



>> Der HGV im Internet

Liebe Benutzerinnen und Benutzer,

der Hansische Geschichtsverein e.V. hat es sich zur Aufgabe gemacht, schrittweise hansische Literatur im Internet der Forschung zur Verfügung zu stellen. Dieses Buch wurde mit Mitteln des Vereins digitalisiert.

Mit freundlichen Grüßen,

der Vorstand

Ms VI 27

Kunst ist ein edele schatz.



EX LIBRIS
KAROL ZEUMER

Redaktions-Ausschuss.

Dr. W. von Bippen, Syndikus zu Bremen.
Prof. Dr. G. Freiherr von der Ropp in Marburg.
Prof. Dr. W. Stein in Göttingen.

Manuskript-Sendungen und Zuschriften an die Redaktion werden unter der Adresse von Professor Dr. Walther Stein in Göttingen, Herzberger Chaussee 59, erbeten. Rezensionsexemplare bittet man an die Verlagsbuchhandlung

Duncker & Humblot in Leipzig,
Dresdnerstrasse 17, zu senden.

Inhalt.

	Seite
I. Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte. Von Dietrich Schäfer	1
II. Die Binnenfahrt durch Holland und Stift Utrecht vom 12. bis 14. Jahrhundert. Mit einer Karte. Von Walther Vogel	13
III. Nordeuropa in der Vorstellung Adams von Bremen. Mit zwei Karten. Von Hermann Krabbo	37
IV. hansa. Von Walther Stein	53
V. Zur Vorgeschichte des Stecknitz-Kanals. Von Dietrich Schäfer	115
VI. Zur Geschichte des niederländischen Handels im Mittelalter. Zweiter (Schluß-)Teil. Von Hans Wilkens	123
VII. Kleinere Mitteilungen.	
1. Der Münzrezeß der vier wendischen Städte von 1433, Jan. 13. Von M. Bahrfeldt	205
VIII. Rezensionen.	
1. Quellen zur Geschichte Ostfrieslands. Herausgegeben von C. Borchling. Von Ferdinand Frensdorff	211
2. Dr. iur. Hermann Rudorff, Zur Rechtsstellung der Gäste im mittelalterlichen städtischen Prozeß, vorzugsweise nach norddeutschen Quellen. Von Hermann Joachim	218
3. Paul Rehme, Über das älteste bremische Grundbuch (1438 bis 1558) und seine Stellung im Liegenschaftsrechte. Von Konrad Beyerle	237
4. Dr. iur. Otto Löning, Grunderwerb und Treuhand in Lübeck. Von Konrad Beyerle	251
5. E. Baasch, Der Kampf des Hauses Braunschweig-Lüneburg. Von Johannes Kretzschmar	265
6. Die Kölner Zunfturkunden nebst andern Kölner Gewerburkunden bis zum Jahre 1500. Bearbeitet von Heinrich v. Loesch. Von Friedrich Techen	268
7. Dr. H. A. Poelman, Geschiedenis van den handel van Noord-Nederland gedurende het merovingische en karolingische tijdperk. Von Hans Wilkens	292
8. Erich Zechlin, Lüneburger Hospitäler im Mittelalter. Von Friedrich Bruns	296

	Seite
IX. Handel und Handelspolitik am Niederrhein vom 13.—16. Jahrhundert. Von Bruno Kuske	301
X. Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts. Von Bernhard Hagedorn	329
XI. Eine hansische Gesandtschaftsrechnung vom Jahre 1425. Von Karl Kunze	431
XII. Zur Geschichte der Deutschen auf Gotland. Von Wolfgang Schlüter	455
XIII. Ein Blick in das städtische Leben Westfalens im 13. Jahrhundert nach dem Palpanista. Von Hans Richter	475
XIV. Karl von Villers und die Hansestädte, insbesondere während der Hamburger Konferenzen vom Herbst 1809. Von Adolf Wohlwill	483
XV. Kleinere Mitteilungen.	
I. Die Morgensprache der Wismarschen Bäcker. Von Friedrich Techen	509
II. Ein Verzeichnis von Buchbindergesellen, die in Danzig, Łęczycza und Riga zu Schelmen geworden sind. Von Ernst Dragendorff	521
XVI. Rezensionen und Referate.	
1. Das altdeutsche Handwerk. Aus dem Nachlaß von Moritz Heyne. Von Ferdinand Frensdorff	525
2. Павелъ Таль. Трешня Новгородская Скра (Ок 1325 г.) Текстъ и русскій переводъ. — Pawel Tal'. Tret'ja Nowgorodskaja Skra. (Ok. 1325 g.) Tekst i russkij perewod. — Paul Thal, Die dritte Nowgorodische Skra. (Ungefähr aus d. J. 1325.) Von Wolfgang Schlüter	536
3. E. Arup, Studier in engelsk og tysk Handels Historie. Von Max Pappenheim	543
4. E. Kober, Die Anfänge des deutschen Wollgewerbes. Von Justus Hashagen	549
5. Chr. Kraus, Entwicklung des Weseler Stadthaushaltes von 1343—1390, dargestellt auf Grund der Stadtrechnungen. Von Bruno Kuske	554
XVII. Nachrichten vom Hansischen Geschichtsverein.	
I. Achtunddreißigster Jahresbericht des Hansischen Geschichtsvereins. Erstattet vom Vorstand	559
II. Zusammensetzung des Vorstandes	566
III. Mitgliederverzeichnis Oktober 1909	566
IV. Reiseberichte von Rudolf Häpke	576
Sachregister von Dr. Wilmanns	588

HANSISCHE
GESCHICHTSBLÄTTER.

HERAUSGEGEBEN

VOM

VEREIN FÜR HANSISCHE GESCHICHTE.

JAHRGANG 1909.

ERSTES HEFT.



LEIPZIG,
VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT.

1909.

HANSSISCHE

ESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEBEN

VON

VEREIN FÜR HANSSISCHE GESCHICHTS

Alle Rechte vorbehalten.

JAHRGANG 1900

ERSTER HEFT



LEIPZIG

VERLAG VON DUNCKER & HUMBOLDT

Altenburg
Pierersche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

I.

Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte.

Vortrag¹, gehalten in der Versammlung des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine zu Lübeck am 21. September 1908.

Von

Dietrich Schäfer.

Den Ausdruck »Seegeschichte« kann man nicht als einen gebräuchlichen bezeichnen; vielleicht ist er völlig neu geprägt. Es wird aber niemand im Zweifel sein, was er sagen soll. Es handelt sich bei »deutscher Seegeschichte« um die Beziehungen unseres Volkes zur See.

Als Ihr verehrter Vorsitzender, den wir hier schmerzlich vermissen, und dem wir alle baldige und volle Genesung wünschen, mich zu einem Vortrage in der diesjährigen Tagung des Gesamtvereins aufforderte, waren wir bald einig, daß das angekündigte Thema geeignet sein werde. Lübeck ist ja nicht nur der Sitz des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, sondern auch der des Hansischen Geschichtsvereins, dem die Pflege dieser Seite unserer Geschichtsforschung gleichsam als natürliche Aufgabe zugewachsen ist.

Allerdings hat der Hansische Geschichtsverein ja auch Auf-

¹ Der Vortrag ist auch gedruckt im Korrespondenzblatt des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine, Jahrg. 57. 1909. Nr. 3.

gaben zu lösen, die in anderer Richtung liegen, und ebenso ist die Summe deutscher Beziehungen zur See nicht beschlossen in den Städten, die einst dem Bunde der Hanse angehörten. Was uns die Gegenwart lehrt, ist auch der Vorzeit nicht ganz fremd geblieben. Wir haben gesehen, wie große, übers Meer zielende Bewegungen gerade vom Binnenlande ausgingen, unsere großen Seehandelsemporien nur zögernd, ja widerstrebend in sie eintraten. So sind auch in früheren Jahrhunderten, besonders in dem so bewegten, gedankenreichen des Humanismus und der Reformation, bedeutende, ihrer Zeit vorauseilende Antriebe von Männern ausgegangen, die in durchaus binnenländischen Verhältnissen aufgewachsen waren und lebten, und die Beziehungen der deutschen Mitte und des deutschen Südens zur See haben sich im Laufe der Zeit nur immer nachhaltiger und umfassender gestaltet. Das ändert aber nichts an der Tatsache, daß die Hanse, solange sie bestand, Führerin war in allem, was Deutschland auf der See zu vertreten hatte. Es liegt also in der Natur der Sache, daß die Beantwortung der Frage, was geschehen kann zur Förderung deutscher Seegeschichte, anzuknüpfen hat an die Tätigkeit des Hansischen Geschichtsvereins.

Man kann vom Verein sagen, daß es ihm in nun bald 40 jähriger Arbeit gelungen ist, in Verfolgung der großen Linien, die Georg Waitz ihm einst vorzeichnete, das Material für mittelalterliche deutsche Seegeschichte allgemeinsten Benutzung zugänglich zu machen. Die Rezesse der Hansetage mit den einschlägigen Akten liegen bis 1521 in 22 starken Quartbänden gedruckt vor; sie werden in wenigen Jahren bis zum gesteckten Endziel (1530) vollständig veröffentlicht sein. Das ergänzende Urkundenmaterial enthalten, abgesehen von einer siebzehnjährigen Lücke, die binnen kurzem ausgefüllt sein wird, die zehn ebenso umfangreichen Bände des hansischen Urkundenbuchs bis zum Jahre 1485. Daneben hat der Verein wichtige Quellen, die in diese beiden Reihen nicht hineinpaßten, in den zehn Bänden der hansischen Gesichtsquellen veröffentlicht. Darstellende und untersuchende Arbeiten haben die 36 Jahrgänge der hansischen Geschichtsblätter in reichster Fülle gesammelt, und in den letzten Jahren hat diese Seite der Vereinsbestrebungen durch die Pfingstblätter des Vereins und durch die von ihm herausgegebenen »Abhandlungen zur Verkehrs-

und Seegeschichte« noch eine wesentliche Erweiterung erfahren. Eine zusammenfassende Seegeschichte des deutschen Mittelalters würde ja auch landschaftliche Quellen-Publikationen heranzuziehen haben, aber das Fundament, auf dem sie zu ruhen hätte, ist vom Hansischen Geschichtsverein gelegt; die weiter zu verwendenden Steine hat er zu allermeist herangeführt und baufertig gemacht, vor allem auch durch ausgiebige Ausnutzung fremdländischer Quellen.

Es ist diese Arbeit auch nicht mit dem Ausgange des Mittelalters abgeschlossen worden. Von den »Inventaren hansischer Archive des 16. Jahrhunderts« liegt das Kölner (für die Jahre 1531 bis 1591) in zwei Bänden gedruckt vor; das Danziger und das Braunschweiger für den gleichen Zeitraum werden ihm in Bände folgen. Alle drei berücksichtigen auch die den genannten Hauptplätzen nahegelegenen kleineren Städte. Ein Inventar über die in den niederländisch-belgischen Archiven bewahrten Nachrichten zur Geschichte der Hanse nach 1530 ist in Vorbereitung. Die vom Verein veröffentlichten untersuchenden und darstellenden Aufsätze beschäftigen sich vielfach mit der Neuzeit. Die Weiterführung dieser Arbeit stößt aber auf Verhältnisse, die abweichend sind von jenen, welche den ausgeführten Plänen als Grundlage und Richtschnur dienen.

Die Hanse scheidet im 17. Jahrhundert aus der Reihe der politischen Mächte aus. Wenn man 1668 als ihr Endjahr angibt, weil damals ein letzter Städtetag zustande kam, so ist zu beachten, daß nach 1629, dem Jahre des vorletzten Hansetages, kein Hergang von einiger Bedeutung nachzuweisen ist, der als Ergebnis hansischen Zusammenwirkens aufgefaßt werden könnte. Wohl haben einzelne Städte auch ferner eine führende Stellung in den Beziehungen zur See behauptet (es war das mehr oder weniger unvermeidlich mit ihrer Lage verbunden), aber neben sie und sie politisch bald weit überragend tritt die landschaftliche Gewalt der Fürsten, da das Reich es ja zu einer Betätigung auf diesem Gebiete nie brachte. Wollte der Hansische Geschichtsverein den Nachdruck legen auf das Wort hansisch, so ginge er dem Ende seiner Tätigkeit entgegen; er müßte sie in nicht allzuferner Zeit einstellen.

Es versteht sich von selbst, daß davon nicht die Rede sein kann.

Wer auf solche Leistungen hinweisen darf und so lebensvoll dasteht, erklärt sich nicht für tot. Der Hansische Geschichtsverein ist sich klar darüber, daß er weiter zu arbeiten hat auch für die Zeit, wo es keine Hanse mehr gab, daß die hansische Geschichte sich ihm zur allgemeinen deutschen Seegeschichte erweitern muß. Die Erfahrungen, die der Verein sammelte, die Kräfte und Mittel, über die er verfügt, sind diesem Ziele dienstbar zu machen. Für die Kenntnis unserer Seebeziehungen in den letzten 3 bis 4 Jahrhunderten ist in ähnlicher Weise der Boden zu bereiten, wie das für die frühere Zeit geschehen ist. Wie ist diese Aufgabe zu lösen, und wie ist für ihre Lösung ein Zusammenwirken des allgemeineren Vereins mit den landschaftlichen Gesellschaften notwendig, wünschenswert, durchführbar? Das ist die Frage, deren Beantwortung mir als Ziel vorschwebt, so weit eine Beantwortung zur Zeit möglich ist.

Zwei Merkmale sind es, welche die bisherige Sammelarbeit des Hansischen Geschichtsvereins kennzeichnen. Sie war getragen von einheitlicher Auffassung der Aufgabe und gerichtet auf erschöpfende Vollständigkeit. Es ist in jeder Publikationsreihe das Material gesammelt worden für die Geschichte aller Glieder der Hanse, und man hat sich das Ziel gesetzt, keine schriftliche Aufzeichnung unberücksichtigt zu lassen. Werden diese Grundsätze auch ferner festgehalten werden können?

In betreff der Einheitlichkeit entsteht die Schwierigkeit, daß mit dem Verschwinden der Hanse auch der verbindende Faden verschwindet. Es gibt kein Band mehr, das den gesamten deutschen Seeverkehr oder wenigstens seinen Hauptteil umschlänge. Da dieser Verkehr, wie überhaupt jeder Verkehr nach außen, in allerengsten Beziehungen steht zur politischen Organisation seiner Heimat, so tritt, da das Reich nicht in Frage kommt, landschaftliche Gliederung an die Stelle der hansischen Einheit.

Es ist das aber kein Wandel, der mit einem Schlage erfolgt. Kein Einzelereignis läßt sich als sein Eintreten bezeichnen; er vollzieht sich im Laufe der Zeit, vom 15. bis 17. Jahrhundert. Das Ergebnis ist, daß nur drei von den alten Hansestädten Selbständigkeit in ihren Beziehungen zur See behaupten, die drei, die noch heute als gleichberechtigte Glieder im geeinten Reiche stehen. Man kann Danzig neben sie stellen, weil es trotz seiner Abhängig-

keit von der polnischen Krone seine maritimen Interessen nach eigenem Ermessen hat wahrnehmen können. Im übrigen tritt im Geltungsbereich der alten Hanse die Reihe der Uferstaaten an die Stelle der Städte. Von irgendwelcher gemeinsamen Gesetzgebung oder Verordnung, oder gar von gemeinsamer Vertretung gegenüber dem Auslande ist nicht mehr die Rede; es ist der Zustand, der, allerdings in wechselnden Formen, gedauert hat bis zur Errichtung des norddeutschen Bundes.

Es ist klar, daß dieser Sachlage nicht eine Publikation in der Anlage der Hanserezeße gerecht werden kann. Schon in dieser großen Sammlung war die Schwierigkeit, das Material um die Rezeße, die Beschlüsse der Hansetage, zu gruppieren, manchmal keine geringe. Der Zusammenhang zwischen dem Inhalt der Rezeße und den entscheidenden Ereignissen wird im Fortgange der Jahrzehnte ein immer loserer, und die Lücken, die zwischen den oft erst in jahrelangen Zwischenräumen sich wiederholenden Tagfahrten klaffen, werden immer größer. So hat bei der Ordnung des Materials zu allerlei Nebenformen gegriffen werden müssen. Wenn die Rezeßpublikation mit dem Jahre 1530 abgebrochen werden soll, so ist der Hauptgrund für dieses Verfahren, daß die zugleich umfangreicher und inhaltsleerer werdenden Protokolle der Tagfahrten immer weniger ein Bild von der Entwicklung der Hansestädte und ihrer Verkehrstätigkeit geben können. Man mußte andere Formen suchen, das vorhandene Material zugänglich zu machen, und hat solche zunächst in den »Inventaren« gefunden.

Für die Zeit nach dem völligen Untergang der Hanse kann an eine gesamtdeutsche Quellenpublikation also nicht mehr gedacht werden. Sie würde eine zusammenhanglose Anhäufung von sehr verschiedenartigen Nachrichten darstellen. Die landschaftlichen Bildungen, die Deutschland reichs- und völkerrechtlich darstellen, müssen in ihr Recht treten. Ihre Schifffahrt und Handel, überhaupt die Beziehungen zur See betreffende Gesetzgebung, ihre Verhandlungen und Verträge mit fremden Mächten über dahin gehörende Fragen, die heimische Entwicklung der Verhältnisse, die mit der See in Verbindung stehen, sind in erster Linie als Arbeitsgebiet ihrer geschichtswissenschaftlichen Bestrebungen anzusehen. Es bieten sich hier Aufgaben, die mehrfach mit einer

territorialen Wirtschaftsgeschichte so ziemlich zusammenfallen werden. Es ist untunlich, das einschlägige Material in einer allgemein deutschen Sammlung zusammenzufassen; allein die landschaftliche Gliederung verbürgt einen inneren Halt. Untersuchenden und darstellenden Arbeiten muß es überlassen bleiben, in diesen Fragen der Seegeschichte gesamtdeutsche Gesichtspunkte zur Geltung zu bringen.

Erleidet so die bisherige Einheitlichkeit eine Einbuße, so genügt schon eine oberflächliche Kenntnis des vorhandenen Materials, um zu erkennen, daß von Vollständigkeit in dem Sinne, wie sie bei den bisherigen Publikationen erstrebt und im wesentlichen auch erreicht wurde, für die spätere Zeit nicht mehr die Rede sein kann. Die Schwierigkeiten, die sich bei allen größeren Quellenwerken zur neueren Geschichte herausstellen, ergeben sich auch hier. Die Fülle der Überlieferung zwingt zu einer Aussonderung. Wie sie vorzunehmen ist, wird sich für die Seegeschichte so wenig wie für andere Gebiete durch allgemeine Sätze, die als untrüglich bezeichnet werden könnten, festlegen lassen. Inhalt und Überlieferungsform der erhaltenen schriftlichen Niederschläge, sowie die Natur der Hergänge werden das Verfahren in der Hauptsache bestimmen; vielfach wird man Wiedergabe der Quellen in dieser oder jener Form mit Darstellung verbinden müssen.

In noch höherem Grade gilt das aber von Aufgaben, die neben dieser landschaftlich sich gliedernden erwachsen, die sich in diese schwer oder gar nicht würden einfügen lassen, und die andererseits wieder eine gewisse Einheitlichkeit verlangen.

Es gibt eine Reihe auf der See sich vollziehender Betriebe, in denen das deutsche Volk neben anderen Völkern auftritt, in der neueren Zeit naturgemäß noch wesentlich mehr als im Mittelalter. Die Teilnahme an ihnen erstreckt sich fast immer auf mehrere, manchmal auf sämtliche deutsche Landschaften, bzw. Staaten; sie liegt im Zuge der betreffenden Zeit. Die Quellen für die Geschichte solcher Betriebe sind in die bisherigen Sammelwerke des Hansischen Geschichtsvereins in ihrer chronologischen Ordnung eingereiht. In den zu wünschenden landschaftlichen Publikationen werden sie auch nicht ganz unberücksichtigt bleiben können; aber sie verlangen zu ihrem Verständnis eine allgemeine

deutsche Zusammenstellung und Betrachtung. Nur beispielsweise soll hier auf einige derartige Entwicklungsreihen hingewiesen werden.

Der Austausch der baltischen Produkte mit denen des europäischen Westens ist als eine Art Rückgrat des hansischen Handels bekannt. Dieser Verkehr erfuhr einen gewaltigen Aufschwung im 16. Jahrhundert, was wir jetzt durch die veröffentlichten Sundzoll-Tabellen ziffernmäßig belegen können. Die Entdeckung Amerikas und die Auffindung des Seeweges nach Ostindien haben an dieser Stelle besonders stark auf den europäischen Seeverkehr eingewirkt. Spanien und Portugal wurden starke Abnehmer für Ostseeprodukte, und in Lissabon wurden von den hansischen Schiffern und Kaufleuten jetzt die Waren geholt, die sie bisher in Brügge und Antwerpen erworben hatten. An der portugiesischen und spanischen Küste suchte man infolgedessen auch unter günstigeren Bedingungen das Salz, das bis dahin die Westküste Frankreichs geliefert hatte. Versuche, in den spanisch-portugiesischen Verkehr einzutreten, lassen sich im 16. Jahrhundert an der ganzen deutschen Küste, Nord- und Ostsee, nachweisen und nicht allein in Städten. Sie können nur in diesem großen Zusammenhange verstanden und richtig eingeschätzt werden. Das 16. Jahrhundert ist eine Zeit, in der es, abgesehen von Portugiesen und Spaniern, einen europäischen Handel über den Ozean nicht gab. Wie sich die Deutschen in dem Verkehr nach der Halbinsel neben den anderen Völkern, besonders neben den Niederländern, behaupteten, ist eine Frage, deren klare und bestimmte Beantwortung für die Beurteilung unseres Auftretens zur See von größter Bedeutung ist.

Die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts ist die Zeit des ersten Auftretens der Niederländer, Engländer, Franzosen und dann auch der Dänen in Ost- und Westindien. Damals und in der Folgezeit hat der Gedanke einer Teilnahme an diesem Verkehr auch in deutschen Kreisen mehrfach Wurzel geschlagen. Begründung einer »Westindischen Kompanie«, unter deren Aufgaben nach dem herrschenden Sprachgebrauch auch der westafrikanische Handel begriffen war, ist an mehr als einer Stelle geplant worden. Dauernde Erfolge sind im 17. und 18. Jahrhundert nicht zu verzeichnen; aber die Bestrebungen an sich sind interessant genug

und können ebenfalls nur im großen Zusammenhange richtig gewürdigt werden.

Das gleiche ist der Fall mit dem deutschen Eintreten in den Mittelmeerhandel, in den nordamerikanischen Verkehr nach dem Unabhängigkeitskriege der Vereinigten Staaten, in den süd- und mittelamerikanischen im unmittelbaren Anschluß an die Losreißung der spanischen und portugiesischen Kolonien vom Mutterlande und mit der Teilnahme an der ostasiatischen, ostindischen und australischen Fahrt seit den 20er und 30er Jahren des letzten Jahrhunderts.

Das Meer ist aber nicht allein, wie Ratzel sagt, der Weg, es ist auch ein Wertfaktor an sich. Neben Handel und Schifffahrt behauptet die Fischerei ihr Recht. Es ist eine der schwachen Seiten der Hanse, daß sie nie eine eigene Fischerei entwickelt hat. Ihre Angehörigen haben nur mit den Produkten der Fischerei gehandelt, mit ganz verschwindenden Ausnahmen nie selbst gefischt. Es hängt das mit dem städtischen Charakter der Hanse zusammen; Stadtbewohner sind keine Seefischer. Hier lag einer der Gründe der niederländischen Überlegenheit zur See. Die niederländische Schifffahrt wurde von Bewohnern des flachen Landes betrieben, die neben der Schifffahrt auch die Fischerei als Nahrungszweig ausübten. Nach dem Verschwinden des Herings von der schonenschen Küste ist die Fischerei in größerem Maßstabe nur in den Gewässern der Nordsee betrieben worden. Nur langsam und in beschränktem Maße haben Deutsche an ihr Anteil gewonnen. Etwas allgemeiner und erfolgreicher sind die Versuche gewesen, an dem gefährvollen aber auch gewinnreichen »grönländischen« Betriebe, am Walfischfang und Robbensschlag, teilzunehmen. »Grönländische Kompanien« sind vielfach geplant worden und auch mehrfach in Tätigkeit getreten. Alle diese und manche andere Hergänge sind nur richtig zu erfassen, wenn man sie über die Grenzen der Einzelstaaten hinweg behandelt. Auch bei ihnen würde ja an vollständige Veröffentlichung des Materials nicht zu denken sein. Das Material für wissenschaftliche Benutzung bereitzulegen, muß die nächste Aufgabe sein; es kann das aber in fast allen berührten Fragen nur geschehen unter Zuhilfenahme darstellender Behandlung.

So sind es zwei Hauptrichtungen, in denen sich die zu leistende

Arbeit zu bewegen hat. Es sind einerseits mehr landschaftliche, anderseits mehr allgemein deutsche Aufgaben zu lösen. Sie verteilen sich naturgemäß; die einen fallen mehr den lokalen Organen, die andern dem Hansischen Geschichtsverein zu. Daß beide manchmal ineinander fließen, ist unvermeidlich, ein Zusammenwirken in vielen Fällen nicht nur erwünscht, sondern erforderlich. Es möchte sich mehr als eine Aufgabe am besten durch Verständigung eines oder mehrerer landschaftlicher Vereine mit dem Hansischen Geschichtsverein lösen lassen.

Noch eine Seite soll auch bei diesem rein orientierenden Versuche nicht unberührt bleiben. Es ist die Frage der Berücksichtigung des Fremden.

Der Hansische Geschichtsverein ist stets bemüht gewesen, das in ausländischen Archiven bewahrte Material zur deutschen Seegeschichte möglichst vollständig heranzuziehen. Für die Folgezeit wird er bei den Arbeiten, welche vom allgemein deutschen Standpunkte aus unternommen werden, noch weiter gehen müssen. In den großen Betrieben, die sich im Seeleben der neueren Zeit herausbilden, ist es noch mehr als im Mittelalter notwendig, daß man vergleichend arbeitet. Es genügt nicht, daß man Art und Umfang der deutschen Beteiligung allein feststellt; man muß stets auch den Blick auf die andern Nationen gerichtet haben. Es handelt sich weniger um die Feststellung des Absoluten als des Relativen. Das vergessen verständnislose Kritiker, die über die Geringfügigkeit althansischen Handels, verglichen mit dem modernen, die Nase rümpfen. Der sogenannte Niedergang der Hanse ist nicht in erster Linie ein Sinken ihres Verkehrs, sondern ein Zurücktreten hinter andere, die sie überflügeln. Ganz besonders tritt das im Vergleich zu den Niederlanden und England, aber auch gegenüber Dänemark und Schweden hervor. Man wird, will man zu richtigem Verständnis gelangen, den Blick nicht nur auf die deutschen, sondern auch auf die fremden Nationen richten müssen. Daß diese Aufgabe vor allem dem Hansischen Geschichtsverein zufällt, liegt auf der Hand. Er hat den jungen Gelehrten, der beauftragt ist, das hansische Geschichtsmaterial in den niederländisch-belgischen Archiven zu verzeichnen, demgemäß auch die Aufgabe gestellt, den Nachrichten über den Verkehr jener Länder in den mit der Hanse rivali-

sierenden Richtungen nachzugehen, und wird weiter ähnlich verfahren.

In größeren und kleineren Einzelschriften und in den periodischen Veröffentlichungen der einzelnen Vereine sind schon zahlreiche Beiträge zur deutschen Seegeschichte geliefert worden. Es würde sich lohnen, eine Bibliographie zusammenzustellen. Ungleich umfassenderes Material bergen aber noch die staatlichen und städtischen Archive unserer Küstengebiete. Auf einer Reise im Herbst 1907 von Emden bis Memel konnte ich mich, durch die überaus zuvorkommende Unterstützung der Herren Archivare in verhältnismäßig kurzer Zeit, darüber in großen Umrissen belehren. Obgleich es hier nicht möglich ist, tiefer auf Einzelheiten einzugehen, glaube ich doch auf einiges hinweisen zu sollen.

Mehr, als man in der Regel annimmt, bergen die Archive statistisches Material. Die erhaltenen Zollaufzeichnungen beginnen in Königsberg mit dem Jahre 1582, in Braunsberg sogar schon mit 1568, in Elbing mit 1585. Das älteste Verzeichnis über den Stader Zoll im Staatsarchiv Hannover ist von 1561. Aus Reval, Danzig und Lübeck sind mittelalterliche Aufzeichnungen ähnlicher Art, die auf den Umfang der Schifffahrt schließen lassen, schon veröffentlicht bzw. bearbeitet worden, wobei allerdings für Danzig zu bemerken ist, daß es sich dort nicht um Zoll-, sondern um Pfahlkammer-Bücher handelt, und daß die angegebenen Summen nicht das gezahlte Geld, sondern den Wert der Schiffe angeben; auch beginnen diese Bücher schon mit 1460, nicht erst mit 1474. Für den Elsflether, Glückstädter und Warnemünder Zoll fehlt es auch nicht ganz an Aufzeichnungen. Dazu treten verhältnismäßig früh Versuche, die maritime Leistungsfähigkeit einzelner Städte durch Verzeichnen der in ihnen beheimateten Schiffe festzustellen. Besonders die schwedische Regierung, die sich ja wohl rühmen kann, eine Art Wegweiserin für die europäische Statistik gewesen zu sein, erscheint in dieser Richtung tätig. In den pommerschen Städten sind solche Verzeichnisse mehrfach vorhanden, auch Wismar hat ein solches von 1668 bis 1680. Das Flensburger Stadtarchiv bewahrt Aufzeichnungen über Schiffe, die dort Winterlage gehalten haben, von 1635 an. Eine planmäßige Zusammenstellung derartiger und ähnlicher zerstreuter Notizen bis zu der Zeit hin, wo (von der zweiten Hälfte des 18.

und der ersten des 19. Jahrhunderts an) eine regelmäßige Statistik über Schifffahrts- und Handelsfrequenz der Häfen beginnt, würde doch zahlreiche wichtige Anhaltspunkte ergeben. Das einzuschlagende Verfahren ist durch die große dänische Bearbeitung der Sundzoll-Tabellen mustergültig vorgezeichnet.

Eingehende Beachtung verdienen auch die fast in allen Archiven zahlreich erhaltenen Seepässe, die über Bauart und Größe, Zugehörigkeit und Bestimmung der gebrauchten Schiffe Auskunft geben. Ebenso harren die »Strandsachen« einer sorgfältigeren Bearbeitung, als ihnen bis jetzt zuteil geworden ist, nicht nur vom rechts-, sondern vor allem vom verkehrsgeschichtlichen Standpunkte aus. Bei eingehenderer Beschäftigung mit diesem Material würden sich aller Wahrscheinlichkeit nach auch noch brauchbare Notizen zur Geschichte der Navigation, des Schiffbaues und der Schiffsleitung ergeben. Wir tapen auf diesem Gebiete für den größten Teil des Mittelalters völlig im Dunkeln. Die modernen Geschichtsschreiber, auch die meistgenannten und benutzten, schreiben da einer vom andern ab, ohne etwas zu wissen. Vielleicht wird man auch niemals etwas genaueres wissen. Aber die Hoffnung kann nicht aufgegeben werden, solange eine planmäßige Forschung, die alle zerstreuten Nachrichten (denn fast nur solche, kaum irgend eine zusammenhängende gibt es, soweit bis jetzt bekannt, für die frühere Zeit) sammelt und mit Hilfe erfahrener Seemänner zu erklären und zu verstehen sucht, nicht durchgeführt, ja überhaupt nicht begonnen worden ist.

Diese wenigen Hinweise sind auf Gebiete gerichtet, die sich bisher geringer Beachtung gewürdigt sahen. Vor den Halb- und Ganz-Folio-Heften und -Bänden, die nur mit Namen und Zahlen gefüllt sind, hat der Archivbenutzer ja in der Regel eine nicht unerklärliche Scheu. Andere Gegenstände der Seegeschichte liegen zu bequemerer Bearbeitung bereit, fallen auch dem sich Orientierenden leichter in die Augen. Jedenfalls lohnt eine reiche Ernte. Sie einzubringen ist eine Aufgabe, zu deren Lösung der Hansische Geschichtsverein und die landschaftlichen Vereine zusammenzuwirken berufen sind. Daß ein großes Volk sich in der Welt nicht behaupten kann ohne Geltung zur See, ist in den letzten Jahrzehnten Gemeingut deutscher Überzeugung

geworden; Streit ist nur noch über Maß und Form, Wege und Mittel. Daß geschichtliche Kenntnis in dieser Bewegung aufklärend und fördernd eingreifen kann, wird schwerlich ein Besonnener bestreiten; es ist unsere Aufgabe, das Unsere zu tun, daß solche Kenntnis gewonnen und verbreitet werde. Denn das Höchste, was wir Historiker leisten können, ist, die Lebensbedingungen der Gegenwart in ihrem Werden verstehen zu lehren.

II.

Die Binnenfahrt durch Holland und Stift Utrecht vom 12. bis 14. Jahrhundert.

Von

Walther Vogel.

Bei der Schilderung des hansischen Verkehrs mit den Niederlanden pflegt die Tatsache hervorgehoben zu werden, daß lange Zeit, bis ins 14. Jahrhundert hinein, die Binnenfahrt durch die Watten, Binnenmeere und Wasserläufe der Niederlande der Reise durch die offene Nordsee vorgezogen wurde. Dietrich Schäfer z. B. sagt darüber¹: »Die Binnenfahrt« überwog durchaus die »Außenreise« durch die »wilde See«. Durch das Gewirre von Flußläufen und Wasserarmen, die die Südersee mit der Scheldemündung in Verbindung setzen, tastete man gleichsam seinen Weg nach dem beherrschenden Handelsemporium (d. h. Brügge). Darf somit das Faktum an sich als wohlbekannt gelten, so fehlt es doch meines Wissens an einer näheren Untersuchung darüber, auf welchen Wegen sich denn nun eigentlich der hansische Schiffer durch das Labyrinth der niederländischen Gewässer hindurchfand. Eine Darlegung dieser Verhältnisse ist daher vielleicht willkommen.

Der hansische Schiffer, der, von der Elb- oder Wesermündung kommend, im Schutze der friesischen Inselkette durch das Watten-

¹ Die deutsche Hanse, S. 26. Vgl. auch Die Hansestädte und König Waldemar, S. 188 und Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, S. 102—3.

meer südwestlich gesegelt war, lief durch die Rinne des Vlie-Stroms in die Zuidersee ein. Die Umgebung des Vlie, des Meeresarmes, der, zwischen den jetzigen Inseln Vlieland und Terschelling ausmündend, ehemals allein den alten Flevo lacus mit der Nordsee in Verbindung setzte, hatte wahrscheinlich bereits im Beginn des 13. Jahrhunderts ungefähr ihre jetzige Gestalt gewonnen. Weithin dehnte sich wie heute teils das Watt, teils die Meeresfläche, die namentlich zwischen Medemblik und Stavoren beträchtliche Strecken früheren Landes bedeckte¹. Aber das Vlie war nicht die einzige Eingangspforte zur Zuidersee. Das Marsdiep, die tiefe Rinne zwischen Helder und Texel, wird bereits am Ende des 8. Jahrhunderts erwähnt und bildete sicher spätestens am Beginn des 14. Jahrhunderts einen Seearm². Daß es nicht nur für die Außenreise, nach England und anderwärts, sondern namentlich auch für die Binnenfahrer Bedeutung hatte, finden wir ausdrücklich angegeben in einer holländischen Aufzeichnung des Jahres 1395³, worin es heißt: Ende wes goede dat Maersdiep incoemt ende van Amsterdam binnen doer varen wil tot Vlaender waert of tot Utrecht waert, of weder wt Vlaenderen tot Amsterdam of tot Utrecht, daer of sullen sii gheven halven tolle van dat ander lude gheven. Da sich diese Aufzeichnung auf den Verkehr des deutschen Kaufmanns bezieht, so ist der Beweis geliefert, daß mindestens ein Teil der hansischen Binnenfahrer bis zur Zuidersee außerhalb der friesischen Inselkette gesegelt sein muß.

Diese Tatsache ist entschieden auffallend. Sie erklärt sich aber wohl einfach dadurch, daß hier nicht mehr von Binnenfahrern

¹ Van den Bergh (Handboek der middelnederlandsche Geographie, S. 51—55) war der erste, der sich über die Geschichte der Zuidersee in historischer Zeit mit Vorsicht und Kritik äußerte. Die Geographen pfl egten vor ihm und leider auch noch nach dem Erscheinen seines Handboek allzu leichtgläubig den phantastischen Berichten älterer Historiker zu folgen. Erst neuerdings findet van den Berghs vorsichtige Skepsis bei den Geographen Beachtung; s. Blink, Nederland en zijne Bewoners II, 415—20 und Van Bemmelen bei Ramaer, De Omvang van het Haarlemmermeer S. 91—93 (Verh. d. K. Akademie van Wetenschappen, Afdeelig. Natuurkunde, Deel 29).

² Van den Bergh, a. a. O. S. 50. — Telting, Die Alt-Niederländischen Seerechte, S. XIII A. I. nach Urkk. von 1314, 1398 u. 1399.

³ HR. I, 4, Nr. 319.

die Rede ist, die der größeren Sicherheit wegen den Binnenweg wählten, sondern von solchen Schiffen, die eben auf der Fahrt nach Flandern Amsterdam anlaufen und dann natürlich, statt nach dem Marsdiep zurück und außenherum zu fahren, den kürzeren Weg binnendurch weiter verfolgen wollten. Das Marsdiep selbst, sowie der Fahrweg nach Kampen waren durch diese Stadt spätestens um die Mitte des 14. Jahrhunderts — gleichzeitig mit der Betonung und Befestigung der Maasmündung — mit Tonnen versehen worden; vielleicht ist diese Betonung sogar schon in den Beginn des 14. Jahrhunderts zu setzen. Kampen geriet darüber in Streit mit Amsterdam, das seinerseits eine Betonung vornehmen wollte. Wir wissen nicht, wie dieser Streit auslief. Mitte des 15. Jahrhunderts aber sehen wir, daß die beiden Städte die Seegatten und Wege zu sich nach gemeinsamer Vereinbarung betonnen¹.

Nachdem der Schiffer ungefähr die Höhe von Stavoren passiert hatte, somit in den inneren Teil der Zuidersee gelangt war, öffneten sich ihm, um zum Niederrhein und nach Flandern zu gelangen, drei Wege, deren Eingänge durch die Orte Kampen, Muiden und Amsterdam bezeichnet werden.

Der Weg durch die Geldernsche Ijssel über Kampen und Deventer bietet für das Verständnis keinerlei Schwierigkeiten, da die Ijssel wie noch jetzt, so schon das ganze Mittelalter hindurch, eine frei fließende Verbindung zwischen dem Niederrhein und der Zuidersee darstellte.

Verwickelter liegen die Verhältnisse bei dem zweiten Wege über Muiden und Utrecht; dies war namentlich wohl im 12. und 13. Jahrhundert bei weitem die belebteste der drei Binnendurchfahrten. Nach der Einfahrt bei Muiden, wo ein bischöflicher Zoll lag, segelte der Schiffer die Vecht hinauf, bis er Utrecht, im 12. und 13. Jahrhundert die bedeutendste Handelsstadt nördlich der Maas, erreichte. Diesen Weg beschreibt das bekannte, weiterhin noch zu erwähnende Privileg für die Lübecker und Hamburger von 1244: *Predicti autem mercatores eodem per omnia jure et theloneo, quo solent alii intus Mudem secus Vecht cum navibus*

¹ Ter Gouw, Geschiedenis van Amsterdam II, 347; III, 79.

superius pergere, pergere debent¹. Als Beginn des Utrechter Hafenbereiches galt nach dem alten Hamburger Schifffrecht² das Dorf Maarssen. Von da bis Utrecht sind es noch etwa 7 km.

Soweit ist alles klar, jetzt aber heben die Schwierigkeiten an. Wie gelangte man aus der Vecht in Rhein und Lek?

Der heutige Zustand ist folgender: der sogenannte Kromme Rijn, vor zwei Jahrtausenden vielleicht der Hauptlauf des Rheins, zweigt bei Wijk bij Duurstede vom Neder-Rijn, von hier an Lek genannt, ab. Er ist jedoch durch einen festen Deich vollständig vom Hauptstrom getrennt und empfängt nur während 6—7000 Stunden im Jahre durch eine unterirdische Schleuse Rheinwasser¹; der Schifffahrt dient er jetzt nur wenig. Er schlängelt sich bis Utrecht, durchzieht die Stadt in verschiedenen Grachten, um sie als »Oude Rijn« oder »Leidsche Rijn« im Westen zu verlassen. An der nördlichen Stadtseite zweigt die Vecht vermittelt einer Schleuse von den Stadtgrachten ab.

Endlich läuft im Süden der Stadt der sogenannte Vaartsche Rijn, ein gegrabener Kanal, schnurgerade nach etwa SSW. Kurz hinter dem Dorfe Jutfaas macht er eine Biegung nach links (Osten) und verläuft im Bogen nach Vreeswijk, wo er durch eine steinerne Schleuse in den Lek ausmündet. Bei der erwähnten Biegung jedoch geht ein etwas schmalerer Kanal »de Doorslag« — ebenfalls vermittelt einer Schleuse vom Vaartschen Rijn abzweigend — genau in der bisherigen Richtung (SSW) dieses letzteren weiter, an Kastell Oude Gein vorüber, und mündet bei Gein Brug in die holländische Ijssel. Die Ijssel ferner ist die unmittelbare Fortsetzung der »Lopikischen Vaart«, eines Wasserlaufs, der bei Schoonhoven mit dem Lek in Verbindung steht; von dort zieht er sich etwa parallel mit dem Leklauf nach ONO; bei Lopiker Kapel nimmt der Graben den Namen Enge Ijssel, dann Kromme Ijssel an; am Ijsseldamm und Geindijk (westlich von Vreeswijk) angelangt, biegt

¹ HUB. I Nr. 334, vgl. auch die Bestätigung der freien Auf- und Niederfahrt auf der Vecht durch B. Heinrich am 3. Nov. 1260 (HUB. I Nr. 557).

² § 17 b (Hans. Geschichtsbl., Jahrg. 1900, S. 86 f.). Ebenso in der Kölner Urk. 22. März 1259 (HUB. I, Nr. 518).

³ H. Blink, Der Rhein in den Niederlanden (Forsch. z. deutschen Landes- u. Volkskunde IV, 101).

er plötzlich scharf nach Norden und Westen um, nimmt bei Gein Brug den erwähnten »Doorslag« auf, und zieht nun unter dem Namen (holländische) Ijssel als breiteres schiffbares Gewässer, fast in genau entgegengesetzter Richtung wie bisher, an Ijsselstein und Gouda vorüber zur Maas, in die er Ijsselmonde gegenüber ausmündet. Schon dieser sonderbare Kreislauf zeigt, daß er kein frei fließender, sondern wie alle oben beschriebenen Gewässer ein durch Schleusen abgeschlossener Wasserlauf, ein »boezem-water« ist und bald in dieser, bald in jener Richtung abwässern kann. — Soweit jetzt der Schuiten- und Schiffsverkehr Utrecht passiert, bewegt er sich — abgesehen vom Innern der Stadt — auf der Vecht, dem Ouden Rijn und dem Vaartschen Rijn, welcher die einzige direkte Schifffahrtsverbindung mit dem Lek darstellt. Der von der Zuidersee nach dem Rhein durchgehende Verkehr umgeht aber jetzt zum größten Teile Utrecht vermittelt des 1892 eröffneten Merwede-Kanals, der von Amsterdam beginnend etwa parallel der Vecht läuft, Utrecht im Westen umzieht und zwischen der Stadt und Jutfaas in den Vaartschen Rijn einmündet; bei Vreeswijk also liegt jetzt das große Ausgangstor der Binnenschifffahrt von der Zuidersee zum Lek; es ist das einzige zwischen Ijsselmonde und Arnheim.

Diese etwas umständliche Auseinandersetzung war nötig, um die Grundlage zum Verständnis der mittelalterlichen Verhältnisse zu liefern, bei deren Schilderung ich zunächst den Zustand des 12. Jahrhunderts im Auge habe. Eine Darlegung der noch älteren, von den jetzigen total verschiedenen, Verhältnisse würde zu weit führen. Im 12. Jahrhundert also zweigte nach de Geers sorgfältigen Untersuchungen¹, denen ich hier folge, die Vecht östlich von Utrecht beim sogenannten Minsward vom Krommen Rijn ab, um die Stadt nördlich im Bogen zu umziehen. Der Rhein selbst (d. h. der jetzige Kromme und Oude Rijn) schlängelte sich auf verschiedenen, im Laufe der Zeit wechselnden Wegen mitten durch die Stadt. In einer Urkunde Kaiser Friedrichs I. von 1165² hören

¹ De Geer, Bijdragen tot de geschiedenis en oudheden der Provincie Utrecht, Hoofdstuk III (S. 35—77); ders., Het oude Trecht (Utrecht 1875), S. 4 f.

² Van den Bergh, Oorkondenboek van Holland en Zeeland I Nr. 145; HUB. I Nr. 18.

wir, daß dieser Rheinlauf damals bei Wijk bij Duurstede durch einen Damm (obstructionem illam Rheni, quae vulgo dicitur dam) vollständig — abgesehen natürlich von dem Wasserdurchlaß — vom Hauptstrom abgeschlossen war, und zwar schon seit altersher (antiquitus). Während also im 9. Jahrhundert Wijk bij Duurstede, in der Flußgabelung gelegen, noch einen wichtigen Knotenpunkt des Schiffsverkehrs darstellte — die häufigen Fahrten der Normannen beweisen es¹ — war in der Mitte des 12. Jahrhunderts der Verkehr dort gänzlich verschwunden. Daß die Abdämmung infolge stark vorgeschrittener Verlandung dieses Flußarms vorgenommen wurde (und nicht etwa während der Flußlauf sich noch in vollständig schiffbarem Zustande befand) lehrt jede nähere Überlegung; große schiffbare Ströme dämmt man nicht ab. Der Zeitpunkt der Abdämmung ist nicht näher bekannt; er dürfte wohl eher ins 10. oder 11. als bereits ins 9. Jahrhundert zu setzen sein, wie de Geer² will. Zweierlei ist jedenfalls klar; seit und schon einige Zeit vor der Abdämmung war der Lek Hauptstrom geworden. Und was fast noch wichtiger ist: auf dem Krommen Rijn von Utrecht bis Duurstede bewegte sich seitdem überhaupt kein oder doch nur ein ganz geringfügiger Verkehr. Der Damm allein beweist in dieser Hinsicht nichts; waren doch, wie wir sehen werden, auch viele schiffbare Wasserläufe durch Dämme unterbrochen. Der Beweis liegt vielmehr darin, daß wir seitdem nie mehr etwas von einem Schiffsverkehr über Duurstede hören; auch der Zoll der karolingischen Zeit ist verschwunden³. Nicht der Damm also war der Grund für das Aufhören des Verkehrs, sondern die Unbefahrbarkeit des ganzen Flusses infolge Verlandung und Verschlammung.

Wenn aber diese Straße unpassierbar war, wie gelangte dann der Utrechter Verkehr zum Rheinstrom?

¹ Vogel, Die Normannen und das Fränkische Reich S. 68—69, 72, 117, 119, 159.

² Bijdragen, S. 54.

³ Über diesen Zoll s. Vogel, Normannen S. 67 A. 3 u. 4. Es ist also gänzlich irrig, wenn z. B. Junghans (Utrecht im Mittelalter, Forsch. z. deutschen Geschichte IX, 514, 517) auch noch hansischen Verkehr von Utrecht über Duurstede rheinaufwärts gehen läßt.

Die Frage findet ihre richtige Antwort, wenn man die Lage der Zollstätte Genum (Gein) zutreffend erklärt. In einer bereits erwähnten Urkunde vom 23. August 1244¹ nimmt Bischof Otto von Utrecht die Kaufleute von Hamburg und Lübeck in sein Geleit und bestimmt die Zollsätze bei der Durchfahrt durch sein Gebiet. Die Kaufleute haben, wenn sie von »über See« (de ultra maria) ins Stift Utrecht kommen, den üblichen Zoll von Schiff und Gut zu entrichten. Und wenn sie von Genum in ihren Schiffen, in welche sie ihre Güter wieder verfrachten (in quibus bona sua reponunt), nach Flandern oder anderswohin fahren wollen, so zahlen sie 8 Utrechter Pfennige Zoll. Für jedes Faß Asche oder Pech, das mit dem Kran dortselbst über den Deich verladen wird (quod cum instrumento, quod dicitur crane, ibidem ultra aggerem transfertur) zahlen sie weitere 8 d. Im übrigen ist von den umzuladenden Gütern soviel als Abgabe zu zahlen, als zwei Mann auf den Schultern, mit den Händen oder auf einer Trage zusammen über den Deich schaffen können und nicht mehr. Bei der Rückkehr versus Ghenum ist der gleiche Schiffszoll (8 d.), sowie bestimmte Sätze für Tuch- und Weinladung zu entrichten, und zwar sowohl als Entgelt für die Überladung über den Deich, wie als »Gebühren« (pro jure debito).

Koppmann und Höhlbaum erklärten Genum seinerzeit als Genemuiden in Overijssel, und ihnen folgte u. a. noch Hoffmann, Geschichte Lübecks I, 75. Aber schon 1876 hat D. Schäfer in seinen »Geographischen Miszellen« die richtige Deutung als het Gein oder Oude Gein zwischen Vaartschem Rijn und Ijssel, süd-südwestlich von Utrecht gegeben². In Holland selbst scheint man über die Erklärung nie im Zweifel gewesen zu sein. Gab doch de Geer bereits 1843 in der Tijdschrift voor geschiedenis usw. van Utrecht (9. Jahrgang, S. 1—24, 37—59, 73—89, 361—385, 397—414) und dann nochmals 1860 in seinen vortrefflichen Bijdragen tot de geschiedenis en oudheden der Provincie Utrecht (S. 232—267) eine vollständige Geschichte des bischöflichen Zolls und des Handelsverkehrs zu Gein. Nach den zahlreichen Belegen, die wir für den Zoll und den Verkehr bei Gein haben, kann nicht mehr der ge-

¹ HUB. I Nr. 334.

² Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1876, S. 168—170.

ringste Zweifel darüber obwalten, daß die Durchgangsstelle der Hamburger und Lübecker hier zu suchen ist; und zwar ist aus noch zu erörternden Gründen von den verschiedenen Örtlichkeiten zwischen Jutfaas und Ijssel, die einen mit Gein zusammenhängenden Namen tragen (Het Gein, zwei Fluren, die eine westlich, die andere östlich von de Doorslag, ferner Oude Gein, Gein Oord, Gein Brug usw.) der Punkt westlich von Schloß Oude Gein, wo der Randdijk an den »Doorslag« anstößt, als die Stelle anzusehen, wo in alter Zeit der Damm (agger) mit dem Schiffzug und wahrscheinlich auch das Zollhaus lag.

