly-, hanem értékvám volt, a szállított áruk értékének 0,33 %-két, a hajó értékének pedig 0,16 %-két kellett megfizetni.³⁰ A 10 Lastonkénti újabb fegyveresek költségét a hajótulajdonosok és a szállítató kereskedők fizették.³¹ A források tanúsága szerint azonban ez utóbbiak járandóságát alkalmazói nem mindig fizették ki. Thorn, Elbing, Königsberg és Danzig városok küldöttei például 1405 januárjában marienburgi gyűlésükön a Flandriába menő kereskedőflottára felfogadott zsoldosok panaszával foglalkoztak, akik szerint a hajótulajdonosok nem fizették ki az őket megillető pénzt, arra hivatkozva, hogy a rossz idő miatt a flottának vissza kellett fordulnia a porosz kikötőkbe.³²

A középkori Európában szinte mindenhol, a Hanza-kereskedelemben is, a hajók résztulajdonlásával igyekeztek a tengeri áruszállítás kockázatait mérsékelni. Ez azt jelentette, hogy egy hajónak több tulajdonosa volt, illetve, hogy egy-egy hajótulajdonos több hajóban is rendelkezett tulajdoni hányaddal.³³ Erre annál is inkább szükség volt, mert a Hanza-hajók élettartama nem volt túl hosszú. Lübecki források szerint (melyek minden hajószerencsétlenséget feljegyeztek), egy hajó átlagosan 3-4 esztendőnél hosszabb ideig nem nagyon volt forgalomban.³⁴ Egy 1380. évi oklevélben olyan koggéről esik említés, melynek fele a Német Lovagrend, ¼ része Tideman von Melle elbingi polgár, utolsó negyede pedig Heinrich von Harstenhorst kampeni kereskedő tulajdona volt.³⁵ Az a hajó, amelyiket 1404-ben Franciaország partjainál raboltak ki, ¾ részben a Német Lovagrend, ¼ részben egy bizonyos Johann Ronefelt nevű kereskedő tulajdonában állt.³⁶ 1419-ben a Német Lovagrend 153 márkáért vette meg egy hajó ⅛ tulajdonrészét.³⁷ Egy 1435. február 19-én kelt levél szerint Peter Dembeke danzigi hajóskapitány Izlandra vitorlázott, s az általa irányított hajónak 7 tulajdonosa volt.³⁸ A szintén danzigi Milges

²⁴ H. SAMSONOWICZ, *Die Hanse an der unteren Weichsel im 13. Jahrhundert*, Hansische Geschichtsblätter 106 (1988).

²⁵ A. J. GURJEWITSCH, *Der Kaufmann = Der Mensch des Mittelalters*, hrsg. J. LE GOFF Frankfurt a. M., 1989, 291.

²⁶ HR V., 6.

²⁷ HR V., 137-138.

²⁸ T. WOLF, *Massentransport zur See und die Quantifizierung für die historische Forschung = Der Hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse*, hrsg. S. JENKS, M. NORTH, Köln-Weimar-Wien, 1993, 230.

²⁹ HR V., 137-138.

³⁰ HR I/1., Nr. 413.

³¹ HR V., 137-138.

³² HR V., 152.

³³ J. SARNOWSKY, *Die Wirtschaftsführung des Deutschen Ordens in Preußen (1382-1454)*, Köln, 1993, 301.; P. DOLLINGER, *Die Hanse*, Stuttgart, 1989, 219-220.; W. EBEL, *Lübisches Kaufmannsrecht vornehmlich nach Lübecker Ratsurteilen des 15. und 16. Jahrhunderts*, Göttingen, 1952, 98.

³⁴ *Aus Lübeck's großer Zeit: Ein Quellenbuch*, hrsg. E. WILLMANN, Lübeck, 1911, 107.

³⁵ HUB IV., Nr. 705.

³⁶ *Die Handelsrechnungen des Deutschen Ordens*, hrsg. C. SATTLER, Leipzig, 1887. (a továbbiakban: SHR), itt: SHR, 9.

³⁷ J. SARNOWSKY: *Die Wirtschaftsführung...*, i.m., 301.

³⁸ HUB VII/1., Nr. 81.