Die jetzige Ijssel fließt zweifellos von der Stelle an, wo sie am sogenannten Ijsseldam beim Klaphek dem Lek am nächsten kommt, in dem alten Bette eines Lekarms. Es fehlt nicht an Andeutungen, daß dieser Arm, der sich also beim Klaphek vom Hauptstrom absonderte und mit diesem in freier Verbindung stand, in alter Zeit selbst den Namen Lek führte¹. Am Anfang des 13. Jahrhunderts finden wir diesen Flußarm zum ersten Male mit »Ijssel« bezeichnet, einem Namen, der ursprünglich wohl zwei kleinen Wasserläufen angehörte, über deren Lage man das Nähere bei de Geer² nachlesen mag. In diesen Lekarm, die Ijssel, ergoß sich nun ehemals ein längst verschwundener Zweig des Rheins, der gegenüber Oud-Ameliswaard (östlich von Utrecht) vom Krommen Rijn abging und sich nach Jutfaas zu schlängelte, wo er mehr nach Süden umbog, worauf er bei Oude Gein wieder eine westliche Richtung — längs des Randdijkes — einschlagend, in der Gegend von Ijsselstein sich mit dem oben erwähnten Lekarm (der Ijssel) vereinigte. Der Randdijk, dessen Krümmungen deutlich auf den alten Flußlauf hinweisen, ist eigentlich ein verballhornter »Rijndijk«³. Dieser alte »Rijn« ist die älteste Verbindung Utrechts mit der Ijssel und dem Lek, die wir kennen. Es ist jedoch zweifelhaft, ob er jemals dem Schiffsverkehr gedient hat. Vielmehr ist anzunehmen, daß ungefähr zu der gleichen Zeit, als der Kromme Rijn verlandete und der Damm bei Duurstede angelegt wurde, von Utrecht ein Schiffahrtsgraben zur Ijssel angelegt worden ist. Auf

¹ De Geer, Bijdragen S. 50—51.

² Bijdragen S. 55—60.

³ Ibid. S. 66—69. — Auf der niederländ. Generalstabkarte 1 : 50 000, Blatt 38, ist der Randdijk irrig als »Kantdijk« verzeichnet.

einer längeren Strecke nördlich von Jutfaas bis Oude Gein benutzte der Graben das Bett des erwähnten alten »Rijn«; daher erhielt er seinen Namen »Vaartsche Rijn« oder »Nieuwe Rijn«¹. Der genaue Zeitpunkt der Anlegung dieses Grabens ist ebenso unbekannt, wie der des Dammes bei Duurstede. Wir können vermuten, daß er bereits im 12. Jahrhundert bestand²; und da jedenfalls gleichzeitig mit seiner Eröffnung der Zoll und die Umladestelle bei Gein eingerichtet wurde, so steht seine Existenz für das Jahr 1200 fest, wo König Philipp dem Bischof von Utrecht gestattete, den Zoll von Gein an einen anderen ihm bequemeren Ort innerhalb des Schultheißenamtes der Stadt Utrecht zu verlegen³. Der Grund zu dieser Absicht des Bischofs ist jedenfalls in der Besorgnis vor Überfällen des Grafen Dietrich VII. von Holland auf die Zollstätte zu suchen⁴. Eine Verlegung fand jedoch weder damals noch später statt, obwohl K. Friedrich II. 1220 die Erlaubnis erneuerte, und diesmal sogar die Verlegung innerhalb des ganzen Stiftes gestatte⁵. Genaueres über die Örtlichkeit hören wir 1217; damals legte Bischof Otto den Leuten des neubegründeten Kirch-

¹ 1258: Nye Rijn; 1297 wird der »Reyndike tusschen Utrecht ende et Ghen« erwähnt. S. de Geer, *Het oude Trecht* S. 6 A. 2 und *Bijdragen* S. 70.

² Die Anlegung des Vaartschen Rijn wird gern ins Jahr 1148 verlegt, so auch von de Geer, *Bijdragen* S. 69; als Beweis wird eine Stelle bei Heda (ed. Buchelius p. 163) angeführt; es heißt da, nachdem der verheerende Brand von Utrecht im Jahre 1148 beschrieben worden ist: *Tum futuris periculis prospectum est; pro aquarum commoditate undique acquirenda ordinatae fossae per urbem, atque aquae e Rheno inductae, quae in Vectam fluvium perpetuo decurrerent. Unde jam urbs et pontibus ornatior, et sedandis incendiis vehendisque commercii longe instructior apparet.* Die Begründung, die hier der Anlegung dieser »fossae« gegeben wird, die Feuersgefahr, weist doch viel mehr darauf hin, daß die Anlegung einiger Stadtgrachten zwischen der jetzigen Oude Gracht und der Vecht gemeint ist, obwohl allenfalls die »vehenda commercia« im folgenden Satze für de Geers Deutung ins Treffen geführt werden können.

³ Böhmer-Ficker, *Regesta imperii* V Nr. 52, Heda p. 186. — Van Mieris, *Charterboek* I, 135.

⁴ De Geer, *Bijdragen* S. 249.

⁵ Böhmer-Ficker V Nr. 1103. Muller, *Het oudste Cartularium van het Sticht Utrecht* Nr. 24.

spiels Gein die Verpflichtung auf, jährlich 15 Faß Wein für das Kapitel von St. Marien von einem Schiff über den Damm in ein anderes umzuladen, damit die Fracht sodann direkt zur Stadt gelangen könne¹.

Die Existenz des Dammes bei Gein war notwendig, um in der Kette von Deichen, die das Utrechter Stift im Süden gegen Hochfluten des Lek schützten, keine Lücke zu lassen. Da man damals, im Stift Utrecht wenigstens, Schiffsschleußen (Stauschleußen) noch nicht kannte oder doch nicht zu bauen verstand², so half man sich mit einem Schiffüberzug über den Damm. Ein solcher Überzug³ (holl. *Overtoom*, fläm. *Overdrach*) besteht aus zwei hölzernen schiefen Ebenen, die zu beiden Seiten des Deiches aus dem Wasser aufsteigen und sich auf der Dammkrone in stumpfem Winkel treffen. Vermittelst einer durch Treträder oder ein Göpelwerk bewegten Seilwinde werden die Schiffe heraufgezogen und hinabgelassen. Die Erwähnung des Krans und der Lastträger deutet darauf hin, daß man sich ein Überziehen der Schiffe häufig sparte, indem die Ladung aus einem Schiff in ein anderes übergeladen wurde (so in der Urkunde von 1217). Die fremden Kaufleute werden jedoch meist ihre Schiffe haben hinüberschleppen lassen, wobei die Ladung vermutlich zur Erleichterung der Manipulation ausgeladen und gesondert über den Damm befördert wurde. Auf ein solches Verfahren deutet der Wortlaut des Lübeck-Hamburger Privilegs von 1244.

Der Verkehr von Utrecht nach dem Rhein spielte sich also spätestens seit Ende des 12. Jahrhunderts folgendermaßen ab: Die Schiffe gelangten von der Vecht in die Stadtgrachten — diese Verbindung wurde ja 1148 eingerichtet — und aus diesen in den

¹ De Geer, *Bijdragen* S. 70. Kluit, *Historia critica com. Hollandiae* II. 1, p. 385—87.

² In Holland kannte man, wie wir weiter unten sehen werden, Stauschleußen bereits um 1250. Es ist überhaupt auffallend, wie viel später als in Holland solche im Stift eingeführt wurden. Die Goudsche Schleuse auf dem Rhein bestand schon 1284, die Schleußen zu Vreeswijk wurden erst 1373 errichtet!

³ Vgl. den orientierenden Aufsatz von Deschamps de Pas, *Ce que c'était qu'un Overdrach* (mit Zeichnung) in *Annales du Comité Flamand de France* T. VI (1861—62), S. 210 f.

Vaartschen Rijn. Am Damme zu Gein angekommen, fand die Verzollung, das Umladen und Überschleppen der Schiffe statt, worauf sie die kurze Reststrecke der Vaart bis zur Ijssel zurücklegten. Hier angelangt, fuhren die nach Köln und dem oberen Rhein bestimmten Schiffe links durch die Ijssel in den Lek und diesen aufwärts. Die Seeland- und Flandernfahrer dagegen hatten die Wahl zwischen zwei Wegen: sie konnten entweder wie die Kölnfahrer links direkt in den Lek und diesen abwärts, an den gräflichen Zöllen Ammers und Dordrecht vorüber dem Westen zustreben, oder sie wandten sich rechts, verfolgten die Ijssel an Gouda und dem Zoll zu Moordrecht¹ vorüber bis in die Maas, erreichten auf dieser abwärts fahrend die gräfliche Hauptzollstätte in Geervliet, und bogen hier links durch die Bernisse nach Süden ab. Die Fahrt über Geervliet wird ursprünglich, und bis Ende des 13. Jahrhunderts, die häufigere gewesen sein; ließen sich doch die Lübecker und Hamburger fast gleichzeitig mit ihrem Zollprivileg zu Gein ein solches für Geervliet ausstellen²!

Einige Urkunden geben uns noch weiteren Aufschluß über die Art des Verkehrs zu Gein. 1247 hören wir von der Arrestierung eines Schiffes aus der Grafschaft Berg in Gein³. 1259 beurkundet Köln seinen Ausgleich mit Utrecht⁴ und verheißt u. a. sicheres Geleit und Schutz an Personen und Sachen in der Stadt und in seinem Hafen, wie solches Utrecht zwischen Gein und Maarssen gewährt. In einer undatierten Urkunde vom Beginn des 14. Jahrhunderts (1305?) erklärt der Utrechter Bischof Guido von Hennegau, daß die Bürger von Utrecht von Rechts wegen nicht schuldig sind, bei der Durchfahrt zu Gein Kran-, Winde- und Deichgeld zu geben⁵. Dieses Stück ist wichtig, weil sich daraus die Existenz eines Schiffüberzuges mit Winde (wofür das Windegeld) unzweideutig ergibt. Bemerkenswert aus demselben Grunde ist endlich eine Urkunde des Jahres 1315⁶, wonach

¹ Die Zölle von Ammers und Moordrecht werden erwähnt in dem Privileg für Dordrecht 1250, HUB. I Nr. 383.

² Urk. von 1243 (HUB. I Nr. 331).

³ S. Muller Fz., Regesten van het Archief der stad Utrecht Nr. 15.

⁴ HUB. I Nr. 518.

⁵ Muller, Regesten Nr. 97.

⁶ Ibid. Nr. 119, De Geer, Bijdragen, Bijl. II Nr. 18.

Hubrecht von Vianen und Jakob von Lichtenberg erklären, daß zufolge der eidlichen Versicherung von 10 Utrechter Ratsherren der Graben an der Ostseite des Rheins von Riinvoerde bis Oudegheyn und alles Land zwischen diesem Graben und dem Rhein der Stadt Utrecht gehört. Nach de Geer¹ ist dieser Graben der Verbindungskanal zwischen dem Vaartschen Rijn (»Rijn« in der Urk.) und der Binnengracht von Oude Gein; in der Riinvoerde aber finden wir die Voorde d. h. den Schiffüberzug am Rhein abermals wieder. Treffen diese Voraussetzungen zu, so liegt in der Urkunde ein Hinweis darauf, daß der Damm mit dem Überzug hier, westlich von Oude Gein, zu suchen ist.

Zur Zeit, als die beiden letzterwähnten Urkunden ausgestellt wurden, war bereits eine grundlegende Änderung in den Verkehrsverhältnissen zu Gein eingetreten. Infolge der offenen Verbindung der Ijssel mit dem Lek beim Klaphek litten die stiftutrechtlichen Anwohner der Ijssel und auch die weiter westlich wohnenden Untertanen des Grafen von Holland unter den häufigen Hochfluten des Lek. Dies gab Graf Floris V. Anlaß zur Einmischung und 1285 setzte er beim Bischof von Utrecht die Erbauung eines Deiches südlich der Ijssel (d. h. längs des Lek) und die Abdämmung der Ijssel bei dem Orte Hoppenesse unweit Gein (H. juxta Gaynum) d. h. also die völlige Unterbrechung der Verbindung der Ijssel mit dem Lek durch². Er zahlte dafür dem Utrechter Bischof 4500 fl holl.³. Die Lage des Ortes Hoppenesse ist nicht genau bekannt, zweifellos ist er aber beim heutigen »Klaphek« westlich von Vreëswijk zu suchen. Der »Nyedam«, wie er im Gegensatz zum alten Damm bei Duurstede benannt wurde, ist der heutige »Ijsseldamm«⁴.

¹ Bijdragen S. 71.

² Van den Bergh, Oorkondenboek v. Holl. en Zeel. II Nr. 559.

³ Ibid. Nr. 554.

⁴ Über Hoppenesse und Nyedam s. de Geer, Bijdragen S. 64 A. 1 u. 3. Der Bau des Deiches erregte die lebhafteste Opposition der Utrechter Prälaten, von deren kirchlichen Gütern unrechtmäßige Schatzungen dafür erhoben wurden; erst als ihnen Graf Floris einen Schadenersatz von 1140 fl verschafft hatte, bestätigten sie 1295 den Damm von Hoppenesse, vgl. de Geer S. 64—66 und die Urkunden von 1292—95, *ibid.* Bijl. II Nr. 10—12 und van Mieris, Charterboek I, 564.

Diese Abdämmung der Ijssel machte nun aber ein anderes großes Werk notwendig. War doch die Zufahrtsstraße für den Verkehr vom oberen Rhein nach Utrecht dadurch unterbunden; zum mindesten hätte nunmehr künftig ein zweimaliges Umladen und Überschleppen der Schiffe erfolgen müssen: bei Gein und bei Hoppenesse. So sehen wir denn fast gleichzeitig den Bau eines neuen Kanals in Angriff genommen, der zwischen Jutfaas und Gein vom Vaartschen Rijn östlich abzweigend bei Vreeswijk in den Lek ausmündete und somit Gein und Hoppenesse umging. Es ist die sogenannte »Nieuwe Vaart«, die noch jetzt einen wichtigen Bestandteil des Vaartschen Rijn (und dadurch neuerdings auch des Merwede-Kanals) ausmacht. Auch hier war Graf Floris die treibende Kraft. Er garantierte 1288 der Stadt Utrecht den Besitz der zum Bau der Vaart gekauften Grundstücke und griff auch weiterhin bestimmend ein¹. Übrigens war die neue Vaart, um nicht nunmehr das Utrechter Gebiet nördlich und östlich der Ijssel dem Hochwasser des Lek auszusetzen, ebenfalls durch einen Damm abgesperrt, der etwas nördlich von Vreeswijk bei »de Wiers« lag. Schon 1286, als man wohl noch kaum mit dem Bau des Kanals begonnen hatte, verhiess Bischof Johann dem Kapitel von St. Marien Freiheit von Schatzung beim Überladen von Weinen, solange am Damm bei de Wiers noch kein Kran vorhanden sei². Und 1289 nach der Eröffnung gebot Graf Floris, dat men van niement, es hi van onsen lande of van der stat van Utrecht, of van wat lande dat hi si, enich ghelt af neme van enighen goede dat hi slaet over den dam ter Nieuwervaert ende dat men elken manne late begaen ende over doen sijn goet met sines selves coste, behouden emmer des biscops recht van Utrecht³. Diese letzte Klausel bezieht sich wohl auf den bischöflichen Zoll, der nunmehr wenigstens zum Teil von Gein nach Vreeswijk verlegt wurde⁴.

Seit 1289 war also im wesentlichen der heutige Zustand her

¹ Van den Bergh, Oorkb. II Nr. 640, 682.

² De Geer S. 73.

³ Van den Bergh, Oorkb. II Nr. 683.

⁴ De Geer, Bijdr. S. 239.

gestellt¹. Die Köln- und Oberrheinfahrer verkehrten nunmehr ausschließlich durch die Nieuwe Vaart über Vreeswijk. Was die Seeland und Flandernfahrer betrifft, so sind zwei Umstände bestimmend für den von ihnen eingeschlagenen Weg geworden. Einmal wurde 1355 das Dordrechter Stapelrecht auch auf die IJssel ausgedehnt²; damit wurde die Fahrt über Gein, Gouda und IJsselmonde zu einem unnötigen Umwege, da man die Güter vor der Weiterfahrt nach Westen und Süden doch auf den Dordrechter Stapel bringen mußte. Erst 1430/31 wurde die IJselfahrt für frei erklärt, zwei Jahre später aber setzte Dordrecht auch hier die Beobachtung seiner Privilegien wieder mit Gewalt durch³. Und so blieb der tatsächliche Zustand mit einigen Schwankungen auch bis 1541, wo Karl V. die Fahrt durch IJssel und Bernisse für frei erklärte, ausgenommen gewisse Holzsorten und solche Stapelgüter, die von der IJsselmündung flußaufwärts an Dordrecht vorbei geführt würden⁴.

Der andere Umstand, der die Benutzung der IJssel ungünstig beeinflusste, war die zunehmende Verlandung und Verschlammung des Flusses. Der Grund hiervon ist in der starken Verminderung der Strömung infolge der Abdämmung zu suchen. 1486 war die IJssel zwischen IJsselstein und Oudewater schon lange Jahre unbefahrbar⁵.

Das 14. Jahrhundert änderte am Verlaufe der Verkehrswege nichts mehr, brachte aber eine große Erleichterung durch die Anlage von Schiffsschleusen. Zunächst war der Damm bei Gein über-

¹ Über die Nieuwe Vaart vgl. noch die Urkk. von 1306, 1322, 1328, 1437 (Muller, Regesten van het archief der stad Utrecht Nr. 98, 137, 158, 812, 813).

² Van Rijswijk, Geschiedenis van het Dordtsche Stapelrecht ('s Gravenhage 1900) S. 37.

³ Van Rijswijk S. 56—58. Übrigens wurde in dem Vertrage von 1430/31, um eine Umgehung Dordrechts mit Hilfe der Nieuwe Vaart und der für frei erklärten IJssel (via Vreeswijk-Gein) zu verhindern, ausdrücklich bestimmt, daß alle Stapelgüter, die die Schleuße von Gildenburg (d. h. Vreeswijk) passierten, vor dem Verkauf auf den Dordrechter Stapel gebracht werden mußten. Dasselbe Umgehungsverbot wurde 1565 wiederholt, *ibid.* S. 94.

⁴ Van Rijswijk S. 87—88.

⁵ De Geer, Bijdragen S. 72 und Bijl. II Nr. 21.

flüssig geworden, da ja der neue Ijsseldamm bei Hoppenesse gegen die Hochfluten des Lek schützte. Er wurde deshalb durchgeschlagen (daher trägt die Kanalstrecke bei Gein den Namen »de Doorslag«) und durch eine Schleuse ersetzt, von deren Bestehen wir zuerst 1331 hören¹. Bedeutend später erst wurde dieselbe Verbesserung an der Nieuwe Vaart eingeführt. Vermutlich war die damalige Wasserbautechnik zunächst nicht imstande, so widerstandsfähige Schleusenanlagen zu schaffen, daß sie dem Andränge des hochgehenden Lek hätten standhalten können. Brachten doch die Dammbrüche bei Vreeswijk 1321 und 1322 weiten Strecken des Stiftes und Hollands Tod und Verwüstung². So wurde erst 1373 der Damm bei »de Wiers« durchgeschlagen und die Nieuwe Vaart durch zwei hölzerne Schleusen bei Vreeswijk mit dem Lek verbunden³. Zum Schutze der wichtigen und kostbaren Anlage erbauten die Utrechter Gilden daneben eine starke Feste, die Gildenburg, deren Errichtung sofort eine Fehde mit dem Herrn von Vianen, dem Pfandbesitzer von Vreeswijk, zur Folge hatte⁴. Spätere Zeiten brachten noch eine Vermehrung und Verbesserung der Schleusen wie des ganzen Vaartschen Rijn.

Ich wende mich nunmehr dem dritten der Verbindungswege von der Zuidersee zum Rheine zu, dem Weg durch die Grafschaft Holland. Während die Utrechter Fahrt im 12. und 13. Jahrhundert an Frequenz sicher die erste Stelle behauptete, trat sie im 14. Jahrhundert, wenigstens was den seeländisch-flandrischen Durchgangsverkehr betrifft, mehr und mehr vor der holländischen zurück. Dem Sinken oder doch Stillstehen Utrechts entsprach eben ein Aufsteigen Amsterdams und der übrigen holländischen Städte. Es ist charakteristisch, daß es die Stadt Utrecht 1389 nötig fand, durch Bischof Florenz den deutschen Kaufleuten in

¹ De Geer, Bijdragen S. 71 und Bijl. II Nr. 19; vgl. HUB. IV Nr. 40, 41, 47.

² R. Fruin in Verslagen en mededeelingen der Kon. Akademie van Wetenschappen, Afdelg. Letterkunde 3. Reeks, 5. Deel (1888) S. 316. Urk. von 1322 (Muller, Regesten der stad Utrecht Nr. 137)

³ Heda, Hist. Ultraject. ed. Buchelius p. 257, 259; doch irrt Heda darin, daß er die ganze Nieuwe Vaart erst 1373 anlegen läßt. Urkk. von 1375, Muller, Regesten der stad Utrecht Nr. 407; HUB. IV Nr. 494 u. A. 2.

⁴ Muller, Regesten der stad Utrecht Nr. 383, 386, 388; van Mieris, Charterboek III, 284, 285. De Geer, Bijdragen S. 75-76.

einem dem holländischen Verkehrsprivileg nachgebildeten Freibrief für den Durchgangshandel von Amsterdam nach dem Dordrechter Stapel Schutz und allerhand Verkehrserleichterungen zuzusagen¹. Viel genützt hat anscheinend diese Einladung, falls sie überhaupt ergangen ist, nicht.

Die Binnenfahrt durch die Grafschaft Holland hat sich von ihrem Bestehen bis ins 16. Jahrhundert immer nur eines Weges bedient²: Von der Zuidersee segelte man bei Amsterdam in das Ij; bei Spaarndam bog man links in die Spaarne ein, einen Wasserlauf, der an Haarlem vorüber ins Haarlemer Meer führte. Dieses bestand damals noch aus zwei Teilen; durch den Sund von Vennep gelangte der Schiffer in den südlichen Teil, das Leidsche Meer, verließ es im Südosten durch die Oude Wetering, passierte das Brassemer Meer und gelangte durch die Heimans Wetering in den Oude Rijn. Nachdem er diesen eine kurze Strecke aufwärts gefahren, an Alphen vorüber, bog er durch die Goudsche sluis in die Gouwe ein, um bei Gouda endlich die Ijssel zu erreichen. Von Ijsselmonde ging die Fahrt, wie oben bereits beschrieben, entweder über Geervliet und die Bernisse nach Süden, oder aufwärts nach Dordrecht. Änderungen dieses Binnenschiffahrtsweges haben, wie gesagt, bis ins 16. Jahrhundert nur in Form von Verbesserungen einzelner Strecken oder Punkte, nicht aber in einem Wechsel der Route bestanden. Wohl gab es in Wirklichkeit noch andere Wege. So liefen vom Rhein noch zwei Gewässer nach Süden: die Schie von Leiden über Delft nach Schiedam und Delfshaven, sowie die Hoogeveensche Vaart in Verbindung mit der Rotte nach Rotterdam. Von Amsterdam bestand eine direkte nur durch einen »Overtoom« unterbrochene Verbindung durch Heiligenweg, Schinkel und Nieuwe Meer ins Haarlemer Meer. Endlich stand das Leidsche Meer durch Oude Wetering und Drecht mit der Amstel in Verbindung. Aber ganz abgesehen davon, daß diese Wasserläufe bis ins 16. Jahrhundert sämtlich durch Dämme abgeschlossen waren³,

¹ HUB. IV Nr. 980. Vielleicht ist das Privileg Entwurf geblieben.

² Vgl. im allgemeinen A. A. Beekman, Waterwegen in Oud-Holland, in Tijdschrift van het K. Nederl. Aardrijksk. Genootschap II. Serie, Deel 14, S. 365 f. (1897).

³ Die Schie durch den Leidschendam, die Hoogeveensche Vaart

die dem großen, ganz Rijnland umgebenden Deichsystem angehörten, war ihre Benutzung verboten¹. Die Rücksicht auf die gräflichen Zölle und später das eifersüchtige Pochen Haarlems und Goudas auf ihre Privilegien haben diesen Zustand bis in die neuere Zeit erhalten. Wir haben es also nur mit dem einen Wege zu tun, dessen einzelne Strecken noch in Kürze einer näheren Betrachtung unterworfen seien.

Ursprünglich stand das Haarlemer Meer² durch die Spaarne in offener Verbindung mit dem Ij und der Zuidersee, und die Bewegungen dieser Gewässer und der Nordsee, z. B. Sturmfluten, äußerten ihre Wirkung auch im Haarlemer Meer. Das Rijnland, den Kern der Grafschaft Holland, sehen wir im Beginn des 13. Jahrhunderts bereits nach allen Seiten durch Deiche geschützt; aber dieser Schutz erstreckte sich nordwärts nur bis an das Südufer des Leidschen Meeres³. Hier zog sich der Windeldijk entlang, der in Verbindung mit den Dünen im Westen, dem Deich Zijdwinde im Süden und dem Swadenburgherdam (Zwammerdam) im Osten die Umwallung Rijnlands bildete. Es konnte dem Blick der Deichbauer unmöglich entgehen, daß eine Verlegung des Deiches weiter nach Norden, jenseits der großen Wasserflächen des Leidschen und Haarlemer Meeres, nicht nur das geschützte Landgebiet bedeutend erweitern, sondern auch den Schutz viel wirksamer machen mußte, da die beiden Binnenmeere damit der direkten Einwirkung der See entzogen wurden⁴. Schon damals bestand dort ein »Zeedijk« längs des Ij, und es war nur nötig, diesen zu verstärken und einen Damm quer durch die Spaarne zu schlagen. Wann dies geschah, wissen wir nicht genau, aber jedenfalls sehen wir im Jahre 1253 den Spaarnedam bereits bestehen.

durch den Hildam, die Drecht durch den Bilderdam; Schinkel und Heiligenweg waren durch den Overtoom getrennt. Vgl. die Karte bei Beekman a. a. O.

¹ Beekman S. 367.

² Vgl. über dieses im allgemeinen Ramaer, *De omvang van het Haarlemmermeer* (Afhandelingen der K. Akademie van Wetenschappen, Afd. Natuurkunde, Deel 29 [1892]).

³ Vgl. Fruin, *Over de opkomst van het Hoogheemraadschap van Rijnland* (Verslagen en Mededeelingen der K. Akademie van Wetenschappen, 3. Reeks, 5. Deel [1888] S. 280 f.). — Ramaer a. a. O. S. 153 f.

⁴ Fruin a. a. O. S. 292.

Ja, in diesem Jahre tat Graf Wilhelm II., der römische König, bereits einen Schritt weiter, indem er beschloß¹, eine 24 Fuß breite, für größere Schiffe mit Ladung leicht passierbare Schleuse in dem Spaarnedam anzulegen (transmeatum quendam aquarum, qui spoya vulgariter appellatur, vel foramen, habens in latitudine viginti quatuor pedes, per quod maiores naves cum suis oneribus possint de facili pertransire). Dieser Beschluß erregte jedoch bei den Heemraden d. h. den Deichgeschworenen lebhafteste Opposition. Die Schleusenanlage mußte natürlich den »Schiffahrtsinteressenten«, wie wir heute sagen würden, namentlich der Stadt Haarlem, zugutekommen, wogegen die Bewohner des platten Landes und die Heemraden als ihre Vertreter nicht mit Unrecht eine Bedrohung des Landes bei nachlässiger Aufsicht über die Schleusen fürchteten. Ihr Einfluß war stark genug, um Wilhelm zu bewegen, von seinem Plane abzustehen², und sein bald darauf folgender Tod brachte die Sache vollends in Vergessenheit. Der Schiffahrtsverkehr mußte sich also bei Spaarnedam mit einem Overtoom, einer Schiffschleppstelle von der Art der stiftutrechtlichen behelfen³.

In den folgenden Jahrzehnten müssen heftige Sturmfluten schwere Verwüstungen über das Land gebracht haben. Denn im Jahre 1286 finden wir nicht nur immer noch keine Schleuse im Spaarnedam, sondern sogar den Damm völlig durch Wassereintrübe zerstört, also die offene Verbindung des Haarlemer Meeres mit dem IJ wieder hergestellt. In dem genannten Jahre gestattet Graf Floris V. von neuem, einen Damm über die Spaarne zu ziehen, daer die wilde zee in vloide ende vele ons lands plach te bedervene⁴. Vielleicht ist dieser neue Damm gleich mit einer Schiffsschleuse versehen worden; im Jahre 1305 finden wir eine solche jedenfalls zu Spaarnedam vor. 1316 bestätigte Wilhelm der Gute den Heemraden, die dort das Schleusengeld zu erheben hatten, denselben Tarif, der von Wilhelm II. 1253 denen von

¹ Van den Bergh, Oorkb. van Holl. en Zeel. I Nr. 583. Ein besserer Abdruck bei Fruin a. a. O. Bijl. I (S. 345).

² Van den Berg, Oorkb. I Nr. 621.

³ Der Overtoom blieb auch neben der späteren Schleuse bestehen und wurde erst durch einen Durchbruch 1514 vernichtet; s. Ramaer, De omvang van het Haarlemmermeer S. 161.

⁴ Van den Bergh, Oorkb. II Nr. 583. — Fruin S. 295.

Haarlem verliehen war¹. Diese Schleuse ist die einzige Schiffschleuse am Südrande des IJ geblieben; 1364 wurde bei der Neuanlage von Schleusen im Zeedijk im Interesse Haarlems ausdrücklich bestimmt, daß die neuen Anlagen nur der Abwässerung, nicht der Schifffahrt dienen sollten².

Vom Haarlemer Meer wurde oben schon bemerkt, daß es im Mittelalter aus zwei oder eigentlich drei Teilen bestand, von denen jedoch der nördlichste, das Spieringërmeer, durch einen Isthmus völlig von den beiden anderen getrennt war³. Die Binnenschiffahrtslinie betrat das Haarlemer Meer unweit Heemstede und führte in das Leidsche Meer durch den Verbindungssund bei dem jetzt verschwundenen Vennep (östlich von Hillegom). Die weiteren Verbindungswege zum Oude Rijn, die Oude Wetering, das Brassemer Meer und die Heimans Wetering (Heemswetering) sind vermutlich schon sehr alte Wasserläufe⁴, die mit zahlreichen anderen dem Rhein eine Abwässerung nach Norden gestatteten. Etwas genaueres über ihr Alter läßt sich jedoch nicht feststellen. Der Schiffüberzug, der ursprünglich bei der Ausmündung der Oude Wetering in das Leidsche Meer bestanden haben muß — im Laufe des Windeldijks — ist wohl schon beim Bau des Spaarnedam, spätestens beim Bau des südlichen Rijndijkes nach 1323⁵ als überflüssig beseitigt und durch einen einfachen Durchschlag ersetzt worden.

Bei Gouwsluis bog der Schifffahrtsweg in die Gouwe ein. Diese ist ursprünglich, wie noch ihr gewundener Lauf nördlich von Gouda zeigt, ein natürliches, in die IJssel strömendes Flößchen. Aber schon zeitig, spätestens in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, muß sie im Norden mit dem Rhein in Verbindung gesetzt worden sein. Bereits 1244 heißt es in einer Verkaufsurkunde Wilhelms II.⁶: *insuper dicta terra (das verkaufte »Veen« zu Poelien) habebit ductum aque, qui waterganc dicitur, per aquam que Gouda*

¹ Fruin S. 305—6.

² Fruin S. 318.

³ Vgl. die Karten bei Ramaer, Haarlemmermeer.

⁴ Vgl. v. d. Aa, Aardrijksk. Woordenboek d. Nederl., 8. Deel, S. 713 s. v. Oude Wetering.

⁵ Fruin S. 317.

⁶ Van den Bergh, Oorkb. I Nr. 406.

dicitur usque in Renum libere absque omni pecunie extorsione. Um die Mitte des Jahrhunderts bestand bei der Einmündung in den Rhein schon eine Schleuse, und zwar eine Stauschleuse¹, die die Durchfahrt von Schiffen ermöglichte. Denn 1284 erlaubte Floris V. den Leuten von Alphen, Randenburgh u. a. Anwohnern der Gouwe², dat sy die deur, die leget ter Goude in die sluyse opten Rijn, uyt doen mogen ende altoos afnemen mogen. Die Schleuse sollte also völlig beseitigt und eine offene Verbindung zwischen Rhein und Gouwe hergestellt werden. Um aber das Land zu beiden Seiten der Gouwe vor Sommerhochwasser zu schützen, das ja nun unbehindert in die Gouwe eindringen konnte, bestimmte er, daß die Ufer dieses Gewässers durch einen »somerdijk« eingesäumt würden. Der Grund dieser kostspieligen Maßnahmen ist nicht recht zu erkennen; daß die Anwohner der Gouwe ein solches Interesse an der Schifffahrt besessen hätten, die ja allerdings durch die Beseitigung der Schleuse erleichtert wurde, läßt sich schwer denken. Ob die Schleuse nun wirklich entfernt worden ist, wissen wir nicht. Spätestens um 1330 muß doch eine Schleuse gleichzeitig mit dem Bau des südlichen Rheindeiches (s. o. S. 31) wieder eingerichtet worden sein. Die Errichtung dieses Deiches hatte zur Folge, daß die Gegend südlich des Rheins nun nicht mehr, wie früher, nach dem Rhein, sondern nach der IJssel zu abwässerte³. Auf die Anlage eines solchen Abwässerungskanals sind offenbar die Urkunden Wilhelms V. vom 18. April 1356

¹ Eine solche Stauschleuse besteht aus zwei in einer Ebene stehenden Türrahmen, die in Angeln drehbar an den Seitenwänden befestigt sind und sich wie die Flügel einer Doppeltür öffnen; die Zwischenräume zwischen den Rahmenteilern sind durch Schützen, d. h. Schiebetreter, verschlossen, nach deren Herausziehen es leicht ist, die Türrahmen, selbst gegen den Strom, zu öffnen. Von dieser Art waren alle oben erwähnten niederländischen Schiffschleusen (Mndl. schutsluis). Die Kammerschleusen sind erst eine Erfindung des 15. Jahrhunderts. — Die gewöhnlichen Abwässerungsschleusen bestanden aus einer Öffnung im Deich, die durch einen einfachen aufziehbaren Schützen verschlossen war. Für den Schiffsverkehr waren diese Anlagen nur in Ausnahmefällen eingerichtet, s. ein Beispiel bei Häpke, Brügges Entwicklung S. 235.

² Van den Bergh, Oorkb. II Nr. 525.

³ Fruin a. a. O. S. 319. Aus einer Verhandlung der Hoogheemraden von Rijnland 1446 ergibt sich; daß die Goudsche Schleuse damals

und Jans van Blois vom 19. Oktober 1358¹ zu beziehen, nicht aber, wie man wohl gemeint hat, auf die Gouwe-Fahrt.

Auch über das Alter der Schiffschleuse zu Gouda selbst, beim Übergang in die IJssel, sind wir nicht unterrichtet. Die Engigkeit der Schleusen und Grachten zu Gouda ist von jeher berüchtigt gewesen². So ist denn auch gleich der erste Anlaß, bei dem wir von der Schleuse zu Gouda hören, eine Klage über die Mängel der Durchfahrt. Herzog Albrecht von Bayern ermahnte am 10. September 1358 die Herren von IJsselstein, Brederode, Egmonde, den Burggrafen von Leiden und Herrn Gerrit von Heemstede, die Vaart bei Gouda zu verbessern und zu vertiefen, want wi verstaen hebben . . . dat groet gebrec is in ons broeders Willaems lande, als van der Goude vaert, daer onse goude luden gemeenliken tot menighen stonden (in vielen Stunden d. h. sehr lange) mit hoeren goede doer liden moeten³. Den Anlaß zu dieser Beschwerde, wie auch sonst zur Verbesserung der holländischen Wasserstraßen, gab jedenfalls die Stapelverlegung nach Dordrecht⁴, die überhaupt wohl der hansischen Binnenfahrt über Haarlem und Gouda einen Aufschwung gebracht hat.

Zum Schluß möchte ich noch mit ein paar Worten auf die weitere Fahrt von der Maas und Merwede nach Süden eingehen. Von den beiden Eingangstoren dorthin, Geervliet und Dordrecht wurde schon oben gesprochen, Der weitere Weg durch die zahllosen, zum großen Teil später eingedeichten Seearme und Gewässer Seelands wird sich wohl immer nur annähernd feststellen lassen. Ich verweise zur Übersicht auf Karte III und IV bei Ramaer, Geographische Geschiedenis van Holland bezuiden de Lek en Nieuwe Maas in de Middeleeuwen⁵, die den Zustand von ca. 1300

noch eine einfache Schotdeur, d. h. Stauschleuse, war. 1561 wurde die Goudsche Schleuse in Stein erneuert, s. v. d. Aa, Aardrijksk. Woordenboek der Nederlanden 4. Deel s. v. Goudsche sluis.

¹ Van Mieris, Charterboek II, 868; III, 65; vgl. HUB. III, S. 188 A. 2.

² Beekman a. a. O. S. 367 sagt: das Gedränge, um von der IJssel in die Gouwe zu kommen, dauerte oft länger als die ganze Fahrt von Gouda nach Haarlem.

³ Van Mieris, Charterboek III, S. 54.

⁴ Vgl. HUB III, S. 188 A. 2.

⁵ Verhandelingen der K. Akademie van Wetenschappen, Afdeelg.

angibt, und auf die südwärts anschließende historische Karte von Seeland (nach Dresselhuis) bei F. Müller, das Wasserwesen der niederländischen Provinz Zeeland (Atlas, Tafel I); für den südwestlichen Teil ist auch die Karte bei Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, zu vergleichen.

Von Geervliet fuhr man durch den Seearm Bernisse (bisweilen auch Widele genannt¹⁾ ins Haringvliet (Herink 1277²⁾, dessen westlicher Teil im 13. Jahrhundert den Namen Westerlike (Westerleek) trug. Dann ging es durch das Sonnemere³, einen Seearm, der die jetzt vereinigten Inseln West-Voorne (Goeree) und Over-Flakkee trennte. Dort, wo jetzt der Grevelingen sich ins Brouwershavensche Zeevat öffnet, ging das Sonnemere in die Golde oder Goude über, die ehemalige Wassergrenze zwischen Schouwen und Duiveland⁴. An Zierikzee (welches an der Golde lag) vorüber, gelangte man so in die Oster-Schelde und durch das Zuidvliet zwischen Noord- und Zuidbeveland nach Walcheren; man passierte diese Insel entweder an der Ostseite durch das Sloe oder lief durch die Arne Middelburg und Vlissingen an. Nachdem der Schiffer die Wielinge, die westliche Ausmündung der Honte (Wester-Schelde) gekreuzt, erreichte er endlich durch die östliche Swin-Mündung Sluis, Damme und Brügge⁵.

Die Fahrt über Dordrecht ging zum großen Teil ebenfalls auf ganz anderen Wegen als heute; und noch verwirrender wirkt dabei, daß nicht nur topographische, sondern vor allem auch Namensänderungen stattgefunden haben. Bei Ramaer findet man darüber

Letterkunde, Nieuwe Reeks, Deel 2, Nr. 3 (1899). Ein ausgezeichnetes, mit Kritik geschriebenes Werk.

¹ Ramaer, Geschiedenis S. 157. Die Bernisse versandete im 16. Jahrhundert, *ibid.* S. 178.

² *Ibid.* S. 179. Das Haringvliet kommt 1390 auch unter dem Namen Flakkee vor, ein Name, der später auf die südlich angrenzende allmählich entstandene Insel übertragen wurde. Over-Flakkee d. h. jenseits Flakkee.

³ *Ibid.* S. 140 f.

⁴ Van den Bergh, Middelnerl. Geographie S. 81. Müller, Zeeland S. 35–36.

Van den Bergh, Middeln. Geographie S. 81–82. Häpke, Brügge S. 42, 210 f.

ausführlichen Bescheid¹. — Von Vreeswijk nach Dordrecht gelangte man auf den gleichen Stromläuten wie jetzt, dem Lek und dem Noord; nur hieß der letztere im Mittelalter Merwede. Von Dordrecht bewegte sich die Schifffahrt weiter auf der Dort, der Dubbel und der Waal, drei aufeinander folgenden Stromteilen, die jetzt unter dem Namen Oude Maas zusammengefaßt werden. Etwa da, wo jetzt der Flußarm Spui abzweigt, bei Oud-Beierland, ging man vom westlichen in den südlichen Kurs über. Hier nämlich mündete die obengenannte ehemalige Waal in die von Maasdam, 's Gravendeel usw. herkommende und nach Vlaardingen und Geervliet weiterfließende Maas aus, deren oberer Teil jetzt gänzlich verschwunden ist. Diese Maas segelte man ein kurzes Stück aufwärts, bis dahin, wo ihr aus südlicher Richtung die Striene (ein alter Scheldearm) zufloß². Hier lag der gräfliche Zoll zu Strienemonde, der zuerst 1274, zuletzt 1389 genannt wird³. Nun verfolgte man die Striene südwärts, mitten durch das jetzige Beierland, kreuzte eine breite seeartige Erweiterung, den innersten Teil des Flakkee (Haringvliet), bewegte sich eine Weile auf dem jetzigen Volkerak, dann wieder über heute verlandete Strecken, an Steenbergen vorüber, bis man Tholen, den alten Schelde Zoll⁴, und kurz darauf das Ende der Striene erreichte. Hier teilten sich die Wege: wer nach Antwerpen wollte, steuerte nach Süden, scheldeaufwärts; wessen Ziel dagegen Walcheren oder Flandern war, der wandte sich westlich, scheldeabwärts, und segelte dann, wie oben beschrieben, durch Zuidvliet und Sloe. Doch gab es noch einen anderen Weg durch die Ijerske, die Zuid-Beveland in zwei Hälften teilte. Am Zoll zu Ijerskeroord⁵ vorüber gelangte man so in die Honte, und von hier in die Wielinge und die östliche Swin-Mündung.

¹ Ramaer, Hoofdstuk XII, bes. S. 47.

² Ramaer S. 180, 183, 186—87; van den Bergh, *Middeln. Geographie* S. 85—86.

³ Ramaer S. 298, 302; van den Bergh, *Oorkb.* II Nr. 281, 503.

⁴ Van den Bergh, *Geographie* S. 222—23.

⁵ Über diesen Zoll s. Kluit, *Historia critica com. Holl. et Zeel.* I, 2, S. 139 f. und v. d. Aa, *Aardrijksk. Woordenboek d. Nederl.*, 12. Deel, S. 670 s. v. Yersekendam, Yersekeroot und Yerseke. Die Honte war ursprünglich wohl nicht eine Bezeichnung für die ganze Wester-Schelde,

Die St. Elisabethsflut von 1421 hat die größten Umwälzungen in diesen Fahrstraßen hervorgerufen; namentlich ist die Entstehung des Hollandschdiep und des Kil bei Dordrecht darauf zurückzuführen; da die Schiffe durch diese und andere neue Wasserwege die bisherigen Zollstätten umgehen konnten, wurde die Einrichtung von Zollwachen auf den Strömen verfügt¹. Neben den Sturmfluten haben dann namentlich die großen Eindeichungen des 15. Jahrhunderts in Seeland² allmählich den heutigen Zustand herbeigeführt.

sondern nur für deren östlichen Teil und für die verschiedenen Wasserläufe, die von hier nordwärts durch Zuidbeveland sich zur Oster-Schelde erstreckten und deren einer die Ijseke war. Die an diesen Wasserläufen zu Valkenisse, Rillant und Agger erhobenen Honte-Zölle (vgl. van den Bergh, Oorkb. II Nr. 324, 489, 528, 563) wurden später anscheinend zu dem Yerseken-Tol zusammengelegt, dessen Rechnungen seit 1410 nach Kluit noch vorhanden sind. Die Bedeutung der Ijseke geht auch daraus hervor, daß noch im 14. Jahrhundert Zuidbeveland in zwei Teile, beosten und bewesten der Ijseke, zerfiel; s. Hamaker, Rekeningen der grafelijkh. v. Zeeland II Nr. 180, 182. — Vgl. ferner HUB. V Nr. 96, IX Nr. 566 §§ 3, 9, 13.

¹ Ramaer S. 303.

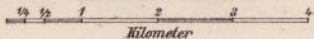
² Ibid. S. 180.

Zu der Karte.

Die beigefügte Übersichtskarte gibt den Zustand des Landes wieder, wie er sich etwa im 13. und 14. Jahrhundert gestaltet hatte. Als Quellen sind vornehmlich benutzt die Karten in Ramaers »Geographische Geschiedenis van Holland bezuiden de Lek en Nieuwe Maas« (und »Omvang van het Haarlemmermeer«, ferner die bei Penck, Das Königreich der Niederlande (Kirchhoffs Länderkunde von Europa II) S. 460 und 461 abgedruckten Karten Beekmans, sowie die nach Utrecht Dresselhuus bearbeitete Karte von Seeland bei Müller, Das Wasserwesen der Provinz Zeeland, Atlas Tafel I. In Seeland und Südholland sind einzelne Gruppen kleiner Inseln, die nur durch wenige der Schifffahrt dienende Wasserarme getrennt waren und allmählich völlig zusammenwachsen, zur Vereinfachung bereits als größere Komplexe zusammengefaßt.

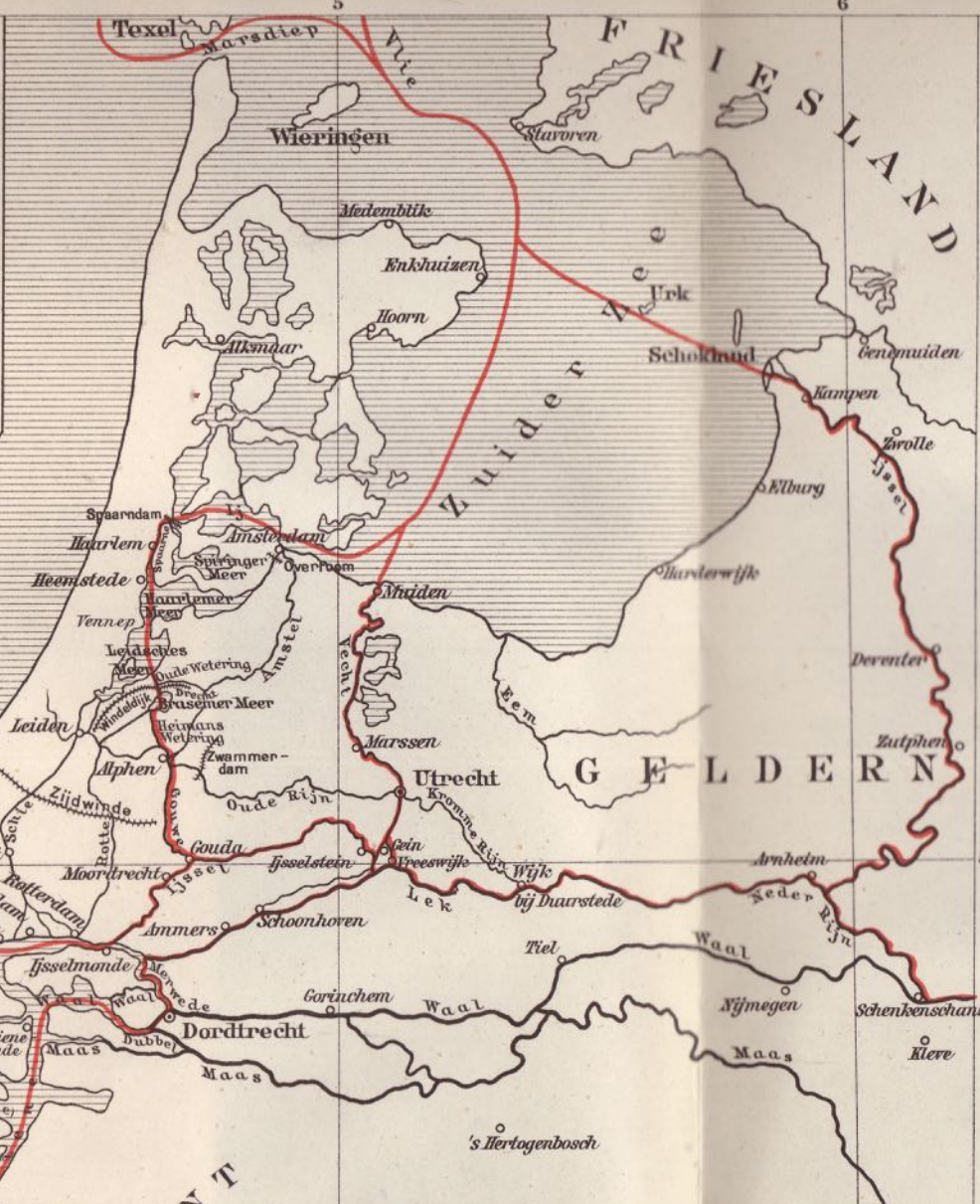
Die Schifffahrtsverbindungen von Utrecht nach Lek und IJssel.

Maßstab 1:100 000



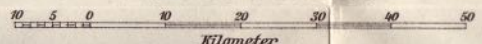
Erklärungen:

- Vor 1289 bestehende Schifffahrtswege
- - - 1289 neu eröffnete Schifffahrtswege
- Deiche und Dämme
- Alte Flußläufe
- Moderne Kanäle



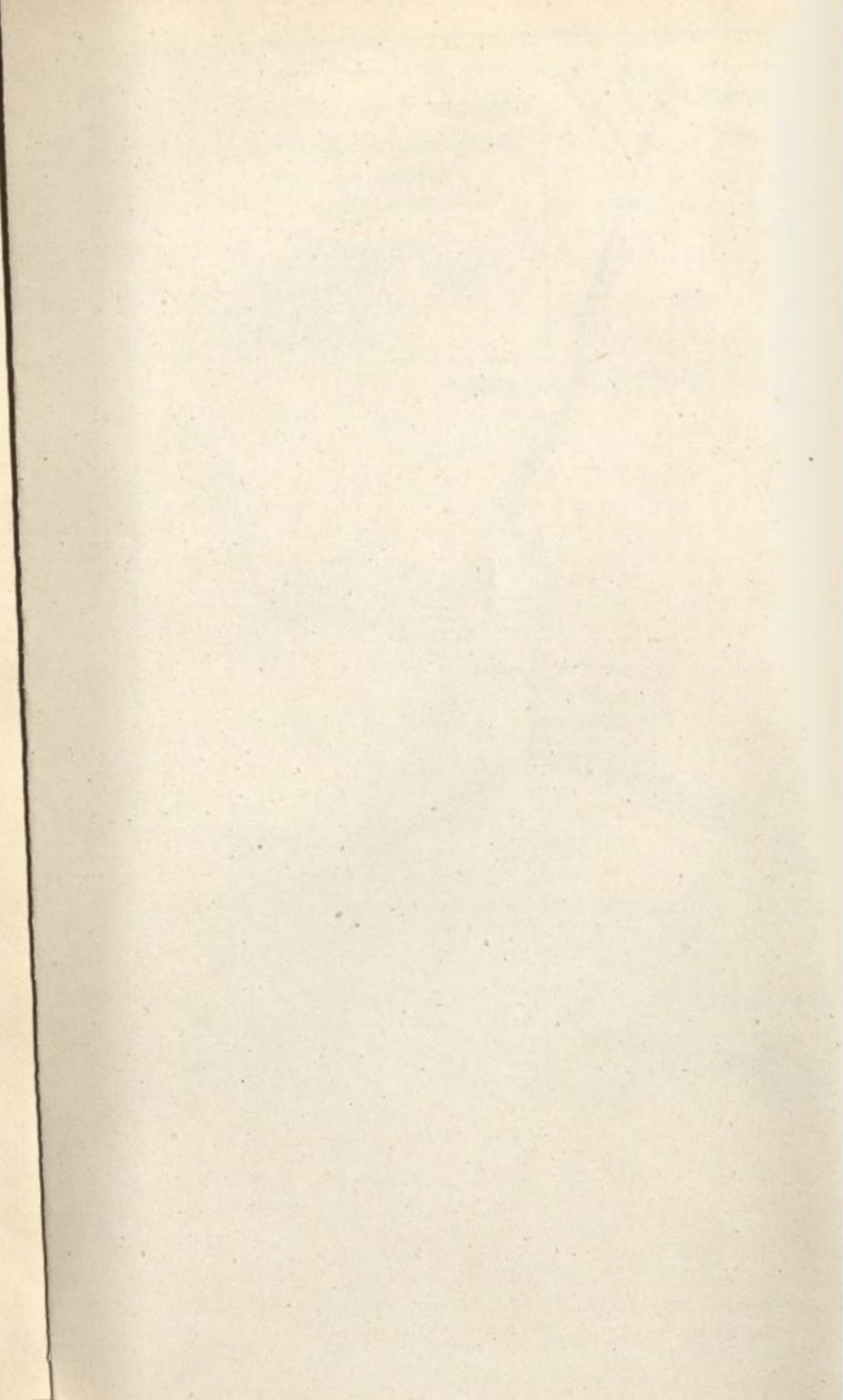
Die Wege der hansischen Binnenfahrt durch Holland, Seeland und Stift Utrecht vom 12.-14. Jahrhundert.

Maßstab 1:1000 000



Erklärungen:

- Schifffahrtswege
- Deiche und Dämme



III.

Nordeuropa in der Vorstellung Adams von Bremen.

Mit zwei Karten.

Vortrag, gehalten am 12. August 1908 in der VIII. Sektion des Internationalen Kongresses für Historische Wissenschaften zu Berlin.

Von

Hermann Krabbo.

Die historischen Karten lassen sich in ihrer Hauptmasse in zwei Arten einteilen. Entweder sie veranschaulichen für den dargestellten Teil der Erdoberfläche einen geschichtlichen Zustand d. h., das Kartenbild, mag es die physikalische Beschaffenheit oder die politische Machtverteilung oder was immer darbieten, soll einem bestimmten Zeitpunkt entsprechen. Oder aber die Karten veranschaulichen gewisse historische Entwicklungsreihen, das will sagen, sie verfolgen durch eine längere Spanne Zeit hindurch, wie sich nach einem bestimmten Gesichtspunkt das dargestellte Gebiet physikalisch oder politisch verändert. Also historische Zustandskarten und historische Entwicklungskarten¹. Das

¹ Beispiel einer historisch-politischen Zustandskarte: Deutschland im Jahre 1812. Beispiel einer historisch-politischen Entwicklungskarte: Entwicklung des römischen Reiches (beide Karten in Putzgers bekanntem Schulatlas). Ebenso gibt es natürlich historisch-physikalische Zustands- und Entwicklungskarten, meist Spezialkarten von Gebieten, die im Laufe der Zeiten starken natürlichen Veränderungen unterworfen waren, wie z. B. die deutsche Nordseeküste und die ihr vorgelagerten Inseln.

Material zur Bearbeitung historischer Karten ist dasselbe, welches zur historischen Arbeit überhaupt vorliegt. Für den Erforscher des Mittelalters enthalten bekanntlich die Urkunden die meisten Nachrichten zur Kenntnis der historischen Erdkunde; daneben tritt zurück, was die erzählenden Geschichtsquellen zu bieten haben, und geographische Aufzeichnungen des früheren Mittelalters von selbständigem Werte sind vollends ganz selten. Durchaus anders liegen in dieser Hinsicht die Verhältnisse für die historische Geographie des klassischen Altertums: hier kommt unter den Quellen den *Scriptores* eine erheblich größere Bedeutung zu, und neben den historischen Schriftstellern stehen nicht minder wichtig, die Geographen; war doch die Erdkunde eine hochentwickelte Wissenschaft bei den Hellenen. Die Beschäftigung mit den ins Einzelne gehenden topographischen Nachrichten griechischer Geographen und Historiker hat nun aber die neueren Forscher nicht nur veranlaßt, deren Angaben zu verwerten für die von ihnen gezeichneten Karten zur alten Geschichte. Darüber hinaus reizten einige dieser Schriftsteller vielmehr noch zu einem anderen Problem historischer Kartographie an. Auf Grund unserer technisch unendlich vervollkommeneten Methode der geographischen Ortsbestimmung ergibt ein Vergleich mit den Resultaten der Alten auf diesem Gebiet, daß man damals vielfach fehlerhafte Vorstellungen von dem physikalischen Bild der Erdoberfläche hatte; kennt man aber die Fehler genau, so ist es natürlich von Interesse, sie auch zu zeichnen; so entstanden also neben den historischen als eine Abart derselben die Karten zur Geschichte der Geographie. Ich will nicht davon reden, daß man schon vor vielen Jahrhunderten daran ging, Ptolemäuskarten zu zeichnen. Dieser große Geograph forderte geradezu heraus zur Herstellung von Karten, wenn er Ort für Ort nach geographischer Länge und Breite notierte. Aber ebenso hat man Erdkarten auf Grund der Angaben eines Eratosthenes, Herodot, Hekataüs gezeichnet¹ und so Kartenbilder gewonnen, die nach dem heutigen Stand des Wissens objektiv unrichtig sind und sein sollen, deren Zweck ist, die unvollkommenen geographischen Kenntnisse vergangener Zeiten zu verbildlichen.

¹ Derartige Karten finden sich bei W. Sieglin, *Atlas antiquus*, und in desselben Verfassers *Schulatlas zur alten Geschichte*.

Schriftsteller des früheren Mittelalters haben zu ähnlichen Versuchen im allgemeinen nicht angeregt¹, und das hat seinen guten Grund. Will man nach den Angaben eines früheren Historikers oder Geographen dessen Vorstellung von einem Teil der Erdoberfläche rekonstruieren, so dürfen diese Angaben natürlich darüber keinen Zweifel lassen, daß ihr Verfasser selbst sich ein wenn auch sehr unrichtiges, so doch immerhin geschlossenes und klares Bild der Länder und Meere, von denen er handelt, gemacht habe. Das aber ist bei den mittelalterlichen Autoren meist nicht der Fall. Sie schreiben mehr oder weniger verständnislos die ihnen zugänglichen alten Schriftsteller aus und haben keinerlei genaue Vorstellungen von den Ländern, die jene und die sie selbst schildern. Die Geographie als Wissenschaft ist eben mit dem Niedergange der klassischen Kultur für lange Zeit untergegangen; zudem hatte sich beim Übergang vom Altertum zum germanisch-romanischen Mittelalter der Schauplatz der Geschichte sehr verschoben. Die Kulturvölker des christlichen Mittelalters wohnten größtenteils an der Peripherie des antiken Horizontes und konnten aus den Schriften der klassischen Geographen über ihre eigene Heimat nichts oder nur wenig und vielfach ganz falsches entnehmen.

Bezeichnend genug betreffen die ersten selbständigen, auf Grund eigener Forschung hervorgebrachten geographischen Leistungen des christlichen Mittelalters denn auch die den Alten wenig oder gar nicht bekannten Gebiete Nord- und Osteuropas. Wo man nicht auf den gewohnten Krücken der antiken Wissenschaft einhumpeln konnte, mußte man sich wohl oder übel zu selbständigen Gehversuchen entschließen. So reihen sich aneinander im 9. Jahrhundert Einhards Nachrichten über die Slaven², dann

¹ Ich sehe ab von den Versuchen, die H. Kiepert und nach ihm besser M. d'Avezac (im bulletin de la société normande de géographie, tome X, Rouen 1888) machten zur Rekonstruktion des Geographus Ravennas; denn dieser Grieche gehört, obwohl im VII. Jahrhundert p. Chr. lebend, doch noch durchaus in den Kreis antiker Wissenschaft und Kultur, wenneschon als Epigone.

² Einhardi vita Karoli Magni. MG. Oktavausgabe (editio V, 1905), Kap. 12. Freilich beschränken sich seine Nachrichten auf einige der Geschichtserzählung eingeschaltete, aber sehr beachtenswerte geographische Grundlinien.

der die gleichen Gebiete beschreibende Geographus Bawarus¹; mit letzterem ungefähr gleichzeitig König Alfreds Bearbeitung des Orosius mit dem selbständig eingefügten Abschnitt Germania und den Berichten über die großen Entdeckungsfahrten des Othar und Wulfstan²; und zwei Jahrhunderte später Adams von Bremens Geschichte der Erzbischöfe von Hamburg mit der angefügten Geographie von Nord- und Osteuropa, der descriptio insularum Aquilonis³.

Dieses Werk des deutschen Domscholasters hat gerade in den letzten Jahren die Wissenschaft vielfach beschäftigt und zwar weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Eine Aufzählung nur der allerneuesten Literatur über Adam zeigt das vielseitige, das internationale Interesse, das man ihm entgegengebracht hat. 1894 veröffentlichte der Deutsche Siegmund Günther eine Untersuchung »Adam von Bremen, der erste deutsche Geograph«⁴. Wenn auch im Einzelnen vielfach fehlgreifend, bewies Günther schon durch das Thema seiner Untersuchung hier wie oft seinen richtigen wissenschaftlichen Instinkt, der ihn da zugreifen ließ, wo etwas zu holen war. Ihm folgt schon ein Jahr später der Franzose A. Bernard mit einer sorgfältigen, lateinisch geschriebenen Studie »de Adamo Bremensi«⁵. Schweden stellt den nächsten Forscher in der Person von S. E. Lönborg; seine Dissertation von 1897 »Adam af Bremen och hans skildring af Nordeuropas länder och folk«, mit voller Beherrschung auch der nordischen Literatur geschrieben, stellt

¹ Vgl. Wattenbach-Dümmler, Deutschlands Geschichtsquellen im Mittelalter I (7. Aufl.), 289.

² The whole works of king Alfred the Great (Jubilee edition) vol. II (Oxford u. Cambridge 1852), 34 ff.

³ Adami gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum. MG. Oktavausgabe (2. Aufl. 1876). Deutsche Übersetzung (in der Sammlung: Geschichtsschreiber der deutschen Vorzeit) von Laurent (2. Aufl. von Wattenbach, 1893); die deutsche Übersetzung zeichnet sich vor der lateinischen Ausgabe durch Beigabe eines Registers aus.

⁴ Sitzungsberichte der kgl. böhmischen Gesellschaft der Wissenschaften. Klasse für Philosophie, Geschichte und Philologie. 1894. Nr. 2. 68 S. 8^o.

⁵ De Adamo Bremensi geographo thesim facultati litterarum Parisiensi proponebat Augustinus Bernard eiusdem facultatis olim alumnus. Parisii 1895. 104 S. 8^o.

den wertvollsten Beitrag zur geographischen Interpretation Adams dar¹. Leider ist die in schwedischer Sprache geschriebene Abhandlung bisher in Deutschland viel zu wenig bekannt; es steht jedoch zu hoffen, daß sie in nicht ferner Zeit auch in deutscher Bearbeitung erscheinen wird². An den Schweden reiht sich 1901 der Engländer C. Raymond Beazley, dessen groß angelegtes Werk »The dawn of modern geography« unserm Adam 35 Seiten widmet³. Ihm schließt sich an ein Deutschrusse aus Dorpat, W. Schlüter (1902) mit einer Untersuchung über »die Ostsee und die Ostseeländer in der Hamburgischen Kirchengeschichte des Adam von Bremen«⁴. Und neuerdings ist die Adamforschung in ihre engste Heimat zurückgekehrt mit einer Arbeit des Bremers Philipp Kohlmann, »Adam von Bremen«⁵. Ist diese letztgenannte Arbeit auch in erster Linie philologisch und quellenkritisch, so zieht doch auch die Geographie reichen Gewinn aus ihr⁶.

Dank diesem vielseitigen Interesse, das man Adam entgegen-

¹ Sven Erik Lönborg, Adam af Bremen och hans skildring af Nordeuropas länder och folk. Akademisk afhandling. Uppsala 1897. 181 S. 8^o.

² Der gleich noch einmal zu nennende Ph. Kohlmann (vgl. unten Anm. 5) hat schon vor Jahren Lönborgs Arbeit sorgfältig ins Deutsche übertragen, und W. Sieglin hat sich bereits im Prinzip bereit erklärt, diese Übersetzung mit Zustimmung Lönborgs in den von ihm herausgegebenen Quellen und Forschungen zur alten Geschichte und Geographie zum Abdruck zu bringen, um so die Arbeit der deutschen Wissenschaft allgemeiner zugänglich zu machen. Kohlmann hatte die große Freundlichkeit, mir für einige Zeit das Manuskript seiner Übersetzung Lönborgs zur Verfügung zu stellen, wofür ihm auch an dieser Stelle bestens gedankt sei.

³ Bd. II (London 1901, 8^o), 514—548.

⁴ W. Schlüter, Die Ostsee und die Ostseeländer in der Hamburgischen Kirchengeschichte des Adam von Bremen; Sitzungsberichte der Gelehrten Estnischen Gesellschaft 1902 (Jurjew [Dorpat] 1903), 1—28.

⁵ Philipp Wilhelm Kohlmann, Adam von Bremen, ein Beitrag zur mittelalterlichen Textkritik und Kosmographie. (= Leipziger historische Abhandlungen ed. E. Brandenburg, G. Seeliger, U. Wilcken, Heft X), Leipzig 1908, 135 S. 8^o.

⁶ Vgl. besonders den Abschnitt III: Adams kosmographische Anschauungen.

gebracht hat, sind wir über seine geographischen Anschauungen in der Hauptsache im Klaren. Rein geographischen Inhalts ist von seinem Werke das vierte Buch, die *descriptio insularum Aquilonis*; geographische Exkurse finden sich auch in den früheren Abschnitten¹. Die Gebiete, die Adam beschreibt, sind Sachsen, die Slavenländer, Dänemark, Norwegen, Schweden, die Ostsee und die Nordsee mit ihren Inseln unter Einschluß der Inseln des Polar-meeres, während die britischen Inseln nicht mitgeschildert werden.

Vorerst ein Wort über Adams wissenschaftliche Methode. Die klassische Bildung, soweit sie seiner Zeit zugänglich war, beherrscht er durchaus²; natürlich schöpft er seine Kenntnis der alten Geographie durchweg aus den nachklassischen Schriftstellern Orosius, Solinus, Marcianus Capella. Aus ihnen ist nun aber, wie schon angedeutet, für die Geographie Nordeuropas wenig zu holen, und Adam arbeitet deshalb nicht nur mit seinen literarischen Kenntnissen, sondern auch mit dem durch unmittelbare Anschauung gewonnenen Material. Zwar er selbst scheint nicht allzu viel gereist zu sein; wir wissen nur, daß er in Dänemark war, wo er seinen Gönner König Sven Estridson besucht hat³. Aus mancherlei verkehrten Angaben, die er über die nächste Umgebung Hamburg-Bremens macht, kann man schließen, daß er, abgesehen von der dänischen Reise, nicht viel aus Bremen herausgekommen ist. Sagt er, Helgoland sei von der Küste aus zu sehen⁴, so erweist das, daß Adam nicht dort gewesen ist, sonst hätte er sich von der Unrichtigkeit dieser Ansicht überzeugen müssen. Sagt er, von Hamburg bis Oldenburg in Wagrien sei eine Tagesreise⁵, so ist der Schluß berechtigt, daß Adam die Straße nicht gezogen ist; denn die Entfernung beträgt schon in der Luftlinie 101 km, die Straßenentfernung war folglich noch länger und also

¹ Namentlich Buch I, cap. 1 f. über Sachsen; Buch II, cap. 15 ff. über Nordalbingien und die Slavenländer.

² Kohlmann, a. a. O. 15 ff., 57 ff.

³ Adam III, 53.

⁴ Schol. 104. Dem widerspricht eigentlich, wenn Adam IV, 3 von einer besonderen Entdeckung der Insel, quae in ostio fluminis Albiae longo secessa latet in oceano, berichtet.

⁵ Schol. 16 und 29.

nicht in einem, kaum in zwei Tagen zurückzulegen¹. Und dasselbe Oldenburg soll seiner Meinung nach direkt am Meere liegen und von der Stadt aus sollen die Inseln Fehmarn und obendrein auch Laaland zu sehen sein². Der Irrtum, Oldenburg liege am Meere, ist interessant deshalb, weil dafür Parallelen sich anführen lassen; nach Adam soll auch Demmin an der Mündung der Peene ins Meer liegen³, vielleicht auch Nowgorod eine Küstenstadt sein⁴. In allen Fällen handelt es sich um Städte, die für die flachgehenden, weit flußaufwärts fahrenden Seeschiffe des früheren Mittelalters erreichbar waren. Indem Adam von den Seefahrern, die ihm vieles erzählten, erfuhr, daß sie nach Oldenburg, nach Demmin mit ihren Schiffen führen, kam er zu dem verzeihlichen Irrtum, es handle sich hier und dort um Küstenstädte. Und damit haben wir die zweite und wichtigere Gegenwartsquelle, aus der Adams Wissen floß. War er selbst nicht viel in der Welt herumgekommen, so nützte er dafür jede Gelegenheit aus, andere weit gereiste Männer zu befragen. Da war zunächst sein königlicher Gönner Sven von Dänemark, der nach Adams Worten alle Begebenheiten der Heiden wie geschrieben im Gedächtnis hatte⁵. Der hatte sich in der ganzen nordischen Welt umhergetrieben als Krieger, gelegentlich auch als Pirat⁶ mit stets offenem Blick; die Mitternachts-sonne der Polarländer kannte er⁷, und sogar vom fernen Winland wußte er zu erzählen⁸. »Ich habe«, sagt Meister Adam, »den Stoff dieses Büchleins zum großen Teile aus seinem Munde gesammelt«⁹. Und wie ihn, fragte er viele Leute aus, und gerade

¹ Die moderne Eisenbahnfahrt Hamburg—Oldenburg beträgt 135,6 km, macht allerdings erhebliche Umwege über Lübeck—Eutin.

² Adam II, 18; Schol. 16 (Lage am Meere). IV, 18 (Fehmarn und Laaland von Oldenburg zu sehen).

³ Adam II, 19.

⁴ Die Identifizierung von Ostrogard (Adam II, 19 und IV, 11) mit Nowgorod, wie sie Lönborg, a. a. O. 109, unternimmt, halte ich allerdings für zweifelhaft.

⁵ Adam II, 41: qui omnes barbarorum gestas res in memoria tenuit acsi scriptae essent.

⁶ Adam I, 73. Vgl. Kohlmann, a. a. O. 2.

⁷ Adam IV, 37.

⁸ Adam IV, 38.

⁹ Adam III, 53: magnam huius libelli materiam ex eius ore collegi.

damals unter des herrschgewaltigen Erzbischofs Adalbert Pontifikat sammelten sich in Bremen von weit her weltkundige Männer; so, um nur zwei Namen zu nennen, der Isländer Isleph¹ oder Bischof Bovo, der aus Wanderlust dreimal in Jerusalem gewesen war und einmal sogar nach Mesopotamien von den Sarazenen verschleppt wurde². Adam fügte aus dem, was er an Einzelnachrichten zusammenbrachte, ein nach Möglichkeit klares Bild von Nord- und Osteuropa, wie er es dann in der *descriptio insularum Aquilonis* niederlegte. Natürlich konnte der Fall nicht ausbleiben, daß zwischen den gleichzeitigen mündlichen Überlieferungen, die Adam sammelte, und den alten schriftlichen Aufzeichnungen, die er benutzte, sich die größten Widersprüche ergaben. So weiß z. B. Adam genau durch seine seefahrenden Gewährleute Bescheid darüber, daß die Ostsee ein nur um Dänemark herum mit dem Ozean in Verbindung stehendes Binnenmeer ist, das östlich bei Rußland endigt³. Andererseits aber fand er in der antiken Überlieferung unklare Vorstellungen von einem Zusammenhang der Ostsee mit dem Asowschen Meer; und bei der blinden Ehrfurcht, mit der das gelehrte Mittelalter den Produkten antiker Wissenschaft gegenüberstand, wagt auch Adam nicht, über solchen Irrtum im Besitze seines besseren Wissens einfach hinwegzugehen. So blieb ihm hier nur der Ausweg, die verworrenen Nachrichten der Alten und die zeitgenössische Kunde in unvermitteltem Widerspruch nebeneinander zu stellen⁴. Will man sich Adams Vorstellung von Nordeuropa klar machen, so hat man sich in solchem Falle natürlich durchaus an die zeitgenössische Überlieferung zu halten, zu der sich Meister Adam auch selbst bekennt. Im Übrigen sind, wie bemerkt, Adams geographische Anschauungen durchaus klar und in sich geschlossen. Offen bleiben muß die Frage, ob Adam Karten besessen oder gar selbst gezeichnet habe. Ich glaube es eigentlich nicht; denn bei seiner wissenschaftlichen Gründlichkeit würde er doch wohl auch einmal im Text seiner Schrift auf derartige Hilfsmittel hingewiesen haben, hätten sie ihm zur Ver-

¹ Adam IV, 35.

² Adam III, Anhang.

³ Adam IV, 15: man kann zu Lande von Schweden nach Griechenland gelangen.

⁴ Vgl. Lönborg a. a. O. Abschnitt VII, S. 97 ff.

fügung gestanden¹. Immerhin ist es aber nicht ausgeschlossen, und die berühmte angelsächsische Weltkarte zeigt, daß man in denselben Jahren, in denen Adam schrieb, doch schon mit leidlichem Erfolg Karten zu zeichnen verstand².

Sind also die äußeren Vorbedingungen gegeben, d. h., sehen wir klar betreffs der geographischen Vorstellungen unseres Autors, so kann es nur zur Verdeutlichung derselben beitragen, auch den Versuch zu wagen, sie kartographisch zu rekonstruieren.

Die Erläuterung des Kartenbildes bedarf nur weniger Worte³.

¹ Allerdings befand sich in der Wiener Adamhandschrift eine *Mappa terre Saxonie*. Doch da sie leider schon seit langem (vgl. Kohlmann, a. a. O. 52 ff.) entwendet ist, so ist nicht zu entscheiden, ob sie ein ursprünglicher Bestandteil des Werkes war.

² Die sogenannte *Cottoniana* ist als Lichtdruck wiedergegeben bei Konrad Miller, *Die ältesten Weltkarten II* (1895) Tafel 10, vgl. III S. 29 ff. Die Karte befindet sich in einer Handschrift, die ihrem ganzen Inhalt nach sicher in England entstanden ist, und deren historische Eintragungen kurz vor dem Jahre 1000 abbrechen. In diese Zeit verlegt denn auch die Entstehung der Karte Beazley, *The dawn of modern geography II*, 559 ff., der ebenfalls eine Lichtdruckreproduktion bringt. Im übrigen hat man in der chronologischen Einreihung geschwankt zwischen der Zeit Alfreds des Großen und dem 12. Jahrhundert. Ich möchte auf folgendes aufmerksam machen. Die Schrift, in der die zahlreichen Namen auf der *Cottoniana* eingetragen sind, ist karolingische Minuskel mit einzelnen Reminiszenzen an die angelsächsische Schrift; so schrieb man in England kurz nach der normannischen Invasion von 1066, als die alte Nationalschrift sich noch eine kurze Spanne Zeit vergeblich gegen die Buchstaben, die mit den festländischen Siegern ihren Einzug hielten, wehrte. Setzt man danach die Entstehung der Karte bald nach dem Jahre 1066 an, so wäre sie etwa in den Jahren gezeichnet, in denen Adam von Bremen sein Werk schrieb.

³ Ich habe zu den Karten folgendes zu bemerken. Ich habe sie zunächst in kleinem Maßstab gezeichnet, sie sind dann von Herrn stud. phil. M. Wendt vergrößert worden, und diese Vergrößerungen sollten zur Verdeutlichung dienen, als ich im August 1908 den Vortrag während des Berliner Kongresses hielt. Dank dem Entgegenkommen der Redaktion sowie des Verlegers dieser Zeitschrift — ihnen beiden sei auch an dieser Stelle daffür bestens gedankt — wurden dann die beiden Karten, so wie sie dem Kongreß vorgelegen haben, auf $\frac{1}{8}$ verkleinert in der rühmlichst bekannten Kunstanstalt von Albert Frisch in Berlin photographiert; auf Grund dieser Aufnahmen sind die beigegebenen Lichtdrucke hergestellt.

Im übrigen halte ich es für überflüssig, den folgenden kurzen Er-

Die Zeichnung beginnt man am zweckmäßigsten mit Dänemark. Es liegt im Zentrum zwischen Nord- und Ostsee; und unser Autor kennt es am genauesten durch eigene Bereisung und durch die Nachrichten, die ihm der Dänen-König übermittelt hatte. So beginnt er auch seine »descriptio« mit diesem Staate. Aus praktischen Gründen habe ich neben der allgemeinen Karte eine besondere Karte von Dänemark gezeichnet¹. Die Südgrenze der Halbinsel Jütland wird durch die Eider gebildet. Hier ist das Land ziemlich breit, um sich dann allmählich in Form einer Zunge zu verjüngen bis zur Landspitze Wendila (Vendsyssel). Den West- und Osthandel besorgen die in ihrer Lage näher bezeichneten Städte Ripen einerseits, Schleswig und Aarhus andererseits. Die Entfernung Schleswig-Aalborg (Alaburg) wird auf 5 bis 7 Tagereisen angegeben. Jenseits Aalborg hat die Nordspitze von Jütland Inselnatur und zerfällt in die drei Teile Wendila (Vendsyssel), Morse (Mors) und Thud. Beachtenswert ist, daß Thyland als besondere Insel neben Vendsyssel aufgeführt wird².

Sehr genau ist dann die Lagebezeichnung der dänischen Ostseeinseln. Dem Festland zunächst Funis (Fünen, Fyn), von diesem getrennt durch eine schmale Meerenge, die sich von der Ostsee her in langem Bogen nach Norden bis zur Stadt Aarhus erstreckt charakteristischer kann die Form des Kleinen Beltes nicht wiedergegeben werden. Südöstlich von Fünen werden sieben kleinere Inseln genannt: Moyland (Möen), Imbra (unerklärt, vielleicht Westhälfte von Möen³, das in der Mitte nur 2 km breit ist), Falstra (Falster), Laland (Laaland, Lolland), Langland (Langeland) und noch zwei nicht genannte (Taasinge, Arö). Bis auf das mehr abseits liegende Laaland liegen die sieben Inseln dicht beieinander. Ausführlich wird dann die große Insel Seeland behandelt; nördlich davon liegt das fretum Normanniae (Kattegat), östlich die Halb-

läuterungen zu den Karten noch einmal die gesamten Belege aus Adam beizugeben; in dieser Hinsicht verweise ich vornehmlich auf Lönborgs hoffentlich bald auch in deutscher Sprache vorliegende Arbeit.

¹ Tafel II.

² Tatsächlich bildet heute bekanntlich Thyland einen Teil von Vendsyssel; mit der Hauptmasse der Insel ist es durch einen an der engsten Stelle allerdings nicht sehr breiten Dünenrücken verbunden.

³ Bernard, a. a. O. 78. Lönborg, a. a. O. 89.

insel Sconia (Schonen), südlich der sinus Scлавanicus, südlich und westlich, d. h. wohl südwestlich Fünen¹. Die Insel wird ihrer Größe nach im Verhältnis zu Fünen und Schonen näher bestimmt². Nach Aufzählung und Ortsbestimmung der kleinen Inseln Samsö und Sprogö folgt die Beschreibung von Schonen, das gegen Seeland eine Landspitze vorschiebt bei Halsinburg (Helsingborg), wo die kürzeste Überfahrt ist. Schonen, Dänemarks entlegenster Teil, ist beinahe Insel; nur nach Osten zu hat es Landverbindung.

Südlich an Dänemark schließt sich Sachsen an und zwar zunächst Nordalbingien³, in dem Adam gut Bescheid weiß. Richtig ist auch seine Darstellung Sachsens südlich der Elbe⁴. Er vergleicht das Land einem gleichseitigen Dreieck, mit einer Seitenlänge von acht Tagereisen. Ein Winkel weist nach Süden zum Rhein hin; einer liegt im Norden, das ist das Land Hadeln (zwischen Elb- und Wesermündung)⁵; und einer liegt östlich an der Saale. Die Flüsse Sachsens werden richtig beschrieben, einige Städte erwähnt.

Von den östlich Sachsens sich dehnenden Slavenländern kennt Adam naturgemäß am genauesten das Hamburg und Dänemark benachbarte Wagrien, über das er mancherlei Notizen bringt. Die weiteren Slavenstämme, die er aufzählt, lassen sich durchweg ohne weiteres durch ihre Namen an der Hand von Adams Angaben lokalisieren⁶. Ausführlicher verweilt er bei den Liutizen oder Wilzen, zu denen er vier Stämme rechnet, zwei diesseits, zwei jenseits der Peene. Diesseits heißt natürlich für den im Wesentlichen längs der Küste fortschreitenden, überdies vielfach mit Nachrichtenmaterial aus Dänemark arbeitenden Geographen nördlich des Flusses, an dessen Mündung, wie bemerkt, Demmin lokalisiert wird.

¹ Adam setzt IV, 4 Seeland östlich von Fünen an, IV, 5 Fünen südlich von Seeland.

² Adam rechnet IV, 7 nach der Zahl der in den drei dänischen Gebietsteilen vorhandenen Kirchen, deren gleichmäßig dichte Verteilung er stillschweigend annimmt, und ermittelt so das Verhältnis Schonen: Seeland: Fünen = 3 : 1,5 : 1.

³ Adam II, 15.

⁴ Adam I, 1.

⁵ Der Name Hadelohe ist auf den Karten zu groß ausgefallen.

⁶ Adam II, 18; vgl. Lönborg, a. a. O. Abschnitt V, S. 56 ff.

Die Oder ist die Ostgrenze des Slavenlandes im engeren Sinne; an ihrer Mündung liegt Jumne¹, nach Adam merkwürdigerweise die größte Stadt der Welt, auf einer Insel (dem heutigen Wollin), umflossen von drei Meeren, in denen ohne weiteres Stettiner Haff, Kamminer Bodden und die freie Ostsee zu erkennen sind.

Adam verzerrt nun die Länder östlich der Elbe in ihrer Lage dadurch, daß er der Elbe einen ostwestlichen Lauf zuweist. Er läßt Elbe und Oder dicht beieinander in Mähren entspringen. Von dort fließt die Oder nach Norden, die Elbe aber, Deutschlands längster Strom, nach Westen ab². So kann er sagen, die Breitenausdehnung des Slavenlandes erstreckte sich südnördlich von der Elbe bis zur Ostsee, die Längsausdehnung dagegen reiche nach Osten bis nach Bayern, Ungarn, Griechenland³. Jenseits der Oder werden, zu den Slaven im weiteren Sinne gehörend, genannt die Pommern, die Polen, die Russen, letztere am Ende des Ostseebeckens.

Ebenso wie die Südküste der Ostsee westöstlich abgewandert wird, geschieht es mit der Nordküste. Als letztes dänisches Land war Schonen genannt und geschildert als eine Halbinsel, die nur nach Osten mit dem weiteren Lande zusammenhängt⁴. Hier sehen wir also wiederum wie beim Slavenlande und beim Elblauf eine Zerrung nach Osten hin. Von der dänischen Grenze ab zählt denn auch Adam die schwedischen Landschaften längs der Küste in östlicher Richtung aufeinander folgend her, Westrogothia (Westergötland), Ostrogothia (Östergötland), Sueonia (Schweden im engeren Sinne). Zudem betont Adam, Schweden liege längs der Nordküste der Ostsee⁵. Die so sich aufdrängende Vermutung, Adam mache sich ein ganz falsches Bild von der tatsächlich im wesentlichen südnördlich verlaufenden Küste, wird bestätigt, indem er die Einfahrt zum Mälarsee, die ostwestlich ins Land eindringt, in eine südnördliche Richtung bringt⁶. In dieser Gegend waren

¹ Adam II, 19.

² Adam II, 19.

³ Adam II, 18.

⁴ Adam IV, 7.

⁵ Adam IV, 14.

⁶ Adam I, 62.

schon damals die eigentlichen Mittelpunkte Schwedens, neben dem zerstörten Birca das aufblühende Sictona (Sigtuna) und Upsola (Upsala), die Hauptstätte der absterbenden heidnischen Religion. Birca und Jumne auf Wollin sollen einander ungefähr gegenüber liegen¹.

Über Schweden hinaus gelangt man zum Weiberland. Betreffs desselben steht heute fest, daß dieses merkwürdige staatliche Gebilde seinen Ursprung nur einem etymologischen Mißverständnis verdankt, dessen sich Adam schuldig gemacht hat: er vermengt den schwedischen Stamm der Quänen mit dem germanischen Ausdruck für Weiberland, *kvinnornas*². Den bottnischen Meerbusen kennt er nicht³, vielmehr schließen sich im Küstenverlauf der Ostsee an das Weiberland direkt die slavischen Russen wieder an, zu denen Adam also wie früher auf der südlichen, so jetzt auf der nördlichen Wanderung gelangt, so die ganze Ostsee umschreibend.

Recht irrtümlich sind zum Teil seine Vorstellungen über die Inselwelt der Ostsee. Zwar die dänischen Inseln, zu denen auch Bornholm gehört, kennt er genau. Ebenso die slavischen Inseln Fembre (Fehmarn), Reune (Rügen). Ihnen reiht er als dritte Semland an. Ist es noch einigermaßen verzeihlich, daß er hier aus der vom Meere und den beiden großen Haffs umspülten Landschaft eine Insel macht⁴, so ist es ganz verkehrt, wenn auch Kur-

¹ Adam IV, 20.

² Lönborg, a. a. O. 130—137. Forster, Geschichte der Entdeckungen (Frankfurt 1784) 75 f.

³ Adam sagt IV, 11: *Item egressus limitem Danorum idem pontus late brachia tendit, quae denuo contrahit e regione Gothorum, qui a latere Wilzos habent. Deinde, quanto interius vadit, tanto latius hinc inde diffunditur.* Ich glaube nicht, daß man aus dem hinc inde schließen darf, Adam denke an verschiedene Meeresarme, den bottnischen und finnischen Busen. Er sagt nur, nach der Verengung breite sich das Meer an der schwedischen wie der slavischen Seite wiederum weiter aus.

⁴ Semland kann tatsächlich ganz umschifft werden; im Westen längs der offenen Ostseeküste, dann ins Frische Haff hinein; sodann im Süden den Pregel aufwärts bis Tapiau; von dort im Osten die Deime abwärts ins kurische Haff, und von da in die offene Ostsee zurück. Die Verbindung zwischen Haff und Ostsee, heute bekanntlich im äußersten Norden bei Memel, hat sich mehrfach früher in ihrer Lage verschoben. Sollte sie sich zu Adams Zeit etwa am Südende der kurischen Nehrung befunden haben, so würde der fast insulare Charakter Semlands sich dadurch besonders stark gezeigt haben.

land und Estland, an näher beschriebener Größe einander etwa gleich¹, zu Inseln gemacht werden. Kurland soll den Schweden untertan sein und nicht weit von Birca abliegen; man hat vielleicht an ein Durcheinanderwerfen von Kurland und dem nicht genannten Gotland zu denken². Estland dagegen wird in der Nähe des Weiberlandes angesetzt. Die Gestalt der Ostsee selbst in ihren westlichen Teilen schildert Adam ganz richtig, wie sie innerhalb des dänischen Reiches ihre Arme weit umherstrecke, wie sie sich zwischen dem Lande der Goten und dem der Wilzen noch einmal verenge (Rügen und Bornholm bezeichnen wohl den Abschnitt); und wie dann erst ihre weite Dehnung beginne³.

Schwer ist es, Adams Begriff von der Küstenlinie Schwedens mit der Norwegens zu vereinigen; von letzterem Lande wird gesagt, es sei das äußerste, das heißt nördlichste des Erdkreises; es beginne an der Klippenküste des Skagerrak, biege mit seinem Gestade dann nach Norden um und umschließe Schweden mit seinen Bergen. Grenzfluß zwischen beiden Reichen ist die Gothelba (Göta Elf), der deutschen Elbe an Länge gleich.

Nördlich von Norwegen, schon jenseits des Polarkreises, liegt die Insel Halagland, den skandinavischen Bergen gegenüber; Adam gibt jedoch die Möglichkeit zu, Halagland sei vielleicht keine Insel, sondern der nördlichste Teil des Norwegischen Festlandes⁴; hätte er Kunde von der vor bald 200 Jahren unternommenen Fahrt des Othar gehabt⁵, so hätte er wissen müssen, daß Helgeland tatsächlich zum nördlichen Norwegen gehört.

Die Hauptausdehnung der Nordsee ist südnördlich; östlich ist sie von Dänemark, westlich von England, das Adam nicht näher schildert, begrenzt⁶. Von Helgoland wie vom dänischen Ribe fährt

¹ Acht Tagereisen groß (IV, 16).

² Günther, a. a. O. 40 Anm. 2 denkt an Öland.

³ Vgl. oben S. 49 Anm. 3.

⁴ Adam IV, 37.

⁵ Der Bericht darüber findet sich bei König Alfred dem Großen, vgl. oben S. 40 Anm. 2.

⁶ Ich habe, da die britischen Inseln von Adam nicht näher geschildert werden, mich darauf beschränkt, die Ostküste Englands als Westgrenze der Nordsee auf der Karte anzudeuten. Vgl. Lönborg 156 f., über den Begriff »Schottland« im Mittelalter neuerdings H. Zimmer, Sitzungsberichte der Berliner Akademie der Wissenschaften 1909, S. 390 f.

man in drei Tagen nach England. Ähnlich groß ist die Entfernung weiter nördlich: von Norwegen kommt man in einem Tage nach den Orkaden, die weit im Meere verstreut liegen — Adam begreift unter diesen Namen die Shetland- und die Orkney-Inseln —, und von den Orkaden nach England oder Irland ist dann abermals ein Tag.

Von Bremen aus gelangt man in immer nördlicher Fahrt zwischen England und Dänemark zu den Orkaden. Indem man sie zur Linken läßt, Norwegen zur Rechten, kommt man bei weiterer Nordfahrt nach Island, das wie Halagland jenseits des Polarkreises liegt. Von Island aus ist die Insel Grönland nach Adam in nordöstlicher Richtung zu suchen¹; beide und Halagland haben etwa gleiche Größe. Das ferne Winland lokalisiert Adam nicht näher², er sagt nur, es sei eine Insel im Ozean.

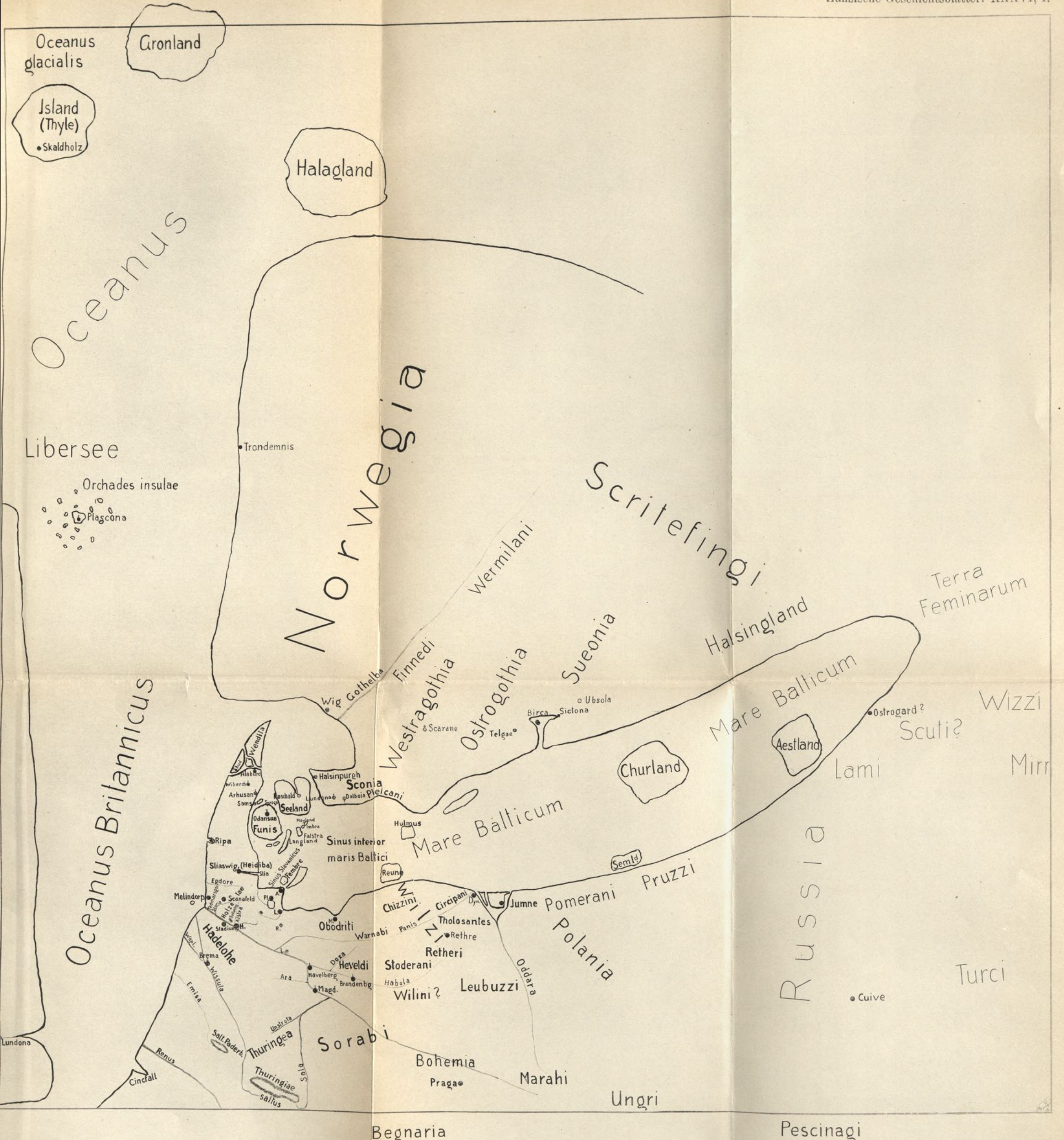
Einzelheiten in bezug auf Adams Entfernungangaben und dergleichen anzuführen, geht über den Rahmen dieser knappen Erläuterung hinaus; es konnte nur meine Aufgabe sein, die hauptsächlichsten Verzerrungen des Kartenbildes kurz zu erklären.

Natürlich, dessen bin ich mir vollauf bewußt, muß bei einem Konstruktionsversuch, wie ich ihn in den Karten vorgenommen habe, vieles unsicher bleiben. Adams Entfernungangaben von Ort zu Ort sind selten, und es ist nicht viel mit ihnen anzufangen. Und sein Bericht enthält neben exakten Angaben viel Mythisches und Fabelhaftes, was einzuzeichnen wenig Zweck gehabt hätte³. Aber ich wiederhole: Adam selbst war in der Hauptsache doch zu klaren geographischen Vorstellungen durchgedrungen, und er hat es verstanden, diese schriftlich so zu fixieren, daß wir ihnen nachkommen können. Und da mußte doch einmal der Versuch gemacht werden, auch aufzuzeichnen, wie denn das Bild Nordeuropas sich gestaltet mit der verzerrten Ostsee und all den anderen Fehlern; denn erst durch die Darstellung der Fläche wird die Vorstellung von ihr lebendig. So ist dieser Versuch gedacht als ein weiteres Mittel, das Geistesleben des Mannes zu erfassen, der vielleicht der größte Historiker und sicher der größte Geograph ist, den Deutschland im früheren Mittelalter hervorgebracht hat.

¹ Lönborg, a. a. O. 166.

² Deshalb ist es auch nicht in die Karte eingetragen.

³ So die Cynocephali; Adam IV, 19.



Oceanus glacialis

Cronland

Island (Thyle)
• Skaldholz

Halagland

Oceanus

Libersee

Orchades insulae
Plascōna

• Trondemis

Norwegia

Scritefingi

Wermilani

Terra Feminarum

Halsingland

Sueonia

Westragothia

Ostrogothia

Mare Balticum

Churland

Wizzi

Scuti?

Lami

Mirr

Oceanus Britannicus

Wendia

Sconia

Mare Balticum

Semla

Pruzzi

Russia

• Cuive

Turci

Funis

Sinus interior maris Baltici

Chizzini

Circipani

Polania

Hadelohe

Obodriti

Stoderani

Wilini?

Leubuzzi

Emisa

Thuringea

Sorabi

Bohemia

Marahi

Ungri

Cincfall

Salt Paderb.

Thuringiae

Begnaria

Pescinagi

Adam von Bremen I.



Adam von Bremen II.

IV.

hansa.

Von

Walther Stein.

Im Jahrgang 1907 dieser Zeitschrift S. 275—289 besprach P. Feit »Alte und neue Deutungen des Wortes hansa«. Seine Ausführungen richteten sich vor allem gegen K. Schaube, der zuerst in den Gött. Gel. Anzeigen 1893 S. 667 ff. bei der Besprechung des Buches von C. Koehne, das Hansgrafenamt (1893), sodann in der Festschrift des Germanistischen Vereins in Breslau 1902 S. 125—176 unter dem Titel: Der Gebrauch von »hansa« in den Urkunden des Mittelalters, seine von der herrschenden Meinung abweichende Ansicht in längerer Erörterung begründet hatte, Während die ältere germanistische und historische Forschung meist ausging von der durch das gelegentliche Vorkommen des Wortes im Gotischen, Althochdeutschen und Angelsächsischen für die ältere Zeit bis zum 9. Jahrhundert bezeugten Bedeutung »Schaar« und an dieser als der Grundbedeutung auch für die spätere Zeit seit dem 12. Jahrhundert festhielt, wo das Wort hansa zuerst wieder, und zwar jetzt in den Urkunden, vorkommt, gelangte Schaube nach Durchmusterung der einschlägigen Urkunden Nordfrankreichs, Flanderns, Deutschlands (bis Steiermark), Englands, Schottlands und Irlands zu dem Ergebnis, daß hansa seit seinem ersten urkundlichen Vorkommen im Jahre 1127 zuerst und längere Zeit allein in der Bedeutung »Handelsabgabe« erscheine. Diese Abgabe sei auch nicht an eine als hansa bezeichnete

nur gelegentlich und dürfen nicht als Beweisstücke ersten Ranges herangezogen werden, weil nun bereits, wie Schaubе zugibt, die Bedeutung auch des in Urkunden gebrauchten Wortes im wesentlichen übereinstimmt mit dem in älterer Zeit bis zum 9. Jahrhundert vereinzelt überlieferten Wort.

Wir besprechen zunächst das Vorkommen des Wortes in den kontinentalen Quellen. Es erscheint hier zuerst in dem Privileg Herzog Wilhelms von der Normandie für St. Omer vom 14. April 1127¹. Die besonderen politischen Umstände, unter denen der Herzog, einer der sieben Mitbewerber um das Erbe des in demselben Jahre ermordeten Grafen Karl des Guten von Flandern, kommen, soweit man sieht, für die vorliegende Frage nicht in Betracht. Der Herzog befreit alle burgenses von St. Omer, die Besitzer und Angehörige der Gilde sind und innerhalb der Enceinte der Stadt wohnen (*omnes qui gildam eorum [sc. burgensium Sancti Audomari, s. § 2] habent et ad illam pertinent et infra cingulum ville sue manent*) vom Zoll zu Dixmuiden und Gravelingen und vom Seewurf (*sewerp*) in ganz Flandern; er setzt den Zoll zu Bapaume in derselben Höhe für sie fest, wie ihn die von Arras zahlen; er fährt fort: *quisquis eorum ad terram imperatoris pro negotiatione sua perexerit, a nemine meorum hansam persolvere cogatur*; er verspricht ihnen Zollfreiheit in etwa noch zu erobernden Ländern und, nach Herstellung des Friedens zwischen ihm und England, auch in England; andere Bestimmungen betreffen die Freiheit der von St. Omer vom Zoll und anderen Verkehrsabgaben (*ab omni teloneo et traverso et passagio*) in Frankreich und Vermandois, sowie von Zoll und Seewurf in Wissant und dem ganzen Lande des Grafen von Boulogne im Falle eines Friedens mit diesem. Die auswärtigen Handelsinteressen der Bürger von St. Omer in den Nachbarländern finden also weitgehende Berücksichtigung und Förderung. Der Herzog spart nicht mit Verkehrsvergünstigungen weder für die Gegenwart noch für die Zukunft. Die Bürger von St. Omer benutzten die günstige Gelegenheit, um sich auch für ihren außerflandrischen Handel sehr bedeutende

¹ Giry, Hist. de la ville de Saint-Omer (Bibliothèque de l'école des hautes études Bd. 31) S. 371 ff.; früher u. a. bei Warnkönig, Flandrische Staats- und Rechtsgesch. I, Urk. S. 27 ff.

Vorteile zu sichern, Ihr Handel nach dem deutschen Reich wird nur an der Stelle berührt, die von hansa spricht, und dieses Wort tritt auch nur an dieser Stelle auf. Die hansa erscheint hier als eine Zahlung oder Gebühr, die nach dem Wortlaut den im deutschen Reich Handel treibenden Bürgern von St. Omer auferlegt wird. Sie erscheint nicht als Zahlung, die Deutsche fordern oder an Deutsche geleistet wird, sondern sie wird von Flandern erhoben, mithin von Landsleuten der Bürger von St. Omer. Die allgemeine Fassung der Worte *a nemine meorum* macht ihre Beschränkung auf gräfliche Beamte unwahrscheinlich; sie werden dementsprechend bedeuten: von keinem meiner Untertanen. Daß nur Flandrer als Erheber der hansa gemeint sind, ergibt sich daraus, daß der Herzog in diesem Privileg ausschließlich als Graf von Flandern urkundet. Der Ort oder das Land der Erhebung der hansa wird nicht bestimmt bezeichnet. Die Konstruktion *perexerit—cogatur* spricht für das deutsche Reich. Ganz ausgeschlossen erscheint freilich eine Beziehung auf andere Länder, wie Flandern selbst, nicht. Jedenfalls ist hansa eine Zwangsabgabe (*cogatur*). Über ihren Zweck ergibt sich nur, daß sie wegen des Handelsbetriebs im deutschen Reich gefordert wird. Demnach tritt in der ältesten Urkunde vom Jahre 1127 hansa in Flandern auf in der Bedeutung einer Zwangszahlung, die Flandrer in Deutschland oder auch anderwärts von ihren Landsleuten wegen deren Handelsbetrieb in Deutschland erhoben.