van Tellichten vezette hajónak 5 sluis-i polgár is résztulajdonosa volt.³⁹ Egy 1436. évi feljegyzés szerint a Jacob von Berge, Jacob Gremmelyn, Jacob Storm és egy bizonyos Wulferam kapitány hajójában három évvel korábban a danzigi illetőségű Upemorde asszony, Hartwich Welscholt, Bertolt Kulenköppen és Hans Delsterhusen együtt tizenhatod résznyi tulajdonhányadot szerzett.⁴⁰ Ugyanebben az évben a danzigi városi tanács tanúsította, hogy az elhunyt danzigi hajóskapitány, Hanke Smith hajójának tizenhatod része Hans Otte goslari polgár tulajdona.⁴¹ 1439-ben Hermann Grote, Cord van Dalen danzigi polgárok a lübecki Hinrik van Lunennel együtt vásároltak egy hajót.⁴² 1441. május 19-kén kelt levelében Danzig város magisztrátusa igazolta, hogy Eggert Junge és Klaus Molre polgárok három angol kereskedő alkotta társaságnak hajója felét eladta.⁴³ A 15. század második felében a danzigi hajók 29 %-ának 2, 14,5 %-ának 3, 10 %-ának 4, 6,4 %-ának 5 és 8, 3,6 %-ának 9 vagy 10, 4,6 %-ának pedig 11-12 tulajdonosa volt.⁴⁴ Ugyanígy jártak el a szállítatók is: egy kereskedő általában több hajóra szétosztva szállította áruait, illetve bérelt rakomány számára megfelelő raktérhányadot. 1387-ben Peter Gerhardesson kapitány hajója 15 porosz kereskedő áruait szállította.⁴⁵ Egy 1390-ből származó kárlista szerint a dánok által Bornholm szigetén lefoglalt Lubrecht von Telgerte porosz kapitány hajóján szállított 2406,5 márka összértékű rakomány különböző arányban 13 kereskedő között oszlott meg.⁴⁶ Az 1427-ben Danzigból Lübeckbe roszot szállító hajó rakományának fele a Német Lovagrend áruja volt.⁴⁷

A hajók és rakományuk nem egyszer adósságok fedezetéül szolgáló vagyontárgyak lettek. 1434 szeptemberében John Bedford, hull-i kereskedő Danzigban lévő javait Johannes Mekelfelt danzigi polgár felé fennálló, és hosszú ideje ki nem fizetett tartozásai fejében lefoglalták.⁴⁸ Egy 1436-ból származó levél annak a rakománynak a fedezetéül, amelyet Svédországba szállítottak, s még a vevők nem fizettek ki, egy nagy teherszállító hajót, egy *bulke*-ot nevezett meg.⁴⁹ Hinrik Wittenbecke danzigi hajóskapitány Angliában korábbi adósságai miatt 1438-ban fél hajóját adta zálogba.⁵⁰ 1477-ben a danzigi hajótulajdonosok által felvett hitelek fedezetéül 9,3 %-ban hajórészt adtak zálogba, négy évvel később a hajórészek elzálogosítása már 14,7 %-ot ért el.⁵¹

A 13-14. században még nem, a 15. századi Hanza-gyűléseken azonban már a szövetség hajóépítési politikájával kapcsolatos szabályozásokról is tárgyaltak.⁵² A hollandok erősödő konkurenciáját azzal akarták kivédeni, hogy jogi eszközökkel megpróbálták őket kizárni a Hanza-városok hajóépítéséből, továbbá megtiltották a Hanza-holland közös hajózási-kereskedelmi társaságok alapítását.⁵³ De az a tény, hogy ezt a tiltást többször is megismételték, azt jelzi, hogy a szövetség nem mindegyik tagjának érdekei szerinti szabályozás született, s ezért azt nem is tartották be. Egy 1471-ből származó levélben a Brügge-be látogató német kereskedők azt panaszolták Lübecknek, hogy egyesek brabantiakkal, hollandokkal és seelandiakkal hoztak létre közös hajózási- és kereskedelmi vállalkozásokat.⁵⁴

³⁹ HUB VII/1., Nr. 108.

⁴⁰ HUB VII/1., Nr. 170.

⁴¹ HUB VII/1., Nr. 187.

⁴² HUB VII/1., Nr. 418.

⁴³ HUB VII/1., Nr. 670.

⁴⁴ H. SAMSONOWICZ, *Untersuchungen über das danziger Bürgerkapital in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. VIII.), Weimar, 1969, 54.

⁴⁵ HR IV., 156.

⁴⁶ HR IV., 158-159.

⁴⁷ HUB VI., Nr. 707.

⁴⁸ HUB VII/1., Nr. 58.

⁴⁹ HUB VII/1., Nr. 178.

⁵⁰ HUB VII/1., Nr. 328.

⁵¹ H. SAMSONOWICZ, *Untersuchungen...*, i.m., 107.

⁵² HR I/3., Nr. 425; HR I/6., Nr. 68A, § 41, 42, 48., Nr. 68B, § 28., Nr. 557., § 32.; HR I/7. Nr., 576., Nr. 800., § 8, 24, 25.; HR I/8., Nr. 59.; HR II/1., Nr. 32., § 20, 24, 29, 30., Nr. 393., § 5., Nr. 403.; HR II/2., Nr. 434., § 25.

⁵³ K-F. OLECHNOWITZ, *Der Schiffbau der hansischen Spätzeit: Eine Untersuchung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse*, Weimar, 1960, 11.

⁵⁴ HR II/7., Nr. 338., § 189,3.