Ein ähnliches Ergebnis gewähren die nächsten Urkunden. Im Jahre 1168 verließ Graf Philipp von Flandern den Bürgern von Nieupoort (de Sandeshovetha) ein kurzes Privileg folgenden Inhalts: Die Bürger von Nieupoort genießen Zollfreiheit (*ab omni theloneo et traverso liberi*) in ganz Flandern; ferner befiehlt der Graf, *ut consuetudini, quam negotiatores mei hansam vocant, non subjaceant, et ubicumque burgenses mei eos invenerint, ab eis hansam non exigant*. Ein wörtlich gleichlautendes Privileg verließ Graf Philipp im Jahre 1183 den Bürgern von Biervliet. Gleichen Inhalts, aber abweichend formuliert ist ein Privileg desselben Grafen für die Bürger von Damme vom Jahre 1180: bezüglich der hansa verfügt hier der Graf, *ut consuetudini, quam negotiatores mei hansam vocant, nusquam subjaceant* (sc. *burgenses mei de Dam*), *unde et omnibus mercatoribus et burgensibus terrae nostrae*

arctius prohibeo, ne quis eorum burgensibus meis de Dam, ubicunque terrarum eos invenerit, hansam exigat¹. Auch in diesen Urkunden werden über Zoll und hansa, und zwar nur über diese beiden Gegenstände, als Angelegenheiten des außerstädtischen Handelsbetriebes Bestimmungen getroffen. Hansa erscheint als ein bei Kaufleuten üblicher Brauch; Name und Sache ist den flandrischen Kaufleuten geläufig. Der Brauch besteht in der Erhebung einer Zahlung oder Gebühr. Die Erheber der hansa sind Flandrer, also die eignen Landsleute, nicht Fremde. Hier ist auch deutlich, daß die hansa nicht von flandrischen Beamten erhoben wird, sondern es sind die flandrischen Kaufleute und Bürger flandrischer Städte, die sie erheben. Ort oder Land, wo die Erhebung stattfindet, werden nicht genannt, aber in den Worten *ubicunque bzw. ubicunque terrarum . . . (eos invenerit)*, liegt nicht nur eine Beziehung auf das Ausland, sondern wird in Anbetracht der absichtlich gewählten weiten Fassung, das Ausland geradezu hervorgehoben. Auch die Formulierung des Satzes: wo immer die flandrischen Kaufleute und Bürger sie finden, deutet mehr auf die Fremde und ein mehr zufälliges Antreffen, gewissermaßen Er-tappen im Auslande, als auf die bekannten und engeren Verhältnisse des Inlandes, und hier zwingt die Fassung *invenerit — exigat* zur Annahme der Erhebung der hansa auch im Auslande. Weiter: gerade diese Formulierung sowie der Umstand, daß die Befreiung von der hansa durch gräfliches Privileg erfolgt, lassen auch hier auf den Zwangscharakter der hansa schließen. Endlich ergibt sich auch aus diesen Urkunden mit Sicherheit, daß die Forderung der hansa ein Brauch unter Kaufleuten war, also mit dem Handelsbetrieb zusammenhing und sich aus diesem erklären muß. Demgemäß erscheint hansa auch in diesen etwas späteren Urkunden als eine Gebühr, welche flandrische Kaufleute und Bürger von ihrem Handel treibenden Landsleuten jedenfalls auch im Auslande wegen des Handels zwangsweise zu erheben pflegten.

Aber damit ist noch wenig gewonnen und eine ausreichende Erklärung des Wortes zweifellos nicht gegeben. Über Zweck und Bedeutung anderer, im Auslande von fremden Kaufleuten erhobenen Abgaben wie *teloneum, traversum, passagium, teloneum et consue-*

¹ Die drei Urkunden bei Warnkönig II, Urk. S. 4, 91 f., 209.

tudo (England)¹ ist man sich im wesentlichen klar, über hansa nicht. Diese letztere unterscheidet sich von den erwähnten Abgaben, deren Leistung doch den Handel der Kaufleute im Auslande auch erst ermöglichte, indem sie ihn zu einem rechtmäßigen machte und also für die Kaufleute den Zweck ihres Handelsbetriebs erfüllen half, zunächst hauptsächlich dadurch, daß, obwohl sie des Handels wegen erhoben wurde, doch nicht die Fremden sie erhoben, sondern die eigenen Landsleute. Davon hat die weitere Untersuchung auszugehen. Die Frage ist, zu welchem Zweck und in welcher Eigenschaft erhoben die Flandrer im Auslande von ihren eigenen im Auslande Handel treibenden Landsleuten des Handels wegen die hansa? Die Antwort müßte wohl auch eine Erklärung dafür in sich schließen, weshalb diese Abgabe gerade mit dem Wort hansa bezeichnet wurde.

Es wird sich empfehlen, zunächst die übrigen Zeugnisse aus Flandern für das Vorkommen des Wortes ins Auge zu fassen. Sehr alt, nämlich sicher dem 12. Jahrhundert angehörend, wahrscheinlich in den ältesten Teilen bis ins 11. Jahrhundert hinaufgehend, sind die Statuten der Bruderschaft der Tuchhalle von Valenciennes². Leider sind sie nur erhalten in Übersetzung, die wiederum in Abschriften aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts vorliegt. Die Übersetzer nennen am Schluß ihre Namen und versichern eine wörtliche Übertragung (de mot a mot dou latin en roumanch). Nichtsdestoweniger trägt der Umstand, daß die originale Fassung nicht mehr erhalten ist, ein Element der Unsicherheit in die Untersuchung. Gleichwohl kann kein Zweifel sein, daß der erste und älteste Teil der Statuten in sehr frühe Zeit reicht und Verhältnisse beleuchtet, deren altertümlicher Charakter nicht zu verkennen ist. Die Bruderschaft wird durchweg in den Statuten als caritet bezeichnet. Der Charakter der Bruderschaft, deren Ordnung der älteste Teil regelt, ist schon nach diesem unzweifelhaft der einer Kaufmannsvereinigung. Nur ein Kaufmann,

¹ Ich wähle die in der Urkunde für St. Omer von 1127 gebrauchten Bezeichnungen, in der die Bürger von St. Omer sich so reichliche Abgabenvergünstigungen im Auslande ausbedangen.

² Gedruckt von Caffiaux, Mémoires de la société nat. des antiquaires de France Bd. 38 (1877) S. 25 ff. mit Einleitung S. 1 ff.

bestimmt § XIII, darf in ihr das Amt des Präpositus bekleiden. Die Mitglieder ziehen gemeinsam aus der Stadt und sollen sich auswärts untereinander Beistand leisten, § X. Sie besuchen gemeinsam fremde Märkte¹, und zwar bewaffnet. Die Statuten bestimmen, daß von dem Genossen, der auf dem fremden Markt ohne Waffen, nämlich ohne Panzerrock und Bogen, erscheint, die anderen Genossen 12 den. nehmen sollen, § VIII. Auch von dem Gehen ohne Waffen und von einem damit zusammenhängenden Anspruch der auf der Reise befindlichen Genossen ist in einem zum Teil unklaren Artikel, § IX, die Rede. Am Schluß des ältesten Teiles werden alle Brüder dem Schutze Gottes empfohlen in Gefahren zur See, auf Binnengewässern und zu Land. Auch in der Folgezeit blieb der kaufmännische Charakter der Carität gewahrt. Vielleicht ist er noch verschärft worden. Am Eingang des dritten Teils legt sich die Carität ein Zwangsrecht bei gegen alle Kaufleute von Valenciennes. Kaufleuten von Valenciennes, die ihr nicht angehören, nimmt sie nach Belieben ihr Gut, indem sie es für ihre Bruderschaft verwendet (§ XLI bis)². Im mittleren und im dritten Teil der Statuten, die man noch für das 12. Jahrhundert in Anspruch nehmen muß, wird bestimmt: *s'aucuns a compaignie avoecq hanseurs u voelle faire hanseur entrer en nostre caritet, il l'amendra au prevost de v s.* (§ XXXIV), und in einem unvollständigen Artikel: *s'aucuns des frères hansèche aucun hanseur au market mains que de v s. . .* (§ LXV). Ob hier mit *hanseur* lat. *hansator* oder *hansatus* oder mit *hansèche* lat. *hanset* oder mehrere Worte wiedergegeben sind, läßt sich nicht ausmachen. *Hanseurs* sind jedenfalls Kaufleute. Die Carität steht im Gegensatz zu ihnen. Sie verbietet ihren Mitgliedern Handelsgesellschaft mit *hanseurs* und verbietet *hanseurs* den Eintritt in die Carität. Ob die *hanseurs* fremde oder auch einheimische Kaufleute waren,

¹ Pirenne, *La hanse flamande de Londres*, Bulletin de la classe des lettres, Académie royale de Belgique, 1899 Nr. 1 S. 81 Anm. 1 bezieht die Bestimmung mit Recht auf fremde Märkte.

² Gegen Hegel, der den Artikel durch Verbindung mit dem nächstvorhergehenden in eine frühere Zeit hinaufrückte, stimme ich Pirenne darin bei, daß er von ihm zu trennen ist, S. 67 Anm. 3. Auch Waitz, *Deutsche Vf.-G.* 5² S. 413 Anm. 3, der freilich beide Artikel verbindet, hält die oben im Text angezogene Bestimmung für späteren Ursprungs.

bleibt ungewiß. Erst später übte, wie erwähnt, die Carität ein Zwangsrecht aus gegen alle einheimischen Kaufleute. In der zweiten der beiden angeführten, bisher leider unverständlich gebliebenen Stelle bedeutet daher der hanseur sicher einen fremden Kaufmann. Auch in der ersten wird man hanseur nicht nur auf Einheimische beziehen dürfen. Jedenfalls ist aber auch später hanseur nicht jeder fremde Kaufmann, denn solche werden auch wiederholt als marchand bezeichnet (§ LX, LXI). Mit hanseurs sind also Kaufleute mit besonderen Eigenschaften bezeichnet, von denen dieser Eigenschaften wegen die Carität sich und ihre Mitglieder fernhielt und abschloß. Allem Anschein nach bildete die Carität seit ihrem Erscheinen in der Überlieferung die eigentliche Kaufmannsvereinigung in der Stadt, der allerdings auch Nichtkaufleute angehörten¹, der es aber bald gelang, alle Kaufleute in der Stadt zum Beitritt zu zwingen; die hanseurs, soweit sie etwa einheimische Kaufleute waren, können daher nur als der geringere, im Verhältnis zur Carität weniger zahl- und einflußreiche Teil der einheimischen Kaufmannschaft angesehen werden. Daß solche hanseurs sich tatsächlich in der Stadt aufhielten, unterliegt auch nach der ersten der beiden wörtlich mitgeteilten Stellen keinem Zweifel².

Den bisher erörterten Quellenzeugnissen ist gemeinsam, daß sie eine Abneigung, einen Widerstand verraten gegen hansa und hanseurs. Die vier erstgenannten flandrischen Städte wehren sich gegen die Erhebung der hansa von ihren auswärts, namentlich im Auslande Handel treibenden Bürgern; die Mitglieder der Carität von Valenciennes besuchen gemeinsam die fremden Märkte, wollen aber mit hanseurs nichts zu tun haben. Die Annahme liegt nahe, daß auch diese Caritätsmitglieder sich dem hansa-Zwang entziehen wollten, und daß dieser gegen sie ausgeübt wurde und werden konnte auswärts und in der Fremde, und zwar auch von den eigenen Landsleuten. Wenigstens unterscheiden die Caritätsstatuten hinsichtlich der hanseurs, unter denen, wie erwähnt, auch fremde Kaufleute zu verstehen sind, nicht zwischen ausländischen und flandrischen Kaufleuten. Die erwähnten Be-

¹ Das dürfte folgen aus dem erwähnten § XIII.

² In der zweiten Stelle, § LXV, könnte man, wie in § VIII, s. S. 60 Anm. 1, au market auf fremde Märkte beziehen.

stimmungen der Caritätsstatuten über die hanseurs dürften daher auf gleiche Verhältnisse zielen, wie sie die Urkunden der vier erstgenannten Städte im Auge haben. Nur zeigen die Valenciener Caritätsstatuten, wie sich die in der Stadt bestehende Kaufmannsvereinigung gegen den in der Fremde gegen ihre Mitglieder ausgeübten hansa-Zwang zu wehren suchte. Nach den Urkunden waren es Flandrer selbst, welche einen solchen Zwang ausübten; die Urkunden von drei flandrischen Städten schließen die Ausübung eines hansa-Zwanges auch in Flandern selbst nicht aus, und die Caritätsstatuten von Valenciennes lassen hanseurs in der Stadt selbst erscheinen. Im Ausland und im Inland machten sich diese Verhältnisse geltend.

Wir finden sie im Inland wirksam in Gent. Im Jahre 1199 bestimmten der Graf von Flandern und der Herr von Dendermonde über den Zoll von den Schiffen der Genter in Dendermonde: *de navibus burgensium de Gandavo, quae transeunt per Teneremundam ascendendo et descendendo et de omnibus illis, qui pertinent ad eorum hansam, scilicet hii, qui continentur et manent intra quatuor portas de Gandavo, et illi, qui pertinent ad castrum comitis*¹. Nach Festsetzung des Zolles für Schiffe mit Wein und anderen Waren fährt die Urkunde fort: *si forte burgenses de Gandavo vel illi, qui pertinent ad eorum hansam, habuerint res aliquas in alienis navibus, ipsi debent debitum theloneum de rebus suis, sicut scriptum est, et alii debent de nave et de rebus suis*. Endlich wird, nach weiteren Bestimmungen über Zollhinterziehung, Verhalten des Zöllners usw., am Schluß der Urkunde noch festgesetzt: *sciendum autem, quod illi de Gandavo neminem debent trahere ad hansam suam, quam illos, qui manent intra quatuor portas de Gandavo, et eos, qui pertinent ad castrum comitis*. Auch hier gehört was mit hansa bezeichnet wird zum Handel, und zwar zum auswärtigen. Der Zoll zu Dendermonde war kein Lokalzoll, sondern traf den Fernhandel. Die Zollsätze werden festgesetzt für Schiffe, die Wein brachten und die keinen Wein, sondern andere Waren, namentlich Salz, brachten. Von Schiffen nennt die Urkunde Schuten und Koggen. Die Heimat fremder Kaufleute wird nicht genannt. Nur wird einmal unterschieden zwischen einem Ritter, der aus Flandern,

¹ Warnkönig II, 1, Urk. S. 28 f.

und einem, der aus dem Kaiserreich (de imperio) durch Dendermonde kommt. Hansa kann hier nur eine Gemeinschaft von Kaufleuten bedeuten; diese zur hansa gehörigen Kaufleute hatten ihre Waren in eigenen und fremden Schiffen. Daß die hansa genannte Gemeinschaft sich deckte mit der Gesamtheit der burgenses oder auch nur der handeltreibenden Gesamtheit der burgenses von Gent, läßt sich nicht behaupten. Die Fassung des Wortlauts *de navibus burgensium de Gandavo . . . et de omnibus illis* usw., spricht dafür, daß zur hansa auch Kaufleute gehörten, die keine burgenses von Gent waren, mochten sie nun innerhalb der vier Tore oder im Burgquartier wohnen¹. Die Zollrechte werden also verliehen den burgenses von Gent, denen, die zur hansa der burgenses von Gent gehörten und selbst burgenses waren, und denen, die zu dieser hansa gehörten, ohne selbst burgenses zu sein. Jedenfalls wird aber die Zugehörigkeit zu dieser hansa beschränkt auf die Bewohner der Kaufmannsstadt und des Burgquartiers von Gent. Der Grund der Beschränkung dürfte ein fiskalischer gewesen sein²; die Zollrechte sollten nur für die wirklichen Bewohner Gents gelten, Auswärtige daran nicht teilnehmen dürfen. Sicher ist, daß die hansa genannte Gemeinschaft im Verkehrsleben Gents, zumal für den auswärtigen Handel, eine wichtige Rolle spielte. Ihr Verhältnis zur Stadt oder den Stadtbehörden wird nicht berührt. Es ist in der Urkunde von der Stadt als solcher nicht die Rede, sondern nur von den burgenses von Gent und der hansa. Auch eine Gilde wird nicht erwähnt³. Daß hansa selbst eine solche bedeutet habe, ist wenig wahrscheinlich. Die etwas locker gefaßten Ausdrücke: *qui pertinent ad eorum hansam, neminem debent trahere ad hansam suam* (letztere mit Beziehung auf Auswärtige) deuten nicht gerade auf eine Gilde.

Trotzdem bezeichnet hier hansa eine Gemeinschaft. Wie kommt die Gemeinschaft zu dieser Bezeichnung? Stellt man sie zusammen

¹ Schaubes Erklärung, Festschrift S. 132 f., daß nur an Genter Bürger zu denken sei, soweit sie Mitglieder der dortigen Hanse waren, trifft nicht zu.

² Etwas anders Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt (Abhandlungen z. Verkehrs- und Seegeschichte, hrsg. von Dietrich Schäfer I) S. 55, der an politische Motive denkt.

³ Eine Kaufmannsgilde erscheint in Gent urkundlich erst in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts; doch ist die Überlieferung dürftig.

mit den etwas älteren Erwähnungen des Wortes, so ergibt sich wieder, daß sie mit dem auswärtigen Handelsbetrieb zusammenhängt. Was in diesen zur Bezeichnung einer Gebühr erscheint, welche flandrische Kaufleute namentlich im Auslande des Handels wegen von ihren eigenen Landsleuten zwangsweise erhoben, tritt uns in einer flandrischen Stadt als Bezeichnung einer, wahrscheinlich vorzüglich der am auswärtigen Handel beteiligten Gemeinschaft von in der Stadt wohnenden Kaufleuten entgegen. Schließen diese beiden Begriffe sich aus? Keineswegs. Auch Schaubе sieht sich (Festschrift S. 128) genötigt, die Bedeutung »Gebühr« dahin zu erläutern: »Im Auslande handeltreibende Flandrer erhoben — doch wohl für die Teilnahme an dort von ihnen erworbenen Handelsrechten — von Bürgern von Städten, die sich neu an diesem Handel beteiligen wollten, eine Abgabe, hansa¹.« Von einer »Beteiligung« wird man schwerlich dann reden, wenn der Zweck anderer Verkehrsabgaben wie etwa Zoll (teloneum) oder Geleitsgeld (conductus) bezeichnet werden soll. Die Erheber der Abgabe sind in beiden Fällen, sowohl bei der hansa wie beim Zoll usw., bestimmte Behörden, Personenkreise usw. Anders verhält es sich mit denen, welche die Abgaben bezahlen. Zoll und Geleitsgeld bezahlt zunächst Jedermann ohne Rücksicht auf seine Herkunft und Landesangehörigkeit, auch die Flandrer bezahlen diese Abgaben im Auslande zunächst als Fremde überhaupt und unterscheiden sich darin nicht von anderen fremden Kaufleuten. Die hansa dagegen bezahlen sie lediglich in ihrer Eigenschaft als Flandrer und zwar speziell in ihrer Eigenschaft als Landsleute ihrer im Ausland schon verweilenden Landsleute. Daraus ergibt sich, daß die Erheber und Bezahler der hansa eine landsmannschaftlich geschlossene Personengemeinschaft bildeten. Die Herstellung derselben ergab sich dabei auch nicht zufällig oder nebenher, sondern die zwangsweise Erhebung der hansa verrät die bewußte Absicht, dieselbe herzustellen. Die Erhebung der hansa bezweckt die Herstellung einer landsmannschaftlichen Gemeinschaft der Flandrer im Auslande. Nicht nur von den Kaufleuten bestimmter Städte in Flandern wird seitens der flandrischen Kaufleute im Auslande die hansa er-

¹ Schaubе sperrt die Worte: im Auslande; ich möchte die Aufmerksamkeit lenken auf die im Text gesperrten Worte.

hoben, sondern, wie die Urkunden von Nieupoort usw. dartun, von den Flandern überhaupt. Der landsmannschaftliche Gesichtspunkt tritt deutlich hervor. Indem die Flandrer im Ausland ihre Landsleute zur Zahlung der hansa zwangen, fühlten sie sich inmitten der fremden Bevölkerung und anderer ausländischer Kaufleute als landsmannschaftliche Gemeinschaft, die für ihre Landsleute einen Anspruch auf Ausschließlichkeit erhob.

Worauf begründeten die im Auslande lebenden Flandrer ihren Anspruch auf Ausübung eines solchen Zwanges? Er konnte sich herleiten aus ihrer Stellung im Auslande oder aus inneren Verhältnissen in Flandern und in ihren eigenen Städten. Das letztere ist das weniger Wahrscheinliche. Eine öffentliche Abgabe in Flandern war die hansa, allem Anschein nach, nicht. Kaufleute erhoben die hansa, und nichts deutet in den Worten, mit denen der Graf die Bürger der genannten Städte von der Zahlung der hansa allerwärts befreite, darauf hin, daß er auf ein eigenes Recht an der hansa oder auf eine eigene Einnahme verzichtete. Sein Eingreifen und seine Eximierung jener Bürger war nur ein Ausfluß des landesherrlichen Rechts, die Beziehungen seiner Untertanen im öffentlichen Verkehr sowohl zur öffentlichen Gewalt wie auch untereinander zu ordnen. Denn die Angelegenheit der hansa betraf nicht die inneren Verhältnisse einer einzelnen Bürgerschaft oder Genossenschaft, sondern die Flandrer insgesamt als solche in ihrem Handel, mithin das ganze Land. Auch nicht die Zwangsgewalt, welche in Flandern eine einzelne Bürgerschaft oder eine Kaufmannsgenossenschaft in einer Stadt gegen ihre Mitglieder oder Berufsgenossen ausübte, wird der Ursprung der hansa sein. Denn in Städten wie St. Omer und Valenciennes bestanden Kaufmannsgenossenschaften, von denen die in St. Omer keinen Zusammenhang mit der hansa zeigt, da die hansa von den Kaufleuten aus St. Omer im deutschen Reich erhoben wird, und die von Valenciennes sich gegen die hanseurs abwehrend verhält. Wahrscheinlich beruht also der Anspruch der Flandrer, von ihren Landsleuten die hansa zwangsweise zu erheben, auf der Stellung der Flandrer im Auslande. Wenn wir daher in Gent eine als hansa bezeichnete Gemeinschaft von Kaufleuten finden, die namentlich für den auswärtigen Handel in Betracht kam, so liegt die Annahme nahe, daß die Existenz dieser hansa sich ebenfalls erklärt

aus Verhältnissen des Handels der Genter oder der Flandrer überhaupt im Auslande. Beruht der Anspruch der Flandrer auf zwangsweise Erhebung der hansa von ihren Landsleuten auf ihrer Stellung im Auslande und bezweckt diese die Herstellung einer landsmannschaftlichen Gemeinschaft der Flandrer im Auslande, so wird man die hansa genannte Kaufmannsgemeinschaft in Gent erklären als eine Rückwirkung gemeinschaftlicher Handelstätigkeit der Flandrer bzw. Genter im Ausland auf eine einzelne Stadt. Diese Annahme bietet umso weniger Schwierigkeiten, als, wie neuerdings nachgewiesen ist, in dem besonders seit dem 12. Jahrhundert lebhaft entwickelten Aktivhandel der Flandrer nach dem deutschen Reich Gent an der Spitze der flandrischen Städte stand¹. Wenn die Flandrer im Auslande von ihren Landsleuten wegen ihres Handels die Zahlung der hansa erzwangen und dieser Zwang auch im deutschen Reiche von ihnen ausgeübt wurde, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß im deutschen Reich auch und zwar vornehmlich gerade die Genter zu den Flandrern gehörten, welche die hansa von ihren Landsleuten erhoben und gegen welche die Abwehr anderer flandrischer Städte sich richtete. Es scheint dieser Umstand auch die Erklärung dafür zu bieten, daß in der freilich dürftigen und deshalb gewiß mit doppelter Vorsicht zu verwertenden älteren Überlieferung über hansa in Flandern zuerst gerade in Gent, wiewohl immerhin erst aus dem Ende des 12. Jahrhunderts, die Existenz einer als hansa bezeichneten Kaufleutegemeinschaft erwähnt wird. In dieser Rückwirkung auswärtiger Handelsverhältnisse wäre für Gent hauptsächlich eine Rückwirkung seines Handels im deutschen Reich, in welchem es unter seinen Heimatstädten eine überlegene Stellung einnahm, zu erblicken. Dagegen lag der Schwerpunkt des Brügger Handels in England, und in dieser anderen Richtung des flandrischen Handels finden wir denn auch in bezug auf hansa ähnliche Verhältnisse wie in Gent. Bildete wohl somit die Genter hansa vornehmlich gewissermaßen eine Rückstrahlung des Anteils der Genter an dem Handel der Flandrer im deutschen Reich, so zeigt sich auch hier derselbe Vorgang, den man anderwärts beobachtet hat. Gemeinschaft des Handels im Ausland läßt auch in den Heimat-

¹ Hapke S. 79 ff.

städten Gemeinschaft der an dem Auslandshandel beteiligten Kaufleute entstehen und führt hier zu gewissen Genossenschaftsbildungen, welche die im Ausland begonnene oder begründete Gemeinschaft bewahrend und fortsetzend, die Verbindung der vorübergehend oder dauernd in der Heimat sich aufhaltenden Kaufleute mit dem Auslande erhalten und ihrem Interesse an dem Auslandshandel auch in der Heimatstadt einen stärkeren Rückhalt gewähren sollten. Die hansa in der Stadt war somit fremden Ursprungs, die so bezeichnete Personengemeinschaft die Fortsetzung einer im Auslande bereits bestehenden Gemeinschaft, übertragen auf die an diesem Auslandshandel beteiligten Kaufleute der Heimatstadt.

Diese Erklärung würde zu der weiteren Annahme führen, daß die im Auslandshandel tätigen flandrischen Kaufleute auch anderer flandrischer Städte in ihrer Heimatstadt eine hansa genannte Gemeinschaft gebildet hätten. Das ist z. B. der Fall in St. Omer, wo die spätestens 1244 abgefaßten französischen Statuten einer hanse erhalten sind¹. Die Gründung dieser hanse wird der Vorzeit zugeschrieben. Sie bezeichnet sich als »Bruderschaft, die man hanse nennt« (une confrarie ke on apele hanse) oder »Bruderschaft der hanse« (confrarie de le hanse). An ihrer Spitze stand ein Dekan (doijen). Ihre Mitglieder waren ausschließlich im Auslandshandel tätige Kaufleute, und zwar im Handel in England, Schottland, Irland und jenseits der Somme. Die Beschränkung ihrer Mitglieder auf Kaufleute wurde festgehalten durch den Ausschluß der Handwerker. Sie war keine Fortsetzung der alten Kaufmannsgilde und deckte sich nicht mit ihr. Denn die alte Kaufmannsgilde bestand neben ihr fort². Ob die Personengemeinschaften beider Vereinigungen wenigstens zum Teil tatsächlich zusammenfielen, bleibt undeutlich; das wird jedenfalls nicht dadurch ausgeschlossen, daß nach den Statuten der hanse keines ihrer Mitglieder mit den Waren eines nicht gehansten Mannes oder mit fremder, nicht gehanster Ware Handel treiben durfte. Dies Verbot kann sich auf Fremde beziehen und verliert auch, wenn es auf

¹ Giry a. a. O. S. 413 Nr. XLIV und S. 282.

² Giry S. 282 führt Beweise dafür aus der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts an. Van der Linden, Les gildes marchandes dans les Pays-Bas, S. 38 identifiziert die hanse irrig mit der Gilde von St. Omer.

Einwohner von St. Omer bezogen wird, den Charakter des Feindseligen, wenn man bedenkt, daß damals vielfach die Handelstätigkeit des Einzelnen nach dem Auslande in gewisser Richtung gebunden erscheint, so daß die Kaufleute von St. Omer, die nach den bezeichneten Ländern Handel trieben, sich nicht zu gleicher Zeit am Handel nach anderen Ländern zu beteiligen brauchten. Wahrscheinlich schloß die Zugehörigkeit zur hanse die zur Gilde nicht aus. Die hanse vereinigte aber in sich nur diejenigen Kaufleute, die in den genannten Ländern Handel trieben. Sie besaß, wie Giry richtig bemerkt, das Monopol für den Handel in den genannten Ländern, denn alle Kaufleute von St. Omer, die dort Handel treiben wollten, mußten die Mitgliedschaft der hanse erwerben durch Zahlung von zwei Gebühren, welche hanse und *hoppinghe*¹ genannt werden, und Kaufleute von St. Omer, die in jenen Ländern Handel trieben, ohne die Mitgliedschaft der hanse erworben zu haben, wurden von den Mitgliedern zur Zahlung der beiden Abgaben gezwungen (*constraindre*) und mußten, falls sie die größere Abgabe, die hanse, nicht zahlen konnten, wenigstens die geringere, die *hoppinghe*, bezahlen und die genannten Länder so lange »verschwören«, d. h. meiden, bis sie die hanse bezahlen konnten. Ein wirklicher Zahlungszwang trat erst im Ausland, d. h. infolge der Ausübung des Handels im Ausland ein, und dieser Zahlungszwang war ein absoluter: wer die Zahlung nicht leisten konnte, wurde zum Handel in den genannten Ländern nicht zugelassen. Auch hier war es mithin in letzter Linie die Ausübung des Handels im Ausland, welche die dort bereits im Besitze der hanse Befindlichen berechnete zur zwangsweisen Erhebung der hanse von den Neulingen, die ohne hanse zu haben dorthin kamen, — in diesem Falle Bürger von ihren Mitbürgern. Wo die hanse erworben sowie hanse und *hoppinghe* erhoben wurden, sagen freilich die Statuten nicht. Nach ihrem Wortlaut konnte das sowohl in St. Omer wie in jenen Ländern geschehen. Wäre der Zwang nur in St. Omer ausgeübt worden, so wäre sein Zweck in manchen Fällen vereitelt worden. Denn ein Kaufmann von St. Omer, der die hanse nicht besaß und dennoch in jenen Ländern Handel trieb,

¹ Über die Bedeutung von *hoppinghe* s. Van der Linden S. 39 Anm. 1; wahrscheinlich von *hooper* = *acervator*.

ohne dort dem hanse-Zwang zu unterliegen, konnte dort gerade durch den ihm verbotenen Handel die Mittel zur nachträglichen Zahlung der hanse erwerben, während doch die Möglichkeit des Handelsgewinns in jenen Ländern gerade an den Besitz der hanse geknüpft sein sollte. Hanse und hopringhe wurden also jedenfalls auch in jenen fremden Ländern erhoben, und die Ausübung dieses hanse-Zwangs im Auslande dürfte auch für St. Omer der Ausgangspunkt zur Bildung der hanse-Bruderschaft geworden sein, indem die Besitzer der hanse in jenen Ländern ihre auf diesem Besitz beruhende Gemeinschaft auch in der Heimatstadt aufrecht erhielten und fortsetzten.

Ob ähnliche hanse-Bruderschaften noch in anderen flandrischen Städten bestanden, bleibe vorläufig dahingestellt. Die in Valenciennes erscheinenden hanseurs können Mitglieder von hanse-Bruderschaften etwa in Gent oder St. Omer oder in anderen flandrischen Städten oder von sonstigen hanse-Gemeinschaften gewesen sein. Wenig wahrscheinlich ist, daß es Angehörige einer hanse-Bruderschaft in Valenciennes selbst waren, denn die Carität von Valenciennes besuchte selbst die fremden Märkte. Wie dem auch sei, daran dürfte festzuhalten sein, daß unter den Namen hanseurs auch in Valenciennes Kaufleute verstanden wurden, die im auswärtigen Handel tätig waren und durch irgendwo geleistete Zahlung der hansa der Gemeinschaft angehörten, welche die Besitzer der hansa bildeten.

Weiter ist zu fragen, auf welche Sitte oder welches Recht der Anspruch der Flandrer im Auslande sich gründete, von ihren Landsleuten dort die Entrichtung der hansa zu erzwingen. Wir scheiden zunächst die Beziehungen St. Omers zu den oben erwähnten Ländern (England, Schottland, Irland, jenseits der Somme) aus und fassen die Zeugnisse ins Auge, welche aus dem östlich an Flandern grenzenden Auslande, dem Gebiet des deutschen Reiches, über den Gebrauch des Wortes hansa vorliegen. In der Grafschaft Holland erscheint das Wort in dem kurzen Privileg Graf Dietrich VII. für Dordrecht von 1201. Der ganze Inhalt desselben besteht in der Bestimmung, *quod nullis infra Durdreth liceat pannos ad venditionem incidere nisi illis, qui ab hoc officio denominati sunt, eo quod pannorum incisores appellati sunt, et nisi*

in fraternitate et ansa sint oppidanorum ad Durdreth attinentium¹. Hiernach war die ansa in Dordrecht eine Vereinigung, der auch die von ihrem Gewerbe so benannten Gewandschneider angehörten. Nur diesen ist der Gewandschnitt in Dordrecht erlaubt. Wer außer denen, die den Gewandschnitt ausübten, noch zur ansa der Dordrechter gehörte, läßt die Kürze des Ausdrucks nicht erkennen. Aber schon die Zugehörigkeit der Gewandschneider zur ansa deutet in Dordrecht, wo damals sicher keine einheimische Tuchindustrie bestand, auf den Handel ihrer Mitglieder nach dem Ausland². Die Annahme einer Entstehung der Dordrechter ansa aus dem Fernhandel der Dordrechter Kaufleute läßt sich aus den kurzen Worten des Privilegs weder weiter begründen noch verwerfen. Die Erklärung Schaubes, der ansa hier als das der Bruderschaft zustehende Recht deutet, ist deshalb nicht annehmbar, weil sie den Sinn des Wortes offenbar nicht erschöpft. Sie verbindet zwar auch ansa mit fraternitas, läßt aber nicht erkennen, daß dies »Recht« eben nicht mit jus, sondern mit ansa bezeichnet wird. Sicher ist ansa auch ein Recht, aber die Verbindung mit fraternitas einerseits und mit oppidani ad Durdreth attinentes zeigt, daß der Begriff einer bestimmten Personengemeinschaft in dem Wort enthalten ist.

Wichtig sind die Erwähnungen des Wortes auf sächsischem Gebiet. In den Kämpfen, die mit dem Sturz Heinrichs des Löwen endeten, gelangte in Bremen der früher von Heinrich dem Löwen vertriebene Erzbischof Siegfried, der Sohn Albrechts des Bären, wieder in den Besitz Bremens und des Erzbistums. Bald darauf, vielleicht schon im Jahre 1181, jedenfalls erst nach der Wiedererlangung der erzbischöflichen Rechte³, verlieh er Bremen zwei Vergünstigungen. Die Urkunde sagt, — die folgenden Sätze bilden ihren gesamten Text —: Omnes abusiones et iniurias exactiones

¹ Höhlbaum, HUB I, Nr. 57. Die richtige Erklärung der Stelle gibt v. Loesch, Die Kölner Kaufmannsgilde im 12. Jahrhundert, S. 7 f. Schaub, Festschrift S. 139 Anm. 5, der sie nicht kennt, bezweifelt ohne Grund die Richtigkeit des Höhlbaumschen Textes, den Hegel, Städte und Gilden II S. 261 Anm. 3, übersehen hatte.

² Auch v. Loesch bezeichnet die Bruderschaft als »Verband der großen Kaufleute«.

³ Siegfried starb schon im Oktober 1184.

delendas esse non dubitavimus, et adinventiones hominum, dum rationi contradicunt, non servandas iudicamus. Unde dum universitatem civitatis nostre et multitudinem eorum, qui ad hec nostra littora peregrinam vertunt navem, exactionibus videremus pregravatam, viscera compassionis circa nos non clausimus et debito cuiusdam exactionis, quod sleischat dicitur, eos alleviavimus; hansam eciam, que ad nos respectum habuit, arbitrio civium permisimus, et utroque isto incommodo civitatem nostram libertavimus. Quia eciam probatio dilectionis exhibitio est operis, ut affectum nostrum effectu declararem et infinitis prefato modo pregravatis parceremus, aliquantum nobis subtraximus, et tam rationabile dampnum, parcendo multis, non dampnum reputavimus¹. Mag das Privileg als Lohn für erwiesene Treue oder als Mittel, die wiedergewonnenen Untertanen durch Wohltaten an sich zu fesseln, gewährt sein, seine Fassung läßt nicht daran zweifeln, daß die Pflichten, von denen es befreite, wirklich als lästig empfunden wurden. Die Erleichterungen, welche gewährt wurden, beziehen sich auf sleischat² und hansa. Auf beide verzichtete der Erzbischof. Unter beiden dürften Abgaben zu verstehen sein, sleischat wird ausdrücklich als debitum cuiusdam exactionis bezeichnet, beide werden aber gemeinsam als incommoda charakterisiert und von beiden will offenbar der Erzbischof sagen, daß er durch den Verzicht auf sie selbst einen Schaden, d. h. einen finanziellen Ausfall erleide. Allerdings betont die Urkunde den finanziellen Charakter der hansa nicht so ausschließlich wie den des sleischat. Wenn hansa nichts als eine Abgabe gewesen wäre, erschiene es auffallend, daß der Erzbischof sie nicht, wie den sleischat, als solche bezeichnet und außerdem bei ihr ausdrücklich seinen Anspruch auf sie betont, während er das bei dem ihm ebenfalls zustehenden sleischat unterläßt. Also auch hier dürfte mit der bloßen Erklärung »Abgabe« nicht das Wesentliche und Wichtigste, was in dem Begriff steckt, gesagt sein. Der Erzbischof betont ferner, daß die Vergünstigungen nicht allein der Stadt, sondern auch den zu Schiff nach Bremen

¹ Hamb. UB. I, Nr. 261, Brem. UB. I, Nr. 58.

² Sleischat wird meist (Lappenberg, Höhlbaum u. a.) als Schlagschatz gedeutet; v. Bippen, Gesch. d. Stadt Bremen I S. 103 Anm. * vermutet eine Abgabe vom Schiff oder von der Ladung.

kommenden fremden Kaufleuten (qui — peregrinam vertunt navem) zunutze kommen sollen. Man darf die hansa m. E. nicht trennen von dem sleischat, indem man den letzteren auf die Bürger und fremden Kaufleute bezieht, die hansa dagegen nur auf die Bürger¹, die fremden Kaufleute also nur mit dem sleischat in Verbindung bringt. Wenn unter hansa eine Abgabe zu verstehen ist, kann aus denselben Gründen, wie sie aus dem Zusammenhang für die gleiche Bedeutung »Abgabe« beider Worte geltend zu machen sind, auch bei hansa nur eine gemeinsame Beziehung auf Bürger und fremde Kaufleute zulässig erscheinen. Daß im Wortlaut eine unmittelbare Beziehung auf fremde Kaufleute nur bei sleischat stattfindet, hat seinen Grund darin, daß eine Aufhebung der bisherigen Zahlung eben nur in bezug auf sleischat unmittelbar ausgesprochen wird (eos alleviavimus), während eine Aufhebung der hansa nicht stattfindet, sondern die Verfügung darüber der Stadt überlassen wird. Wenn also hansa »Abgabe« bedeutet, hing die eventuelle Aufhebung dieser Abgabe für die fremden Kaufleute in Zukunft von dem Willen (arbitrium) der Stadt ab. Die Stadt hatte von jetzt ab die Verfügung über die hansa, sei es gegenüber ihren eigenen Bürgern, sei es gegenüber fremden Kaufleuten. Vom Handel ist ja in der Urkunde streng genommen überhaupt nur hinsichtlich der fremden Kaufleute die Rede, aber es kann doch nicht zweifelhaft sein, daß sie auch auf den Handelsbetrieb der Bremer Bürger hinzielt und zu dessen Erleichterung dienen soll. Wie daher die Urkunde, deren etwas geschraubter Stil ihr Verständnis nicht gerade erleichtert, den Handel sowohl der Bürger wie der Fremden im Auge hat und fördern will, obwohl sie direkt nur von dem der Fremden spricht, so will sie auch die hansa bezogen wissen auf Bürger und Fremde, obwohl direkt nur von der Überlassung der hansa an die Bürger (die Stadt) die Rede ist. Sicher hing die hansa auch hier mit dem Handel und, da sie auch in Beziehung auf fremde Kaufleute erscheint, mit dem auswärtigen Handel zusammen. Wenn endlich die Überweisung der hansa an die Stadt als Befreiung von einer Last (incommodum) erscheint, so war auch damit schwerlich nur eine finanzielle Er-

¹ So v. Bippen S. 103. Anders Lappenberg und Höhlbaum. Auch Schaube erklärt S. 142 »Handelsabgabe«.

leichterung beabsichtigt. Der Nachdruck scheint doch, wegen der besonderen Erwähnung dieser Seite der Sache, darauf gelegt zu sein, daß ein bisheriges Recht des Erzbischofs (*que ad nos respectum habuit*) auf die Stadt überging. Der Erzbischof will nicht, wie v. Bippen¹ annimmt, auf einen ihm zukommenden Anteil an der hansa, im Gegensatz zu einem von der Stadt schon bezogenen Anteil, verzichten. Er verzichtet nicht auf die hansa, »soweit sie uns angeht«, sondern auf die hansa, »die uns zusteht«. Die hansa erscheint hier als ein erzbischöfliches, d. h. landesherrliches Recht, welches mit dem Handel der Bürger und der Fremden zusammenhing. Der Erzbischof trat das ihm bisher allein zustehende hansa genannte Recht der Stadt ab.

Denselben Sachverhalt zeigt das Privileg Kaiser Friedrichs I. für Lübeck vom Jahre 1188². Es nennt unter den angeblich von dem »ersten Gründer des Ortes«, Herzog Heinrich dem Löwen, der Stadt verliehenen Rechten an zweiter Stelle, *ut cum mercibus suis libere eant et redeant per totum ducatum Saxonie absque hansa et absque theloneo preter Ertheneburch, ubi V denarios de plastro solvent, und weiterhin: Rutheni, Gothi, Normani et cetere gentes orientales absque theloneo et absque hansa ad civitatem sepius dictam (d. i. Lübeck) veniant et libere recedant. Item mercatores cuiuscunque regni, cuiuscunque civitatis huc veniant, vendant et emant libere, tantum theloneum debitum solvant, de fertone 4 denarios, de mille marcis non amplius.* Die hansa wird ohne nähere Erläuterung ihrer Besonderheit mit theloneum zusammengestellt, so daß auch hier zweifelhaft bleibt, ob sie eine Zahlung oder nur eine solche bedeutete. Sowohl für die Lübecker wie für die auswärtigen Kaufleute wird im Zusammenhang mit theloneum und hansa die Freiheit ihres Verkehrs hervorgehoben, bei den Lübeckern für ihren Verkehr im ganzen Herzogtum Sachsen, bei den auswärtigen Kaufleuten für ihr Kommen nach Lübeck; hält man sich buchstäblich an die auf letztere bezüglichen Worte, so

¹ S. 25 Anm. *.

² Lüb. UB. I, Nr. 7. Die Echtheit des Privilegs wird neuerdings bestritten und seine Anfertigung in die Regierungszeit Friedrichs II. gesetzt, s. die vorläufigen Mitteilungen H. Bresslaus, Wibels und Kaisers in S. Rietschels Abhandlung über die Städtepolitik Heinrichs des Löwen, Hist. Zeitschr. Bd. 102 S. 242 Anm. 3.

würden ohne diese Befreiung Zoll und hansa bei dem Kommen der Fremden nach Lübeck erhoben worden sein. Sicher ist, daß hansa angesehen wird als ein früher herzogliches Recht, über welches jetzt auch der König verfügt, indem er eine Befreiung davon bestätigt. Die Befreiung der Lübecker von der hansa im ganzen Herzogtum Sachsen und der fremden Kaufleute von derselben bei ihrem Kommen nach Lübeck wird als anfänglich gewährt gedacht durch den Herzog. Die Urkunde sieht unzweifelhaft hansa ebensowenig wie theloneum als ein älteres Recht der Bürgergemeinde oder einer bürgerlichen Korporation an, sondern allem Anschein nach als ein herzogliches, d. h. landesherrliches. Man hielt demnach in Lübeck die hansa für ein dem Landesherrn zustehendes Recht, welches den Verkehr der einheimischen Kaufleute im Gebiet des Herzogtums und den der fremden Kaufleute, wenn sie ins Herzogtum kamen, belastete oder in ihm geltend gemacht wurde. Worin es eigentlich bestand und was es neben der Erhebung des Zolles bezweckte, erhellt hier so wenig wie in Bremen. An beiden Orten aber betrifft es die fremden Kaufleute, wenn sie ins Land kommen, wie auch, wenigstens deutlich in Lübeck, die Einheimischen, wenn sie außerhalb der Stadt im Lande Handel treiben.

Bessere Aufschlüsse gewährt die Urkunde Utrechts vom Jahre 1233 über den Weinzapf in der Stadt¹. Die Behörden von Utrecht verbieten den Verkauf von Wein (ein Faß oder mehr) zum Verzapf in der Stadt an andere als an Utrechter Bürger. Auch soll kein Wein im Namen oder zum Nutzen eines anderen, der nicht Utrechter Bürger ist, verzapft werden. Übertreter dieser Verordnung büßen zehn Pfund oder müssen ein Jahr lang die Stadt meiden, sind auch der Verletzung des Bürgereides schuldig. Das Statut bezweckt die Beschränkung [des Weinverzapfs in der Stadt auf Utrechter Bürger. Die Urkunde fährt fort: Die Utrechter Rheinkaufleute (*mercatores Reni cives nostri*) billigten das Statut und kamen unter sich überein, daß, wer von ihnen das Statut überträte, seine Hanse zum Rhein hin verlieren (*hansa sua sit versus Renum privatus*) und nur gegen Zahlung von einer Mark

¹ HUB. I, Nr. 254. Oppermann, Untersuchungen zur Gesch. von Stadt und Stift Utrecht, Westdeutsche Zeitschr. Bd. 27 S. 258 setzt die Urkunde ins Jahr 1234.

wiedererlangen soll, und daß keiner (der Rheinkaufleute) ein Jahr lang mit demselben gemeinsam Handelsgeschäfte (commercationem) treiben soll. Wer (von den Rheinkaufleuten) trotzdem mit dem Übertreter Handelsgemeinschaft hält, verliert ebenfalls die Hanse (similiter erit hansa sua privatus) und erlangt sie nur gegen Bezahlung von einer Mark wieder, und wenn er für sich allein Wein in Köln kauft, wird kein Hansebruder (nullus fratrum hanse) in Utrecht den Wein trinken, vielmehr der Hansebruder, der dies trotzdem tut und von zwei Aldermännern überführt wird, ebenfalls seine Hanse verlieren. Die Rheinkaufleute wurden offenbar deshalb besonders herangezogen zur Durchführung des Statuts, welches den Weinzapf in der Stadt den Utrechter Bürgern sichern sollte, weil sie hauptsächlich den Wein einfuhrten und weil der Wein auswärts gekauft wurde und daher auch verkauft werden konnte, die Stadtbehörden also eine Kontrolle ihres Verbots selbst nicht oder nur ungenügend ausüben konnten. Die Utrechter Rheinkaufleute erscheinen im Besitz der hansa, jeder von ihnen besitzt die hansa, als solche sind sie Brüder der hansa, bilden also eine Bruderschaft. und haben mehrere Aldermänner¹ an ihrer Spitze. Die hansa ist eine Genossenschaft von Kaufleuten, deren Mitglieder auswärtigen Handel betreiben, und zwar den Weinhandel auf dem Rhein und in Köln. Daß diese Richtung die einzige ihres auswärtigen Handels war, läßt sich zwar aus dem Wortlaut nicht folgern. Auch für das Gegenteil ließe sich der Wortlaut geltend machen. Die Bruderschaft hat auch nicht in Utrecht das Monopol des Weinhandels auf dem Rhein und in Köln². Denn es wird erwähnt, daß ein früherer Hansebruder, der nur wegen Handelsgemeinschaft mit einem Übertreter des Statuts seine hansa verloren hat, also noch in der Stadt wohnt, für sich allein Wein in Köln kauft und nach Utrecht schafft. Auch hier zeigt sich, wie wenig es auf den Grund der Sache führt, wenn hansa sua versus Renum übersetzt oder gleichgesetzt wird mit jure suo mercandi

¹ Wohl mehr als nur zwei, wie allgemein angenommen wird, denn die Erwähnung der zwei wäre gerade an der Stelle, wo es geschieht, überflüssig, wenn es insgesamt nur zwei gewesen wären.

² Wie Schaube, Festschrift S. 140, behauptet. Auch nach Oppermann S. 259 besitzt die Utrechter Hanse das Monopol der Weineinfuhr von Köln.

versus *Renum*¹. So wenig wie »Abgabe« erschöpft »Recht zum Handelsbetrieb« die Bedeutung von *hansa*. Aber daraus folgt hier Bestimmteres für das Verständnis des Begriffs *hansa*. Wenn die Handelstätigkeit eines Hansebruders vor und nach dem Verlust seiner *hansa* dadurch unterscheidend bestimmt wird, daß es von dem Kaufmann in dem letzteren Zustand heißt, er übt seine Handelstätigkeit in Köln allein (*si ipse solus emerit vinum Coloniae*) aus, so folgt daraus für den ersteren, daß sie in Köln gemeinsam ausgeübt wird. Demgemäß wird man auch das vorhergehende Verbot, daß kein Hansebruder mit einem wegen Übertretung des Statuts seiner *hansa* beraubten Mitbruder ein Jahr lang gemeinsam Handelsgeschäfte treiben soll (*commercationem cum eo faciet*) nicht beziehen auf Handelsgeschäfte, wie sie Kaufleute auf Grund einer Handelsgesellschaft im technischen Sinn zu unternehmen pflegten, sondern auf die Gemeinsamkeit von Handelsgeschäften, die sich aus dem gemeinsamen Besitz der *hansa*, aus der Mitgliedschaft der *hansa*-Bruderschaft ergaben. Die *hansa* erscheint als die Grundlage gemeinschaftlicher Handelstätigkeit ihrer Besitzer, und zwar im Auslande. Die Besitzer der *hansa* traten in Köln als eine Gemeinschaft auf und übten dort ihre Handelstätigkeit, den Einkauf von Wein, als eine gemeinsame, als Glieder einer Gemeinschaft aus, während der des Besitzes der *hansa* Beraubte von ihnen getrennt, für sich allein seinen Geschäften nachgehen mußte. So liegt auch in der Utrechter Urkunde der dem Wort *hansa* eigentümliche Begriff der Gemeinsamkeit deutlich zutage. Was endlich die Urkunde über das Verhältnis der *hansa*-Bruderschaft zu den Stadtbehörden verlauten läßt, scheint geeignet, auch auf den Ursprung der Bruderschaft Licht zu werfen. Obwohl die Durchführbarkeit des Beschlusses der Stadtbehörden offenbar in hohem Grade abhing von der Mitwirkung und Willfährigkeit der Rheinkaufleute, setzen doch nicht die Stadtbehörden auf dessen Übertretung die Strafe des Verlustes der *hansa*, sondern diese Strafe wird festgesetzt durch einen besonderen Beschluß der Rheinkaufleute. Auch die weiteren Strafen, welche der Beschluß der Rheinkaufleute vorsieht, treffen den Über-

¹ Vgl. Schaube a. a. O. oder Hegel II, 294: Das Recht der Hanse, d. i. des auswärtigen Handels.

treter nicht als Stadtbürger. Die Stadt verhängt direkte Geldstrafe, Verbannung und erklärt den Übertreter als der Verletzung des Bürgereides schuldig. Die Rheinkaufleute verhängen Verlust der hansa, einen Geldverlust erst bei der dem Ausgeschlossenen freistehenden Wiedererwerbung der hansa, ferner Ausschluß aus der Handelsgemeinschaft mit hansa-Brüdern und Boykott des von dem Ausgeschlossenen nach Utrecht gebrachten Weins seitens der hansa-Brüder. Danach unterliegt die hansa und ihr Besitz nicht der Verfügung der Stadtbehörden und kann ihr Ursprung nicht wohl auf die Utrechter Gemeinde und bürgerliche Behörden zurückgeführt werden. Vielmehr dürfte die Annahme näher liegen, daß auf dem eigentlichen Gebiet der Tätigkeit der Utrechter hansa-Brüder, also auswärts, und zwar im Rheinland, namentlich in Köln, und in ihrer auswärtigen Berufstätigkeit, dem Handel speziell nach und in Köln, der Ursprung ihrer hansa-Gemeinschaft zu suchen ist¹. Da nur die Gemeinschaft selbst verfügt über das Recht ihrer Mitgliedschaft und über das wesentlichste Kennzeichen derselben, den Besitz der hansa, kann sich dies Recht zur Bestimmung ihrer Mitgliederzahl, auf dem ihre Gemeinschaft beruht, nur herleiten aus autonomer Befugnis oder von fremder Autorität her.