A késő középkorban a Hanza-városok többsége arra törekedett, hogy az idegeneket, a Hanzán kívülieket kizárja a hajóépítésből. Csak Danzig jelentett ez alól kivételt, s követett ettől eltérő gyakorlatot: itt folyamatosan építettek hajókat más nemzetekhez tartozók, idegenek megrendelésére is, annak ellenére, hogy a többi Hanza-város ez ellen állandóan szót emelt.⁵⁵ 1474-ben például a lübecki gyűlés küldöttei azt sérelmezték, hogy Danzig hajókat épít és hajókat ad el a hollandoknak, illetve más, Hanzához nem tartozóknak.⁵⁶ A középkorban mindegyik Hanza-városban volt hajógyártás.⁵⁷ A hajóépítő vállalkozók kötelesek voltak a városi hatóságoknál jelenteni megbízóikat, megrendelőiket.⁵⁸ Ahogyan a hajózásban, úgy a hajóépítésben is megkülönböztettek nyári- és téli időszakot. Az egyes Hanza-városokban ebből a szempontból eltérő időben vette kezdetét a nyári időszak (február elején, február végén, március elején, Húsvétkor stb.), a vége azonban egységesen Szent Mihály napja (szeptember 29.) volt. A hajóépítésben egy munkanap 12-13 órát tett ki, s csak háromszor lehetett szünetet tartani: reggelizni, ebédelni és uzsonnázni. Sötétedés után már tilos volt a hajóépítésnél dolgozni. Ez a tiltás a tűzveszély miatt alakult ki, hiszen nagy teret a korban csak nyílt lánggal, nagy tűzzel tudtak volna úgy-ahogy bevilágítani, ez pedig a hajóépítő helyen felhalmozott rengeteg faanyag, kötél, vitorla, kátrány miatt tűzveszélyes volt. Hamburgban például az, aki a sötétben, tűz mellett dolgozott, 1 font büntetést fizetett.⁵⁹

A hajóépítő mesterek nem mindig pénzben kapták fizetségüket. A hamburgi tengerjogi szabályozás szerint például a hamburgi hajóépítők jogot szereztek arra, hogy az általuk épített hajókon meghatározott ideig és mértékig saját áruikat szállíthatták, azaz maguk is kereskedhettek.⁶⁰ A kereskedők (szállítatók) és hajótulajdonosok mellett tehát a hajóépítők ugyancsak foglalkoztak üzleti tevékenységgel, sőt még a kapitányok és tengerészek is. A Hanza hajózási gyakorlatában ugyanis a matrózokat megillette az a jog, hogy kisebb tételben ők is vihettek magukkal a fedélzetre eladásra szánt árukat.⁶¹ Egy 1387-ből származó panaszlevélben például, amely a Hanza-kereskedőknek a normandiai partoknál elszenvedett kárait sorolja fel, a matrózok 10 font értékű kis rakománya külön tételként szerepelt.⁶² A hamburgi hajózási jog szerint a tengerészek bérét a hajót bérbe vevők fizethették oly módon is, hogy a legénységet a kereskedelmi ügylet részesévé tették. Az 1299. évi lübecki hajózási törvény ugyancsak ilyen tartalmú volt.⁶³ A hajóskapitányt a saját áru szállításának jogán túl fizetségként általában a hajó által szállított áru eladása, értékesítése után a nyereség meghatározott hányada illette.⁶⁴

A Hanza-kereskedelemben nem volt ismeretlen a hajóbérlés gyakorlata, amikor a hajótulajdonosok adott összegért egy-egy útra bérbe adták hajójukat, mint például 1404-ben, amikor a Német Lovagrend a Gotland elleni hadjáratához heti 22 skot összegért 7 hét és 3 nap időtartamra kibérelt egy porosz hajót.⁶⁵ Egy wismari hajóért – szintén a gotlandi hadjárat céljából – 4,5 hónapra a lovagrend 19 márka 6 schilleng bérleti díjat fizetett.⁶⁶ A Hanza előírásai szerint a szövetséghez nem tartozóknak tilos volt bérbe adni hajókat.⁶⁷ Összességében azonban a középkori tengeri szállításban a hajóbérlés kevésbé bevett megoldásnak számítot. Az általánosabb gyakorlat az volt, amikor a tulajdonosok, a szállítatók, a kapitány és a matrózok egyaránt közösen

⁵⁵ E. DAENELL, *Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts*, Hansische Geschichtsblätter (1902), 3-4., 21.

⁵⁶ HR III/5., Nr. 252. § 85.; HR III/8., Nr. 33. § 30.

⁵⁷ W. VOGEL, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt I.*, Berlin, 1915.; E. BAASCH, *Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaus und der Schiffbaupolitik*, Hamburg, 1898.

⁵⁸ K-F. OLECHNOWITZ, *Der Schiffbau ... i.m.*, 27.

⁵⁹ *Uo.*, 121.

⁶⁰ *Uo.*, 123.

⁶¹ J. KULISCHER, *i.m.*, 268.

⁶² HUB III., Nr. 343.

⁶³ J. KULISCHER, *i.m.*, 304.

⁶⁴ *Uo.*, 292.

⁶⁵ *Das Marienburger Treßlerbuch der Jahre 1399-1409.*, hrsg. E. JOACHIM, Königsberg, 1896, 377. (a továbbiakban: TB)

⁶⁶ J. SARNOWSKY, *i.m.*, 396.

⁶⁷ K. FRIEDLAND, *i.m.*, 157.

szállították áruikat, s azt vagy külön-külön értékesítették, vagy pedig az út végén közösen osztották a nyereségen.⁶⁸

A Hanzához tartozó kereskedők csak a szövetség előírásai szerint szállíthatták áruikat. A Novgoroddal folytatott kereskedelemre vonatkozó 1346. évi határozatok szerint például egy kereskedő évente csak egyszer utazhatott az orosz városba, s aki hajóval jött, az vízi úton volt köteles eltávozni, és az útvonalat is megszábták.⁶⁹ A Hanza-városok többségének hajózási törvényei rögzítették, hogy külföldön, ha az ottani Hanza kereskedők szervezetének bírósága valamely hajós felett ítélezett, az érintett saját városánál fellebbezhetett az ítélet ellen.⁷⁰

Mivel a középkorban a hajózási technika és navigációs eszközök fejletlensége miatt alapvetően a partok közelében hajóztak, a tengerpartok helyi tartományurai szinte mindenhol gyakorolták az ún. partjogot (*Strandrecht*). Ez azt jelentette, hogy a zátonyra futott, megfeneklett hajók, és azok rakománya a helyi közhatalmat gyakorló fejedelmet illette.⁷¹ Ugyanakkor ez a tartományúri jog, melynek bevétele esetleges és kiszámíthatatlan volt, elriasztotta a kereskedőket, hajósokat, jelentősen fékezte az áruforgalmat. A virágzó középkor folyamán azonban a tengerpartok urai sorra rájöttek arra, hogy a kereskedelem fellendülésével a vámokból és egyéb jogcímeken befolyó összegekből állandó, és sokkal kiszámíthatóbb bevételek származnak, ezért a partjogot illetően számos engedélyt tettek. Pommerellen fejedelme, III. Swantopolk például 1253-ban országában mentesítette a kereskedőket a partjog hatálya alól, azaz megfeneklés, zátonyra futás esetén – ha meg tudták menteni – megtarthatták a rakományt.⁷² 1254-ben Heinrich kurlandi püspök úgy rendelkezett, hogy egyházmegyéje tengerparti részein a megfeneklett hajók rakományát 1 év és 1 napig meg kell őrizni, hogy tulajdonosa visszakaphassa azt, s csak ezt követően, a tulajdonos jelentkezésének elmaradása esetén kerülhetett az a püspökség tulajdonába.⁷³ Az észti Ösel és Wiek szigetek püspöke 1256-ban ugyanilyen tartalommal szabályozta a partjogot, s azt is megengedte a tengeri hajózóknak, hogy a parton kikötve ott fát vágjanak.⁷⁴ 1275-ben Livónia, Észtország és Poroszország érseke, I. Johann két oklevelet is kiállított a kereskedők, hajósok partjog alóli mentessége tárgyában.⁷⁵ A Hanza hajói Flandriában is mentesültek a partjog alól.⁷⁶ Más esetekben viszont, az aktuális politikai helyzettől függően, a források arról számolnak be, hogy egyes fejedelmek a partjogra hivatkozva rátették a kezüket a bajba jutott hajókra és rakományukra. Az 1394. évi thorni gyűlésen például részletes kárlistát készítettek a porosz kereskedők és hajósok dánok által lefoglalt javairól.⁷⁷ 1406 augusztusában a Német Lovagrend nagymestere levelében azt sérelmezte Margit királynőnél, Dánia, Norvégia és Svédország uralkodójánál, hogy Warberg kapitány hajóját, mely részben az említett kapitány, részben pedig a Német Lovagrend, valamint elbingi, thorni és danzigi polgárok tulajdona volt, s Flandriából Poroszország felé hajózva léket kapott, ezért egy norvég kikötőben keresett menedéket, a királynő nevében lefoglalták, rakományát elkobozták.⁷⁸

A Hanza tengerjogi előírásai szerint az áruval megrakott hajók csak a szervezet helyi közösségének és előjáróinak engedélyével hagyhatták el a kikötőt. A kihajózási engedélyt csak akkor kaphatták meg, ha a szóban forgó hajók megfeleltek az útrakelés szabályainak, azaz nem voltak túlterhelve, a fedélzetre nem rakodtak árut, rendelkeztek az előírásoknak megfelelő számú fegyverrel, utasai és matrózai rendeztek minden vitás ügyet, elszámolással kapcsolatos kérdést. Egy 1286-ból származó levélben például *seniores terre Gotlandie cum tota communitate* vétkesnek

⁶⁸ J. KULISCHER, *i.m.*, 304.

⁶⁹ HUB I., 528-529.

⁷⁰ K. FRIEDLAND, *i.m.*, 150.

⁷¹ J. KULISCHER, *i.m.*, 260.

⁷² HUB I., Nr. 461.

⁷³ HUB I., Nr. 470.

⁷⁴ HUB I., Nr. 485.

⁷⁵ HUB I., Nr. 751., 754.

⁷⁶ J. KULISCHER, *i.m.*, 260.

⁷⁷ HR IV., Nr. 185.