In Oberdeutschland begegnet das Wort während unseres Zeitraumes nur in der Zusammensetzung hansgrave, hansgravius, hanisgrave und auch nur in Regensburg, damals freilich einem der bedeutendsten Handelsplätze des östlichen Deutschlands. Zuerst erscheint hier das Wort als Beiname eines Zeugen (Marquardus Hansgrave) in einer undatierten, ca. 1183 geschriebenen Urkunde. Daß der Beiname ein Amt bezeichnete, ergibt das Privileg König Philipps von Schwaben für Regensburg vom Jahre 1207. Die meisten Bestimmungen desselben betreffen den auswärtigen Verkehr der Regensburger. Die Regensburger Bürger erhalten darin

¹ Oppermann, der den mercatores Reni einen bestimmenden Einfluß auf die Gestaltung der »städtischen Gesamtverfassung (Utrechts) von 1230« zuschreibt, sieht in der Kölner Richerzeche das Vorbild der Utrechter Hansebruderschaft, S. 258 u. 260. Oppermann überschätzt m. E. die Bedeutung der mercatores Reni und ihrer hansa für die Verfassung der Stadt. Auch an einen vorbildlichen Einfluß der Richerzeche, die eine Einrichtung grundverschiedener Art war, ist wohl kaum zu denken.

unter anderem das Recht zur Wahl des Hansgrafen (*eligendi magistrum qui vulgariter hanisgrave dicitur*), damit derselbe von Amtswegen (*de officio suo*) die Rechte und Gewohnheiten der Regensburger auf den fremden Märkten geltend mache (*requirat*); Anordnungen, die er in der Stadt trifft, sollen den städtischen Einrichtungen nicht zuwiderlaufen und bedürfen der Zustimmung der Bürger¹. Das Amt hängt zusammen mit dem auswärtigen Handel der Regensburger. Auf fremden Märkten reklamieren die Regensburger durch ihren Hansgrafen als ihren offiziellen Vertreter ihre besonderen Rechte. Beachtenswert ist die scharfe Trennung der Befugnisse des Hansgrafen außerhalb und innerhalb der Stadt. Die Bürgerschaft läßt innerhalb der Stadt keine Eigenmächtigkeit des Hansgrafen zu. Die Beschränkung des Hansgrafen auf die auswärtigen Geschäfte verschärft noch das Privileg Friedrichs II. für Regensburg von 1230: *cives potestatem habebunt eligendi hansgravium, qui disponat et ordinet extra civitatem et non infra ea tantum quae respiciunt negotia nundinarum*². Die Befugnis und Tätigkeit des Hansgrafen wird sowohl beschränkt auf Marktangelegenheiten überhaupt wie auf auswärtige Marktangelegenheiten. Ausgeschlossen wurden mithin Angelegenheiten der städtischen Märkte und Angelegenheiten, die keine Marktsachen waren. Welche Stellung der Hansgraf vor dem Philippinum von 1207 zur Bürgerschaft einnahm, ist unbekannt. Die wiederholt geäußerte Ansicht, daß die Bürger das Recht der Wahl des Hansgrafen schon früher besaßen und das Philippinum ihnen dieses Recht als herkömmlich bestätigte³, findet im Wortlaut der Urkunde selbst keine Stütze. Wahrscheinlich besaßen sie es früher nicht. In der Regel reichte schon die Wahl eines Beamten durch die Bürger aus, um ein Amt ganz dem bürgerlichen Einfluß zu unterwerfen und fremden Einfluß darin zu unterbinden oder einen

¹ Gengler, Beiträge zur Rechtsgeschichte Bayerns, Heft 3. Die Quellen des Stadtrechts von Regensburg aus dem 13., 14. und 15. Jahrhundert S. 18; Keutgen, Urk. z. städtischen Verfassungsgesch. Nr. 159 § 6.

² Gengler S. 24, Keutgen Nr. 160 § 12.

³ So Vinzenz Lössl, Das Regensburger Hansgrafenamt (S. A. a. Verhandlungen des Hist. Vereins v. Oberpfalz u. Regensburg Bd. 39) S. 18; Luschin v. Ebengreuth, Wiens Münzwesen, Handel u. Verkehr, Gesch. d. Stadt Wien Bd. 2 S. 90.

bürgerfeindlichen auszuschließen. Aber hier, zumal in der Urkunde von 1207, macht sich trotzdem noch ein Bestreben der Bürgerschaft bemerkbar, den Einfluß des Amtes in innerstädtischen Angelegenheiten abzuwehren. Das scheint darauf hinzudeuten, daß das Amt, wie es im Philippinum erscheint, nicht in seit lange unveränderter Weise bestand. Möglicherweise ist es von Ereignissen, die mit dem Aussterben der Familie der Pabonen zusammenhingen, des Geschlechts, welches die Gaugrafschaft samt der hohen Gerichtsbarkeit in der Stadt mit der Regensburger Burggrafschaft in Personalunion vereinigte und dessen Rechte um 1200 an die bayerischen Herzöge übergingen¹, nicht unberührt geblieben. Vor dem Philippinum von 1207 erscheint das Amt als solches in der Urkunde von 1191 über die Rechte der Regensburger und anderer Kaufleute auf dem Markt in Enns. Dort werden die Regensburger nur als »Ratisponenses« bezeichnet, während sie in dem im nächsten Jahre ihnen für ihren Verkehr in Österreich erteilten Privileg, worin aber das Amt nicht erwähnt wird, als »cives Ratisponenses« erscheinen². Daß das Amt Einfluß gewährte, unterliegt keinem Zweifel. Der Umstand, daß es in Regensburg nur einen Hansgrafen gab, erklärt sich aus den Verhältnissen des Handels in jener Periode. Die zeitliche Ansetzung der Märkte erlaubte, falls keine unmittelbare Konkurrenz beabsichtigt war, den Kaufleuten einer Stadt, entweder nach dem Besuch eines Marktes in ihre Heimat zurückzukehren und von dort aus einen anderen Markt zu besuchen oder von einem Markt zum andern zu ziehen. Im ersteren Fall kann der Besuch fremder Märkte alljährlich nur wenige Male stattgefunden haben, außer wenn die Märkte in größerer Nähe der Stadt lagen. In beiden Fällen zog der Regensburger Hansgraf mit den Regensburger Kaufleuten, welche den betreffenden Markt besuchen wollten, aus und trat auf dem fremden Markt als ihr offizieller Vertreter auf. Das ist aus dem staufischen Zeitalter wiederholt und für die südöstliche wie die nordwestliche Richtung des Regensburger Handels bezeugt, für den Besuch der Märkte in Enns und in Würzburg. Der in den Urkunden für Enns (1191) und für Würzburg (1227) genannte comes Ratisponensis (Ratis-

¹ Rietschel, Das Burggrafnamt und die hohe Gerichtsbarkeit in den deutschen Bischofsstädten S. 84 ff.

² Archiv für Kunde österreichischer Geschichtsquellen X S. 92—96.

ponensium) oder, in der Anrede an die Regensburger, comes vester ist, worüber allgemein Einverständnis herrscht, der Regensburger Hansgraf¹. In der Urkunde für den Markt in Enns werden zunächst Durchfahrt und Anhalten der Schiffe geregelt, worauf es heißt: *peracto vero foro et ibidem navibus oneratis comes Ratisponensis cum iudicibus de villa ad portum veniens a nautis inquirat, quid queque navis ferat.* Hierauf folgt die Feststellung der Zollgebühren; an ihrem Schluß: *item cum quolibet navis iuxta statutum satisfecerit et comes Ratisponensium recesserit, quidquid mercis ad litus ducatur, XII denarios de plastro persolvat.* Endlich *sursum naves trahantur, posterior pars manens, ubi prima fuit* usw. In dem Privileg König Heinrichs für den Besuch des vom Bischof angekündigten Marktes in Würzburg verspricht der König den Regensburgern zunächst Geleit und Schutz für ihre Reise zum und vom Markt und zwar mit dem Recht und der Freiheit, wie er sie allen Besuchern seiner Märkte in Frankfurt und Donauwörth bewilligt hat. Sodann fügt er, in einer sicher speziell auf die Regensburger Verhältnisse berechneten Fassung, hinzu, daß er aus königlicher Gnade und auf Bitten des Bischofs *omne iudicium et libertatem, quemadmodum in aliis nundinis nostris habere dinoscimini, vobis et comiti vestro in antedictis nundinis* (zu Würzburg) übertrage (*conferimus*). Hiernach begleitete der Regensburger Hansgraf die Regensburger Kaufleute persönlich auf ihren Reisen zum Besuch fremder Märkte und war auch während der Marktzeit bei ihnen. In Enns kontrolliert er am Schluß des Marktes mit den Ortsbehörden die Ladung der zur Abfahrt bereitliegenden Schiffe und verläßt sie erst nach erfolgter Zahlung des Zolles an die Ortsbehörden. Er überwachte also als Vertreter der Regensburger gegenüber den Ortsbehörden auf jedem Markt die tatsächliche Beobachtung der Zollrechte der Regensburger. Aus der Urkunde für den Würzburger Markt erhellt, daß die Regensburger auf den königlichen Märkten auch Rechte eigener Gerichtsbarkeit besaßen², die der König ihnen und ihrem Hansgrafen auch für den

¹ Archiv S. 92 f.; Mon. Boica XXX a Nr. 685, Böhmer-Ficker, Reg. Imp. V Nr. 4078. Schaube, Festschrift S. 154 f. zieht die beiden Urkunden für Enns und Würzburg nicht heran.

² Koehne, Das Hansgrafenamt, S. 22, gibt den Inhalt der Urkunde nicht richtig wieder.

bischöflichen Würzburger Markt übertrug. Diese Verleihung erfolgte offenbar aus dem Grunde, weil sonst in Würzburg nur das Markt- bzw. Ortsgericht zuständig gewesen wäre. Diese Gerichtsbarkeit kann, da in diesem Zusammenhang der Hansgraf selbst erwähnt wird, nur durch den Hansgrafen ausgeübt sein. Sie kann ferner, mit Rücksicht auf das Wort *judicium*, nicht nur verstanden werden als Vertretung der Regensburger Kaufleute vor dem Marktgericht, sondern vor allem als Gerichtsbarkeit über die Regensburger selbst. Der Inhalt der letzteren entzieht sich freilich unserer Kenntnis. Sie mag sich auf Streitigkeiten untereinander, auf Anordnungen über Ankunft und Abreise, auf Wohnungen, Zusammenkünfte u. dgl. bezogen haben.

Nach allen Aussagen der Urkunden, die noch aus der staufischen Zeit über den Regensburger Hansgrafen vorliegen, erscheint durchaus als das eigentliche Feld der Tätigkeit des Hansgrafen der auswärtige Handel. Da trat er auf als Führer und Vertreter der Regensburger Kaufleute, die zum Besuche der fremden Märkte auszogen und auf ihnen ihre Handelsgeschäfte trieben; auch übte er eine gewisse Gerichtsbarkeit über sie aus. In innerstädtischen Angelegenheiten wehrte die Bürgerschaft seinen Einfluß entschieden ab und beschränkte ihn auf die auswärtige Tätigkeit. Die ganze Erscheinung, die das Amt und seine Stellung darbietet, lehrt einerseits wieder, wie stark die Handelstätigkeit der Bürger einer Stadt in der Fremde auf innere Verhältnisse der Stadt tatsächlich zurückwirken konnte und wie hoch diese Wirkung eingeschätzt, ja gefürchtet ward; vielleicht tritt das in Regensburg deshalb so auffallend hervor, weil dort von einer Kaufmannsgenossenschaft nichts bekannt ist, dagegen das Hansgrafenamt im auswärtigen Handel der Regensburger eine ungewöhnlich bedeutende Stellung einnahm¹. Jedenfalls hätte eine Erklärung der Bezeichnung des Amtes, dessen unterscheidender Name Hansgraf nur in den Privilegien Philipps und Friedrichs II. erscheint, auszugehen von dem Gebiet der eigentlichen Tätigkeit des Beamten: dem auswärtigen Handel, dem

¹ Lössl S. 20 Anm. 7 bemerkt, daß sich die älteren Hansgrafen nicht als Kaufleute nachweisen lassen.

Besuch der Märkte mit den Kaufleuten. Von welcher Eigentümlichkeit dieser Tätigkeit der Name stammte, läßt sich natürlich a priori nicht ausmachen. Aber daß er von dem Auftreten und den Befugnissen des Beamten herrührte, der an der Spitze der auf den fremden Märkten gemeinsam auftretenden Regensburger Kaufleute erschien, ist doch die nächstliegende Vermutung.

In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts gab es einen Hansegrafen in Dortmund und im 13. Jahrhundert in Borken, ohne daß über deren Tätigkeit und Befugnisse etwas Genaueres bekannt ist¹.

Im Sinne der Ausübung eines Zwangsrechts durch Bürger gegenüber fremden Kaufleuten erscheint das Wort *hansin* in Köln im Stapelprivileg Erzbischof Konrads von Köln vom Jahre 1259². Die fremden Kaufleute, welche die Stapelgrenzen überschreiten und dabei von einem Kölner Bürger ergriffen werden, können von dem Bürger verhaftet (*arrestari*) und bestraft werden durch das altherkömmliche »*hansin*«, indem der Bürger den fremden Kaufmann mit einem Reis oder Halm oder ähnlichen Band bindet und der Kaufmann, wenn er diese Fessel eigenmächtig bricht, mit Leib und Gut dem betreffenden Bürger verfallen ist³. Bei gewaltsamem Widerstand wird der jeweilige Erzbischof oder Ortsrichter auf Ansuchen des Bürgers die Strafen in der erwähnten Weise vollstrecken. Auch hier erscheint das Wort in Anwendung auf Handelsangelegenheiten und zwar auf solche des auswärtigen Handels; »*hansin*« wird ausgeübt gegen die fremden Kaufleute. Nur Bürger üben dieses Zwangsrecht aus, nicht jedermann, der die Übertretung bemerkt, wie auch nur dem Bürger.

¹ Schaube, Festschrift S. 144.

² Höhlbaum, HUB. I Nr. 523.

³ Die oft zitierte Stelle lautet: *ab ipso cive impune et licite arrestari et puniri poterit more antiquo secundum quod vulgo hansin vocatur, quod taliter fieri consuevit, quod civis Coloniensis mercatorem in tali excessu a se deprehensum calamo vel junco vel aliquo consimili ligamento ligabit, et si mercator ille hoc vinculum preter ipsius civis voluntatem solvere vel rumpere presumpserit, pro tali excessu tam corpore quam rebus in potestatem incidit civis ipsum comprehendentis et predicto modo ligantis.*

nicht jedem Dritten, der Übertreter mit Leib und Gut verfällt. Hier steht die Bürgerschaft der Gesamtheit der fremden Kaufleute gegenüber. Der Landesherr bzw. Stadtherr gestattet die Anwendung dieses Rechts und garantiert die Vollstreckung. Da das »hansin« als alte Sitte geschildert wird und die Ausübung, falls sie wirklich früher in der bezeichneten Weise erfolgte, nur wirksam sein konnte, wenn der Landesherr bzw. Ortsrichter — der Erzbischof war Herr des hohen Gerichts in Köln — die Strafvollstreckung gegen die fremden Kaufleute und die Verantwortung dafür übernahm, muß auch das Recht des Erzbischofs, die Erlaubnis zum hansin zu gewähren, als ein altherkömmliches betrachtet werden. Das ist um so mehr wahrscheinlich, als auch anderswo in Deutschland, wie wir sahen in Bremen und im Herzogtum Sachsen, der Landesherr im Besitz eines hansa genannten Rechts erscheint. Was ist nun die spezielle Bedeutung von hansin? Am nächsten liegt, das Wort zu dem augenfälligsten Vorgang, dem Binden, in Beziehung zu setzen. Aber damit wäre so wenig gewonnen wie mit der Bedeutung Abgabe, Recht, Handelsabgabe, Handelsrecht. Bezeichnet wird eben mit hansin eine besondere Art des Bindens, aus besonderem Anlaß, mit besonderen Folgen. Der Vorgang des Bindens hat nur symbolische und nebensächliche Bedeutung. Es wird nicht vorausgesetzt, daß die Fesselung hält, sondern daß sie zerreißt oder zerrissen wird. Auf alle Fälle soll doch der Übertreter gestraft werden, und die Lösung des Bandes sowie auch im besonderen Falle der gewaltsame Widerstand werden als selbstverständlich angenommen. Der Übertreter soll dem Bürger, der ihn ertappt, verfallen sein, die Scheinfesselung hat nur den Zweck, das Recht des einzelnen Bürgers zur eigenmächtigen Verhaftung den Fremden darzutun und seinen Anspruch auf Leib und Gut des Fremden formell zu wahren¹. Mit dem Wort hansin verbindet sich also eine ganze Reihe von Vorstellungen; die nächstliegende Bedeutung »binden«, »mit einer Scheinfessel binden« erschöpft keineswegs seinen Sinn. Das hansin wird ausgeübt gegen fremde Kaufleute ausschließlich bei Überschreitung bestimmter örtlicher Grenzen

¹ Anders die herkömmliche Auffassung, z. B. bei E. Mayer, Zoll, Kaufmannschaft u. Markt zwischen Rhein und Loire bis in das 13. Jahrh., S. 466 Anm. 2.

durch diese Kaufleute. Die Übertretung anderer Bestimmungen des Privilegs, die sich auf den Handelsverkehr der fremden Kaufleute in Köln beziehen, wie z. B. zeitlich beschränkter Aufenthalt der Fremden in der Stadt, Verkauf gewisser Waren nur im Großen usw., wird nicht durch hansin bestraft. Für alle fremden Kaufleute bildet die Stadt mit gewissen Vororten eine Grenze, insgesamt einen Kreis, örtlich genau einen Halbkreis, über den sie nicht hinausziehen dürfen. Die vom Oberland außerhalb der Kölner Erzdiözese kommenden fremden Kaufleute dürfen nicht über den unteren Stadtturm oder das etwas weiter abwärts gelegene Dorf Rhiel hinabgehen; entsprechend die aus dem Osten oder Westen kommenden Kaufleute in der bisherigen Richtung ihrer Reise eine bestimmte Grenze in oder bei Köln nicht überschreiten. Diesen Kreis in beliebiger Richtung überschreiten dürfen also nur die Bürger. Dieses Vorrecht der Bürger wird behauptet durch das hansin. Indem der Fremde das ihm verbotene und (abgesehen natürlich von den aus der betreffenden Richtung gekommenen Kaufleuten) nur den Bürgern vorbehaltenen Gebiet betritt¹, verfällt er mit Leib und Gut dem einzelnen Bürger, der ihn ergreift. Der einzelne Bürger handelt mithin an Stelle der Gesamtheit der Bürger, deren gemeinsames Handelsvorrecht verletzt ist, und das hansin ist eine Exekution, die von dem Einzelnen nur ausgeübt wird als Angehörigem einer bevorrechtigten Gemeinschaft und wegen Verletzung eines einer Gemeinschaft zustehenden Vorrechts. Die Erklärung des Grimmschen Wörterbuches, wonach hansin ein Symbol ist, »daß der Kaufmann in die kölnische Gemeinschaft aufgenommen sei und kölnisches Recht zu leiden habe«, trifft schwerlich das Richtige. Näher liegt es, den Vorgang des hansin den Maßregeln zu vergleichen, durch welche anderwärts die Zahlung der hansa von den nicht im Besitz der hansa Befindlichen, eventuell durch Beschlagnahme von Waren, erzwungen wird, also der Handel in gewissen Gebieten ohne Besitz der hansa verboten erscheint

¹ Der Fremde verfällt der Arrestierung nicht nur bei der Grenzüberschreitung, sondern auch, wenn er in dem verbotenen Gebiet ergriffen wird, vgl. *secus seu in contrarium facere vel fecisse... fuerit deprehensus.*

und der das verbotene Gebiet ohne hansa betretende Fremde sich der erzwungenen Leistung der hansa aussetzt. Selbstverständlich läßt sich aus dem Gebrauch des hansin in Köln nicht die Existenz einer als hansa bezeichneten Gemeinschaft — in diesem Falle der Bürger — folgern¹. Eine hansa genannte Bruderschaft gab es, jedenfalls später, in Köln nur für die nach England handelnden Kölner und als Rückwirkung ihrer in England bestehenden hansa-Gemeinschaft auf die Heimatstadt². Auf den mit dem Wort verbundenen korporativen Gedanken deutet m. E. auch noch der Umstand, daß der Landesherr, der in dem Privileg die Ermächtigung zum hansin erteilt, nicht nur keinen Anteil an der Buße erhält, sondern auch trotz der außerordentlichen Härte der Strafe mit seiner Gerichtsgewalt nur subsidiär eintritt. In welche Zeit die Übung des hansin in der geschilderten Weise hinaufreichte, entzieht sich bestimmterer Vermutung. Die Stapelbestrebungen Kölns lassen sich nicht über das dritte Viertel des 12. Jahrhunderts hinauf verfolgen.

Zu dem Vorkommen des Wortes in Köln und Utrecht stellen sich als nahe verwandt schließlich die Erwähnungen des Wortes in Frankreich. Es erscheint dort im Gebiet der Seine in Mantes und Paris. Das kurze Privileg König Philipp Augusts für Mantes vom Jahre 1201/1202³ enthält nichts anderes als die Bestimmung, daß die Bewohner von Mantes gegen bestimmte Leistungen an den König alle hansa's in der Stadt und auf dem Wasser von alters für sich gehabt haben und fernerhin behalten sollen (*quod homines nostri de Medunta habent ab antiquo omnes hansas Medunte tam de villa quam de aqua suas proprias pro servitio quod nobis faciunt et antecessoribus nostris fecerunt, scilicet quod adjuvant ad honerandum et ad exhonerandum nostras machinas infra Meduntam et quod reddunt prepositure v denarios de singulis hansis aque. Pro hoc vero servitio et redditu et quia eas ab antiquo habuerunt, concedimus in perpetuum universitati hominum nostrorum Medunte omnes hansas Medunte tam aque quam ville,*

¹ v. Below in Gött. Gel. Anzeigen 1895 Nr. 5 S. 224 f.

² Oben Jahrgang 1908 S. 217 ff.

³ Zwischen 1201 Nov. 1 und 1202 April 13.

sicut hactenus habuerunt)¹. Was hier hansa bedeutet, geht aus der Urkunde unmittelbar nicht hervor. Schaube² interpretiert hansa als »Handelsabgabe von Fremden bei Einfuhr oder Durchfuhr gewisser Waren auf dem Land- oder Wasserwege«. Das läßt sich aus der Urkunde unmittelbar nicht entnehmen. Die früheren Herausgeber der Urkunden verstanden darunter überhaupt die Abgaben, welche die Manter von den Kaufmannswaren erhoben. Jedenfalls handelt es sich auch um Abgaben; aber damit ist das Wort nicht erklärt. Man setze nur in dem Satz: quod reddant prepositure v denarios de singulis hansis aque statt hansis etwa »exactionibus« oder »redditibus« oder einen ähnlichen Allgemeinbegriff; man wird bemerken, daß der allgemeine Sinn hier nicht ausreicht. Ob hansa lediglich die Bedeutung von Abgabe hatte, bleibt sehr fraglich. Wie aus dem Privileg der Pariser Kaufleute, denen das Vorrecht des Handels auf der Seine zustand (mercatores per aquam, m. aque, m. de aqua), vom Jahre 1170 hervorgeht, erstreckte sich das Monopol dieser Kaufleute, die seit 1204 auch als mercatores hansati bezeichnet werden³, von der Brücke zu Mantes bis zu den Pariser Brücken dergestalt, daß Waren auf dieser Flußstrecke nur von einem jener Pariser Kaufleute oder von einem mit einem solchen Pariser Kaufmann durch Handelsgesellschaft an den Waren beteiligten fremden Kaufmann aufwärts und abwärts verschifft werden durften. Dementsprechend kann, da gleich oberhalb Mantes ein so scharf ausgeprägtes Monopol der Pariser als mercatores hansati bezeichneten Kaufmannsgenossenschaft in Wirksamkeit trat, auch die hansa in Mantes selbst sich sehr wohl auf ähnliche monopolistische Vorrechte der Manter bezogen und also das Wort neben der farblosen Bedeutung »Abgabe« noch andere Mitbedeutungen gehabt haben, mit denen erst eine ausreichende Erklärung des Wortes gegeben wäre. Im Jahre 1309 wird, wie Schaube zeigt⁴, in Mantes sogar das Gebiet, in welchem hanse

¹ Der beste Text bei Giry, Documents sur les relations de la royauté avec les villes en France de 1180 à 1314 S. 46 f. Nr. 10; Ordonnances des rois de France Bd. 11 S. 285, Delisle, Catalogue des actes de Phil.-Auguste Nr. 680.

² Festschrift S. 157.

³ Schaube S. 158, 159, Hegel, Städte u. Gilden II S. 90.

⁴ S. 158.

erhoben wird, als Hanse bezeichnet. Bemerkenswert ist, daß in Mantes das Recht der Stadt auf die hansae an gewisse Leistungen derselben an den König geknüpft ist und für jede einzelne hansa auf dem Wasser eine Zahlung an den Prévôt erfolgte. Möglich ist, daß auch hier das Recht der hansa ursprünglich auf königliche Verleihung zurückging.

Die Pariser Genossenschaft der Kaufleute des Wassers wird, wie Schaubé nachweist, nicht selbst als hansa bezeichnet, sondern ihre Mitglieder als mercatores hansati. Sie werden Mitglieder und Teilhaber der Vorrechte der Korporation durch Zahlung der hansa. Hansa bedeutet also nicht Abgabe schlechthin, sondern Zahlung beim Eintritt in eine kaufmännische Korporation und den Genuß ihrer Vorrechte, und dieselbe Bedeutung ist demgemäß auch mit hansatus verbunden.

Überblickt man die Erwähnungen des Worts in den kontinentalen Quellen, so ergibt sich zunächst, daß es weit verbreitet erscheint, von der mittleren Seine bis zur Ostsee, und von der Nordseeküste bis zur Donau. Es läßt sich freilich nicht ausmachen, ob das Wort an den uns bekannten Stellen seit alters bekannt war, oder ob es an diesen oder jenen Ort übertragen ist. Die spätere, weit größere Verbreitung des Worts erklärt sich zum Teil wahrscheinlich durch Übertragung, und darum mag auch schon in früherer Zeit an einzelnen Stellen eine Übertragung nicht ausgeschlossen sein. Ebenso wenig läßt sich natürlich behaupten, daß das Wort nicht auch anderswo als an den bisher bekannten Stellen, zumal im Bereich des von diesen eingeschlossenen Gebiets, bekannt und üblich war. So sicher man indessen das Vorkommen des Worts auch anderwärts annehmen kann, so beachtenswert scheint doch der Umstand, daß das Wort in unserem Zeitraum, d. h. in den ersten fünf Vierteljahrhunderten seit seinem frühesten Auftreten in den Urkunden, innerhalb des bezeichneten Umkreises des Gesamtgebiets in sämtlichen Gegenden und Orten erscheint, wo damals ein bedeutender Handelsverkehr stattfand. Von dem Haupthandelsplatz an der mittleren Seine an findet es sich in den bedeutendsten Orten Flanderns und überhaupt in Flandern in häufigem Gebrauch, ferner im deutschen Reich an den ersten Handelsplätzen des Niederrheins und der Rheinmündungen: Köln, Dordrecht und Utrecht, weiter ostwärts an der Mündung der Weser

und der Elbe sowie in dem südwestlichen Winkel der Ostsee, mithin in einem Gebiet, wo der Handel zwischen der Trave- und Elbemündung und zwischen der Ostsee und dem Inneren Sachsens in starkem Aufschwung begriffen war. Es fehlt das Wort nicht in Westfalen, dessen Kaufleute damals im Ostseehandel die Führer und am zahlreichsten vertreten waren. Endlich erscheint es in dem wichtigsten Handelsplatz an der Donau auf deutschem Gebiet. Sieht man von Magdeburg ab, dessen ältere Überlieferung mehr als die einer anderen großen deutschen Stadt von Zerstörung betroffen ist, so kann man sagen, daß schon damals jeder im Handel merklich tätige Teil des bezeichneten Gesamtgebiets Anteil hatte an dem Gebrauch des Wortes. Seine Verbreitung war eine allgemein und gleichmäßig verteilte. Es ließe sich die Frage aufwerfen, ob die Ursache der allgemeinen Verbreitung des Wortes die Flandrer gewesen seien. In allen oben erwähnten Orten und Gebieten sind damals sicher auch flandrische Kaufleute tätig gewesen, auch da, wo die Überlieferung ihrer nicht ausdrücklich gedenkt¹. Allein dieser Annahme stehen Bedenken entgegen, die später erörtert werden sollen.

Das Wort hansa erscheint ausschließlich von Angelegenheiten des Handels gebraucht, und zwar von solchen des auswärtigen Handels. Es findet sich einerseits im Gebrauch bei Kaufleuten, die in fremdem Gebiet tätig sind, wobei es keinen Unterschied macht, ob sie vom Ausland ins deutsche Reich oder sonst vom Ausland ins Ausland kommen oder innerhalb des Reiches in anderen Reichsteilen Handel treiben, andererseits im Verhältnis der Einheimischen zu den fremden Kaufleuten. Man könnte sagen, die fremden Kaufleute wenden hansa an oder es wird hansa gegen sie angewendet. Jedenfalls hängt das Wort ganz vornehmlich zusammen mit dem auswärtigen Handel. Dort hat man daher auch in erster Linie seinen Ursprung zu suchen. Schon da, wo das Wort ohne weitere Zusätze erscheint, die seinen Gebrauch in dem einzelnen Fall erklären könnten, ergibt sich, daß mit der Bedeutung Abgabe bzw. Handelsabgabe, Recht bzw. Handelsrecht nicht alles gesagt sein kann. Wodurch unterscheidet sich die

¹ Die meisten der einzelnen Erwähnungen bei Häpke, Entwicklung S. 79 ff.

hansa genannte Abgabe oder das hansa genannte Recht von anderen Abgaben oder Rechten? Diejenigen Erwähnungen, welche ein etwas tieferes Eindringen in die Umstände, unter denen das Wort erscheint, gestatten, lassen erkennen, daß mit dem Wort der Sinn einer Gemeinschaft verbunden war. Die Erhebung der hansa von den flandrischen Kaufleuten im Ausland durch ihre Landsleute bezweckte die Herstellung einer landsmannschaftlichen Personengemeinschaft im Ausland. Die Bedeutung einer bestimmten Personengemeinschaft liegt vor in den Erwähnungen zu Gent, Dordrecht und Utrecht. Der das hansin ausübende Kölner Bürger vertritt und wahrt damit die Vorrechte einer Gemeinschaft, und zwar der Bürger, die hier nicht als politische Gemeinde erscheint, sondern als die gemeinschaftliche Besitzerin gewisser Handelsvorrechte. Wo hansa als Zahlung, Abgabe, Gebühr begegnet, liegt die Bedeutung Gemeinschaftsabgabe, -zahlung usw. vor, wo als Recht, Handelsrecht die Bedeutung Recht einer Gemeinschaft.

Es bleiben die Erwähnungen des Wortes auf den Britischen Inseln. Dort tritt es in unserem Zeitraum vergleichsweise viel häufiger auf als in den kontinentalen Quellen und findet sich früh in regel- und gewohnheitsmäßigem Gebrauch. Es begegnet in mindestens 20 Städten Englands, Schottlands und Irlands und überhaupt nur in Städten, abgesehen von der Anwendung auf die Verhältnisse der ausländischen Kaufleute. Es ist dabei im Auge zu behalten, daß während unseres Zeitraums ein Aktivhandel der englischen Kaufleute ins Ausland gar nicht oder nur in sehr geringem Umfang stattgefunden hat, sondern der Aktivhandel der englischen Kaufleute im wesentlichen ein »interkommunaler oder intermunicipaler« war¹. Der englische Kaufmann trieb Handel in seiner Heimatstadt und außerhalb derselben in den Städten und auf den Märkten im Bereich des Königreichs, aber gewiß nur in seltenen Ausnahmefällen im Ausland. Da auch auf den britischen Inseln der Gebrauch des Wortes mit der Zeit zunimmt, auch vielfach das Wort schon während unseres Zeitraums in nur kurzen und formelhaft gewordenen Wendungen der Kanzleisprache begegnet, empfiehlt

¹ Ashley, Engl. Wirtschaftsgeschichte I S. 102.

es sich, die zeitliche Reihenfolge der Erwähnungen zu beachten und die älteren Zeugnisse nicht mit den jüngeren zu vermischen.

Man muß dahingestellt sein lassen, ob der Gebrauch des Wortes in England früher datiert werden kann als in Flandern. In England ist es zuerst bezeugt für York, einen der bedeutendsten Seehandelsplätze des Reiches. York besaß ein Hansehaus (*hanshus*), ein öffentliches Versammlungshaus für die Beratungen der Bürger. Denn nach dem Vorbild und mit dem Recht dieses Yorker Hansehauses bewilligte Erzbischof Thurstan von York (zwischen 1119 und 1135) den Bürgern von Beverley ein Hansehaus, um darin ihre bürgerlichen Angelegenheiten zu ordnen (*ut ibi sua statuta pertractent*). Hing die besondere Bezeichnung dieser Gebäude zusammen mit ihrer Bestimmung, als Beratungshäuser der Bürgerschaft zu dienen? Wie lange das Yorker Hansehaus schon zur Zeit Thurstans oder vor ihm bestand, ist unbekannt. Was Beverley betrifft, so handelte es sich in dem Privileg Thurstans nicht bloß um Schenkung eines Gebäudes, sondern um die Gewährung der Selbstverwaltung¹, deren Mittelpunkt das Hansehaus war. Dementsprechend interpretierten und ergänzten schon König Heinrich I. († 1135) und Thurstans Nachfolger Erzbischof Wilhelm († 1154) das Privileg Thurstans in ihren Bestätigungen desselben. In diesen Bestätigungen blieb auch weiterhin York das Vorbild für Beverley. Heinrich verlieh Beverley »*liberum burgagium . . . et suum gilde mercatorum cum placidis suis et teloneo et cum omnibus liberis consuetudinibus*« usw., Wilhelm »*liberale burgagium . . . , deinde de libertatis lege concessi et dedi eisdem burgensibus, ut habeant gildam marcandam eorum et placita . . . , et volo ut statuta illius domus sint ad profecuum tocius villatus . . . , preterea concessi eis theolonium in perpetuum*« usw.². Während Heinrichs Urkunde kein Haus erwähnt, nennt Wilhelms Privileg das Haus der Kaufgilde. Daß damit das Hanshaus gemeint ist, unterliegt keinem Zweifel und ergibt sich aus den wörtlichen Entlehnungen der Urkunde Wilhelms aus der Thurstans bezüglich des Hauses: Thurstan: *suam hanshus quam eis do et concedo, ut ibi sua statuta pertractent ad honorem Dei et sancti Johannis et canonicorum et ad totius*

¹ Schaube, Festschrift S. 165.

² Gross, *The gild merchant* 2 S. 21 f.

villatus emendationem; Wilhelm: et volo ut statuta illius [sc. gildae marcandae] domus sint ad profecuum tocius villatus et ad honorem Dei et sancti Johannis et canonicorum et tocius eiusdem ville. Das Hanshus zu Beverley war also zugleich Rathaus und Gildehaus. Die folgenden Privilegienbestätigungen bezeugen wieder die enge Verbindung zwischen hanshus und gilda mercatorum. Heinrich II. bestätigt allgemein die Privilegien der beiden erwähnten Erzbischöfe »in thelonio et in hansus [l. hanshus], in liberis introitibus et exitibus in villa et extra villam«, Richard I. alle in früheren Urkunden gewährten Freiheiten und freien Gewohnheiten »in sua gilda mercatoria, in theloneo et in hanshus, in liberis introitibus, et exitibus in villa et extra villam«¹.

Es macht, wie man sieht, in allen diesen Urkunden keinen Unterschied, ob die gilda mercatoria oder das hanshus besonders erwähnt werden. Wo die eine von diesen beiden Einrichtungen nicht genannt wird, ist sie doch in der anderen stillschweigend mit eingeschlossen. Die Nennung der einen Einrichtung genügt, um beide zu bezeichnen. Der Sprachgebrauch trennt weder das Gebäude von der Institution, die mit ihm verknüpft ist, noch läßt er erkennen, ob in den Bezeichnungen gilda mercatoria und hans ein Unterschied bestand. Man versteht deshalb, daß Ch. Gross die Bezeichnung hanshus zunächst mit hanse und dieses dann mit gilda mercatoria gleichsetzte; hanse sei mitunter synonym mit gilda mercatoria gebraucht². Allein der wahllose Gebrauch von gilda mercatoria und hanshus in Beverley gestattet noch nicht die Gleichsetzung der Begriffe, zumal es sich in den Urkunden für Beverley offenbar um kanzeleimäßiges Festhalten an formelhaft gewordenen Ausdrücken handelt. Schaubes Erklärung, daß hanshus »ursprünglich nicht Gildhalle bedeutete, wenn es auch tatsächlich als Gildhalle diente, sondern daß es das Haus war, in dem die Hansaabgabe erhoben wurde«³, berücksichtigt den den Urkunden von Beverley eigentümlichen Sprachgebrauch zu wenig und läßt auch hier die Frage offen, warum die Abgabe als hansa be-

¹ Gross 2 S. 22.

² 1 S. 196 u. Anm. 2, 2 S. 21.

³ Festschrift S. 165.

zeichnet wurde. *Gilda mercatoria* und *hanshus* gehören in Beverley untrennbar zusammen, obwohl sie auch nebeneinander genannt werden.

Den wirklichen Sachverhalt lassen schon die über York vorliegenden Nachrichten etwas deutlicher erkennen. Dort ist, wie erwähnt, das Wort *hansa* in der Verbindung *hanshus* am frühesten in England bezeugt. Nach Analogie der Verhältnisse in Beverley, deren Vorbild die in York bestehenden Einrichtungen waren, diente auch in York das Hanshaus zugleich als Gildhalle und Rathaus. Die *gilda mercatorum* in York wird ausdrücklich unter der Regierung Heinrichs I. zum Jahre 1130/31 erwähnt¹. Die zur Zeit der Regierung Heinrichs II. (1154—89) bestehenden Freiheiten der Stadt bestätigte ein Privileg König Johanns vom Jahre 1200. Johann verlieh *omnes libertates et leges et consuetudines suas et nominatim gildam suam mercariam et hansas suas in Anglia et Normannia et lestagia sua per costam maris quieta*, wie sie die Yorker zu Heinrichs II. Zeit besaßen; *et volumus . . . quod predictas libertates et consuetudines habeant et teneant cum omnibus libertatibus predictae gilde sue et hansis suis pertinentibus, ita bene et in pace wie unter König Heinrich II.*; er bestätigt endlich *quietantiam cujuslibet theloney et lestagii et de wrec et pontagii et passagii et de trespas et de omnibus coscinis [d. h. costumis] per totam Angliam et Normanniam et Aquitanniam et Andegaviam et Pictaviam et per omnes portus et costas maris Anglie et Normannie et Aquitannie et Andegavie et Pictavie*². Das Privileg, welches Zeugnis ablegt für den ausgedehnten Handel der Yorker in dem anglo-normannischen Reich, nennt außer den Befreiungen von Verkehrsabgaben, die dem König zustanden, wie Zoll, Marktgebühren, Recht auf *wrak* gewordenes Gut, Brücken- und andere Verkehrsgelder in allen britischen und festländischen Teilen des Reiches, an erster Stelle die *gilda mercaria*, die *hansa*'s in England und in der Normandie und die Marktgebühren in den Küstenorten. Kaufgilde und *hansae* stehen nebeneinander, werden aber doch getrennt, und die *hansae* werden als solche in England und in der Normandie bezeichnet. Was ist unter diesen *hansae*

¹ Gross 2 S. 279.

² Gross a. a. O.

in England und in der Normandie zu verstehen, warum wird eine Mehrzahl von hansen genannt und warum werden die Namen der Länder hinzugefügt? Daß die hansae nicht synonym sind mit *gilda mercatoria*, ist klar. Der Wahrheit nähert sich Schaubе mit der Erklärung, daß hansa hier »als Recht zum auswärtigen abgabenfreien Handelsbetrieb verliehen« sei¹. Nur kann zunächst von »abgabenfreiem« Handelsbetrieb hier nicht die Rede sein, denn die Abgabenfreiheit wird in besonderen und im einzelnen ausgeführten Bestimmungen verliehen. Nicht die Abgabenfreiheit ist das Wesentliche im Begriff der hansa, denn nach dem Wortlaut der Urkunde brauchte dann auch nichts zu hindern, in der Abgabenfreiheit auch das Wesentliche im Begriff der *gilda mercatoria* zu erblicken. Und warum soll hansa hier zugleich gerade Abgabenfreiheit bedeuten? Schaubе erklärt das Wort doch sonst im Sinn von Abgabe, Zahlung, also des Gegenteils. Ch. Groß verbindet hansas mit *lestagia* und *quieta* und gewinnt lediglich die Bedeutung »Freiheit von Handelsabgaben in England und Normandie«², eine Erklärung, die noch weniger statthaft erscheint.

Den Schlüssel zum Verständnis des Wortes bieten einige, ebenfalls in frühe Zeit hinaufragende schottische Urkunden. Für den Gebrauch desselben weisen die Nachrichten zurück in die Zeit König Davids I. (1124—1153). Auf dessen Regierung beruft sich die Urkunde König Wilhelms des Löwen (1165—1214), die den Bürgern von Aberdeen, allen Bürgern aus Orten in Moray und nördlich vom Mounth gewährt und bestätigt *liberum ansum suum tenendum ubi voluerint et quando voluerint ita libere et quiete, plenarie et honorifice, sicut antecessores eorum tempore regis David avi mei ansum suum liberius et honorificentius habuerunt*³. Daß hier die Bedeutung »Abgabe« oder »Recht« nicht in Betracht kommt, erhellt ohne weiteres aus »tenendum«. Die Hanse wird »gehalten«, und zwar an beliebigen Orten. Gross verwirft mit Recht die Erklärung, daß unter *ansum* eine Vereinigung der Orte des bezeichneten Gebiets zu verstehen sei, aber seine eigenen Vermutungen, daß die Urkunde eine allgemeine Verleihung der

¹ Festschrift S. 169 f.

² 1 S. 196 Anm. 7.

³ Gross 1 S. 197.

Kaufmannsgilde enthalte oder das Recht zur Forderung der hansa-Abgabe gewähre, erscheinen ebenfalls unhaltbar. Die Kaufmannsgilde wird, wie gleich zu erwähnen, in anderer Weise verliehen, und die Deutung »Abgabe« bzw. »Recht zur Erhebung derselben« hindert das Wort *tenendum*. Auch Schaubes bessere Erklärung »Recht zu stetem freien Handelsbetriebe im ganzen Königreich Schottland«, kann wegen *tenendum* nicht befriedigen. Wie die Verleihung zu verstehen, ergibt sich aus der Verordnung desselben Wilhelm des Löwen über die Kaufgilden in Schottland: *Item statuit quod mercatores regni habeant gildam suam mercatoriam et ita gaudent in pace cum libertate emendi et vendendi ubique infra limites libertatum burgorum*¹. In beiden Verleihungen Wilhelms, der über *ansus* und der über *gilda mercatoria*, ist die Formulierung die gleiche, allgemein gefaßte. So wenig die über *ansus* nur eine einzige *ansus* oder *ansum* der Orte des bezeichneten Gebiets im Auge hat, so wenig will die zweite über die Kaufgilde nur eine einzige Kaufgilde für ganz Schottland schaffen. Beide beziehen sich auf die einzelnen Orte mit kaufmännischer Bevölkerung in dem bezeichneten Gebiet bzw. in ganz Schottland. Jeder einzelne Ort jenes Gebiets darf *ansum suum tenere* und jeder Ort des Königreiches seine *gildam mercatoriam* haben. Die Verschiedenartigkeit des Wirkungskreises der beiden Einrichtungen ist deutlich bezeichnet. Die der Kaufgilde beschränkt sich auf den Ort (*burgum*) und seinen lokalen Rechtskreis (Weichbild nach deutschem Ausdruck). Innerhalb des Geltungsbereichs des Ortsrechts stehen der Kaufgilde gewisse Handelsvorrechte zu, welche sie gegen *extranei mercatores*, d. h. gegen nicht ortsansässige Kaufleute durch Zwang und Strafen aufrecht hält². Die Ausübung der *hansae*, das *ansum tenere*, findet dagegen statt im ganzen Königreich, also außerhalb des Ortes, in dem der Kaufmann oder die zur örtlichen Kaufgilde vereinigten Kaufleute ihren Wohnsitz haben. Die Verschiedenheit der örtlichen Tätigkeit bei *ansus* und *gilda mercatoria* bezeichnet der Gegensatz

¹ Gross 1 S. 197 Anm. 4, S. 207 Anm. 2. Der Ansicht von Gross über die Bedeutung von *ansum* schließen sich an Davidson u. Gray, *The Scottish staple at Veere* (1909) S. 167.

² Die Nachweise bei Gross 1 S. 208.

ubi voluerint et quando voluerint bei ansus und infra limites libertatum burgorum bei gilda mercatoria. Die Kaufleute von Aberdeen bilden in Aberdeen eine gilda mercatoria und üben ihre Handelstätigkeit innerhalb der Ortsgrenzen auf Grund der der Kaufgilde zustehenden Vorrechte aus; gehen sie dagegen außerhalb Aberdeens ihrer Handelstätigkeit nach, so haben sie das Recht, im ganzen Königreich »Hanse zu halten«, und das kann, weil wie erwähnt, weder »Recht zur Erhebung von Abgaben« noch »Recht zu stetem freien Handelsbetrieb« den Sinn von tenendum erschöpft, nur so verstanden werden, daß sie ihre Handelstätigkeit außerhalb ihres Wohnorts gemeinsam, als Gemeinschaft ausüben. Die Kaufleute eines Ortes bilden in dem Ort eine Kaufgilde, auf Handelsreisen außerhalb desselben eine Hanse. Nur diese Auslegung wird dem Ausdruck tenere gerecht. Wo und wann sie wollen, können sie im Königreich außerhalb ihres Wohnortes »Hanse halten«, d. h. als Gemeinschaft auftreten. Das Recht suum ansum tenere bedeutet also für die in einem Ort zur gilda mercatoria vereinigten Kaufleute das Recht, außerhalb desselben bei Ausübung ihrer Handelstätigkeit als Korporation aufzutreten.

Somit stehen gilda mercatoria und ansus oder hansa in einem engen inneren Zusammenhang, das eine bedeutet Korporation der Kaufleute oder Recht zum korporativen Zusammenschluß der Kaufleute mit gewissen Vorrechten in dem Ort, das andere Korporation der Kaufleute oder Recht zum korporativen Zusammenschluß der Kaufleute außerhalb desselben auf Handelsreisen. Daß auch mit ansus d. h. der Vereinigung der Kaufleute auf Handelsfahrten noch andere Vorrechte verbunden sein können, versteht sich von selbst. Hieraus erklärt sich auch ungezwungen das Verhältnis von gilda mercatoria und hansa in den englischen Städten, die stete Verbindung, in der beide dort genannt werden, ihr scheinbar synonymen Gebrauch und anderes mehr. Wenn in dem erwähnten Privileg für York vom Jahre 1200 der König den Yorkern gewährt alle Freiheiten et nominatim gildam suam mercatoriam et hansas suas in Anglia et Normannia et lestagia sua per totam costam maris usw., so versteht man jetzt den Zusatz in Anglia et Normannia zu hansas suas. Während gilda mercatoria die handelstreibende Bevölkerung in York korporativ einigt, gewährt hansa das Korporationsrecht für die außerhalb Yorks in

England und der Normandie handeltreibenden Yorker. Hansa bedeutet demnach die Korporation der Yorker auf Handelsreisen im Königreich, und sofern ein Recht darauf gewährt wird, das Recht zur Korporationsbildung auf Handelsreisen, beim Besuch fremder Märkte und Städte usw. Hegel¹ kam der Wahrheit nahe mit der Erklärung: »Die Hansen der Yorker Kaufmannsgilde in England und Normandie waren mit ihr verbundene Handelsgesellschaften und Faktoreien«. Doch können Handelsgesellschaften und Faktoreien im eigentlichen Sinne nicht in Betracht kommen, zumal auch von solchen nichts weiter bekannt ist. Unter hansae sind weder Handelsgesellschaften bestimmter Kaufleute mit dem Sitz in der Stadt, noch ständige Faktoreien außerhalb der Stadt in England und der Normandie zu verstehen; sondern es sind die Gemeinschaften, als welche die Yorker außerhalb Yorks bei ihrem Handel im Königreich auftreten durften, ihr Recht zur korporativen Vereinigung außerhalb Yorks auf Handelsreisen. Das Yorker Privileg wurde im Jahre 1252 wieder bestätigt und im nächsten Jahre ein gleiches Privileg an die nordöstlich von York gelegene Küstenstadt Scarborough verliehen². So finden sich weiter in zahlreichen Fällen *gilda mercatoria* und *hansa* zusammen genannt. In dem Privileg für Ipswich vom Jahre 1200 bei Errichtung der *gilda mercatoria* gewährt König Johann Freiheit *de theloneo et stallagio, lastagio, passagio, pontagio et omnibus aliis consuetudinibus per totam terram nostram et per portus maris*; ferner: *quod nullus eorum (sc. burgensium) placitet extra burgum Gippeswici de ullo placito* usw.; ferner: *et quod habeant gildam mercatoriam et hansam suam*; *et quod nullus hospitetur nec quicquam per vim capiat infra burgum de G.* usw.³. Im Privileg Johanns für Dunwich vom Jahre 1200 steht die mit der Kaufgilde zusammen verliehene *hansa* sogar an erster Stelle; es gewährt zahlreiche Befreiungen, z. B. *per totam terram nostram . . . de theloneo et lestagio et passagio* usw., schließlich *concessimus etiam eis hansam et gildam mercatoriam sicut habere consueverunt*⁴. Im Privileg

¹ Städte u. Gilden 1 S. 71.