⁷⁸ HR V., 246.

mondta ki Gerlach Rese és Johann Winmann rigai polgárokat, akiknek fahamuval megrakott hajója Hince Lucke és Wecel Clinge irányítása alatt a gotlandi Hanza kereskedők tanácsának és vezetőinek engedélye nélkül akarta elhagyni Visby kikötőjét.⁷⁹ 1395-ben Hermann von der Halle hajóját sem engedték kifutni a danzigi kikötőből.⁸⁰ 1434-ben Peter Dambeke danzigi hajóskapitány, akinek vitás ügye támadt Gherd Ghermans kereskedővel, a kontor elöljárójának ítélete előtt önhatalmúan, engedély nélkül hagyta el Londont.⁸¹ 1404 májusában Thorn, Elbing, Danzig, Königsberg és Braunsberg városok marienburgi gyűlésükön úgy határoztak, hogy az útra kész hajók csak akkor futhatnak ki a kikötőből, ha fedélzetükön négy, a hajó irányítására, navigálására alkalmas vezető tartózkodik, hogy ezzel is erősítsék a hajózás biztonságát.⁸² 1403-ban a Német Lovagrend és a porosz városok tanácsai úgy rendelkeztek, hogy egyetlen hajó sem köthet ki, illetve futhat ki a kikötőből anélkül, hogy előtte be nem mutatta volna a szállított áruk listáját (megnevezve azok fajtáit, mennyiségét), meg nem nevezte a rakomány tulajdonosait, s mindezek után a *Pfundgeldet* meg nem fizette volna. Az ezt elmulasztók esetében lefoglalták az illető tulajdonát képező hajó- és rakományrészt.⁸³ Hasonlóképpen jártak el Hamburgban is.⁸⁴ A *Pfundgeld* beszédese a Német Lovagrend államában külön tisztségviselő, a *Pfundmeister* feladata volt, aki a legforgalmasabb porosz kikötőben, Danzigben székelt. Napi ismeretei voltak a hajóforgalomról, pontosan tudta hány hajó érkezett és távozott, milyen árukat szállítottak, stb. 1429. szeptember 6-án például arról tájékoztatta a nagymestert, hogy milyen lépések történtek a kalózok üldözése terén, valamint arról, hogy Lübeck felé hány hajó indult útnak. 1437. október 9-én a Német Lovagrend Dániával folyó tárgyalásairól hírt hozó hajó megérkezéséről tájékoztatta a nagymestert. 1440. március 11-én posztóval és sóval megrakott angol és skót hajók érkezését jelentette.⁸⁵ A *Pfundmeister* Danzigban raktárcsarnokkal és hajórészekkel rendelkezett.⁸⁶

A Balti- és Északi-tenger térségében a középkorban még nem voltak külön kereskedelmi- és hadihajók, ezért abban az esetben, ha a Hanza-városok gyűlése a kereskedelmi és hajózási érdekek védelmére fegyveres fellépésről határozott, a hajótulajdonosok kötelesek voltak hajóikkal részt venni a katonai akciókban, a felmerülő költségeket pedig a *Pfundzoll* bevételekből azoknak a városoknak kellett állnia, ahol az érintett hajótulajdonosok laktak. 1357-ben Hinrich Langhe braunsbergi kereskedő például kártérítést kért a Hanza brügge-i kontorjának vezetőitől, mert úgy vélte, hogy azok tudta és beleegyezése nélkül vették igénybe hajóját egy Antwerpen elleni akcióra.⁸⁷ Minden bizonyal olyan közös Hanza fellépésről lehetett szó, amikor minden Brügge-ben tartózkodó Hanza-hajót köteleztek a vállalkozásban való részvételre. Az 1401. évi lübecki Hanza-gyűlés döntése értelmében például a szövetség porosz városai 50 fegyverrel 2 hajót voltak kötelesek kiállítani, és a Hanza katonai fellépéseire felszerelni.⁸⁸ 1404 januárjában a porosz Hanza-városok marienburgi gyűlésükön arról döntöttek, hogy a Gotland elleni hadjáratra 300 fegyverest állítanak ki, felszerelnek egy-egy nagy hajót, továbbá annyi kisebb hajót, amennyi a 300 katonára, a lovak és egyéb felszerelések, ellátmányok szállításához szükséges.⁸⁹ Még ez év áprilisában az újabb marienburgi gyűlésen úgy határoztak, hogy a Brügge-ben lévő porosz kereskedőket és hajósokat felszólítják a hazatérésre, hogy a gotlandi háborúhoz a porosz városok megfelelő erejű flottát tudjanak kiállítani.⁹⁰

⁷⁹ HUB I., Nr. 1000.

⁸⁰ HR IV., Nr. 294.

⁸¹ HUB VII/1., Nr. 5.

⁸² HR V., 133.

⁸³ J. SARNOWSKY, *Die Wirtschaftsführung...*, i.m., 73.

⁸⁴ *Das Hamburger Pfundzollbuch von 1418*, hrsg. R. SPRANDEL, Köln-Wien, 1972, 48-49.

⁸⁵ J. SARNOWSKY, *Die Wirtschaftsführung...*, i.m., 80-81.

⁸⁶ HUB VII/1., Nr. 767.

⁸⁷ HR III., Nr. 240.

⁸⁸ HR V., 6.

⁸⁹ HR V., 116.

⁹⁰ HR V., 126.

Fegyveres erőhöz, katonai fellépéshez azonban a Hanza csak a legvégső esetben folyamodott, érdekeit leginkább kereskedelmi tilalmakkal, embargókkal igyekezett elérni. 1268 nyarán például a Német Lovagrend livóniai mestere arról tájékoztatta Lübecket, hogy Pszkov és Novgorod ellen viselt háború érdekében megtiltotta a kereskedelmet Novgoroddal, és egyetlen kereskedőnek sem engedélyezi, hogy oda utazzon.⁹¹ 1372-ben Lübeck város tanácsa arról tájékoztatta Danzigot, hogy a svéd király országában megfosztotta privilégiumaitól a német kereskedőket, ezért a Hanza zárlatot léptett életbe Svédország ellen, így tilos oda gabonát vagy egyéb árut szállítani, vagy onnan heringet, vasat vagy más terméket hozni.⁹² Válaszlevelében Danzig azt közölte Lübeckkel, hogy a zárlattal kapcsolatos levél későn érkezett, mert sok porosz kereskedő már elhajózott a tilalom alá vont térségbe.⁹³ 1391-ben a Hollandiával szemben elrendelt exporttilalom 21 danzigi kereskedőt érintett, akik amszterdami partnereknek szállítottak volna.⁹⁴ Az 1393. évi lübecki gyűlés megtiltotta a heringhalászatot és heringfelvásárlást a dán és délsvédországi partoknál.⁹⁵ A kereskedelmi és hajózási tilalmakkal kapcsolatos döntések elvben a szövetség minden tagjára nézve korlátozásokat jelentettek, melyek megszegőit komolyan büntették is. Egy 1360-ból származó oklevél szerint például a porosz városok tilalma ellenére Flandriával kereskedő Johann von Thunent és Johann Kordelitzet bebörtönözték.⁹⁶ 1401 januárjában a Német Lovagrend nagymeste-rének jelenlétében Thorn, Elbing és Danzig városok képviselői a hollandok és seelandiak elleni kereskedelmi blokádnak feloldásáról határoztak, így a porosz kereskedők felkereshették a szóban forgó tartományokat, és az ottani kalmárok, hajósok is jöhettek Poroszországba.⁹⁷ 1436-ban a Hanza ismét megtiltotta a hajózást Hollandiába és Flandriába,⁹⁸ 1440-ben pedig Dániával kapcsolatban rendelte el ugyanezt.⁹⁹ 1405. szeptember 22-én a német kereskedők brügge-i elöljárója arról tájékoztatta a porosz városokat, hogy 7 porosz kereskedő, Symon Boytiin, Claus Bolle, Claus Halewater, Arnt Holthusen, Johan von der Heyde, Ludeke Meyer és Johan von der Ecke a tilalom ellenére Dordrechtbe hajózott, egy bizonyos Hinrich Unrow kapitány pedig még ennél is tovább, Amszterdamba vitorlázott.¹⁰⁰ 1406. február 14-én Thorn, Elbing, Braunsberg, Königsberg és Danzig város küldöttei danzigi gyűlésükön döntöttek a kereskedelmi embargó megsértőinek büntetéséről.¹⁰¹

A Hanza-kereskedelem áruforgalma jórészt tengeren bonyolódott ugyan, de a belső területek termékeinek többsége szintén vízi úton, folyami hajókon, bárkákon jutott el a kikötőkbe. Emiatt a folyókon történő szállításra, hajózásra külön szabályok születtek. Míg a tengeri kikötőkben az áruk és maga a hajó után értékvámot (*Pfundzoll*) kellett fizetni, addig a Balti-tengerbe ömlő folyók partjainál ún. kikötési pénzt, vagy cölöppénzt (*Pfablgeld*) fizettek a hajósok és a szállítatók. 1341-ben például Dietrich von Altenburg, a Német Lovagrend nagymestere a cölöppénz miatt kiobbant vitában döntőbíráskodott Elbing és Danzig városok között.¹⁰² A tartományurak általában abban voltak érdekeltek, hogy minél több kereskedő és hajós keresse fel territóriumait, ezért a földjükön lévő, hajózható folyókon megkötések nélküli, szabad hajózást biztosítottak. Hermann von Salza, a Német Lovagrend nagymestere például 1233-ban az újonnan alapított Kulm és Thorn városok számára szabad hajózást engedélyezett a Visztulán.¹⁰³ Nikolaus rigai püspök 1250-ben a helyi és az idegen kereskedőknek egyaránt lehetővé tette, hogy a Dvina-

⁹¹ HUB I., Nr. 656.

⁹² HR III., Nr. 313.

⁹³ HR III., Nr. 314.

⁹⁴ HR IV., Nr. 3.

⁹⁵ HR IV., Nr. 158.

⁹⁶ HR III., Nr. 313.

⁹⁷ HR V., 1-3.

⁹⁸ HUB VII/1., Nr. 229.

⁹⁹ HUB VII/1., Nr. 670.

¹⁰⁰ HR V., 197.

¹⁰¹ HR V., 219.

¹⁰² HUB II., Nr. 670.