² Gross 2 S. 280, 388.

³ Gross 2 S. 115.

⁴ Stubbs, Select charters 2 S. 311.

für dieselbe Stadt vom Jahre 1215 gewährt er *liberum burgagium et gildam mercatoriam cum hansa et aliis consuetudinibus et libertatibus ad gildam illam pertinentibus* nebst zahlreichen anderen Befreiungen auch von Verkehrsgebühren im ganzen Reich¹. Ebenso erhalten Hereford im Jahre 1215 *gildam mercatoriam cum hansa et aliis consuetudinibus et libertatibus ad gildam illam pertinentibus*, Rochester im Jahre 1227 dasselbe gleichlautend, Drogheda in Irland im Jahre 1229: *habeant geldam mercatoriam cum hansa et aliis libertatibus et liberis consuetudinibus ad gildam illam pertinentibus*². Ebenso verleiht Heinrich III. mehreren Orten »eine Kaufgilde mit Hanse und anderen dazu gehörigen Gewohnheiten«³.

Gilda mercatoria und hansa gehören eben zusammen, genauer: hansa ist in den englischen Städten ohne gilda mercatoria nicht denkbar. Es gab vermutlich Kaufmannsgilden, die keine hansa besaßen, deren Mitglieder keinen oder geringen Handel nach auswärts betrieben oder sonst auf den Besitz der hansa keinen Wert legten. In manchen Fällen ist auch in den kurz und formelhaft gefaßten Privilegien, in denen die gilda mercatoria verliehen oder bestätigt wurde, der hansa wohl nicht besonders Erwähnung getan, weil sie als ziemlich regelmäßiges Zubehör zur Gilde galt. Als Zubehör zur Gilde wird sie wiederholt erwähnt, wie die Beispiele von Dunwich, Rochester, Drogheda und andere lehren, und es scheint, daß man sie als ein gewohnheits- und ordnungsmäßiges Zubehör zur Gilde betrachtete und zu den *libertates* und *liberae consuetudines* rechnete, *quae ad gildam mercatorum debent vel solent pertinere*⁴. Hegel stellt unter Hinweis auf die angeführten Privilegien von Ipswich und Dunwich richtig fest, daß hansa auch als Attribut der Kaufmannsgilde selbst vorkomme⁵. Aber seine Erklärung: »die Gilde mit ihrer zur Kaufmannschaft berechtigten Gesellschaft« läßt den Sachverhalt unklar. Auch die Gilde übt Kaufmannschaft aus,

¹ Rotuli chartarum S. 211, Gross 2 S. 387.

² Gross 2 S. 58 u. 387, Rot. chart. S. 212.

³ Harland, Mamecestre [Manchester], (Chetham Society Bd. 53) 1 S. 182, 198, 204, nur in Auszügen veröffentlicht; Stubbs, Constit. Hist. 1 S. 411 Anm. 4; Gross 2 S. 193 f.

⁴ Schaube S. 169 nach dem Privileg König Johanns für Nottingham vom J. 1200; Rot. chart. S. 39.

⁵ a. a. O. S. 71.

aber nur innerhalb des Ortes. Nicht bloß die »Gesellschaft« ist zur Kaufmannschaft berechtigt, sondern die ganze Gilde. Aber diejenigen Mitglieder der Gilde, die nach auswärts auf Handel ziehen, können auf der Reise Hanse bilden, sind auswärts zur Korporationsbildung berechtigt. Der Unterschied beruht, rein äußerlich betrachtet, auf der örtlichen Verschiedenheit des Arbeitsfeldes beider Einrichtungen, das der Gilde liegt in der Stadt, das der hansa außerhalb derselben. Ferner: In der Stadt und in jeder Stadt gibt es nur eine gilda mercatoria. Außerhalb der Stadt kann es dagegen mehrere Hansens, d. h. Abzweigungen der Kaufgilde nach auswärts geben. Wo immer auswärts in Städten, auf Märkten und sonst Mitglieder der mit hansa ausgestatteten Kaufgilde auftraten, konnten sie Hanse bilden, Hanse »halten«. Aber der Personenkreis beider Einrichtungen ist derselbe, jedenfalls gehören alle Mitglieder der hansa, d. h. alle die auch außerhalb der Stadt Handel trieben und dort Hanse bildeten, auch der Kaufgilde an, und sicher kann jeder Gildegenosse auch am auswärtigen Handel teilnehmen, in diesem Falle also auch praktisch Genosse der hansa sein. Gemeinsam ist ferner für die Genossen der Kaufgilde und der hansa die Berufstätigkeit, nämlich die kaufmännische, gemeinsam auch beiden die Grundlage ihrer staatlichen Existenz: die staatlich anerkannte korporative Form. Dabei sei nochmals daran erinnert, daß, wenn hier von auswärtigem Handel die Rede ist, nicht ein Handel nach fremden Ländern, also außerhalb des Königreiches, d. h. außerhalb des insularen Reichsgebietes oder des Gesamtgebietes auf den Inseln und dem Kontinent, soweit diese Vereinigung während unseres Zeitraumes bestand, gemeint ist¹. Handel außerhalb des Wohnorts trieben die englischen Kaufleute im allgemeinen und die Gildegenossen eines Ortes im besonderen im wesentlichen nur innerhalb der Grenzen des Königreiches, auf den Märkten, in anderen Städten, mit ausländischen Kaufleuten, die nach England kamen usw. Hansa deutet also in England bei den Einheimischen nicht auf Handel ins Ausland, sondern nur im Königreich selbst, außerhalb des Sitzes der betreffenden Kaufgilde im Gebiet des ganzen Königreiches.

¹ S. oben S. 89.

Erscheint somit die Hanse in den englischen Städten als wichtiges Zubehör der Kaufgilde, gewissermaßen als deren Fortsetzung außerhalb der Stadt — womit übrigens die Frage nach der Priorität der einen Einrichtung vor der anderen in England und den englischen Städten noch nicht entschieden sein soll — so liegt es in der Sache begründet, daß, wie die *gilda mercatoria* ihren Gildegenossen gewisse Verkehrsvorrechte innerhalb der Stadt gewährte, auch mit der *hansa* gewisse Vorteile und Vorrechte für die auf Reisen außerhalb der Stadt zur *hansa* gehörigen Gildegenossen verbunden waren, und dementsprechend wie für die Zugehörigkeit zur Kaufgilde so auch für die Beteiligung an der *hansa* Gebühren erhoben wurden. Mußte sich die Erhebung von Gebühren für die Kaufgilde auf die betreffende Stadt beschränken, so konnte die Gebühr für die *hansa* naturgemäß sowohl in der Stadt und zwar in Verbindung mit der Kaufgilde, als auch außerhalb der Stadt erhoben werden. Die mit der *hansa* noch besonders verbundenen Vorrechte lassen sich im einzelnen nicht mehr bestimmen. In erster Linie wird an das Recht freien und ungehinderten Reiseverkehrs zu denken sein. Für die Erhebung von Gebühren für Gilde und Hanse in der Stadt bieten Beispiele die Städte Leicester und Ipswich. Die erste zeigt in ihrem 1197 beginnenden Verzeichnis der in die Kaufgilde neu eingetretenen Mitglieder Notierungen aus den Jahren 1197—98 wie folgende: *quietus de introitu et de hansis; quietus de introitu et de ansis et de tauro et de omnibus rebus; quietus de introitu et de ansis per totam Angliam*¹; wobei der Zusatz *per totam Angliam* den Unterschied der Bedeutung von *hansa* und *gilda mercatoria* bestimmt charakterisiert. Noch deutlicher tritt die innere Verwandtschaft von *gilda mercatoria* und *hansa* hervor in den Aufzeichnungen aus Ipswich. Bei der Konstituierung der Kaufgilde in Ipswich im Jahre 1200 verkünden der zuerst erwählte Aldermann und die ihm zur Seite stehenden vier Geschworenen, *quod omnes, qui sunt de libertate ville, veniant coram aldermanno et sociis suis ad certum diem, quando et ubi eis scire facient, ad ponendum se in gilda et ad hansam suam eidem gilde dandam*. Daß aber unter *hansa* doch nicht allein, wie Schaubе meint, die der Gilde zufließende Abgabe

¹ Gross 2 S. 137, 1 S. 195.

zu verstehen ist, ergeben die Eintragungen über die Zahlung von Eintrittsgebühren *ad hansam* und *ad gildam*, z. B.: *dat ad hansam gilde ville unum quarterium frumenti et unum aprem*; *dat ad gildam ville unam cumbram frumenti et duos multones*; *dat ad gildam mercatoriam unum bovem et unum taurum, dua quarteria frumenti usw.*; *dat ad hansam gilde unum quarterium frumenti*; *dant ad gildam ville duo quarteria frumenti*¹. Wenn hansa hier nur die Abgabe bedeuten soll, warum nicht auch gilda? Beide Worte sind nicht gleichbedeutend, wie Gross annahm, aber sie werden allem Anschein nach *promiscue* gebraucht, und dieser Gebrauch erklärt sich dadurch, daß beide Einrichtungen notwendig zusammengehörten und in Städten, deren Kaufleute auch außerhalb des Ortes Handel trieben und die daher beide Einrichtungen besaßen, tatsächlich kaum voneinander zu trennen waren. Im Sinne von Gebühr, die außerhalb der Stadt erhoben wird, findet sich hansa im Privileg Johanns für Newcastle-upon-Tyne von 1201, worin er die Bürger im ganzen Reich befreit *de theloneo et passagio et pontagio et de ansa et de omnibus aliis consuetudinibus*². Über die Art der Erhebung dieser ansa ist nichts bekannt.

Soweit die Erwähnungen von hansa in England, Schottland und Irland ein Urteil gestatten, wurde hansa allein vom König verliehen. Nur in Beverley erscheint der Erzbischof als Verleiher. Wenn die älteste Nachricht, die über das hansahaus in York, nicht aus einer unmittelbaren Verleihung oder Bestätigung für York bekannt ist, so liegt doch kein Grund zu der Annahme vor, daß früher der Besitz der hansa ohne königliche oder stadtherrliche Autorisierung möglich gewesen sei. Es liegt ferner in dem vorhin gekennzeichneten Wesen der hansa begründet, daß sie in den weitaus meisten Fällen nicht für sich allein, sondern zusammen mit *gilda mercatoria* genannt wird. Mit dem häufigeren Erscheinen des Wortes in den Urkunden, d. h. seit dem Ende des 12. Jahrhunderts kann man das als die Regel bezeichnen. Seit dieser Zeit wird die Verbindung der beiden Einrichtungen fast schablonen- und formelhaft, eine Verleihung von hansa für sich allein erscheint seitdem kaum mehr denkbar.

¹ Gross 2 S. 121—125.

² Gross 2 S. 195.

Finden wir demnach in England die *gilda mercatoria* als die in bezug auf die Tätigkeit ihrer Mitglieder auf den Wohnort beschränkte, dafür aber als die dauernde und ansässige, der Ortsverfassung organisch und regelmäßig eingegliederte, also bodenständige korporative Vereinigung des kaufmännischen Teils der Ortsbevölkerung, die *hansa* dagegen einerseits als die lediglich für den Handelsverkehr außerhalb des Ortes vorhandene, aus den Bedürfnissen dieses auswärtigen Handelsverkehrs entstandene korporative Gemeinschaft der im Ort und für die Ortsverfassung in der *gilda mercatoria* vereinigten Kaufleute, andererseits als die auswärts den Ort wechselnde, also auf dem eigentlichen Gebiet ihrer Tätigkeit nicht ansässige und nur während der Handelsreisen, mithin nur zeitweise bestehende korporative Vereinigung, so erklärt sich aus dieser in England üblichen Regelung der korporativen Bedürfnisse der einheimischen Kaufleute auch die Behandlung der nach England kommenden fremdländischen Kaufleute hinsichtlich ihrer korporativen Verhältnisse. Sofern die fremden Kaufleute Korporationsrechte erlangten, hatten sie demnach *hansa*, keine *gilda*. Für die Kölner ist das ausdrücklich bezeugt. Ihre *hansa* wird 1267 als »in früheren Zeiten« in ihrem Besitz befindlich erwähnt. Daß der Besitz der *hansa* den Kölnern Korporationsrechte in England verlieh, d. h. das Recht zur Wahl eines Aldermanns und zur Erhebung gewisser Gebühren vermutlich für die Aufnahme in die Hanse, habe ich früher gezeigt¹. Auch bei den Kölnern in England läßt die Überlieferung ähnliche Verhältnisse erkennen wie in York und Beverley. Die *hansa* der Kölner war offenbar verbunden mit ihrem Hause in London, welches schon Heinrich II. im Jahre 1157 in seinen Schutz nahm. Es war ihr Korporationshaus. Da nun auch sonst in englischen Städten Hanshaus und Gildehaus (Gildhalle) identisch waren und auch im Sprachgebrauch nicht unterschieden wurden, außerdem den Kölnern in London auch bürgerliche Pflichten, wie die Bewachung eines Stadttors oblagen, begreift es sich, daß ihre ähnlichen, wenn auch von den städtischen etwas verschiedenen Verhältnisse dennoch die für die städtischen übliche Terminologie auf sich zogen und demnach das Haus der Kölner seit 1194 als Gildhalle der Kölner

¹ Jahrgang 1908 S. 218 ff.

und später gelegentlich auch die vereinigten deutschen Kaufleute als Gilde der Deutschen bezeichnet wurden¹. Letztere Bezeichnung blieb Ausnahme, und korrekt im Sinne der englischen Stadtverfassung war auch die Bezeichnung des Korporationshauses der Kölner als Gildhalle nicht. Denn die Kölner bildeten keine Gilde, da sie von auswärts als Fremde kamen, als solche blieben und nicht ansässig waren, sondern besaßen nur eine hansa. Da aber die Kölner zugleich mit ihrer hansa ein von der Staatsgewalt als ihr Besitztum anerkanntes Haus in London, also gewissermaßen einen festen Wohnsitz in England besaßen, das wie die Gildhallen in den Städten der äußere Mittelpunkt ihrer innerhalb und außerhalb Londons im übrigen Königreich ausgeübten Handelstätigkeit war, und im allgemeinen, wie wir sahen, Gilde und Hanse als zwei ineinander verschmolzene Einrichtungen im engsten, kaum trennbaren Zusammenhang standen, so erklärt es sich leicht, daß der in den Städten üblichere Name der Gildhalle statt der nur in früherer Zeit und vereinzelt vorkommenden Bezeichnung Hansa seit der Urkunde des Königs Richard Löwenherz für das kölnische Haus in Gebrauch kam. Nach dem Vorbild der Kölner Hanse erhielten die Lübecker 1267 eine eigene Hanse; schon im vorhergehenden Jahr gelangten die Hamburger in den Besitz einer eigenen Hanse für das ganze Königreich. Doch fand bei den Deutschen bekanntlich bald die Vereinigung dieser Einzelhansen zu einer Gesamthanse statt.

Außer den Deutschen besaßen die Flandrer hansa in England. Eine königliche oder sonstige Verleihung der hansa an Flandrer oder Kaufleute aus bestimmten flandrischen Städten liegt nicht vor, wie auch die hansa der Kölner, die sich außerdem vor den Flandrern durch den Besitz eines eigenen Korporationshauses (bzw. Gildhalle) auszeichneten, erst 1267 und mehr beiläufig, d. h. nicht in einer für Kölner bestimmten Urkunde erwähnt wird. Nichtsdestoweniger ist anzunehmen, daß wie Köln, so auch flandrische Städte in England Hanse erworben hatten, bevor diese Hanse in den Urkunden erscheint. Für St. Omer erweist dies die oben² besprochene, seit 1244 erwähnte Bruderschaft der Hanse.

¹ a. a. O. S. 226 Anm. 2.

² S. 67 ff.

Die Privilegierung der Bürger von St. Omer in England begann unter Heinrich II. im Jahre 1155¹, kurz vor der ältesten Privilegierung der Kölner (1157). Doch wird weder damals noch in späteren Privilegien die Verleihung der Hanse an die von St. Omer erwähnt. Jene seit 1244 bezeugte Bruderschaft der Hanse in St. Omer umfaßte nur die im Handel mit England, Schottland Irland und jenseits der Somme tätigen Kaufleute von St. Omer. In diesen Ländern erhoben die Inhaber der Hanse und Mitglieder der Bruderschaft die Genossenschaftsabgaben hanse und hopringhe von den Nichtmitgliedern, denen ohne den Besitz der hanse der Handel in jenen Ländern untersagt war. Da die Mitglieder das Hanserecht in den bezeichneten Ländern ausübten, wird es ihnen dort, nach Analogie der städtischen und kölnischen Verhältnisse, zugestanden haben. Die Hansebruderschaft von St. Omer beschränkte sich auf Kaufleute von St. Omer. Diese sind in jenen Ländern als Gemeinschaften, Genossenschaften aufgetreten. Ohne korporative Einigung ist die Erhebung der hanse bzw. hopringhe im Ausland nicht denkbar. Der Hauptsitz ihrer Tätigkeit in England und daher auch ihrer englischen Hanse war London. Doch müssen sie auch in den anderen erwähnten Ländern Hanse gebildet haben. Ihre Hansebruderschaft in St. Omer entstand als Übertragung (und ev. Vereinigung) der in jenen Ländern vorhandenen Hanse oder Hansen in der Heimatstadt, wie die aus dem Kölner Statut vom Jahre 1324 bekannte kölnische Hansebruderschaft in Köln eine Übertragung und Fortsetzung der englischen Hanse der Kölner nach Köln war. Der Ursprung auch der Hanse in St. Omer lag in der Fremde.

Deutlicher wird der ausländische Ursprung der in Flandern vorkommenden Hansen bei der oft besprochenen sogenannten Flandrischen Hanse. Die ältere Überlieferung über sie besteht lediglich aus den lateinischen Statuten², einem Gutachten³ Yperns über die Organisation dieser Hanse, dessen Abfassung

¹ Höhlbaum, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1898 S. 159 u. Anm. 1.

² Warnkönig I, Urk. S. 81—83.

³ So Höhlbaum a. a. O. S. 173; der von ihm akzeptierte Ausdruck Hegels, der die lateinischen und die späteren französischen Statuten als »Weistum« bezeichnete, kann irreführen, Städte und Gilden II S. 185. Auch Häpke, Brügges Entwicklung S. 53 Anm. 1, bevorzugt »Weistum«.

etwa in die drei ersten Jahrzehnte des 13. Jahrhunderts fällt¹. Da, wie erwähnt, diese Statuten sich nur als Gutachten geben (secundum quod ratio videtur illis dYppra, hansa Flandrensis . . . stare debet hoc modo), läßt sich nicht einmal die zweifellose geschichtliche Tatsächlichkeit der einzelnen Angaben und Bestimmungen für den Zeitpunkt der Abfassung des Gutachtens behaupten². Gleichwohl ist ihr Inhalt von größter Wichtigkeit. Die flandrische Hanse bildete eine Vereinigung von 15 Städten, die sich um drei größere Städte, Brügge, Ypern und Lille, gruppierten. Schon in diesen Statuten tritt der Vorrang Brügges hervor. Die flandrische Hanse, heißt es in der soeben angeführten Einleitung der Statuten, ist »die der Brügger und jener, die zu ihr gehören« (hansa Flandrensis Brugens[ium] scilicet et illorum qui ad hansam illam pertinent)³; Brügge stellte den Hansegraf, Ypern nur den scildrake; Brügge sandte zum Hansegericht acht Vinders, d. h. doppelt so viele wie Ypern und vier- oder achtmal so viel wie die übrigen einzelnen Städte, und stand auch mit der Gesamtzahl seiner Vinders und der um Brügge gruppierten Städte gleichberechtigt neben der Gesamtheit der um Ypern und Lille gescharten Städte usw.⁴. Augenscheinlich bildete Brügge den Kristallisationspunkt der zur flandrischen Hanse vereinigten Städte.

Dennoch ist der Ursprung der Vereinigung nicht in Brügge zu suchen. Koehne, Van der Linden und Pirenne sahen in der Hanse der Stadt Brügge den Kern der flandrischen Hanse, behaupteten das Dasein einer Karität oder Kaufmannsgilde mit dem Namen Hanse in Brügge oder erblickten in der Londoner Hanse einer flandrischen Städte eine Erweiterung der Gilde von Brügge⁵. Diese Auffassung findet keine Stütze in den Quellen. Von einer hansa in Brügge ist aus unserem Zeitraum nichts überliefert. Der

¹ Höhlbaum a. a. O. bestimmt das erste Drittel des 13. Jahrhunderts, Häpke S. 54 f. das zweite und dritte Jahrzehnt als Abfassungszeit.

² Die späteren französischen Statuten gehören, wie Höhlbaum ausführt, erst in das letzte Viertel des 13. Jahrhunderts.

³ S. Höhlbaums richtige Lesung S. 157 Anm. 1, S. 170 Anm. 1.

⁴ Häpke S. 56 f.

⁵ Koehne, Hansgrafenamt S. 227, Van der Linden S. 26 f., Pirenne S. 85 f.

schon erwähnte Eingang der lateinischen Statuten, die Koehne zum Beweise heranzieht, spricht ja ausdrücklich von der hansa Flandrensis Brugens[ium] scilicet et illorum qui ad hansam illam pertinent, kennt also eine Hanse, an der nicht nur Brügger beteiligt sind. In den Städten selbst hießen die Kaufgilden, wie § 2 der Statuten lehrt, Caritäten; erst die Mitgliedschaft der Carität berechnete zur Erwerbung der Hanse. Man kann auch nicht, wie Häpke¹, von einer Londoner Hanse in Brügge sprechen. Wohl aber gab es eine Londoner Hanse der Brügger und der noch sonst zu ihr gehörenden Kaufleute aus anderen, eben den zur flandrischen Hanse vereinigten flandrischen Städten. Diese Hanse befand sich in London, also im Ausland. Darum wird in den Statuten die Ausübung der Hanse, d. h. des mit den Rechten und Vorzügen² der hansa ausgestatteten Handelsbetriebs an den Besitz der Londoner Hanse geknüpft. § 1: Omnes illi qui hansam suam lucrari voluerunt, debent habere hansam Londoniensem, hoc est quod ille, qui legitimus hoc est ieburdegh est, cujus scilicet pater hansam suam Londoniensem habuit, debet hansam suam Londoniensem emere 5 sol. 3 den. sterl.; — ille vero qui non est legitimus, cujus scilicet pater hansam suam Londoniensem non habuit, debet emere 30 sol. 3 den. sterl. Die außer den Statuten einzige Erwähnung dieser für Brügge so wichtigen hansa, in der Urkunde des Grafen Thomas von Flandern von 1241, knüpft die Erwählung eines Handwerkers zum Brügger Schöffen an die Enthaltung vom Handwerksbetrieb seit Jahr und Tag und an die Erwerbung der

¹ S. 54.

² Feit S. 284 will für hansam suam lucrari nur den Sinn gewinnen = erhalten, also erwerben, kaufen, zulassen. Es ist freilich in § 1, siehe den Text, des näheren nur von dem Kauf der hansa die Rede, aber nur von dem der Londoner hansa. Es gibt keine andere Hanse, die erworben werden kann, als die Londoner Hanse. Daher kann hier lucrari mit habere nicht gleichbedeutend sein. Andernfalls müßte lucrari auch in § 5 mit gewinnen, kaufen übersetzt werden, s. weiter im Text, wo aber hansam suam lucrari nicht nur auf London, sondern auch auf verschiedene andere Orte in England bzw. Schottland bezogen wird. Wozu dann aber die Bezeichnung »die Londoner Hanse gewinnen«, wenn sie auch an anderen Orten erworben werden konnte, und wozu dann überhaupt die Wiederholung in § 5?

Londoner Hanse'. Die Urkunde beweist nicht die Existenz einer Hansa in Brügge, welche die Londoner hieß, sondern die einer Londoner hansa, deren handelspolitische Bedeutung so groß für die Stadt war, daß die Brügger Schöffen ihre Mitgliedschaft besitzen mußten, genauer, sofern sie früher Handwerker gewesen waren. Der wahre Sachverhalt ergibt sich aus § 5 der Statuten, wonach Niemand seine Hanse ausüben konnte² außer in London oder in Winchester (in Southampton) oder in St. Ives (in Cornwall) oder in einem Hafen Englands oder Schottlands, wo er sie ausüben konnte³. Die Ausübung war somit beschränkt auf bestimmte Handelsplätze und die Küstenplätze, aber sie geschah nur auf Grund des Besitzes der Londoner Hanse. Wozu aber die Bezeichnung Londoner Hanse, da die Hanse doch außer in London auch an verschiedenen anderen Plätzen ausgeübt wurde, die hansa-Berechtigten als solche auch anderswo auftraten? Es bleibt keine andere Erklärung übrig, als daß die Londoner Hanse ihren Namen von ihrem eigentlichen Wohnsitz London hatte. Die Mitgliedschaft dieser in London sitzenden Hanse muß erworben werden, und dies gibt den Anspruch auf weitere Ausübung der Hanse an anderen Orten des Reiches und auch in Schottland. Die Mitglieder der Hanse in London können in den bezeichneten Plätzen als Hanse auftreten und als hansa-Berechtigte Handel treiben. Der Mittelpunkt ihrer gesamten Tätigkeit in England und auch für schottische Häfen war ihre Hanse in London. Die späteren Verhältnisse der deutschen Kaufleute in England seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts, bei denen die Londoner Hanse für ihre anderen Hanses in England eine übergeordnete Stellung einnahm, bieten eine passende Analogie.

¹ Warnkönig I, Urk. S. 97 f., Höhlbaum S. 172: *Insuper manuperarius quicumque fuerit, nisi per annum et diem a manuopere suo se abstinerit et hansam Londoniensem sit adeptus, a nobis in scabinum eligi non debet.*

² Vgl. oben S. 105 Anm. 2.

³ *Sciendum etiam, quod nemo hansam suam lucrari potest nisi apud Londonium vel apud Winchester vel apud sanctum Yvonem vel in portu Angliae vel in portu Scotiae, ubi potest lucrari.* Hegel II S. 187 übersetzt: im Hafen von E. bzw. Sch. und denkt an zwei bestimmte Häfen. Ich glaube, daß sie in diesem Falle genannt wären und daß man absichtlich die Aufzählung der einzelnen Hafenplätze unterließ.

Ob die Mitglieder der Londoner Hanse an den bezeichneten Plätzen jederzeit als Hanse auftreten konnten, hing wohl von den Umständen ab. Daraus erklärt sich der Zusatz *ubi potest lucrari* am Schluß der angeführten Stelle aus § 5 der Statuten. Vor allem war vermutlich das Vorhandensein einer gewissen Zahl von hansa-Berechtigten notwendig, um Hanse bilden zu können. Es sei erinnert an die Bestimmung des Kölner Statuts von 1324 für die hansa der Kölner in England, wonach in England, wenn vier Kölner beisammen waren, sie einen Aldermann wählen konnten¹. In welcher Weise die Mitglieder der Londoner Hanse der Brügger und ihrer Genossen den Handel in England ausübten, bleibt in den Statuten unklar. Doch scheint die Fortsetzung der besprochenen Stelle des § 5 eine gewisse Gemeinsamkeit des Betriebs anzudeuten. Güter nämlich, die in den erwähnten Handelsplätzen zurückgeblieben (*residua*) oder arretiert sind, soll der *scildrake*, der Bannerträger, der Hanse oder ein Vertreter desselben an sich nehmen oder verbürgen, sodann zum nächsten Jahrmarkt nach Flandern schaffen, und dort zum Nutzen der Hanse feilbieten, ein Verfahren, welches den *scildrake* als Begleiter der Hansekaufleute bei ihrer Handelstätigkeit in den einzelnen Plätzen tätig zeigt und einen mit Aufsicht verbundenen gemeinsamen Betrieb voraussetzt, wie er uns etwa in dem Handelsbetrieb der Regensburger auf den fremden Märkten mit ihrem Hansgrafen entgegentritt.

Nicht also nur die Richtung des Brügger Aktivhandels gab, wie Häpke sagt², der Brügger Kaufmannschaft den Namen der Londoner Hanse, sondern die Hanse der Brügger und ihrer Genossen hatte ihren Sitz in London; davon führte sie ihren Namen. Diese Hanse in London war auch der Ursprung und Ausgangspunkt der flandrischen Hanse. Die Hanse der Brügger in London war ihr Kern. An diesen schloß sich die engere Klientel Brügges (Aardenburg, Ostburg u. a.) und weiter Ypern und Lille mit ihrer Klientel von kleineren Städten an³. Die Vereinigung fand aber nicht statt in Flandern, sondern in London, in der Hanse der

¹ Oben Jahrg. 1908 S. 220.

² Entwicklung S. 53.

³ S. die eingehenderen Ausführungen Höhlbaums S. 167 ff. und Häpkes S. 53 ff.

Brügger in London. Die bevorzugte Stellung der Brügger in der flandrischen Hanse und die Pflicht zur Erwerbung der Londoner Hanse zeigen, daß die Londoner Hanse, d. h. die Brügger Hanse in London der Einigungspunkt der beteiligten Städte war und blieb. Die Brügger Hanse in London war es, die sich erweiterte zu einer Hanse der Kaufleute aus zahlreichen flandrischen Städten in London. Indem sie einerseits in England eine in sich erweiterte Einheit bildete und den Handelsbetrieb ihrer Mitglieder in England gemeinschaftlich regeln konnte, andererseits auch für den Handel nach und in dem Absatzgebiet ihres englischen Handels, dem Importland für ihre in England gewonnenen Güter, also in ihrer Heimat Flandern und namentlich auf den Jahrmärkten Flanderns, der an der erweiterten Hanse beteiligten Städte gemeinsame Ordnungen und Regeln wünschte oder ihrer bedurfte, eine Entwicklung, der das Interesse der am englischen Handel materiell beteiligten und mit der Hanse zu London persönlich verbundenen, maßgebenden und regierenden Kreise in den Städten, besonders in Brügge, nicht allein entgegenkam, sondern als weiter drängende und auch die einheimischen Verkehrsverhältnisse beeinflussende Kraft diente, entstand die als flandrische Hanse benannte Vereinigung der an der alten Brügger Hanse in London beteiligten Städte, die nun vor allem für ihren englisch-flandrischen Verkehr gemeinschaftliche Ordnungen und Gesetze aufstellen und die Beteiligung der einzelnen Städte an der Durchführung dieser Regelung normieren konnte. Aber das Band, welches diese zur flandrischen Hanse vereinigten Städte zusammenhielt, war kein Vertrag und keine vorwiegend durch territorial-flandrische Verhältnisse begründete Ursache, sondern nach wie vor die Hanse in London. Von ihr ging die Einigung der Städte aus; sie war Ursprung und Ausgangspunkt der flandrischen Hanse. Eine Änderung oder innere Auflösung der Hanse in London hätte binnen kurzem eine entsprechende Änderung oder Aufhören der flandrischen Hanse zur Folge gehabt.

Darauf sowie auf die in den späteren Statuten bemerkbare Veränderung und das rasche Verschwinden der flandrischen Hanse soll hier nicht näher eingegangen werden. Die Absicht unserer Erörterungen war lediglich darzutun, daß der Ursprung auch der flandrischen Hanse im Ausland lag und zwar in einer Ver-

einigung der Kaufleute bestimmter Städte an einer bestimmten Stelle des Auslandes. Die Hanse der Brügger und ihrer Genossen in London entspricht durchaus den Verhältnissen, die wir in England für die englischen Städte einerseits und die fremden Kaufleute in England andererseits gefunden haben. Von bedeutenderen flandrischen Städten bleibt Gent übrig. Die Kaufleute der flandrischen Städte haben in London nicht die Einigung gefunden und zuwege gebracht wie später die Deutschen. Es ist wahrscheinlich, daß für diese Einigung der Deutschen der Besitz der von ihnen schon gemeinsam benutzten alten Kölner Gildhalle entscheidend wurde, während ein solcher äußerer Einigungspunkt den Flandrern fehlte. So hatte St. Omer seine eigene Hanse. Wie es kam, daß die Kaufleute aus Brügge, Ypern und Lille samt denen aus den zugehörigen kleinen Städten sich in der Londoner Hanse zusammenfanden, entzieht sich genauerer Kenntnis oder auch nur bestimmter Vermutung. Jedenfalls gehörte Gent nicht zur flandrischen Hanse, mithin seine Kaufleute in England auch nicht zur Hanse der Brügger und Genossen in London. Doch ist damit keineswegs ausgeschlossen, daß auch die Genter eine Hanse in London besaßen. Wir fanden¹ eine Hanse in Gent, die mit dem Fernhandel zusammenhing. Es beweist noch nichts, daß eine königliche Verleihung für eine Hanse der Genter in England fehlt. Sie fehlt auch für die von St. Omer, für die von Brügge und Genossen, ja auch für die Kölner; unmittelbare Verleihungen von hansa empfangen, soweit die Überlieferung ein Urteil zuläßt, nur die Hamburger und die Lübecker. Die Spezialprivilegierung Gents in England fand erst ziemlich spät, im Jahre 1259, statt², ohne daß, wie gesagt, eine Hanse erwähnt wird, während die Hanse in Gent schon am Ende des 12. Jahrhunderts bestand. Der Schwerpunkt des Genter Handels lag, wie oben bereits erwähnt wurde, im deutschen Reich, und daher dürfte die Genter Hanse mehr eine Rückwirkung des deutschen als des englischen Handels der Genter darstellen. Auch die Quellen über die Hansens von St. Omer und von Brügge und Genossen fließen spärlich. Immerhin weisen die Nachrichten über die beiden letzteren wenigstens bestimmt auf

¹ S. oben S. 62 ff.

² Höhlbaum S. 162, der eine Genter Hanse in England annimmt.

England und London hin. Wie die Statuten der flandrischen Hanse (§ 2) auch des Handels über die Maas gedenken, obwohl das Schwergewicht des Handels der vereinigten Städte nach dem britischen Inselreich neigte, so besaß vielleicht auch das hauptsächlich im deutschen Handel engagierte Gent in England sozusagen in landesüblicher Weise seine Hanse. Doch ist nicht anzunehmen, daß gerade dieser englische Teil des Genter Handels es war, der auf die Heimatstadt hansebildend zurückwirkte.

Stellt man die Ermittlungen über Gebrauch und Bedeutung von hansa in England (mit Schottland und Irland) und auf dem Kontinent nebeneinander, so ergibt die Vergleichung im wesentlichen gleichartige Verhältnisse. In beiden Gebieten erscheint hansa nur gebraucht vom und beim auswärtigen Handel. Hansa entsteht nur aus und im auswärtigen Handel und ist für ihn da. In England ist die Entwicklung des Gebrauchs gleichmäßiger und wird frühzeitig formelhafter als auf dem Kontinent. Aber wie so häufig in England gilda mercatoria und hansa zusammenstehen, findet sich auch in Middelburg fraternitas et ansa, daher jetzt bestimmt zu erklären: die Kaufmannsbruderschaft und ihre im auswärtigen Handel tätigen Mitglieder. Die Bezeichnung mercatores hansati für die Pariser Schiffer kann man demnach mit dem Umstand in Verbindung bringen, daß das Gebiet ihres Handelsmonopols außerhalb der Stadt lag und die Stromstrecke bis Mantes hinabreichte. Nirgends steht die hansa statt der Gilde, sie ist nicht wie diese eine für sich dastehende bürgerliche Korporation, auch nicht in Utrecht. Nur weil sie in der Fremde besteht, bei den auf Handelsreise begriffenen Kaufleuten, besteht sie auch nach deren Rückkehr fort oder bildet sie sich auch in der Heimatstadt, natürlich durchaus nicht überall, sondern da, wo eine solche Bildung erwünscht war oder sich durchsetzen konnte. Die Verleihung der hansa begegnet in England und Schottland als königliches Recht, wiewohl man nicht bestimmt sagen kann, ob die ausdrückliche Verleihung immer als erforderlich angesehen wurde, um Hanse zu bilden. Auch auf dem Kontinent erscheint hansa wiederholt als landesherrliches Recht. Die Grundbedeutung tritt in England regelmäßiger zutage als auf dem Kontinent, wo die Entwicklung der Handelsverhältnisse viel weniger einheitlich und gleichmäßig erfolgte, auch bereits der äußere Handel viel stärker entwickelt

war, oder, wie in einigen deutschen Gebieten, sich kräftig auszudehnen begonnen hatte. Sie ist: Gemeinschaft, Vereinigung von Kaufleuten in der Fremde, im Ausland, und zwar der Heimatgenossen, der engeren aus der Stadt oder der weiteren aus dem Territorium oder Landschaft oder Nachbarschaft. Die Gemeinschaft erhebt für den Vorzug ihrer Geschlossenheit, womit naturgemäß oft Handelsvorrechte verbunden sind, Gebühren von den neu sich Anschließenden, und man wendet daher die Gemeinschaftsbezeichnung auch an auf die Gebühr und auf die Vorrechte der Gemeinschaft.

Wo das Wort hansa in dieser Bedeutung gebräuchlich geworden ist und weiterhin sich verbreitet hat, läßt sich kaum noch ausmachen. Die Frage hängt zusammen mit der anderen, seit wann das Wort in dieser Bedeutung aufkam oder gebräuchlich wurde. Nehmen wir erst jetzt, am Ende unserer Untersuchungen über den älteren Gebrauch des Wortes in den Urkunden des 12. und bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts, das gleichlautende, aus früheren Jahrhunderten bekannte hansa (got.), hóse (ags.) und hansa (ahd.), welches Schar, bewaffnete Schar (cohors), Volksmenge bedeutet, hinzu, so ergibt sich eine Verengerung oder Spezialisierung des gemeinsamen Grundbegriffs Schar, Menge in den gelegentlichen literarischen Erwähnungen der älteren Zeit auf das den Urkunden seit dem 12. Jahrhundert zunächst allein bekannte: Schar in der Fremde, fremde Schar (Schar von Fremdlingen). In den Urkunden wird außerdem das Wort durchweg nur von bürgerlichen und kaufmännischen Verhältnissen gebraucht, und zwar auch hier zunächst nur von den Verhältnissen der Kaufleute, die in der Fremde sind oder waren bzw. von fremden Kaufleuten¹. Die Identität desselben mit dem früher bezeugten hansa kann keinem Zweifel unterliegen². In der Wirklichkeit traf ja die Be-

¹ Vgl. Meißner a. a. O. S. 69.

² Schaubes Versuch, Zur Bedeutung von »hansa« S. 22, die Entstehung der ganzen Differenz über die Bedeutung von hansa hinauszuspielen auf den Gegensatz des Historikers zum Germanisten, wird m. E. um so weniger Eindruck machen, als sein neuer, übrigens von Du Cange beeinflusster Vorschlag S. 19, hansa mit frz. hansez, ansez, anter, hanter, hantieren, antierne usw., = gebrauchen, üben, betreiben, hantieren usw. in Verbindung zu bringen, nicht nur völlig verfehlt ist,

deutung »bewaffnete Schar« für die gemeinsam in der Fremde reisenden Kaufleute durchaus zu. Noch im 12. Jahrhundert wird die Schar bewaffneter Kaufleute in der Fremde mit demselben Wort *cohors*, aus und mit dem im Gotischen und Althochdeutschen *hansa* übersetzt wird, bezeichnet. Helmold erzählt aus den sechziger Jahren des 12. Jahrhunderts, daß im Herbst eine sehr große Menge von Kaufleuten (*institores*) des Häringsfanges wegen nach Rügen kamen, wo ihnen gegen eine Opferspende an den Gott Zwantewit freier Zugang offen stand. Bei ihnen befand sich ein christlicher Priester, der als solcher unter den Kaufleuten seines Amtes waltete und dessen Auslieferung der Priester des Zwantewit verlangte. Die Rugianer rufen die Schar der Kaufleute — *institorum cohortem* — zusammen, fordern die Auslieferung ihres Priesters, drohen, als sie verweigert wird, mit Gewalt und kündigen für den nächsten Tag den Kampf an, dem sich aber die Kaufleute durch nächtliche Flucht entziehen¹. Wie man sieht, ist die Schar der Kaufleute bewaffnet und gerüstet, der Kampf wird ihnen förmlich angekündigt, wie eine feindliche Kriegerschar stehen die fremden Kaufleute der einheimischen Bevölkerung gegenüber. Wann das Wort in den langen Zeitraum zwischen der letzten der früheren Erwähnungen, im 9. Jahrhundert, und dem 12. Jahrhundert auf die ihm in den Urkunden damals eigene Bedeutung eingeschränkt wurde oder in ihr zu jetzt erst weit verbreitetem Gebrauch gelangte, bleibt ungewiß, schwerlich früher als seit dem häufigeren Aufkommen von Märkten, Marktverkehr und Städten im deutschen Reich. Auch machen Erscheinungen wie der *Hansgraf* und der *scildrake* der flandrischen Hanse mehr den Eindruck von bürgerlicher Entlehnung äußerlich ähnlicher Einrichtungen aus höheren Volks- und Gesellschaftsschichten. Keine Sicherheit

sondern auch auf den philologischen Standpunkt des 15. Jahrhunderts zurückführt, vgl. die Erklärungsversuche des Dr. Joh. Osthusen von 1469, Feit a. a. O. S. 275, und außerdem Übersetzungen wie fläm. *hemlieden* (*de hainsgraven ofte deen van hemlieden die van schepenen weghe ghemaect zjin*) = Heimleuten (Bürgern) [die Hansgrafen oder die von Heimleuten (Bürgern), die von Schöffen wegen dazu bestellt sind], S. 20, 21, auch eine vielleicht vorhandene historische Gefolgschaft bedenklich machen müßten.

¹ Helmold II c. 12.

ist auch über das Ursprungs- und Ausgangsgebiet der späteren Bedeutung des Wortes zu gewinnen. Der Annahme, daß von Flandern aus die Verbreitung erfolgt sei, kommen die Quellen nicht entgegen. Nicht einmal am frühesten erscheint in Flandern das Wort, sondern mindestens ebenso zeitig in England. In Flandern war es im 12. Jahrhundert und vielleicht schon früher im Verkehr geläufig, aber es wird zunächst nur von fremden Kaufleuten und von Kaufleuten in der Fremde gebraucht, kann also aus der Fremde mitgebracht sein. Als gräfliches Recht ist es in Flandern nicht nachweisbar. Gerade durch den im 12. Jahrhundert lebhaften Aktivhandel der Flandrer im Ausland könnte es eingeführt sein. Da in England hansa Fremdwort ist und die Engländer damals über die Grenzen des Reiches keinen Handel trieben, dürfte es dorthin und ebenso nach Schottland, vermutlich von fremden Kaufleuten, importiert sein. Auch auf das Gebiet der Seine weist kein altes oder auffallendes Zeugnis. Einheimisch erscheint das Wort nur im deutschen Reich. Einerseits findet man hier hansa wiederholt als Recht des Landesherrn, des Herzogs von Sachsen und des Erzbischofs von Bremen, vielleicht auch, worauf die oben besprochenen Nachrichten aus Köln und Utrecht hindeuten können, des Erzbischofs von Köln. Ferner weist auf alte Gewohnheit in Köln die Zeremonie des hansin. Endlich nennt gerade das älteste, sicher datierte Zeugnis aus Flandern, die Urkunde für St. Omer von 1127, Deutschland als das Land, wo hansa erhoben wurde. Die Urkunden sprechen daher zugunsten der Annahme, daß der Niederrhein und Sachsen, also Nordwestdeutschland, das Ausgangsgebiet des Wortes in seiner später am weitesten verbreiteten Bedeutung war.

V.

Zur Vorgeschichte des Stecknitz-Kanals.

Von

Dietrich Schäfer.

In meinem Buche »Die Hansestädte und König Waldemar« (1879) hatte ich S. 193 Anm. 1 die Vermutung ausgesprochen, daß schon zwischen 1335 und 1341 eine Wasserverbindung zwischen Lübeck und der Elbe hergestellt worden sei. Unter dem gleichen Titel, den ich dieser kleinen Darlegung wieder gebe, hat das unser langjähriger verehrter Vorsitzender Brehmer in den Mitteilungen des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde I, 56 (1884) bestritten und zu beweisen gesucht, daß es vor dem Jahre 1391, das, gestützt auf Detmar, als erstes Baujahr für den Stecknitz-Kanal angenommen wurde, eine solche Verbindung nicht gegeben habe. Koppmann hat dann in diesen Blättern Jahrgang 1894, S. 99 die hauptsächlich in Frage kommende Urkunde in der gleichen Weise gedeutet wie ich, ohne doch die gleiche Folgerung daraus zu ziehen. Ich bin auf die Frage nicht zurückgekommen, weil mich andere Dinge in Anspruch nahmen. Jetzt hat Dr. Hermann Heineken in einer Erstlingsschrift »Der Salzhandel Lüneburgs mit Lübeck bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts«, Berlin 1908 sich auf Seite Brehmers gestellt und der Frage (S. 137—140 seiner Arbeit) einen Exkurs gewidmet. Sein Büchlein (Ebering, Historische Studien H. 63) ist eine Berliner Dissertation und hat mir als solche zur Beurteilung vorgelegen. Ich wollte den Verfasser nicht hindern, drucken zu lassen, was er für richtig

hält, habe ihm aber gleich mitgeteilt, daß ich in diesen Blättern meine abweichende Meinung kurz darlegen würde.

In Brehmers Aufsatz findet sich einleitend die Bemerkung: »Bei den Mutmaßungen und Schlußfolgerungen Schäfers sind jedoch die örtlichen Verhältnisse, da sie dem Verfasser unbekannt waren, nicht berücksichtigt worden«, und daran wird eine längere Auseinandersetzung über die Stecknitz, den Möllner See und die Delvenau geknüpft, die diesem Mangel abhelfen soll. Diese Annahme Brehmers ist natürlich nicht richtig. Meine recht lebendigen geographischen Neigungen, die mit den historischen noch um den Vorrang stritten, als ich das oben genannte Buch schrieb, hatten mir ein solches Verfahren unmöglich gemacht. Es war mir nicht nur das beste vorhandene Kartenmaterial bekannt, sondern ich habe auch vor dem Lübecker Hansetag von 1872, am 20. Mai genannten Jahres, die entscheidende Strecke zwischen der oberen Delvenau und dem Möllner See, wo nicht mehr eine Austiefung genügte, sondern ein Durchstich durch einen trennenden Bodentrücken notwendig war, am damaligen Kanal entlang begangen. Am 7. Juni 1906 habe ich nach dem Lübecker Tage diesen Gang in Begleitung des Dr. Heineken und zweier anderer Herren, die sich für die Frage interessierten, in umgekehrter Richtung, von Mölln nach Grambeck, wiederholt. Über die Örtlichkeit war ich also damals und bin ich jetzt unterrichtet.

Wichtig ist zunächst die für Lüneburg ausgestellte Urkunde der Herzöge Erich und Albert von Sachsen vom 1. August 1335, Urkundenbuch der Stadt Lüneburg I, 381. Dort heißt es S. 217 Z. 47: »Worden ok de borghere mit us des to rade, dat man salt los konde overbringen, so scolle we hertich Albert mit usen borgheren to Molne dat vormoghen, dhat se schep dhar to buwen, de darto sin bequeme, dat man it droghe to Lubeke bringe«. »Loses« Salz ist Salz, das in Schiffen verfrachtet wird; das auf Wagen verführte wird in Tonnen geladen. Die Stelle sagt also: »Bringen die Bürger zusammen mit uns das fertig, daß man Salz in Schiffen nach Mölln bringt, so usw.« Heineken will (S. 138), daß es sich um einen Versuch handeln soll, »loses Salz auf Wagen nach Mölln zu schaffen«. Aber dieselbe Urkunde unterscheidet vorher bei der Verzollung zwischen *lestes soltes*, *dhe dar betunnet komet*, und *wispel losen soltes*, *dat man to schepe voret und ver-*

bietet damit eine Deutung, die an sich schon gegen die übliche verstößt. Die Stellen des Lüneburger Iiber memorialis, die Heineken S. 138 mitteilt, erscheinen mir nicht beweisend. Man kann auch nicht Anstoß daran nehmen, daß die Möllner Schiffe bauen sollen, um zu Schiffe kommendes Salz weiter zu befördern. Sie »erhielten«, wie Heineken S. 43 selbst sagt, oder besaßen das Niederlagsrecht, das ihnen einen Anspruch gab, an dem passierenden Salz zu verdienen, das gleiche Recht, das die Schiffer der Stadt Lauenburg bis ins 19. Jahrhundert besessen haben¹.

Brehmer hat (S. 58) diese Urkunde mit der urkundlich beglaubigten Schleusenanlage bei Stenborg an der Steckenitz im Jahre 1336 in Zusammenhang gebracht und gemeint, daß infolge der lauenburgischen Zusage die Stecknitzfahrt eingerichtet worden sei. Daß ein solcher Zusammenhang besteht, glaube auch ich, aber mit Koppmann bezweifle ich, daß das Befahren der Stecknitz damals erst begonnen hat. Mit Recht weist Koppmann auf die Bestimmungen über den Schleusenbetrieb in Mölln vom 7. September 1342 hin, und daß ihnen hinzugefügt wird »na alder wonheyt« und »also eyn ol(d) wonheyt is gewesen« (Urkdb. d. Stadt Lüneburg I, Nr. 406 und Hansisches Urkdb. II, Nr. 704). Das kann man nicht gut auf die wenigen Jahre seit 1336 beziehen. Wir haben auch frühere Zeugnisse vom Befahren der Stecknitz. 26. Oktober 1237 gestattet Herzog Albrecht von Sachsen dem Kloster Reinfeld (an der Trave zwischen Oldeslo und Lübeck, etwa 1½ Meilen oberhalb der Einmündung der Stecknitz in die Trave), *ut annis singulis una vice navis eorum, que vulgariter pram vocatur, plena sale ex nunc et deinceps in futurum transire valeat terram nostram perpetualiter ab exactione et teloneo libere absoluta* (Hasse, Schlesw.-Holst.-Lauenburgische Regesten und Urkunden I, Nr. 556). Wenn in der Bestätigung dieser Urkunde vom 12. März 1276 (ebd. II, Nr. 502) die Fassung lautet »ut annis singulis una vice navis eorum, quae pram dicitur, plena sale ab omni exactione et thelonio libera transeat sive per aquam sive per terram nostram, so kann man daraus nicht schließen, daß es sich gar nicht um ein Schiff gehandelt habe. Es ist das nur eine festere Verklausierung, bei der möglicherweise an ein Um-

¹ Vgl. Wohlwill, Zeitschr. d. Vereins f. Lübeck. Gesch. 7, 292.

laden der Schiffsladung auf Wagen, möglicherweise aber auch an das Durchziehen von Fahrzeugen über festliegende Rollen oder sonstige Einrichtungen an Schleusen, Mühlwehren oder Sielen gedacht ist. Die Stecknitzfahrt des Salzprahms der Reinfelder Mönche kann nicht bezweifelt werden, denn der Lauenburger Herzog hat an der Trave keinen Anteil. Man muß sich aber gegenwärtig halten, daß im Mittelalter und darüber hinaus Wasser- rinnen ständig oder zeitweise für Schiffsverkehr verwendet worden sind, die uns dafür ganz ungeeignet erscheinen. Leider haben wir noch wenige Versuche, das zusammenhängend zu erforschen. Die Urkunde von 1335 nimmt für den Stecknitzverkehr nur neue, verbesserte Formen in Aussicht¹.