¹⁰³ HUB I., Nr. 260.

folyón, illetve Livónia egyéb folyóin szabadon közlekedjenek.¹⁰⁴ 1273-ban a Német Lovagrend livóniai mestere erősítette meg a szabad közlekedésre és kereske-delemre vonatkozó korábbi privilégiumokat.¹⁰⁵ I. Johann, Livónia, Észtország és Poroszország érseke 1275-ben egyházmegyéje határain belül a folyóvizeken minden hajóst és kereskedőt mentesített a vámok megfizetése alól.¹⁰⁶ 1286-ban Kujávia hercege engedélyezte Thorn városának, hogy kereskedői az országán átfolyó folyókon hajózzanak.¹⁰⁷ II. Mestwin, Pommerellen fejedelme viszont 1293-ban csak meghatározott folyókon biztosított vámmentes közlekedést a porosz hajóknak, de a partjogról a folyami közlekedés esetén is lemondott.¹⁰⁸ A porosz városok 1394. évi marienburgi gyűlésükön fogadták el a Visztulán közlekedőkre vonatkozó hajózási szabályokat, s többek között megerősítették azt a privilégiumot, hogy a folyami hajósok a folyóparton bárhol gyűjthettek tűzifát ételeik elkészítéséhez.¹⁰⁹ Nyolc évvel később, 1402-ben a porosz városok úgy döntöttek, hogy a Visztulán közlekedő, a német lovagrendi államot felkereső folyami hajósok – ha be akarnak lépni az országba – a porosz határok előtt a lengyel partszakaszon már nem köthetnek ki, azaz lényegében a Visztula alsó szakaszán biztosították Thorn kikötői monopóliumát.¹¹⁰ A következő évben a Német Lovagrend nagymestere ezt azzal toldotta meg, hogy árumegállító jogot adományozott Thornnak, és előírta, hogy a Poroszországba érkező idegen kereskedők és hajósok kizárólag a Thornon átvezető vízi utat, azaz csak a Visztulát használhatják.¹¹¹ A Németország, Lengyelország vagy a Baltikum belsejéből származó áruk az egymással szinte párhuzamosan folyó, délről északra, illetve keletről nyugatra tartó folyókon (Weser, Elba, Odera, Visztula, Pregel, Dvina stb.) vízi úton voltak szállíthatók a tengerig, és a tenger felől érkező árukat is ezeken a folyókon szállították a belső területekre. A torkolatvidékeken fekvő városokban (Hamburg, Stettin, Danzig, Königsberg, Riga stb.) rakodták át az árukat a folyami szállítóbárkákból a tengeri hajókba, és viszont. Ezen városok többségének árumegállító joga ebből a természetes földrajzi adottságból is következett.

A folyók felsőbb folyásainál fekvő Hanza városok számára, ahol a vízfolyás megváltozott, azaz a folyó szélesebb, nagyobb vízhozamúvá vált, lehetőség volt az eddigi kisebb bárkákból nagyobbakba átrakodni. Ez gyakran jogi kényszerként jelentkezett, mint például Köln esetében. A Rajna mélyebb, ténylegesen hajózható szakasza Kölnőtől kezdődött, ezért itt nagyobb bárkába, uszályokba rakodták át a felső folyóvidékről érkező kisebb dereglyék rakomá-nyát. Az átrakodás kötelező volt, s Kölnből kizárólag kölni folyami hajósok szállíthatták azt tovább.¹¹²

Monopóliumjogokkal tengeri kikötők is rendelkeztek. 1393-ban például Konrad von Jungingen nagymester úgy rendelkezett, hogy a Visztulától keletre fekvő területek termékei egészen a Kúr-öböl, kizárólag az elbingi kikötőből szállíthatók ki Poroszországból, és ezeket az árukat tilos volt a Visztulához, vagy Danzigba szállítani.¹¹³

A 15. század második felében Poroszországban, különösen Danzigban a folyami áruszállításban már megjelent az árubiztosítás gyakorlata, de ez csak meghatározott időszakokra és területre vonatkozott. A Húsvét utáni második csütörtökig volt érvényes, azaz lényegében a tavaszi és nyári hajózási idény kezdetéig, és kizárólag a „nagy víz”, azaz a tengerig. A 15. századi források szerint a danzigi export évente márciusban és áprilisban kezdődött, amikor a Visztulán már lezajlott a jégzajlás és hajózhatóvá vált. Ezt az időszakot a hajózás szempontjából „*első nyílt*

¹⁰⁴ HUB I., Nr. 385.

¹⁰⁵ HUB I., Nr. 714.

¹⁰⁶ HUB I., Nr. 751.

¹⁰⁷ HUB I., Nr. 1003.

¹⁰⁸ HUB I., Nr. 1107.

¹⁰⁹ HR IV., Nr. 246.

¹¹⁰ HR V., 67.

¹¹¹ W. BÖHNKE, *Der Binnenhandel des Deutschen Ordens in Preussen und seine Beziehung zum Aussen-handel um 1400*, *Hansische Geschichtsblätter* 80 (1962), 30.

¹¹² J. KULISCHER, *i.m.*, 240., 249.

¹¹³ HR I., 8. Nr. 956.

víznek” nevezték (*erste opene water*).¹¹⁴ Ezt megelőzően történt a kivitelre szánt áruk összegyűjtése, helyi raktározása, a biztosítás tehát a szállítás szempontjából korántsem kedvező időszakra vonatkozott. A biztosító gyakran maga Danzig városa volt, s az áru értékének 10 %-át kellett a városi kasszába biztosítási díjként befizetni. A biztosítást azonban nem mindenfajta árura, hanem csak meghatározott üzletekre és értékekre lehetett igénybe venni. Árubiztosítással pénzemberek, magánsze-mélyek is foglalkoztak. 1464-ben Danzigban mintegy 60 biztosítással foglal-kozó vállalkozó 903 márka összegben kötött biztosítási szerződést, azaz több mint 9000 márka értékű árut biztosítottak.¹¹⁵

A novgorodi kereskedelemhez szintén hozzá tartozott a folyami hajózás. Az 1189., 1259., 1268. és 1269. évi kereskedelmi szerződésekből az rekonstruálható, hogy a tengerjáró hajók a Finn-öbölből még a Néva-folyón felfelé hajóztak egészen a Ladoga-tóig, ahol a Volhov torkolatánál épült Ladoga (Aldagen) városában kisebb folyami bárkákra rakták át rakományukat, s innen a Volhov-folyón keresztül ért az áru Novgorodba. Az 1268. és 1269. évi források részletesen foglalkoztak az utazás rendjével, a vámokkal, a novgorodi kalauzok és vontatók bérének, ellátásának kérdéseivel.¹¹⁶ A folyókon felfelé történő szállítás természetesen a többi folyón (Visztula, Odera, Elba stb.) is evezősöket vagy vontatókat igényelt, ezért e területeken szintén megszülettek a rájuk vonatkozó speciális szabályozások, ahogyan például a porosz városok által 1394-ben elfogadott visztulai hajózási előírások tanúsítják.¹¹⁷ Egyes Hanza-városok, mint például Königsberg, Balga vagy Elbing, csak a dűnék által elzárt Visztula-öböl (*Frisches Haff*) szűk kijáratán keresztül érték el a nyílt tengert. Az átjáró hajózhatósága állandó karbantartást, kotrást igényelt, ami az ún. *Mündemeister* („torkolatmester”) feladata volt,¹¹⁸ de egyúttal komoly ellenőrző szerepet is betöltött a hajóforgalomban.¹¹⁹

A Hanzához tartozás egyik legfontosabb előnyét a külföldön szerzett kereskedelmi és hajózási kiváltságok jelentették, melyek a szabad kereskedelem lehetőségén, saját jog alapján működő kereskedelmi lerakatokon (kontorokon) túl nagyon komoly személy- és vagyonbiztonságot garantáltak. Flandriában például 1360-tól a Hanza kereskedők és hajósok abban a kiváltságban részesültek, hogy akkor, ha Flandria grófja és bármelyik német fejedelem között háború törne ki, a szóban forgó kereskedőknek 120 nap (egyharmad év) áll rendelkezésükre, hogy javaikkal, értékeikkel elhagyják a tartományt. Aki viszont maradni akart, a kiváltságlevél annak is garantálta élete és javai biztonságát. Brabantban 40, Holland-tartományban pedig 80 nap állt rendelkezésükre, hogy háború esetén távozzanak, de itt a maradók számára további garanciák már nem voltak. A Hanza számára háborús környezetben biztosított flandriai 120 nap azért figyelemre méltó, mert az angol hajósok és kereskedők ugyanitt 60, a genovaiak pedig 90 nappal rendelkeztek. Ha egy Hanza-város polgárát, akár kereskedőt, akár hajóst Flandriában ért a halál, nála lévő javai nem a tartomány urára, hanem törvényes örökösire szálltak éppúgy, mintha a grófság alattvalójának jogállásával rendelkezett volna.¹²⁰ A Hanza mindennap-jaiban ez a gyakorlat általános volt. 1438 januárjában például Danzig város tanácsa arról tájékoztatta Arnd Kalfot Dortmundban, hogy testvére, Gotschalk Danzigban elhunyt. Halála előtt végrendeletet készített, melynek végrehajtásával négy danzigi polgárt bízott meg.¹²¹ Abban az esetben, ha a flandriai grófság területén egy flamand kirabolt egy Hanzához tartozó utazót, és a tetteit elfogták, tettéért összes vagyonával felelt. Ha a vagyon kevésnek bizonyult a kárpótláshoz, akkor Gent, Brügge és Ypern városoknak kellett jótálnia az okozott károkért. Ha a

¹¹⁴ H. SAMSONOWICZ, *i.m.*, 29.

¹¹⁵ *Uo.*, 58.

¹¹⁶ K. L. GOETZ, *Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters*, Hamburg, 1916., Nr. 1. (1189); Nr. 1., 5. (1259); Nr. 2., 5a. (1268); Nr. 1.a-b., 2. (1269); Nr. 4., 5., 5a., 6., 7. (1268-1269).

¹¹⁷ HR IV., Nr. 246., § 237.

¹¹⁸ TB 528.

¹¹⁹ *Acten der Ständetage Preußens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*. hrsg. M. TOEPPEN, Leipzig, 1878-1886., (a továbbiakban: *ASP*), I., 436.; II., 84., 317.

¹²⁰ J. KULISCHER, *i.m.*, 259.

¹²¹ HUB VII/1., Nr. 178.

flamandok Flandrián kívül raboltak ki egy Hanza-hajót, a károsultaknak nem kellett jogorvoslatért Flandriába utazni, hanem ott, ahol az eset történt, bírósághoz fordulhattak, s annak ítélete nyomán kártérítést kérhettek a flandriai gróftól vagy a flandriai városoktól.¹²²

¹²² J. KULISCHER, *im.*, 259-260.