Nun ist allerdings sicher, daß die Urkunde vom 17. Mai 1341 (Urkd. d. Stadt Lüneburg I, Nr. 402), die ich heranzog, um das untere Grenzjahr der Kanalanlage zu bestimmen, nicht so verwendet werden kann. Das hat schon Koppmann (S. 99, Anm. 3) bemerkt, indem er darauf hinwies, daß die betreffende Stelle der Urkunde herübergewonnen ist aus der herzoglich sächsischen Zollbestimmung vom 20. März 1278 (Urkd. d. Stadt Lüneburg I, Nr. 126; Hansisches Urkd. I, Nr. 807); ich hatte das übersehen. Auch die Urkunde vom 7. September 1342 kann vielleicht nicht dazu gebraucht werden, um eine hergestellte Wasserverbindung zu erweisen. Ich benutzte sie nach Lübeck. Urkundenbuch II, Nr. 747. Das Urkundenbuch der Stadt Lüneburg I, Nr. 406 und das Hansische Urkundenbuch II, Nr. 704 haben aber an der betreffenden Stelle eine bessere Lesart: *Se scōlen eren tollē darvor gheven tho Mollne unde anders nerghe, dest (im Lübeck. Urkd. dat als Interpolation des Herausgebers) dat ghūt tho Louenberch tollēvri si.* Heineken übersetzt (S. 46) *dest = »vorausgesetzt daß«* und nimmt an, daß es sich um Waren handelt, die von Geesthacht (Hachede) nach Mölln oder umgekehrt über Land gingen. Wenn auch eine andere Übersetzung nicht gut möglich ist, so scheint es mir doch nicht unbedingt sicher, daß hier ein direkter Verkehr Geesthacht-Mölln mit Umgehung von Lauenburg belegt ist. Die von Höhlbaum im Hansischen Urkundenbuch er-

¹ Die niederdeutsche Übersetzung der letztangezogenen Urkunde, die Hasse II Nr. 514 besonders abdruckt, hätte zur Nr. 502 eingereiht werden sollen.

wähnte neuere Abschrift im Lübecker Schonenfahrerarchiv trägt die Überschrift: »Privilegium, welches Hertzog Albrecht zu Sachsen im Jahr Chr. 1342 der Stadt und den Bürgern zu Lüneburg gegeben, die Fahrt auf der Stecknitz von Lowenburg nach Lübeck und von Lübeck nach Lowenburg mit Saltz und anderen Kaufmanns Gütern betreffend«!

Wie dem auch sei, so gibt uns doch eine andere Urkunde klare Nachricht, daß 1350 eine Wasserverbindung zwischen dem Möllner See und der Elbe bestand oder wenigstens ihre Herstellung verabredet wurde. Am 24. August dieses Jahres wurde von den Herzögen Erich und Johann von Sachsen beurkundet, daß ein als Landwehr dienender Wassergraben vom Ratzeburger bis zum Möllner See hergestellt worden sei, und daß dieser Graben von Lübeck und den Herzögen in dem jetzt hergestellten Stande erhalten werden solle; die Streckenverpflichtungen beider Teile werden festgestellt. (Lübeck. Urkdb. II, Nr. 975.) Ich bin nicht mit Koppmann der Meinung, daß dieser Landwehrgraben zugleich eine neue Schifffahrtsverbindung zwischen Mölln und Lübeck durch Benutzung des Ratzeburger Sees und der Wakenitz habe herstellen sollen; aber das ist nebensächlich. Worauf es hier ankommt, ist, daß die Urkunde den Herzog Erich von Sachsen verpflichtet, *quod rivum nostrum Delvene fodi seu fossis caveri quantumcumque et quomodocumque melius poterimus firmiter faciemus, ita quod per eum stratam et terras spoliare volentes nullibi transire possint, quod dictum fossatum jam factum alias esset invalidum, atque frustra.* Der Schlußsatz zeigt deutlich, um was es sich handelt. Damit der hergestellte Landwehrgraben zwischen dem Ratzeburger und Möllner See sich nicht als unwirksam und vergebliche Arbeit erweise, soll für eine durchlaufende Wasserverbindung, die Straßenräubern den Weg verlegt, auch zwischen dem Möllner See und der Elbe gesorgt werden; sie soll hergestellt werden durch Ausgraben der Delvenau bzw. durch herzustellende Gräben. Ich möchte nicht anerkennen, daß die Urkunde deutlich belegt, daß bis dahin keinerlei Wasserverbindung bestand; sie bezeugt aber, daß die Herstellung einer gegen Straßenräuber schützenden Landwehr, die für die Landwehr zwischen Ratzeburger und Möllner See die unentbehrliche Ergänzung bildete, mit doppelten Erfordernissen rechnet, einmal mit Ausgrabung der Delvenau und

dann mit Herstellung von Gräben. Daß letztere nur auf der Strecke zwischen der oberen Delvenau (Grambek) und dem See in Frage kommen kann, die übrigens nicht, wie Brehmer S. 57 meint, fast zwei Meilen, sondern nur 6—7 Kilometer lang ist (vgl. auch Heineken, S. 78), versteht sich von selbst. Hat bis dahin keinerlei Wasserverbindung bestanden, so hat Herzog Erich jetzt die Verpflichtung übernommen, eine solche herzustellen.

Und sie ist hergestellt worden. Das belegen deutlich die Worte des Vertrags, der 1390 Juni 24 zwischen Herzog Erich dem Jüngeren von Sachsen und Lübeck über den Kanal zwischen der Elbe und dem Möllner See vereinbart worden ist: Dat wij dat water, dat de Delvene gheheten ys, dat dar vlt twisschen der Elve unde deme zee to Molne, willen rumen unde dupen laten, wor des nôt ys, also rûm unde deep, dat men dar ladene schepe inne voren moghe van der Elve an wente to der Boekhorster molen unde vort van der Boekhorster molen wente an den zee te Molne up unde nedder, unde also rum, dat twe schepe rumes genoch hebben, een by deme anderen tolike hen to vletende. Desse schepe schullen also groet wesen, alse de sijnt, de men voret twisschen Lubeke unde Molne up der Stekenisse. Lübeck zahlt dafür dem Herzoge 3000 Mk. lüb. Pfennige. Dafür unde wat yd en vort kostet, dyt vorbenomede water to rûmende unde to dupende, darf es 17 Jahre eine Schiffahrtsabgabe erheben¹. Es gilt also nicht, einen neuen Wasserweg zu schaffen, sondern einen vorhandenen leistungsfähig, die Delvenau, die den Möllner See mit der Elbe verbindet, so erweitern und vertiefen zu lassen, daß sie die gleiche Schiffbarkeit erlangt wie die Steckenitz. Im nächsten Jahre ward nach Detmar die Arbeit begonnen: Do wart beghunt de grave der Delvene, unde wart erst anbeghunt bi deme zee to Molne unde vort up to der Elve wart usw. (Chroniken der deutschen Städte XXVI, 40). Die Lübecker hatten jetzt die Hand frei, die Fahrinne so herzustellen, wie sie ihren Bedürfnissen entsprach, und es ist ganz erklärlich,

¹ Vgl. Lübeck. Urkdb. IV, Nr. 519. Auch in Nr. 520: Ok mogen se de Delvene rûmen unde dûpen laten unde in de richte graven up dem usen unde user manne gude van der molen to der Bokhorst wente in den zee to Molne, dat men dar schepe inne vore up unde neder also grot, alse se willen unde en beheghelik ys.

daß ihnen das erst als die Herstellung einer brauchbaren Verbindung erschien, wie denn Detmar zum Jahre 1398 die Vollendung der Arbeit begrüßt: Bi sunte Marien Magdalenen daghe do was rede de nye graven, dar men seven jare hadde over arbeidet, also dat bi der sulven tit quemen uter Elve van Lunenborch mer dan dertich scepe, vul gheladen mit solte unde mit calke, bet an de Travene vor Lubeke, dat der gansen stadt en grot vrowede was¹.

¹ Wenn Brehmer S. 57 die Bockhorster Mühle als ein unüberschreitbares Hindernis der Fahrt auf der Delvenau ansieht, so ist darauf hinzuweisen, daß die Urkunde vom 24. Juni 1390 selbst sagt, die Lübecker moghen myt user vulbord unde willen ene spoygen leggen laten in den molendam to der Boekhorst, wanne unde wo dicke en dat behaghet unde des nôt ys, unde wor en dat alderevenst ys unde alse se en alderghedelikest ys. Mühlen erschweren die Schifffahrt, machen sie aber nicht unmöglich.

VI.

Zur Geschichte des niederländischen Handels im Mittelalter.

Von

Hans Wilkens.

(Fortsetzung von Jahrgang 1908 S. 295—356.)

Inhalt:

II. Die Erben Dorstats. Kap. 6. Utrecht. Die Stadt im 10. Jahrh., Merigarto. — Utrecht im 12. Jahrh., Zollrolle von c. 1178. — Das zee-ländische Salz. — Gottfried v. Viterbo über Utrecht, Verkehrsleben im damaligen Utrecht. — Aktivhandel Utrechts, Rhein und Maas. — Der Westen. — Nordsee. — Ostsee. — III. Der östlich-westliche Binnenverkehrsweg. Kap. 7. Die Utrechter Verkehrswege, die Nordseeküstenfahrt und die niederdeutschen Kaufleute in Utrecht. — Die Rheinwasserstraßen in ältester Zeit. — Das Fli und die Küstenfahrt. — Die Eider und Schleswig. — Vecht und alter Rhein. — Neuer Rhein und Het Gein. — Die Neue Vaart. — Die hamburgische Hanse zu Utrecht. — Niedergang Utrechts und Verschwinden der Deutschen. — Kap. 8. Die holländische Binnenfahrt. — Die einzelnen Zollplätze und ihre Bedeutung. — Binnenfahrt und Seefahrt in ihrem Verhältnis.

Kap. 6. Utrecht.

Zu Beginn des 10. Jahrhunderts bot Utrecht einen erbärmlichen Anblick. Anscheinend war es bis dahin nicht gelungen, die Normannen vom Platze zu drängen, denn die Stadt hatte die beste Burg im friesischen Lande. Utrecht lag zum großen Teile in

Trümmern, die Bischöfe residierten in Deventer¹. Erst Bischof Baldrich (918—976) glückte es, um 929 in seiner Kathedrale festen Fuß zu fassen. Er stellte die Baulichkeiten der Stadt wieder her und verlieh dem Stuhle des heiligen Willibrord allmählich wieder neuen Glanz². Ihm wurde der spätere Erzbischof Bruno von Köln als junger Prinz zur Erziehung übergeben, als kaum die Normannen-gefahr völlig beseitigt war³. Im ganzen war es jetzt auch mit den letzten Resten der »friesischen Normandie« vorbei.

Im Laufe der Zeit hob sich wohl der Handel wieder ein wenig in dieser Gegend. Man wandte ihm wenigstens das Interesse wieder zu, und die Bischöfe ließen sich durch Verleihungen einen Anteil an den Nutzungsrechten, die der Fiskus am Handel hatte, sichern. 936 erhielt der Bischof Baldrich von Otto I. das Recht, in Utrecht Münzen schlagen zu dürfen, samt den Einnahmen, die aus der Münze flossen⁴. Die frühesten noch erhaltenen Utrechter Stücke stammen allerdings erst aus der Zeit Heinrichs II. bis Heinrichs III., und sind noch mit dem Bilde des Kaisers versehen, Erst seit Bischof Bernold (1027—1054) erscheinen sie mit dem Namen des Utrechter Münzherren⁵.

Ob im Anfang des 10. Jahrhunderts schon ein Zoll zu Utrecht bestand, ist zweifelhaft. Aus dem 938 von Otto I. erneuerten Privileg Zwentibolds für die Zölle von Dorstat, Deventer und Tiel läßt sich dies nicht folgern. Es heißt dort im Eingang ganz all-

¹ MG. Leg. Sect. II, Cap. r. Franc. 2, S. 111. V. Radbodi c. 2, 5, 7, 9, MG. SS. XV S. 570 f. Vgl. auch Vogel, Die Normannen und das fränkische Reich, S. 308.

² Vgl. Steenstrup, Danske Kolonier i Flandern og Nederlandene i det 10de Aarhundrede. Historisk Tidsskrift 4 R. 6 B. 1877/78 S. 484 ff.

³ Ruotgeri V. Brunonis MG. SS. IV S. 255 f. Liudprand Antap. IV, c. 14. Joh. de Beka ed. Buchelius, Ultrajecti 1643, S. 33, 34. Die Urkunde bei Heda, ebenda S. 76, ist vielleicht gefälscht, vgl. Hirsch, Heinrich II, Bd. 2 S. 344. Vgl. die Grabschrift des Bischofs bei Wattenbach, Deutschlands Geschichtsquellen 1⁷ S. 420. V. Joh. Gorziensis MG. SS. IV S. 350 Z. 34. Vgl. Waitz, Heinrich I, Exkurs S. 263.

⁴ S. Muller Fz., Het oudste Cartularium van het sticht Utrecht S. 59, MG. DD. I Nr. 6; bestätigt a. 953, DD. I Nr. 164; i. J. 975, Muller, Cart. S. 62, 64; von Heinrich IV. Muller S. 97, und i. J. 1171, Muller S. 146.

⁵ Dannenberg, Die deutschen Münzen § 210 f. Die Urkunde von 936 scheint ihm unbekannt geblieben zu sein.

gemein, daß die Kirche den gesamten Zehnten haben sollte, nämlich von den Gütern, dem Lande, dem Zoll und wo sonst der Fiskus nutzbare Rechte zu beanspruchen hätte¹. Dies kann aber unmöglich auf Utrecht selbst gedeutet werden, sondern bezieht sich hier wie in allen bisherigen Privilegien auf Fiskalbesitzungen und Rechte in der ganzen Diözese Utrecht. Auch ein neues Privileg von 948² lautet so allgemein, daß für Utrecht selbst kein Schluß daraus zu ziehen ist: dem Stifte soll der Zehnte aller königlichen Güter, Zölle und Münzstätten innerhalb der Grenzen der Diözese gehören, sowie der Zehnte von den Steuern, die den Namen »huslatha« und »cogsculd« führten, d. h. eine Grund- und eine Schiffssteuer. Noch in demselben Jahre erhielt die Kirche dazu das bisher königliche Recht des Fischfangs in Amuson d. h. Muiden an der Vecht, und in Almere, auf der Zuidersee³; wenige Jahre darauf noch Güter zu Muiden samt dem dortigen Zoll, dazu Güter und Wüstungen an der Vecht⁴. Dieser Zoll zu Muiden ist wohl die obengenannte »cogsculd«. Alle diese Rechte treten uns nochmal zusammengefaßt entgegen im Güterverzeichnis des Stiftes, das um 960 entstanden ist⁵, und an dem nur noch das von Interesse ist, daß auf Wieringen, damals einer Insel vor der Öffnung der Zuidersee in die Nordsee, die Kirche den Zehnten von den dort gestrandeten Schiffen erhielt, weil, wie es heißt, dort kein Zoll wäre. Es bestand also noch ein genügend lebhafter Handelsverkehr, der die Aufmerksamkeit der Kirche verdiente; es war der alte Handel, der von der Nordsee durch das Fli die Vecht sich hinaufbewegte und nun in Utrecht einen neuen Mittelpunkt fand.

Utrecht selbst hatte damals noch keinen Zoll, aber der Besitz

¹ Muller, Cart. S. 60.

² Muller, Cart. S. 28, DD. I, Nr. 19. huslatha ist eine Grundsteuer, die bei den Friesen erhoben wurde, vereinzelt unter diesem Namen auch in niedersächsischen und englischen Orten, vgl. Lappenberg, Gesch. v. England I S. 611 f.

³ MG. DD. I, Nr. 112. Hirsch, Heinrich II. Bd. 1 S. 345 Anm. 3 hält Almere für einen Ort, es ist aber die Zuidersee, vgl. v. d. Bergh, Mndl. Geographie S. 51.

⁴ MG. DD. I, Nr. 164.

⁵ V. d. Bergh, Oorkb. I, Nr. 33. Über die Örtlichkeit vgl. v. d. Bergh, Geogr. S. 24.

eines solchen stellte sich wohl aus irgend einem Grunde als wünschenswert heraus. Die Kirche ließ es sich darum von Otto II. freistellen, den bisherigen Zoll zu Muiden ganz dort oder ganz in Utrecht zu erheben, oder ihn auf beide Orte zu verteilen¹. Wahrscheinlich hat man daraufhin den Zoll nach Utrecht verlegt, da künftig vom Zoll zu Muiden nichts mehr verlautet. Allmählich begann seit Beseitigung der Normannengefahr der Verkehr sich wieder zu beleben. Seit 999 besaß der Bischof Zoll, Münze und die »gruit«, d. h. das Recht zum Brauen des Grutbieres, und andere öffentlichen Rechte in der »villa« Bommel im Teisterbant, dem heutigen Zaltbommel am linken Ufer der Waal etwas unterhalb Tiel².

Damit schließt die Reihe der früheren Nachrichten über den Utrechter Handel. Aus dem ganzen 11. Jahrhundert sind nur Bestätigungen der alten Privilegien erhalten, obwohl die salischen Kaiser kein geringeres Interesse für die Utrechter Kirche bezeugten als die Ottonen³. Aber Handel und Schifffahrt ruhte nicht in dieser Zeit. Ein merkwürdiges Denkmal althochdeutscher Poesie, das von seinem ersten Herausgeber so betitelt »Merigarto«, läßt

¹ MG. DD. II, Nr. 107 (i. J. 975). Th. Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter (1894) S. 47, glaubt irrtümlicherweise, der alte Reichszoll von Dorstat sei nach Utrecht verlegt worden. Was aus diesem nach dem Niedergang Dorstats wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. Natürlich ist es auch nicht richtig, wenn S. behauptet, Dorstat habe seine Bedeutung verloren infolge der Einnahme der Rheinmündungen durch den Grafen von Holland.

² MG. DD. II, Nr. 312, bestätigt i. J. 1002, Muller, Cart. S. 71: theloneum vero, monetam et negocium generale fermentatae cervisiae, quod vulgo grut nuncupatur. Auch in Utrecht selbst besaß später die Kirche das Recht der Bierbrauerei (bestätigt i. J. 1159 durch Papst Hadrian IV., v. d. Bergh I, Nr. 139). Vgl. Lappenberg, Archivalbericht über den Ursprung und das Bestehen der Realgewerberechte in Hamburg S. 6, auch unten S. 136. A. Schulte, Vom Grutbiere, Annalen d. Hist. Ver. f. d. Niederrhein H. 85 S. 132 ff.

³ De Geer van Jutfaas, Een paar bladzijden uit de Utrechtsche geschiedenis, Bijdragen voor vaderlandsche geschiedenis, 3. Reeks, 9. Deel (1896) S. 44 ff., 153 ff. Bei ihm findet sich (S. 45), wie auch bei manchen anderen, die irrtümliche Angabe, die Utrechter überhaupt hätten Zollfreiheit zu Dorstat genossen, vgl. oben Jahrg. 1908 S. 307 f. Gemeint sind aber nur die Hintersassen der Kirche.

wissen, daß man in Utrecht mit den seefahrenden Normannen noch in Berührung stand und manches von ihnen gelernt hatte. Der Verfasser erzählt, daß er als Heimatflüchtiger nach Utrecht gekommen sei, und dort habe ihm ein Pfaffe namens Reginbert mancherlei von Island, wo er gewesen, seinem Reichtum und anderen Wunderdingen erzählt¹. Das Gedicht ist etwa gegen das Ende des 11. Jahrhunderts entstanden, mithin ungefähr um dieselbe Zeit, als Adam von Bremen seine »descriptio insularum aquilonis« schrieb, wo die Beschreibung von Island mit der dieses Gedichtes in vielen Punkten eine auffallende Ähnlichkeit aufweist². Auch von den friesischen Küsten fuhr man damals nach Island, worüber Adam jene bekannte Abenteurergeschichte zu erzählen weiß³. Ob man die Insel des Handels wegen aufsuchte, mag dahingestellt bleiben; von isländischer Seite dagegen fand sicher viel Schiffsverkehr nach dem gesamten Westeuropa statt, da die Insulaner auf die Einfuhr vieler Dinge angewiesen waren⁴. Holz sei dort sehr selten, erzählt das Merigarto, und für ein einziges Erlenscheit müsse man einen Pfennig geben. — Außer den Nordländern müssen auch Friesen aus der Umgegend nach Utrecht auf den Markt gekommen sein. Ein Kaufmann dieses Stammes ermordete hier aus unbekanntem Gründen im Jahre 1099 den Bischof Konrad⁵.

Von dem damaligen Utrecht und seiner Umgebung liefert ein arabischer Gesandter der Ottonenzeit einen merkwürdigen Bericht. Er schreibt: Utrecht ist eine große Stadt im Lande der Franken mit weitem Territorium; ihr Land ist Salzmoor, auf dem keine Saaten und Pflanzungen gedeihen. Den Lebensunterhalt

¹ Müllenhoff und Scherer, Denkmäler deutscher Poesie und Prosa 3. Ausg. (1892) I S. 95, II S. 195. Solche wandernden Kleriker trieben sich damals vielfach in allen Ländern der nördlichen Meere umher, vgl. Chron. Haugustald. MG. SS. XXVII S. 16 Z. 51.

² Adam l. IV, c. 35, ed. Lappenberg S. 183 f. Vgl. damit das Leidener Bruchstück in Pertz' Archiv VI (1838) S. 887.

³ Adam l. IV, c. 39, S. 186 f.

⁴ Vogel, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1907 S. 168 f.

⁵ Ann. Wirziburg. MG. SS. I S. 246 Z. 36: a negociatore Fresico crudeliter occiditur. Ebenso Ann. Hildesh. MG. SS. III S. 107 Z. 3. Sagenhafte Ausschmückung bei Beka S. 43 f. Catal. episc. Ultraject., abgedruckt Bijdragen en Mededeelingen 11de deel (1888) S. 492.

der Bewohner liefert das Vieh, seine Milch und seine Wolle. In ihrem Lande gibt es kein Holz zum Heizen, sondern nur einen Lehm, welcher die Stelle des Holzes vertritt¹.

Im Anfang des 12. Jahrhunderts war der Handel Utrechts schon zu einer gewissen Blüte gediehen. Auf der Nordsee hob sich, nachdem die Normannennot überwunden, der deutsche Verkehr. Die Sachsen zeigten sich schon auf den meisten Seeplätzen Nordeuropas und verdrängten in der Folgezeit allmählich die nordischen Kaufleute aus den deutschen Meeren². Utrecht war im ganzen früheren Mittelalter eine Seehandelsstadt, und diese Stellung verdankte es der damals ganz anderen Gestaltung der Wasserverbindungen, welche die Stadt mit den westlichen Rheinmündungen wie auch mit der Zuidersee und dadurch mit der Nordsee in bequeme Verbindung setzten. Eine Handelsstadt hätte kaum günstiger und geschützter liegen können. Der Niedergang Tiels kam dann der Stadt bis zu einem gewissen Grade vielleicht auch zugute.

Die salischen Kaiser wandten dem Bistum wie bisher viel Interesse zu. Sie besaßen eine Pfalz in der Stadt, genannt die Laube, wo sie häufig in dieser Zeit weilten³. Im Jahre 1122 feierte Heinrich V. das Pfingstfest hier, wobei es zwischen dem kaiserlichen Gefolge und den Vasallen des gregorianisch gesinnten Bischofs Godebald zu blutigen Konflikten kam. Der Bischof, von dem man annahm, daß er an einer gegen den Kaiser gerichteten Verschwörung seiner Ministerialen beteiligt sei, wurde gefangen gesetzt, aber bald wieder freigegeben⁴.

Die mißliche Lage des Bischofs hat sich nun anscheinend die Bürgerschaft zunutze gemacht, denn sie ließ sich vom Kaiser alte Rechte und Privilegien (*jus et consuetudinem ac privilegium*) des Bischofs Godebald bestätigen, mit dem Versprechen, daß sie treu

¹ G. Jacob, Ein arabischer Berichterstatter aus dem 10. oder 11. Jahrh. (Berlin 1890) S. 12. Es folgen noch weitere Notizen über Bereitung und Gebrauch von Torf.

² Bugge, Vierteljahrsschrift f. Sozial- und Wirtschaftsgesch. IV S. 256 ff., Stein, Beiträge zur Gesch. d. deutschen Hanse S. 7.

³ HUB. I Nr. 8: *Data in palacio imperatoris in Traiecto, quod vulgo lofen dicitur.*

⁴ Vgl. Giesebrecht, Geschichte der deutschen Kaiserzeit 3 S. 906.

am Kaiser festhalten würde. Die Bestätigungsurkunde des hier genannten Privilegs des Bischofs ist gerichtet an die Bürger von Utrecht und Muiden und an die Bewohner der Umgegend. Es wird darin bestimmt, daß alle, die an dem Bau der städtischen Mauer teilzunehmen verpflichtet seien, von jeglichem Zoll frei sein sollten, wenn sie die Stadt des Handels wegen besuchten¹.

Einige Jahre nach den geschilderten Vorgängen kam es wegen des Fremdenhandels zwischen Bischof Godebald und der Utrechter Bürgerschaft zu einem Konflikt. Damals wurden in Utrecht vier Jahrmärkte abgehalten, und zwar in dem »Stathe« d. h. Ufer, Anlegeplatz genannten Stadtteile, gelegen am alten Rhein, der ältesten Kaufmannsansiedelung unterhalb neben der Burg. Nun beschloß der Bischof auf Bitten einiger Bürger, diese vier Jahrmärkte (*quatuor principalia mercata*) örtlich so zu verteilen, daß zu Mariä Geburt (8. Sept.) und Martini (11. Nov.), den Festtagen der beiden ältesten Münster der Stadt, die fremden Kaufleute beim »neuen Graben«, vermutlich ein wenig oberhalb der Burg an der heutigen Ouden Gracht auf grundherrlichem Boden des Stiftes, Markt abhalten sollten, die beiden andern Märkte aber zu Ostern und Johannis in »Stathe«, dem unteren Teile der Stadt. Dieser Neuerung widersetzte sich aber die Mehrheit der Bürger und alle Kaufleute mit dem Hinweis auf die alte Gewohnheit und mit der Begründung, daß in Stathe solidere und besser gebaute Häuser für die Geschäfte sich befänden, der Platz für den Handel überhaupt geeigneter sei. Wirklich sah sich der Bischof, auf Intervention des Herzogs von Brabant und anderer niederländischer Herren, genötigt, seinen Entschluß zurückzunehmen. Am 2. Oktober 1127 legte er die Marktordnung fest: alles sollte beim alten bleiben, die Kaufleute sollten wie bisher nach ihrer Gewohnheit ihre Geschäfte betreiben, wie es ihnen beliebte².

Unsere Kenntnis vom Utrechter Handel in dieser Zeit fußt vorzüglich auf einem Zolltarif, der dasselbe Datum trägt wie die oben besprochene Bestätigungsurkunde Heinrichs V.³ Dieser

¹ v. d. Bergh I Nr. 111, 2. Juni 1122, verz. HUB. I Nr. 7.

² HUB. I Nr. 9.

³ HUB. I Nr. 8, Vidimus von 1295 bei S. Muller Fz., Bijdragen voor een oorkondenboek van het sticht Utrecht. Regesten van het archief der stad Utrecht, I Nr. 63 (künftig zitiert als »Regesten«). Das

Tarif ist freilich als eine Fälschung erwiesen, die wahrscheinlich im Jahre 1178 hergestellt worden ist, aber für die Darstellung mit Berücksichtigung der zeitlichen Verschiebung benutzt werden kann¹. Jenes echte Diplom von 1122 ist bei der Herstellung der Fälschung als Vorlage benutzt worden, beide enthalten wörtlich die gleiche Privilegienbestätigung. Das unechte fährt dann fort, der Schultheiß, der Kastellan und angesehenere Utrechter Bürger (*honestiores Traiectensium cives*) wären vor dem Kaiser erschienen und hätten Klage geführt, daß wider alte Gewohnheit von den fremden Kaufleuten schwere Zölle erpreßt würden. Der Kaiser habe sich über die hergebrachten Zollsätze durch die »*prudenciores*« unterrichten lassen und danach einen Zolltarif festgesetzt. Die Kaufleute vom Rhein bringen erstens Getreide. Kommen sie aus Gegenden oberhalb Duisburg, so zahlen sie 8 ℔ , von denen der achte ihnen zurückerstattet wird, für einen Korb (zum Ausladen) 2 ℔ und 1 ℔ für einen Scheffel zum Messen. Die aus Orten unterhalb Duisburg kommen, geben 7 ℔ , von denen ihnen einer zurückgegeben wird, für Ausladen und Messen ebensoviel wie jene. Kaufleute, die Wein führen, zahlen 16 ℔ von jedem Faß, mit Zurückerstattung des letzten Pfennigs. Bei der Durchfuhr von zehn Faß und mehr ist ein Faß zollfrei, vullewin (zum Auffüllen bestimmter Wein) genannt. Kaufen sie für ihren Wein in Utrecht Hering ein, so brauchen sie hiervon nur dann Zoll zu zahlen, wenn derselbe mehr beträgt als der für den Wein gezahlte Zoll. Die Friesen, welche Salz bringen, geben ein Lop d. h. einen kleinen Scheffel Salz und einen Pfennig als Zoll, die Friesen vom Osterland, d. h. die Friesen östlich vom Fli, zahlen dagegen 24 ℔ , wovon 4 ℔ zurückerstattet werden. Sächsische Kaufleute geben 17 ℔ mit Zurückzahlung des letzten; wenn sie Erz bringen, zahlen sie einen Vierling von jeder Last². Es waren dies wohl

Privileg Ottos II. inbezug auf den alten Reichszoll und die Fischerei zu Muiden sowie die Münze zu Utrecht wurde 1171 in alter Form bestätigt, ohne daß der Zoll in der Stadt selbst erwähnt wurde (Müller, *Cart.* S. 146). Vgl. über das folgende besonders Junghans, *Utrecht im Mittelalter*, *Forsch. z. d. Gesch.* IX S. 511 ff.

¹ Oppermann, *Untersuchungen zur Gesch. von Stadt u. Stift Utrecht*, vornehmlich im 12. u. 13. Jahrh. *Westd. Zeitschr.* XXVII, S. 202 ff.

² A. Kiesselbach, *Die wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen*

Elbkaufleute, welche das Erz aus den obersächsischen Bergwerken heranzuführen. Die Dänen zahlen, wie hier genauer angegeben wird, ein Kopfgeld von 4 M , und zwar nur die einzelnen Schiffsführer (*magistri navium*), wenn sie, um Handel zu treiben, in die Stadt kommen. Im übrigen sind die Normannen d. h. Dänen und Norweger auffälligerweise von jeglichem Zoll befreit¹. Die Abgaben sind wohl überall, wo es nicht ausdrücklich anders angegeben ist, als Abgabe für das ganze Schiff aufzufassen. Zolldefraudationen sollen sehr streng bestraft werden. Wer innerhalb des Zollgebietes bei dergleichen Hinterziehungen ertappt wird, muß 3 fl Tieler Münze als Strafe zahlen. Alle fremden Kaufleute stehen mit ihrem Gute unter dem Gerichte der Schöffen von Utrecht (*qui publice juraverunt justam judicii dare sentenciam*)². Wahrscheinlich ist es dieses Schöffengericht, dem die Fälschung zur Last fällt.

Hiernach trafen aus zwei großen Gebieten die Kaufleute auf dem Utrechter Markte zusammen, aus dem Rheingebiet und aus dem Nordseegebiet, und zwar von deutschen und nordischen Küsten;

Hanse und die Handelsstellung Hamburgs bis in die zweite Hälfte des 14. Jahrh. (Berlin 1907), S. 7 Anm. 24 hält die *Fresones de Osterlant venientes* für friesische Kaufleute, welche Waren aus dem »Gebiete der Osterlinge« aus den »baltischen Ländern« nach Utrecht bringen und unterscheidet davon andere gleicher Herkunft, die aus Sachsen Waren herbeiführen. Diese Auffassung, der sich auch Oppermann a. a. O. S. 224 anschließt, würde den Friesen im Zwischenhandel eine Bedeutung beimessen, von der wir in dieser Zeit sonst nichts wissen, und sächsische Kaufleute würden danach in dieser Zollordnung überhaupt nicht erwähnt. Diese sind aber doch zweifellos mit »de Saxonia venientes« gemeint und dieser Ausdruck entspricht auch der sonstigen Diktion der Urkunde. Unter *Fresones de Osterlant* sind nicht etwa die heutigen Ostfriesen zu verstehen, sondern nach damaligem holländischen Sprachgebrauch die Friesen östlich vom Fli, besonders die aus der Gegend zwischen Stavoren und Groningen, die unterschieden werden von den Westfriesen oder Westflinge, die zwischen Fli und Kennemerland saßen. Hier in der Urkunde werden die *Fresones de Osterlant* zum Unterschiede von den *Fresones sal afferentes* so bezeichnet, welche letztere als Zeeländer anzusehen sind, s. unten.

¹ Der Grund dafür wird sich schwer finden lassen. Asch van Wijck, *Handelsverkeer der stad Utrecht* S. 493, glaubt, das Vorrecht rühre daher, daß die Normannen in Utrecht noch so lange eine Kolonie besessen hätten.

² Vgl. De Geer, *Het oude Trecht* S. 149.

dagegen fehlen Kaufleute aus dem Westen und aus England. Die nordischen Kaufleute, die in späterer Zeit niemals wieder in Utrecht erscheinen, spielen hier noch eine ziemlich große Rolle. Vom Rheine her kam Korn und Wein, von der See Hering, der wohl in der Nordsee gefangen und von den Holländern und Friesen gebracht wurde¹, und Salz, das die zeeländischen Friesen brachten.

Daß die friesischen Salzhändler wirklich Zeeländer waren, bedarf genauerer Ausführung. Salz wurde im Mittelalter an vielen Orten an den Nordseeküsten gewonnen, so an der englischen Südküste² und in Nordfriesland³. An der friesischen Küste zwischen Fli und Weser ist dies nicht ein einziges Mal nachzuweisen, nur selten nördlich der Maas⁴, dagegen sehr häufig in Zeeland. Man gewann das Salz durch Sieden des Meerwassers in Pfannen⁵. Verbreiteter noch war aber das Brennen von Darg (darinc), einer Art Torferde, die aus abgelagerten, salzhaltigen Pflanzenstoffen besteht und sich vielfach an flachen Küsten in unmittelbarer Nähe des Meeres findet. Diese Erde wurde ausgegraben⁶ und verbrannt,

¹ In früher Zeit fing man besonders an der englischen Ost- und Südküste den Hering, Lappenberg, *Gesch. von England* I S. 622, vgl. auch *Aelfrici Colloquium* ed. Thorpe, *Analecta Anglo-Saxonica* (London 1834) S. 110. Die Friesen beteiligten sich hier sehr früh am Heringshandel, *Matth. Paris. Chron. MG. SS. XXVIII* S. 145 (z. J. 1238). Friesen werden auch sonst häufig in England genannt, in Boston i. J. 1251, ebenda S. 325 Z. 34; in Yarmouth i. J. 1224 (HUB. I Nr. 169); in London i. J. 1224 (ebenda Nr. 164). Besonders Bürger von Staveren und Groningen sehr häufig in England in diesem Jahrhundert (HUB. I Nr. 160, 161, 162 (III S. 396), 166, 235, 374, 700, 701, 1223; I Nr. 185, 189, 207, 1036). Holländer in Yarmouth i. J. 1254 (HUB. I Nr. 473). Daß vor dem 13. Jahrhundert Ostseehering schon nach dem Westen gelangt sein sollte, ist wenig wahrscheinlich.

² Lappenberg a. a. O. S. 622, Ashley, *An Introduction to English Economic History and Theory* I S. 35.

³ Im Schleswiger Stadtrecht HUB. I Nr. 1362 § 30, 76: in *Utlandia apud tabernas, ubi sal coquitur*.

⁴ v. d. Bergh I Nr. 533, II Nr. 567.

⁵ Mieris II S. 636.

⁶ v. d. Bergh I Nr. 362: *ad salinam sive ad zel sive ad darinc effodiendi*, vgl. auch Nr. 493.

die Asche dann ausgelaugt und so das Salz daraus gewonnen¹. Im 9. Jahrhundert besaßen das Kloster St. Gertrud zu Nivelles und das Kloster Lorsch Güter in Friesland, auf denen Salz bereitet wurde². Aus späterer Zeit fließen die Quellen noch reichlicher³. Zum Salzgraben hatte ursprünglich wohl Jedermann das Recht, gleichwie etwa zum Roden. Ein Salzregal hat anscheinend nicht existiert. Bald aber wurde die Nachbarschaft der Deiche und öffentlichen Wege vor allzu umfangreichem Salzgraben durch den Landesherrn gesetzlich geschützt, und dasselbe war verboten auf Grund und Boden, der dem Grafen zinspflichtig war⁴. Der Graf besaß selbst Salzländereien in Zeeland, deren Örtlichkeit leider nicht festzustellen ist. Die Rechnungen der Grafschaft⁵ verzeichnen unter der Überschrift: *Ontfaen toter Meenreweiden van lexscaet int jare van achtien*, eine beträchtliche Einnahme des Jahres 1318. Die 80 Salzsieder, die hier auf gräflichem Grund und Boden sitzen, geben für das Graben des Darg eine bestimmte Summe, 25 β holl. für ein »moer«, d. h. ein bestimmtes Flächenmaß salzhaltigen Bodens, dazu 5 β holl. »muddegheld« für eine Hütte, worin das Salz vermutlich ausgelaugt wurde. Eine solche Abgabe nannte man »lehscaet«⁶. Die Salzsieder hatten gewöhnlich nicht mehr als eine solche »kete«, dazu ein halbes »moer«, und darauf

¹ Meitzen, Siedelung und Agrarwesen (1896) II S. 9, vgl. auch oben Jahrg. 1908 S. 302.

² v. d. Bergh I Nr. 20 (z. J. 877): in Frisia terram et mancipia ad salem, ähnlich so Nr. 22 (z. J. 897); Chron. Lauresh. a. 776: XVII culinas ad sal faciendum (auf Schouwen), MG. SS. XXI S. 407 Z. 10.

³ v. d. Bergh I Nr. 269, 316, 362, 493.

⁴ Küte für Zeeland vom Jahre 1258, v. d. Bergh II, S. 23 Art. 63: *Quicumque in Zelandia posuerit moerwerce extra aggerem propius veteri dico quam per XXX virgas solvet comiti X lib. excepto legscat. Quicumque in ea terra in qua datur comiti petitio, posuerit moerwerce, emendabit in gratia comitis. Quicumque foderit darigum, unde zel per adustionem efficitur, infra aggerem solvet comiti de quolibet dolio X sol. Art. 84 S. 24: Quicumque foderit daringos juxta viam regiam vel dicum maris, solvet comiti I lib., sculteto X sol. Vgl. v. d. Bergh II S. 340 Art. 98, das Zeeländer Landrecht von 1290.*

⁵ Hamaker, De rekeningen der grafelijkheid van Zeeland onder het Henegouwsche huis, Werken van het historisch genootschap, Nieuwe serie Nr. 29, I S. 85—88.

⁶ S. Verwijs en Verdam, Middelnederlandsch woordenboek.

produzierten sie das Jahr durchschnittlich 50—60 Faß, einzelne, die etwas mehr Boden hatten, sogar bis 144 Faß. Von dem fertig gewonnenen Salz wurde dann noch eine Abgabe erhoben, nämlich $6\frac{1}{2}$ ℔ holl. für das Faß. In dem genannten Jahre belief sich die Einnahme aus der ganzen Salzsiederei nach Angabe der Rechnungen auf 200 fl 12 β $5\frac{1}{2}$ ℔ holl. = 401 fl 4 β 11 ℔ tor. 3854 Faß wurden im ganzen produziert. Ein Teil solcher Abgaben war außerdem noch verpachtet¹. Auf der Insel Tolen saßen Salzsieder (Pannemannen), welche dem Herrn von Beaumont von jeder Pfanne 1 fl . Tournosen jährlich zahlten². Von hier stammte vermutlich auch das Salz, mit dem die Bewohner von Steenbergen die Schelde aufwärts fuhren³, denn diese Stadt lag ja in unmittelbarer Nachbarschaft von Tolen. Auch im nahen Flandern wurde Salz gewonnen und weithin verführt⁴, soweit es sich hierbei nicht etwa um französisches oder anderes Salz handelt, das nur am Swin eingekauft war. Der Salzhandel Dordrechts beruhte zunächst auf dem zeeländischen Salz.

Daß es Bewohner dieser Landstriche waren, die ihr Salz selbst nach Utrecht brachten, erhellt noch weiter aus einem Vertrage, den der Bischof von Utrecht in den Kämpfen zwischen den holländischen Prätendenten im Anfang des 13. Jahrhunderts mit dem Grafen Ludwig von Looz abschloß. Der Graf verpflichtete sich hierin, die Kaufleute, welche Salz und andere Waren in das Land des Bischofs zu führen pflegten, in keinerlei Weise zu belästigen⁵. In Utrecht selbst wurde ein Platz der Salzmarkt genannt⁶.

¹ A. a. O. S. 88: Item van den aftensten lecsat ontofoen bi Gillijs sone.

² Mieris II S. 636 (z. J. 1340).

³ HUB. I Nr. 1235 (z. J. 1297). Das Salz, das man in Brielle zum Salzen der Fische brauchte, kam auch aus Steenbergen, s. Hamaker, Rekeningen 2. D. S. 172.

⁴ HUB. I Nr. 1235: dat in Vlaenderen niet gesoden en ware. Kunze, Hanseakten a. England S. 272 Nr. 332 Z. 14, wo es i J. 1404 von einem lübischen Schiffe heißt: habuerunt 700 salis Flandrensis.

⁵ v. d. Bergh I Nr. 197, 199: Item comes non prohibebit mercatores quoscumque deferre salem vel quaslibet alias merces ad terram episcopi: nec episcopus prohibebit aliquos mercatores ire ad terram comitis. Der Graf stammte nicht von Loenen an der Vecht, wie Höhlbaum (I S. 11 Anm. 2) schreibt, sondern von Loon oder Looz im Lüttichschen.

⁶ Z. J. 1347, s. Geer tot Oudegein, Archiven der ridderlijke duitsche orde, Balie van Utrecht 2. Teil Nr. 318 S. 362.

Manche interessante Bemerkungen über das Verkehrs- und Erwerbsleben am Ende des 12. Jahrhunderts liefert eine poetische Schilderung des Gottfried von Viterbo, der durch seine politische Tätigkeit viel in der Welt herumkam und möglicherweise auch Utrecht mit eigenen Augen gesehen hat. Er erzählt in seinem »Pantheon« von der Erbauung Utrechts am Rhein. Diese Stadt sollte die trotzigsten Friesen unter das Joch Roms beugen. Mit dem Ozean stehe sie in Verbindung und liege an den Gestaden des Rheins, die stets mit Schiffen gefüllt seien. In ruhiger Ebene reihen sich die blühenden Felder aneinander, wo die Schiffe des Ozeans hin und wieder fahren. Drei Tagemärsche wäre die Stadt von der See entfernt, unzählige Heringe und andere Fische würden dort gefangen, sodaß von ihrer Menge die Netze zerrissen. Die Engländer führen von hier gewöhnlich über See. Von London sei die Reise nur kurz, in 24 Stunden setze man über, so gibt der Dichter etwas übertrieben an. Dies ganze Land, das der Rhein vom Meere trenne, sei der Utrechter Kirche untertan. Aber damit noch nicht genug der Ehren! Ihr diene, was die Flut an Waren vom Reiche der Angeln herübertrage, ihr diene das wilde Volk der Friesen mit seiner Hände Arbeit, ja selbst das Elsaß, die Maas, die Mosel und der Main¹.

Eine Abweichung von dem Bilde, das der gefälschte Zolltarif vom Utrechter Handel bietet, läßt sich nicht verkennen. Außer dem Rheingebiet, das hier wie dort hervorgehoben wird, tritt hier als überseeisches Land England in den Vordergrund, welches dort überhaupt nicht erwähnt wird. Daß Beziehungen zwischen Utrecht und England damals bestanden haben, unterliegt keinem Zweifel. Der Dichter des »guten Gerhard«, Rudolf von Ems, erwähnt Utrecht in seinem Gedichte, woraus sich entnehmen läßt, daß für den, der von Westen her über die See kam, Utrecht die erste bemerkenswerte Stadt auf dem Kontinent war. Als der Held des Gedichtes, ein Kaufmann von Köln, von seiner Fahrt nach dem Orient in die Heimat zurückkehrt, wird gefragt:

¹ MG. SS. XXII S. 160. Über einen Mainzer Kaufmann, der in Utrecht erwähnt wird; vgl. Udalrici Cod. Nr. 268, Jaffé, Bibl. rer. Germ. V S. 456 f.

wâ scheident aber die wege sich
gên Ūztrieht und gên Engellant¹.

Auch der arabische Kartograph Edrisi nennt Utrecht in seinem Werke und sagt dort von Friesland, daß es sich von Sachsen bis Utrecht ausdehnè².

In der Tat zog die Utrechter Kirche, wie Gottfried von Viterbo richtig hervorhebt, großen Vorteil aus dem Handel. Wenn auch hier und da, wie z. B. im Jahre 1127, die Utrechter Kaufmannschaft sich energisch gegen die bischöfliche Regierung regte, so blieben dieser einstweilen doch noch reiche Gerechtsame. Die Wage und das Maß in dem öffentlichen »weghehuys« gehörten dem Bischof, und das Geld, das für die Benutzung gezahlt wurde, floß in seine Kasse. Die Ausübung der ihm zustehenden Braugerechtigkeit im Gruthause der Stadt war ein sehr einträgliches Gewerbe, denn »stichtsches« Bier war in der Umgegend neben dem »utheemschen« wohlbekannt. Als im zweiten und dritten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts vom Osten her die neue Art des Brauens von Hopfenbier aufkam, machte sich ein Rückgang der Einnahmen des Bischofs aus der Grut bald empfindlich bemerkbar³. Die Zölle in und um Utrecht gehörten ebenfalls dem Bischof. Im 14. Jahrhundert geriet dieser nun in immer größere Bedrängnis. Die fortwährenden Kämpfe zwischen der Grafschaft Holland und dem Stifte mag die Bürgerschaft häufig zu ihrem Vorteil ausgenutzt haben⁴. Sie schlug sich wohl fast immer auf die Seite ihres Stadtherrn, aber sie verstand es bereits, ihre Hilfeleistung in seinen Fehden lediglich von ihrem guten Willen abhängig zu machen⁵. Sie duldeten nicht, daß der Bischof oder andere Herren

¹ Ausgabe von M. Haupt S. 88 v. 2635. Im übrigen sind die geographischen Beschreibungen phantastisch.

² Lelewel, Géographie du moyen âge III S. 96. Edrisi gibt auch Entfernungen zwischen gewissen Städten Niederdeutschlands an, doch läßt sich wenig damit anfangen, da die Namen sehr entstellt und schwer zu deuten sind.

³ A. Matthaeus, Veteris aevi analecta etc. (2. A. Hagae comitum, 1738) III S. 260. Vgl. A. Schulte, Vom Grutbiere S. 140.

⁴ Vgl. Blok II S. 198 ff.

⁵ Muller, Openbare verzamelingen der gemeente Utrecht. Catalogus van het Archief, Nr. 51 (i. J. 1256), 74 (i. J. 1302).

festе Häuser und Burgen in der Nähe der Stadt anlegten¹. Dazu kamen die andauernden Geldverlegenheiten, welche das erstarkende Gemeinwesen der Kaufmannschaft geschickt benutzte, um jene Rechte am Handel in ihre Gewalt zu bekommen. Schon beim Regierungsantritt Dietrichs II. im Jahre 1198 schuldete das Bistum italienischen Geldhändlern in Rom und Siena nicht weniger als 3300 Mark Sterlinge². Maß und Wage wurden z. B. im Jahre 1322 für 300 *fl* schw. Turnosen an die Stadt verpfändet³. Im folgenden Jahre zahlten die Bürger für Befreiung vom Zoll im ganzen Stift und freien Genuß von Maß und Wage 700 *fl*⁴. 1328 sollten 200 *fl* schw. Turnosen aus den Einkünften des Brauhauses und des Zolles zu Utrecht zurückgezahlt werden⁵. Im vorausgehenden Jahre wurden die Einkünfte des Gruthauses allein gar für 800 *fl* schw. Turnosen verpfändet⁶. 1363 verpachtete der Bischof auf zehn Jahre »gruit« und »gruithuis« unter der Bedingung der Übernahme der darauf ruhenden Pensionen durch die Stadt⁷. Wage und Brauhaus scheinen schließlich ganz in den Besitz der Stadt gekommen zu sein⁸. — Der Bischof gab auch sein altes Recht auf die Hinterlassenschaft der Fremden, die in der Stadt starben, zugunsten ihrer Erben preis, abgesehen von einer Bede, die jährlich an ihn dafür zu entrichten sei⁹. Er sorgte für die Sicherheit der Straßen im Stift, die dennoch oft zu wünschen übrig ließ, so daß die Bürgerschaft sich zu manchen Klagen und dringenden Gesuchen um Aufrechterhaltung der Ordnung veranlaßt sah. Für Anlage und Pflasterung der Straßen, Korrektion und Instandhaltung der Wasserwege sorgte die Bürgerschaft wenigstens in der Nähe der Stadt selbst. Die Verkehrsfreiheit der

¹ Ebenda Nr. 75 (i. J. 1302), 102 (i. J. 1345), 103 (1352) 104 (1354), 106 (1362).

² Vgl. Oppermann a. a. O. S. 232.

³ Muller, Regesten Nr. 141.

⁴ Muller, Openbare verzamelingen Nr. 95.

⁵ Ebenda Nr. 98.

⁶ Muller, De registers en rekeningen van het bisdom Utrecht, Werken Nr. 53 S. 27.

⁷ Muller, Openbare verzamelingen Nr. 110.

⁸ Muller, De Middeleeuwsche Rechtsbronnen der stad Utrecht (Oude Vaderlandsche Rechtsbronnen 1. R. Nr. 3) I S. 33, 54.

⁹ Muller, Regesten Nr. 41 (i. J. 1273).

Utrechter garantierte der Bischof 1305 ganz allgemein ohne Rücksicht auf irgendwelche Fehden im Stift¹.

Größere Geldgeschäfte wurden am Ende des 13. Jahrhunderts durch die damals auch in den Niederlanden überall auftauchenden italienischen Geldhändler betrieben². Außer in Delft, Leiden, Amersfoort, Rhenen, Oudewater³ erschienen die Lombarden auch in Utrecht⁴. Schon im Jahre 1260 wurden drei von ihnen namens Andreas Asmarius, Albertus und sein Bruder Folcquinus für zehn Jahre als Bürger der Stadt aufgenommen, mit der Erlaubnis, Geld nach einem bestimmten Tarif zu verleihen⁵. Im 14. Jahrhundert verschwinden sie aber wieder; die Utrechter waren jetzt selbst imstande, größere Geldgeschäfte zu treiben⁶.

Die Utrechter beteiligten sich nun, freilich wohl nicht in gleich starkem Maße, auch aktiv am Handel. Am wichtigsten für sie war der Rhein. Eine besondere Hanse der Rheinkaufleute existierte im 13. Jahrhundert in Utrecht, deren Hauptgeschäft der Weinhandel war. Im Jahre 1233 erließ die städtische Regierung ein Statut⁷, daß jedermann für den Kleinhandel (ad

¹ A. Matthaeus, *Foundationes et fata ecclesiarum* (Leiden 1704, Kgl. Bibl. Berlin) S. 139, verz. Muller, *Regesten* Nr. 59: ad parandam viam lapideam ad communem transitum fuerint occupati (z. J. 1290). Mieris II S. 50, verz. Muller, *Regesten* Nr. 95: Voirts, so waer die borgeren van Utrecht beteren mogen haren weg ende hore diepe, die van oudts geleght hebben, ende die sy van nieuws gemaect hebben, die tot hare statwaert gaen, dat wy daer toe helpen sullen trouwelicken (i. J. 1305).

² Vgl. A. Schulte, *Geschichte des mittelalterlichen Handels* S. 307, 309.

³ v. d. Bergh II Nr. 624, 663, 872, vgl. auch Nr. 672, 836, 948. Muller, *Het oude register van graaf Florens, Bijdragen en Mededeelingen* Bd. 22 (1901) S. 287.

⁴ v. d. Bergh II Nr. 872.

⁵ Muller, *Regesten* Nr. 31. I. J. 1324 wird ein Lombarde mit holländischem Namen genannt, daselbst Nr. 148.

⁶ P. L. Muller, *Regesta Hannonensia* (s Gravenhage 1882) Nr. 250 (i. J. 1337). S. Muller, *Regesten* Nr. 89 (i. J. 1304).

⁷ HUB. I Nr. 254 (i. J. 1233); erneuert i. J. 1251, HUB. I Nr. 418. Zur Datierung vgl. Oppermann S. 256 f. Vgl. Junghans a. a. O. S. 515 f. Über diese Kaufmannsgenossenschaft vgl. H. van der Linden, *Les gildes marchandes dans les Pays-Bas* (Gent 1896) S. 73. Oppermann gibt (a. a. O.) m. E. den Sinn der Urkunde nicht genau an, wenn er schreibt, daß die Stadt

tappum) in der Stadt nur an Utrechter Bürger, die Steuern und Abgaben zahlten und zu sonstigen städtischen Lasten herangezogen wurden, Wein verkaufen durfte. Auch wäre es verboten, auf Rechnung eines Nichtbürgers Wein zu dem Zwecke zu verkaufen bei einer Geldstrafe von 10 *fl* und einjähriger Ausweisung aus der Stadt. Die Rheinkaufleute, Utrechter Bürger, hatten in Übereinstimmung mit diesem Satut unter sich vereinbart, denjenigen ihrer Angehörigen, der dasselbe übertreten würde, aus ihrer Hanse zu stoßen und ihn erst nach Zahlung einer Mark Strafe und nachdem ein Jahr lang niemand Geschäfte mit ihm gemacht hätte, wieder aufzunehmen. Wer diesen Boykott nicht hält, wird ebenfalls aus der Hanse gestoßen, bis er die festgesetzte Mark Strafe zahlt. Sollte ein Ausgestossener selbst Wein in Köln einkaufen, so würde keiner der Hansebrüder diesen Wein in Utrecht trinken, und täte es einer dennoch, so würde ihn, wenn die beiden Älterleute sein Vergehen ihm nachweisen könnten, ebenfalls die Strafe der Verhansung treffen. Gewisse Einschränkungen im Weinhandel mußten sich die Kirchen gefallen lassen, wie z. B. die Kapitel der fünf Hauptkirchen der Stadt. Sie durften sich ihren Wein nach Belieben einkaufen, aber der Weiterverkauf im Detail war ihnen untersagt¹. Später versuchte der Rat, ihre Vorrechte weiter einzuschränken, den Verkauf des Weines an die Kanoniker zum Marktpreise ohne Akzise sowie den freien Transport des Weines für sie ebenfalls zu verbieten, wogegen sich die Geistlichen aber heftig wehrten². Selbst dem Bischofe, der für seinen Bedarf nach Belieben Wein in Utrecht einkaufen durfte, war es nur außerhalb der Stadt erlaubt, Wein zu verzapfen³.

anordne, »daß die aus Utrechter Bürgern bestehende Hanse der Rheinkaufleute, in deren Händen die Weineinfuhr von Köln her liegt, Wein zum Kleinverkauf nur an Utrechter Bürger soll verkaufen dürfen«. Das Verbot gilt ganz allgemein für alle Händler. Daß diese Hanse »das Monopol der Weineinfuhr« besessen habe, kann auch nicht behauptet werden; die Existenz von Wein- und Rheinkaufleuten unter den Utrechter Bürgern, die nicht zu jener Hanse gehörten, schließt die Urkunde nicht aus.

¹ Heda ed. Buchelius S. 216 f. z. J. 1255, verz. Muller, Regesten Nr. 26. Muller, Rechtsbronnen I S. 12, 37 f.

² Muller, Regesten Nr. 118 (i. J. 1315).

³ v. d. Bergh II Nr. 889 (1294), verz. Muller, Regesten Nr. 62.

Diese Hanse besaß offenbar im 13. Jahrhundert eine große Macht innerhalb der Bürgerschaft und übte auf die Regierung, die im wesentlichen wohl selbst ein Kaufmannsregiment darstellte, bestimmenden Einfluß aus. Merkwürdigerweise wird die Hanse der Rheinkaufleute später nie wieder genannt. Ihre bevorrechtete Stellung innerhalb des Gemeinwesens hat zum Teil vielleicht die Unzufriedenheit unter den niederen Bevölkerungsschichten hervorgerufen¹, die im Jahre 1267 in einem wilden Aufreue sich Luft machte gegen die »nobiles communitatem aggravantes«, mit deren Vertreibung der Kampf zunächst endete. Die Regierung der Stadt kam in die Hand der Zünfte. Doch trat bald wieder eine Reaktion ein, bis im Jahre 1304 der Kampf sich endgültig zugunsten der Handwerker gilden entschied². Also auch hier dasselbe Schauspiel wie in so vielen anderen Städten. Unter den 21 Gilden, welche nun die Regierung führten, wird eine der Kaufleute oder etwa der Rheinkaufleute nicht erwähnt, auch nicht, wenn es sich um rein kaufmännische Angelegenheiten handelte³. Seitdem wurden kaufmännische Geschäfte durch Mitglieder dieser Handwerker gilden ausgeübt, in welche die bisher in einer besonderen Ge-

¹ J. C. Overvoorde en J. G. Joosting, De gilden van Utrecht tot 1528. Werken der Vereeniging tot uitgaaf der bronnen etc. Nr. XIX. Einl. S. XV ff. Blok, Gesch. d. niederl. Volkes II S. 198 f.

² S. Muller, De middeleeuwsche rechtsbronnen der stad Utrecht, Inleiding S. 19 ff. Zwei Jahre vorher hatte im Westen eine Bewegung der flandrischen Demokratie das Patriziat samt den Gilden der Kaufleute seiner Herrschaft beraubt (Pirenne, Geschichte Belgiens II S. 66). Im Jahre 1304 wird auch in Brügge die bisher dort maßgebende Hanse der Englandfahrer, die sogen. flandrische Hanse, zum letzten Male erwähnt, vgl. Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, Abhandlungen zur Verkehrs- u. Seegesch. hrsg. von D. Schäfer Band 1, S. 188.

³ In einem Schreiben an Brügge vom Jahre 1347 (s. unten S. 149 A. 1) werden sie zum ersten Male aufgezählt, vgl. Overvoorde en Joosting a. a. O. S. XVIII. Diese sind der Ansicht, daß der Weinhandel seitdem von angesehenen und adeligen Bürgern betrieben wurde, die nicht in einer Gilde vereinigt waren oder sein durften. S. Muller, Rechtsbronnen S. 19 Anm. 4 glaubt, daß der Handel seit 1304 allen Bürgern erlaubt gewesen, was früher ein Privileg der Kaufmannsgilde gewesen sei, denn es heiße in dem sogenannten Gildebrief dieses Jahres (Mieris II, 39): Die mene coep van alle onsen borgheren, die zel wesen, also hi haer toecomen is.

nossenschaft vereinigten Kaufleute einzutreten gezwungen sein werden.

Den geschilderten Umständen gemäß finden sich die Utrechter am häufigsten am Rheine, wo sie hier Zollfreiheit genießen, dort Verträge abschließen. An der Waal passierten sie Tiel¹. Entweder beteiligten sie sich am rheinisch-englischen Handel, der durch die Waal sich bewegte, oder sie pflegten hier Verkehr mit den brabantischen Städten. Im übrigen ging der Utrechter Verkehr den Lek hinauf. Rinwich², ein anscheinend untergegangener Ort am Rhein, sicherlich oberhalb Wijk bij Duurstede, wahrscheinlich bei Wageningen, war ein Zollplatz der Grafen von Geldern, wo diese durch Erhebung einer »bede« die Utrechter Kaufleute sehr bedrückten, mehr noch durch den Zwang zum Mieten von Leichtern zum Umladen. Offenbar versuchte der Graf hier einen Stapelzwang durchzuführen. Diese Plackereien wurden auf Klage der Utrechter 1178 vom Grafen urkundlich beseitigt³: sie brauchten künftighin auch nicht mehr behufs Feststellung des Eigentümers der von ihnen geführten Waren an Land zu gehen und Aufenthalt zu nehmen, ein bloßer Eid auf die Reliquien genüge. Auch sollten die Vorbeifahrenden künftig von den Knechten der Zöllner nicht mehr durch Bitten um Brot und Wein, das ihnen als Trinkgeld gegeben wurde, belästigt werden. Später scheinen die Utrechter noch einmal über Zölle des Grafen von Geldern Klage geführt zu haben, denn in den Utrechter »Liber donationum« hat ein Schreiben Friedrichs II. an den Erzbischof von Köln vom Jahre 1220 Aufnahme gefunden, in welchem der Erzbischof beauftragt wird, dem Grafen von

¹ S. Jahrg. 1908, S. 353 f.

² HUB. I Nr. 27. Zur Bestimmung der Örtlichkeit S. Muller, *De stapel van Rijnwijk, Bijdragen en mededeelingen der vereeniging Gelre VIII* S. 65 ff., vgl. Oppermann S. 223. Sloet I S. 128 gibt an, es gäbe noch heute am Krümmen Rhein nahe bei Wijk bij Duurstede ein Landgut dieses Namens. Dieses kann hier aber unmöglich gemeint sein, denn sonst hätte der Verkehr von Utrecht durch den Krümmen Rhein gehen müssen, und der war ja schon längst unbefahrbar geworden (vgl. unten S. 171). Außerdem war diese Gegend doch stiftutrechtliches Gebiet. Vgl. auch De Geer, *Bijdragen tot de geschiedenis en oudheden der provincie Utrecht* (1860) S. 68 Anm. und S. 252.

³ Scilicet ut naves, que vulgo lichtscip dicuntur, conducere non cogantur illuc venientes, nisi velint.

Geldern die eigenmächtige Erhebung eines Zolles zu Arnhem, Oosterbeek oder Lobith laut Beschluß des kaiserlichen Hofgerichts zu verbieten¹. Auch Bewohner der Diözese Utrecht aus Deventer und Salland, welche die Ijssel herauf kamen, wurden von diesem Zoll bedrückt². Einige Jahre darauf aber ließ sich der Graf von seinem Vetter Engelbert von Köln, dem damaligen Reichsverweser, die Erlaubnis zur Erhebung des Rheinzolles zu Lobith erteilen, die schließlich auch vom Kaiser gut geheißener wurde³.

Unter den westfälischen Städten passierte Wesel den Utrechter Zoll. Reichsunmittelbare Städte genossen zu Utrecht Freiheit von Abgaben. Als die Reichsunmittelbarkeit von Wesel dort in Zweifel gezogen wurde, legte sich Dortmund als Haupt und gerichtlicher Oberhof westfälischer Städte ins Mittel, schrieb 1314 an den Bischof und stellte das Verhältnis Wesels klar. Dasselbe bezeugte Nimwegen auf Wunsch der Weseler⁴.

Duisburg unterhielt vor allem regelmäßige Handelsverbindungen nach Utrecht. Getreide und Wein waren die Hauptartikel. Über die Zollsätze waren mit den Utrechtern Streitigkeiten entstanden, so daß der Kaiser 1165 gänzliche Zollfreiheit zu Utrecht und an den Zollplätzen des Stiftes verfügte, abgesehen von dem einen Pfennig, den sie für das Messen bezahlen mußten⁵. Eine Streitigkeit zwischen einem Duisburger Kaufmanne und Giselbert van der Ae und anderen Utrechter Bürgern über die Bezahlung von gelieferten Weinen mußte der Rat entscheiden⁶. Auch die Bewohner von Kaiserswerth genossen zu Utrecht Zollfreiheit⁷. Der Graf von Kleve versprach den Utrechtern 1259 Schutz und Geleit⁸. Dasselbe tat 1247 die Gräfin von Berg,

¹ Muller, Cart. S. 160.

² Muller, Cart. S. 157, 159. Vgl. Gesta episc. Traiect. MG. SS. XXIII S. 410 c. 19. Wetzel, Das Zollrecht der deutschen Könige von den ältesten Zeiten bis zur goldenen Bulle (1893) S. 50 ff.

³ Oppermann S. 237.

⁴ Frensdorff, Dortmunder Statuten und Urteile. Hans. Geschichtsquellen III (1882), S. 259 f., 261, verz. HUB. I Nr. 629, 630.

⁵ Lacomblet I Nr. 424, verz. HUB. I Nr. 19. Vgl. Wetzel, Zollrecht S. 31 f.

⁶ Muller, Regesten Nr 197.

⁷ Lacomblet IV Nr. 622 u. Anm. (z. J. 1145, 1194).

⁸ Brom, Regesten I Nr. 1432, II Nr. 2069, vgl. HUB. I Nr. 908.

nachdem Streitigkeiten über ein von den Utrechtern bei Oudegein arrestiertes Schiff eines Untertanes der Gräfin und über andere Arrestierungen beigelegt waren¹. Ein ähnliches Privileg wurde bald darauf 1268 ausgestellt, wodurch wieder aufs neue ausgebrochene Zwistigkeiten beendet wurden. Falls ein Utrechter Diözesan, ohne mit den Bürgern der Stadt im Zusammenhange zu stehen, Leuten der Grafschaft Schaden zufüge, so solle das noch kein Grund zu entsprechenden Maßregeln gegen jene Bürger sein. Von der Anklage auf Durchfuhr fremder, d. h. nicht Utrechtern gehöriger Waren könne sich der Schiffsführer durch einfachen Eid reinigen².

Die wichtigste Stadt für den Weinhandel war damals Köln. Mit ihm unterhielt Utrecht die regsten Verbindungen unter allen Rheinstädten. Auch hier bieten uns wiederholte Streitigkeiten die einzigen Nachrichten über den Verkehr. Schon Ende des 12. Jahrhunderts war es infolge Wegnahme kölnischen Gutes durch den Grafen von Friesland auch mit Utrecht zu einer Uneinigkeit gekommen, die durch Vermittlung des Bischofs von Utrecht beigelegt wurde. Die knapp gefaßte Bekanntmachung der Beendigung des schon lange währenden Streites durch die Stadt Köln gibt keine näheren Aufschlüsse³. Um die Mitte des folgenden Jahrhunderts brach ein neuer längerer Kampf aus. Den Anlaß hierzu gab der Raub kölnischen Gutes durch Utrechter Bürger bei Schoonderloo, einem Orte an der Maas zwischen Delfshaven und Rotterdam. Darauf kam es zu einer Art von Kaperkrieg, der sieben Jahre dauerte und in dessen Verlauf auch Utrechter in Gotland durch Leute von Köln Güter verloren haben sollten. In dem 1259 durch Vermittlung des Kölner Erzbischofs endlich herbeigeführten Friedensvertrage wurde bestimmt, daß künftighin, falls vom Erzbischofe den Utrechter Bürgern irgend ein Schade zugefügt würde, diese sich nicht an Kölner Bürgern schadlos halten sollten. Entsprechendes wurde auch von der anderen Seite zugesichert. Ferner

¹ Muller, Regesten Nr. 15.

² Heda S. 219 f. Verz. HUB. I Nr. 652, auch Muller, Regesten zum Jahre 1269. *Civitas Traiecti inferioris* heißt Utrecht im Gegensatz zu Maastricht, wie auch bei Otto v. Freising, MG. SS. XX S. 360 und sonst.

³ HUB. I Nr. 47.

erhalten die Kölner Kaufleute, sobald sie Oudegein, einen Ort bei Utrecht an der holländischen Ijssel passiert haben, sicheres Geleit und Schutz von Seiten der Utrechter Bürger, sowohl auf dem Wege nach Utrecht als auch innerhalb der Stadt und darüber hinaus bis Maarsen, einem Ort, der ca. 12 km nordwestlich von Utrecht an der Vecht liegt, und ihnen soll in jeder Weise geholfen werden wie den Utrechter Bürgern selbst¹. Das gleiche wird diesen in Köln zugesichert, nämlich Schutz zwischen den beiden äußersten Türmen im Hafen der Stadt Köln. Schuldforderungen sollten nur gegen den wirklichen Schuldner oder dessen Erben geltend gemacht werden, eventuell mit Hilfe gerichtlicher Entscheidung der Stadt, wo die Schuldzahlung fällig sei. Vom nächsten Tage sind zwei weitere Urkunden datiert, welche eine Erweiterung enthalten: auch Pfändungen sollten an keinem anderen als dem Hauptschuldner vorgenommen werden; bei Zahlungsverweigerung sollte der Gläubiger nach dem am betreffenden Orte geltenden Rechte befriedigt werden².

Wegen der vorgekommenen Beraubungen kam nun auch noch ein besonderer Sühnevertrag zustande³. Utrecht sollte für alle Schädigungen, die es Kölner Bürgern zugefügt habe, 200 Mark entrichten, zahlbar je die Hälfte in diesem und dem nächsten Jahre; außerdem sollten die Bürger beider Städte ihre Ansprüche auf Schadenersatz bei ihrer Regierung geltend machen. Würde nachträglich noch jemand ihm zugefügte Schädigungen, die nicht in Rechnung gezogen seien, nachweisen können, so müßte er seine

¹ Ennen und Eckertz, Quellen zur Geschichte der Stadt Köln II Nr. 291 (die Kölner Ausfertigung): *Quin immo cum cives Colonienses aliqua bona duxerint, statim cum Geinum transierint, erunt tam persone quam bona civium Coloniensium in conductu et protectione civium Traiectensium tam in via quam in civitate Traiectensi et usque in Marsen et eos fideliter tanquam concives suos infra dictos terminos promovebant. Die Ausfertigungen beider Städte befinden sich zu Köln (vgl. a. a. O. S. 405 Anm. und Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln (1883) Heft 3, S. 42. Beide verz. HUB. I Nr. 518, 519).*

² HUB. III Nr. 608, 609 verz. I Nr. 520. Ennen und Eckertz II Nr. 392: *bona et res ac persone civium Coloniensium, quecumque sunt in civitate Traiectensi vel infra Geyne et Marsin aut infra Marsin et Traiectum, custodiemus in pace.*

³ HUB. I Nr. 521.

Ansprüche bis zu einem bestimmten Termine kundgegeben haben, ausgenommen wenn etwa einer außer Landes weilte; ein solcher mußte seine Ansprüche spätestens einen Monat nach seiner Rückkehr anzeigen. Für die Wegnahme kölnischen Gutes zu Schoonderloo oder anderen Gutes seit der Zeit verpflichtete sich Utrecht entweder Geld zu zahlen oder sich durch einen Viermännereid von der Schuld zu reinigen¹. Wegen der angeblichen Wegnahme Utrechter Gutes durch Kölner sollte Utrecht die betreffenden Leute, falls diese zu Köln wohnten, dazu auffordern, für den Schaden Ersatz zu leisten, andernfalls könnte es nach Kölner Recht sich Genugtuung verschaffen.

Der Bischof von Utrecht hatte die Verhandlungen über den Vertrag, der in Köln zustande kam, offenbar nicht in persönlicher Anwesenheit zu Ende geführt. Aber kurze Zeit darauf, am 23. Juni desselben Jahres erkannte er ausdrücklich die Wiederherstellung des Friedens an, nahm die Kölner Kaufleute in seinen besonderen Schutz und versprach jederlei Angriffe gegen sie zu bestrafen. Diese Urkunde würde ihre Giltigkeit behalten noch einen Monat lang nach der Aufkündigung. Wenn aber kölnisches Gut durch Frost oder irgendwelches Unwetter festgehalten würde, so sollte es von dem Tage an, wo eine sichere Abfahrt möglich wäre, noch einen Monat lang Schutz und Geleit des Bischofs genießen². Ähnliches hatte schon am 23. März der Erzbischof den Utrechtern versprochen³.

Dennoch scheinen sehr bald darauf neue Mißverständnisse vorgekommen zu sein, die 1262 zu einer Wiederholung der beiderseitigen Vertragsurkunden Anlaß gaben, doch mit der Erweiterung, daß Schädigungen der Bürger beider Städte durch die Bischöfe nicht von der betroffenen Stadt an den Bürgern der anderen gerächt werden sollten, außer wenn diese daran beteiligt gewesen wäre. Wenn dennoch nur einzelne Bürger an dergleichen Schädigungen teilgenommen hätten, so würde der Vertrag damit noch

¹ Junghans a. a. O. übersetzt: »den Utrechtern ward aufgegeben, den Anspruch der Kölner auf die laufenden Zinsen bis zur Rückgabe des Kaufgutes durch einen Viermannereid zurückzuweisen, oder dieser Forderung gerecht zu werden«.

² Ennen und Eckertz II Nr. 398, verz. HUB. I Nr. 526.

³ Cod. dipl. Neerl. I Nr. 22.

nicht als gebrochen angesehen werden, falls die betreffende Stadtregierung durch einen Viermännereid den Beweis erbringen könnte, daß sie selbst keine Schuld an dem Friedensbruche trage¹.

Diese Einigung zwischen Köln und Utrecht steht vielleicht im Zusammenhange mit jenem Landfrieden niederrheinischer Fürsten und Städte, der noch in demselben Jahre am 14. November zu Köln zustande kam, und der sich anschloß an die niederrheinisch-westfälische Erweiterung des rheinischen Bundes von 1254². Zu dieser Tagfahrt fanden sich nämlich unter dem Vorsitze des Erzbischofs von Köln auch Gesandte des Utrechter Bischofs ein nebst anderen Fürsten des Niederrheins. Ein gemeiner Landfriede wurde beschworen, der hauptsächlich dazu diente, den Verkehr der Kaufleute, Pilger und Reisenden auf allen Land- und Wasserwegen zu sichern, sofern sie nur die rechtmäßigen Zölle bezahlten. Utrecht ist später auch selbst für Landfriedensbestrebungen tätig gewesen³.

Aus einem Briefe des Grafen von Holland ergibt sich, daß es 1287 schon wieder zu einem kleinen Konflikt gekommen sein muß. Der Graf sicherte nämlich den Kölnern zu, daß er außer den üblichen Zöllen keine Geleitgelder von ihnen erheben würde, wie sonst Herren und Fürsten zwischen Köln und Holland zu tun pflegen, jedoch »unter Vorbehalt der ganzen Zahlung, welcher der Kölner Wigand von Sterreberch wegen Arrestierung von Bürgern aus Utrecht und wegen Raubes ihrer Waren und Weine zu leisten« habe⁴. 1311 verlich Bischof Guido den Kölnern sein Geleit auf Rhein und anderen Gewässern seines Landes und versprach ihnen seinen Schutz⁵. 1367 stellte Köln der Stadt Utrecht einen Geleitbrief auf 40 Tage aus⁶.

Die rheinische Metropole war nicht der letzte Punkt, bis zu dem die Geschäftsverbindungen der Rheinkaufleute in Utrecht

¹ Heda S. 104, Ennen u. Eckertz II Nr. 437; beide verz. HUB. I Nr. 583, 584.

² HUB. III S. 402 Anm. 1.

³ HUB. III Nr. 384 Anm. 3.

⁴ So Höhlbaum, HUB. I Nr. 1032, gedruckt v. d. Bergh II Nr. 619.

⁵ HUB. III Nr. 628: per alveum Reni seu alios rivos quoscumque terre nostre.

⁶ Ennen u. Eckertz IV S. 532.

reichten¹. Schon das Gedicht Gottfrieds von Viterbo läßt dies erkennen. Bekanntlich versuchte Köln im Jahre 1259 den Stapelzwang auf dem Rheine derart durchzuführen, daß die Kaufleute aus Orten unterhalb Kölns über diese Stadt hinaus rheinaufwärts keinen Handel treiben durften. Es ist ihr aber nicht gelungen, diesen Gedanken zur Durchführung zu bringen². Wir finden auch Utrechter früher und später in Rheingegenden oberhalb Kölns. Nach dem Koblenzer Zolltarif des Jahres 1104 müssen die Utrechter in der Zeit von Ostern bis zum Herbst einen Salm als Zoll geben, von da bis Ostern 120 Heringe und Wein im Werte von zwei Pfennigen³. Weiter oberhalb lassen sich Kaufleute aus Stadt und Stift Utrecht im 13. und 14. Jahrhundert als regelmäßige Besucher des Jahrmarktes in Speyer nachweisen⁴. —

Die Schiffe der Utrechter gelangten vermutlich auch die Maas hinauf. Zu Brabant bestanden wohl meist gute Beziehungen. Häufig sehen wir in den Kämpfen der niederländischen Gewalthaber Bischof und Herzog auf einer Seite⁵, und daraus wird auch die Stadt Utrecht ihre Vorteile gezogen haben. 1261 erhielten alle Kaufleute aus dem Stift von der damals regierenden Herzogin Freigeleit für ihr ganzes Land⁶, ein Privileg, das später mehrere Male für die Stadt Utrecht besonders wiederholt wurde; so 1303 und 1319, 1335 jedoch nur für ein Jahr⁷.

Ebenso erscheinen Utrechter, wenn auch erst später, an der Schelde. Als 1358 die Hansen ihren Stapel nach Dordrecht ver-

¹ Im Kölner Zolltarif von ca. 1360 werden nur allgemein Schiffe aus dem Stift Utrecht erwähnt, welche »vur yeder zeichen 9¹/₂ d.« geben, HUB. III S. 297 § 15.

² Vgl. Stein, Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse S. 35 ff.

³ HUB. I Nr. 5.

⁴ HUB. III S. 297 Anm. 1. Hilgard, Urkunden zur Geschichte der Stadt Speyer Nr. 70, S. 488 Z. 25, 34.

⁵ Vgl. den Vertrag von 1200 gegen den Grafen von Geldern. Die Münzen des Bischofs werden durch diesen Vertrag besonders geschützt, daß nämlich der Graf seine Münzen in Zütphen in Gestalt und Gewicht nicht nach denen von Deventer oder Utrecht prägen dürfe. HUB. I Nr. 53.

⁶ Muller, Regesten Nr. 33.

⁷ Cod. dipl. Neerl. Nr. 31, 40, 42 = Muller, Regesten Nr. 82, 133, 191, verz. HUB. II Nr. 36, 350, 568.

legt hatten, suchte der Graf von Flandern, Ludwig von Maele, damals auch Herr eines Teiles von Brabant¹, die holländischen Kaufleute nach Antwerpen zu ziehen, indem er ihnen Vergünstigungen verhiess, um den Schaden, den der Abzug der Hansen von Brügge verursachte, möglichst auszugleichen. Bald darauf stellte er auch den Utrechtern ein gleichlautendes Privileg aus, nämlich ihren Stapel von Fettwaren und sonstigen Produkten der Viehzucht sowie von verschiedenen Sämereien auf vier Jahre in Antwerpen zu errichten². — Tuch von Valenciennes brachten die Utrechter nach Lübeck und Hamburg³.

Die Sicherheit des Verkehrs in den westlichen Niederlanden, die im Anfang des 14. Jahrhunderts durch den Krieg zwischen Philipp dem Schönen und den flandrischen Communen sehr gelitten hatte, wurde nach dem Frieden von Athis-sur-Orge außer vielen anderen Kaufleuten auch den Utrechtern von den Grafen von Flandern, Namur und Zeeland, dem Herzog von Brabant und Herrn von Kuik garantiert⁴. Vielleicht geschah dies auch, um Utrecht in den damals wieder neu ausbrechenden Kämpfen zwischen den Häusern Avesnes und Dampierre⁵ nicht in Mitleidenschaft zu ziehen.

Auch am Swin lassen sich die Utrechter nachweisen, freilich erst spät, im 14. Jahrhundert. Das Utrechter Archiv bewahrt ein Schreiben der Stadt Brügge, worin diese Utrecht ersucht, den Sohn Daniel eines gewissen Lombarden, Odyn van Nerboen, der wegen Mordes geflohen sei, gerichtlich zu bestrafen⁶. Einige Jahre später hatten Bürger von Utrecht, die wegen Anzettelung von Aufständen gegen den Rat verbannt waren, sich nach Brügge begeben und ihre dort Handel treibenden Mitbürger derartig belästigt, daß diese

¹ Vgl. Pirenne, Geschichte Belgiens II S. 214.

² HUB. III Nr. 462. Dasselbe sieben Jahre später, Cod. dipl. Neerl. I Nr. 47.

³ HUB. III Nr. 444 (i. J. 1359), vgl. unten S. 156.

⁴ Cod. dipl. Neerl. I Nr. 32 (i. J. 1305), verz. Muller, Regesten Nr. 93. Der Graf von Zeeland hatte den Utrechtern schon 1304 ein Schutzprivileg ausgestellt, das auch Bestimmungen über Schuldforderungen der Utrechter enthielt (Muller, Regesten Nr. 89). Vgl. Pirenne, Geschichte Belgiens I S. 465 ff. HUB. II Nr. 121, 155 ff., 160.

⁵ Pirenne I S. 472.

⁶ Muller, Regesten Nr. 214 (1341 Nov. 25).

für ihre Sicherheit fürchten mußten. Regierung und Gilden von Utrecht schrieben damals an Brügge, es möchte dafür sorgen, daß die Ausgewiesenen weiter keinen Schaden täten¹. Möglicherweise haben schon früher Handelsverbindungen mit Brügge bestanden². Fettwaren, Korn, Vieh und dergleichen Handelsartikel der Utrechter konnten in diesem ausgesprochenen Industrielande Absatz finden. In den Kellern der Utrechter Weinhändler sah man neben Rheinweinen auch »zuderschen« Wein liegen³. Ein Quartier, wo Tuchhändler ihre Waren feilboten, und eine Tuchhalle besaß Utrecht damals wie jede größere niederländische Stadt⁴. Weiter im Westen sind keine Spuren der Utrechter zu finden.

Mißlich war meist das Verhältnis zu Holland⁵. Zwischen dem Stift Utrecht und der Grafschaft Holland bestand fast das ganze Mittelalter hindurch eine feindliche Rivalität, in die meist auch die Stadt hineingezogen wurde, oder unter der sie wenigstens sehr schwer litt. Besonders seit dem Beginn des 12. Jahrhunderts stieg die Macht der »Wassergrafen«, wie sie mitunter genannt werden, unausgesetzt, während die der Bischöfe, besonders seit einer Reihe von Unglücksfällen im 13. Jahrhundert, im Abnehmen begriffen war, sodaß die Grafen sogar »Ostfriesland« allmählich an sich rissen, über das früher das »condominium« der beiden Territorialfürsten vereinbart war. Die Grenzen der Grafschaft gegen das Stift gingen nur in geringer Entfernung westlich an den Toren von Utrecht vorbei, und bei jeder der zahlreichen

¹ Overvoorde en Joosting, De Gilden van Utrecht tot 1528, S. 123: Ende nu hebben wi wel vernomen, dat een deel van dien fugitiven onse borghers in juwer stede swaerliken gheanxt hebben, die daer ghecomen waren om hare comanscappe te doene ende die daer veylich waenden wesen, also si ghewone waren. — 1386 strandete bei Cadzant eine Dordrechter Kogge, in der neben fremden auch Waren Utrechter Kaufleute sich befanden, s. Gilliodts - van Severen, Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges I Nr. 413.

² Gewisse kirchliche Beziehungen zwischen St. Martin und der Kirche St. Maria zu Brügge bestanden seit dem Anfang des 12. Jahrhunderts. Brom, Regesten v. h. sticht Utrecht I Nr. 281, 306. Muller, Cart. S. 142 (i. J. 1124). Vgl. Estaple de Bruges I Nr. 140.

³ Muller, Rechtsbronnen I S. 12.

⁴ De Geer, Het oude Trecht S. 143 Anm. 2 (z. J. 1309).

⁵ Vgl. hierüber Blok, Gesch. d. Niederlande I S. 263 ff.

Fehden galt der erste Stoß von seiten Hollands immer den Zollstätten oberhalb oder unterhalb Utrechts, wo die Adern seines Handels am empfindlichsten getroffen wurden, zugleich aber auch die reichen Zolleinkünfte dem Bischofe entzogen werden konnten.

Kein Wunder, daß unter diesen Umständen Utrecht sich schon früh von der Politik des Bischofs loszulösen und eine neutrale Stellung einzunehmen suchte. In einem Verträge wurde 1252 bestimmt, daß im Falle eines Krieges zwischen dem Grafen und dem Bistum die Stadt und ihre Bürger keineswegs zu leiden haben sollten, worauf die Utrechter den Holländern ein Gleiches versprachen¹. Am folgenden Tage nach dieser Abmachung stellte der Graf ihnen ein Privileg aus, welches Schutz- und Geleitversprechen, sowie Bestätigung ihrer alten Rechte enthielt, deren Einhaltung die Schöffen von Utrecht überwachen sollten². Das Stift Utrecht geriet zeitweilig ganz und gar in die Hände des Grafen, welcher nun für die Utrechter der Mann war, der ihnen die besten Garantien für die Sicherheit ihres Handels leisten konnte. Der Vertrag von 1252 erhielt 1274 noch eine schärfere Form: Bürger der Stadt sollten von seiten der Holländer weder in der Grafschaft noch im Stift irgendwelchen Schaden leiden, dagegen mußten sie sich verpflichten, den Holländern dasselbe zuzusichern³. In den nächsten Jahren tobten wieder heftige Kämpfe im Stift, die Stadt geriet ganz in die Gewalt des Grafen. Ein Sühnevertrag wurde daraufhin geschlossen, und der Graf nahm die Utrechter ausdrücklich für Land und Wasserverkehr in Schutz⁴. Schließlich wurde die Regierung des Stiftes und der Stadt dem Grafen sogar verkauft. Auch im folgenden Jahrhundert wiederholen sich ähnliche Vorgänge in ermüdender Gleichförmigkeit. Es ist hier nicht der Ort, diese territorialen Verwickelungen im einzelnen zu verfolgen. Ein unruhiger und raublustiger Adel machte sich diese Fehden oft zu seinem Vorteile nutzbar, sodaß der Bischof auch seiner nicht mehr Herr ward und den Utrechter Handel nicht immer vor ihm schützen konnte. Der Graf von Holland, der ein Interesse am Handel hatte, der stromabwärts in

¹ v. d. Bergh I Nr. 562, 563.

² v. d. Bergh I Nr. 565, verz. HUB. I Nr. 439.

³ v. d. Bergh II Nr. 273, Muller, Regesten Nr. 42.

⁴ HUB. I Nr. 820 (1278).

sein Land kam, verbündete sich demgemäß mit dem Bischofe zur Sicherung des Stromes unterhalb der Neude bei Rhenen, d. h. also des Leks von der oberen Grenze des Stifts an, zugunsten der durchfahrenden Kaufleute¹. In zahlreichen Privilegien wurden den Utrechter Kaufleuten ihre alten Rechte in Holland garantiert, Schutz zugesichert, auch Befreiung vom Stapelzwange hinzugefügt².

Aus den Ländern des Grafen kam das zeeländische Salz³, im übrigen wird es sich aber nur um einen Transitverkehr der Utrechter nach dem Westen, vielleicht auch nach England gehandelt haben. Sie passierten im 13. Jahrhundert den Zoll von Dordrecht und zahlten hier ein Prozent im allgemeinen, dagegen von Wein, Tuch, Salz, Korn, also von Waren, die später hier zu Stapelartikeln wurden, nach denselben Sätzen wie alle anderen Kaufleute⁴. 1316 ist in einem Erlaß des Grafen an seine Zollbeamten von einem alten Zolltarif die Rede, nach dem die Utrechter in Holland verkehren und dessen strenge Beobachtung den Beamten eingeschärft wird⁵. Noch in demselben Jahre wurde ein neuer für sie erlassen, da über den alten wohl Uneinigkeiten entstanden waren. Nach diesem neuen sollten sie in allen Ländern des Grafen, in Holland, Zeeland und Friesland verkehren. Die hierin angegebenen, dem Zoll unterliegenden Waren sind Getreide und Hülsenfrüchte, nämlich Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Erbsen, dazu Wein, alles Produkte vom Rhein. Pelzwerk, Scharlachtuch und andere gefärbte und gestreifte Tuche, weißer Wollstoff aus Ghistelles sind Dinge, die sie aus den westlichen Niederlanden holen. Mützen und Handschuhe sind möglicherweise Erzeugnisse der heimischen Industrie, denn Handel und Verarbeitung von

¹ Mieris II S. 217, verz. HUB. II Nr. 350 Anm. 1: den stroom te vriene van der Neuden nederwaerts hoerre lant dorganes, also dat die coeplude vrielic hoer land dor liden moghen.

² Mieris II S. 14 (i. J. 1300), verz. HUB. I Nr. 1349; Mieris II S. 196 (i. J. 1318), verz. Muller, Regesten Nr. 132; Mieris II S. 596 (i. J. 1337), Muller Nr. 201, Mieris II S. 641 (1340 vgl. dazu S. 633 f.), Muller Nr. 212; Mieris III S. 3 (1356), Muller Nr. 281.

³ S. oben S. 132 ff.

⁴ HUB. I Nr. 1033 (i. J. 1287).

⁵ Cod. dipl. Neerl. I Nr. 36, verz. Muller, Regesten Nr. 121.

Leder spielte in Utrecht eine große Rolle¹. Alle diese Waren werden nach einem bestimmten Tarife verzollt, für andere zahlen sie ein Prozent beim ersten Zollplatz, den sie passieren, um dann mit einem Zeichen versehen die übrigen Zölle frei zu durchfahren².

In England kommen die Utrechter zum ersten Male 1209 urkundlich vor³. Daß Handelsbeziehungen auch im 12. Jahrhundert schon bestanden, ist bereits nachgewiesen. Vermutlich handelten sie hier mit Wein, auch Ostseehering führten sie ein. Im Jahre 1296 wurde bei Lynn an der englischen Küste das Schiff eines Utrechter Bürgers namens Albert von Muiden arrestiert, weil man glaubte, daß die Ladung Heringe, die es führte, nach Flandern bestimmt sei, über welches damals gerade die Handelsperre von seiten Englands verhängt war⁴. Daß es sich hierbei nicht um Nordseehering handelte, geht daraus hervor, daß im Anfang desselben Jahres Schiffe aus Stralsund und Holland unter denselben Umständen angehalten wurden⁵.

Auf dem Kontinent unterhielten die Städte der Utrechter Diözese, um uns von Utrecht nun weiter nach Norden zu wenden, ebenfalls verkehrsfreundliche Beziehungen zur Stadt. Kampen und Utrecht genossen laut Erlaß des Bischofs wechsel-

¹ Die Utrechter Stadtrechnungen von 1380 erwähnen häufig die Handschuhmacher, Cod. dipl. Neerl. 2. serie, 2. deel. Die »ledersnidere« sind neben den »pellifices« die ersten Handwerker, die in Utrecht schon vor Mitte des 13. Jahrhunderts erwähnt werden (De Geer, Het oude Trecht S. 116 Anm. 1). Unter den Utrechter Industrien war die Lederbereitung eine der bedeutendsten. Die Häute kamen aus der Viehzucht treibenden Umgegend. An Gäste durften frische Häute oder rohes Leder unter keinen Umständen verkauft werden. Muller, Rechtsbronnen I Nr. 13, 16. Die kölnischen Sattelmacher benutzten Utrechtsches Leder (Stein, Akten zur Gesch. von Köln II, 605).

² HUB. II Nr. 296, verz. Muller, Regesten Nr. 125 (21. Dez. 1316). Dieses Zollrecht findet sich auch aufgezeichnet im Liber albus v. J. 1340 unter der Überschrift: Dits dat recht vander tollen te Gheervlyet van dien van Utrecht, de binnen der mure woenen. Muller, Rechtsbronnen I S. 55.

³ Lappenberg, Urkundliche Geschichte des hansischen Stahlhofs zu London, Urkd. Nr. XII.

⁴ HUB. I Nr. 1216.

⁵ HUB. I Nr. 1207.

seitig Zollfreiheit in ihren Städten¹. Mit Stavoren, damals der wichtigsten Handelsstadt im zuiderseeischen Friesland, welche Handel nach England und den Städten an der IJssel trieb, schloß man 1246 einen Vertrag über die Regelung von Schuldklagen: Die Regierungen beider Städte sollten auch ihre eigenen Bürger zur Bezahlung ihrer Schulden an Kaufleute der anderen Stadt anhalten². Die Zollfreiheit, die Stavoren nach altem Rechte auf dem Rhein beanspruchte³, bezieht sich möglicherweise auf den Zoll zu Utrecht und wäre dann vielleicht begründet auf die alte Forderung der friesischen Gesetze, welche den Rhein für eine freie Königsstraße erklären, auf der die Friesen unbehelligt verkehren dürfen⁴. Aber ungestört blieb das Verhältnis zwischen den beiden Städten nicht. In einem langwierigen Kampfe zwischen Lübeck und Stavoren trat Utrecht 1322 zugunsten des ersteren auf, indem es versprach, Stavoren nicht zu unterstützen, seinen Bürgern sogar den Handel mit ihm zu verbieten und schließlich für einen Vergleich zu wirken, obgleich es von Stavoren mancherlei noch nicht gesühnte Schädigungen erlitten habe⁵.

In den westlichen friesischen Landschaften erscheinen neben Händlern aus den IJsselstädten auch solche aus Utrecht. Die Gemeinde Wildingen im Westergo schloß im Jahre 1270 nach voraufgegangenem Streitigkeiten einen Sühnevertrag mit Utrecht⁶, wonach diese Stadt 22 Mark nach dem in Friesland vielfach geltenden englischen Gelde⁷, d. h. 10 Schilling auf die Mark ge-

¹ HUB. I Nr. 1103 (i. J. 1292).

² HUB. I Nr. 342, vgl. Cod. dipl. Neerl. I Nr. 33, Muller, Regesten Nr. 101.

³ Schwartzberg, Groot placcaet-en charterboek van Vriesland I S. 71 f. (i. J. 1118): *scripsimus eis insuper de theloneo quantum dare debeant euntes et redeuntes per renum et de comitatu utver gheferdi or naghelam (?) quod si quis eis infregerit jugiter sit inimicus Regis.* Vielleicht liegt hier eine Fälschung vor.

⁴ Vgl. Asch van Wijck, Handelsverkeer S. 485, Beucker-Andreae, *De origine iuris municipalis Frisici* (1840) c. IV § 4 S. 378.

⁵ HUB. II Nr. 515.

⁶ Gedr.: *Forsch. z. deutsch. Gesch.* IX S. 524, verz. HUB. I Nr. 682.

⁷ Vgl. den für die Münzpolitik interessanten Artikel der Upstalsbomer Gesetze vom Jahre 1323, Friedländer, *Ostfr. UB.* I Nr. 50 Art. XXI.

rechnet, für zugefügten Schaden zu zahlen hatte. Bei Konflikten mit Angehörigen der Utrechter Diözese sollten Utrechter Bürger keinen Nachteil erfahren, sofern sie sich nicht selbst am Kampfe beteiligten. Der Abt von Bloomkamp und der Dekan von Bolsward haben den Vertrag mit untersiegelt, denn die großen friesischen Klöster, die sehr viel Viehzucht trieben, waren meist auch am Handel sehr interessiert, welcher für die Mönche von den meist zahlreichen *fratres conversi* ausgeübt wurde¹. Die Stadt IJlst, die in einen Konflikt mit Kampen geraten war, schrieb auf eine Beschwerde Utrechts hin, daß die freundschaftlichen Beziehungen, die bisher bestanden hätten, keinen Eintrag erleiden würden, sofern die Utrechter Bürger an den Beraubungen, die die Kamper verübt hatten, nicht etwa beteiligt wären. Utrecht möchte beim Bischofe dahin wirken, daß dieser die Kamper zur Ersatzleistung veranlasse².

Utrechter waren regelmäßige Besucher der Märkte von Groningen und Appingedam im Fivelgo³. In ersterer Stadt gab es eine »utersche hense« d. h. eine Hanse der Utrechtfahrer⁴. Auch auf binnenländischen Jahrmärkten, wie beispielsweise in Oldenburg⁵, verkehrten gelegentlich Utrechter Kaufleute. Sie gelangten dorthin auf der viel benutzten Heerstraße von Brügge nach Lübeck, welche über Utrecht führte⁶.

An der Weser finden wir keine Spur von ihnen, doch mag das vom Zufall der Überlieferung abhängen, denn die sehr alten kirchlichen Beziehungen zwischen Bremen und Utrecht lassen auch Berührungen kommerzieller Art als wahrscheinlich erscheinen. Verschiedene Male begegnen sie uns dagegen urkundlich an der Elbe; so schon Ende des 12. Jahrhunderts in Stade. Der erz-

¹ Besonders mit Hamburg trieben sie viel Handel, vgl. HUB. III Nr. 122, 186, Ostfr. UB. I Nr. 73, Oorkondenboek van Groningen en Drenthe I Nr. 372, 385, 388, 398—402, 405. De Kronick van het klooster Aduard, ed. H. Brugmans in Bijdragen en Mededeelingen Bd. 23 (1901) S. 55, 58 f.

² Cod. dipl. Neerl. I Nr. 35 (1315).

³ Overvoorde en Joosting S. 22 f., Cod. dipl. Neerl. I Nr. 34.

⁴ Schepers, Groningen als Hanzestad (Diss. Gron. 1891) S. 70.

⁵ HUB. II Nr. 130. Der Graf und der Truchses von Vechta erteilten ihnen Geleit dazu.

⁶ Vgl. unten S. 190.

bischöfliche Vogt, der hier den Zoll erhob, erteilte den Utrechter Bürgern auf Befehl seines Herrn für künftige Zeiten Freiheit von Kopfgeld, welches ihren Handel angeblich schwer bedrückte¹. 1270 kam es hier zu einem Mißverständnis über den Zoll, den der Erzbischof von den Tuchen erheben wollte, welche die Utrechter nach Stade und weiter elbaufwärts führten. Nach Belehrung durch den Rat von Stade über die Unrechtmäßigkeit dieser Forderung erklärte der Erzbischof auf Bitten des Bischofs von Utrecht und auf Verlangen des Rates die Utrechter ausdrücklich für zollfrei². Für den Hamburger Handel war in diesem Jahrhundert Utrecht unter den Nordseestädten wohl die wichtigste³. Utrechter kauften hier Hamburger und Lübecker Bier, um es in ihrer Heimat und deren Nachbarschaft zu vertreiben⁴.

Die Tuche, die sie die Elbe aufwärts führten, waren wohl Erzeugnisse der westlichen Niederlande. Daß die Utrechter sich tatsächlich am hansisch-flandrischen Verkehre, wenn auch in bescheidenem Maße, beteiligten, ergibt sich aus einem noch erhaltenen Schreiben der Stadt Utrecht an Lübeck⁵. Im Jahre 1358 war auf einer Versammlung der hansischen Städte zu Lübeck die Handelssperre gegen Brügge, Mecheln und Antwerpen beschlossen worden; der Stapel des gemeinen Kaufmannes sollte nach Dordrecht verlegt werden. Utrecht gehörte freilich nicht zur Hanse, aber man hätte es dennoch nicht geduldet, wenn es die Handelssperre umgangen hätte. Unter diesem Verdacht waren

¹ HUB. I Nr. 42 (a. 1186—1201).

² Mieris I S. 355, verz. HUB. I Nr. 685: de pannis ipsorum, quos per Albiam et in civitatem nostram Stadensem ducebant.

³ Vgl. Art. 19 des Hamburger Seerechts: Seghelet ein man to Stade, to ladende to Utrecht wart usw.

⁴ Koppmann, Das hamburgische Schuldbuch von 1288, Ztschr. des Vereins f. hamb. Gesch. VI (1875), auch für sich gedruckt S. 18 ff., 23, 30. Dieses erwähnt neben anderen Utrechter Bürgern mehrmals z. B. einen »Johannes sutor de Traiecto dictus Oudard«. Einer gleichen Namens wird auch 1248 in dem »Liber resignationum« genannt (gedruckt Ztschr. f. hamb. Gesch. I, 329, vgl. Lappenberg, Hamburgische Rechtsaltertümer, Einl. S. 139). Über weitere Beziehungen Hamburgs zu Utrecht vergleiche weiter unten.

⁵ Lüb. UB. III Nr. 329 (i. J. 1359), verz. HUB. III Nr. 444. Vgl. Höhlbaum III S. 207 Anm. 2.

fünf Utrechter Kaufleute, die uns namhaft gemacht werden, wie es scheint in Lübeck angehalten worden, worauf die Stadt Utrecht sich veranlaßt sah, zu bezeugen, daß die von ihren Bürgern nach Hamburg und Lübeck geführten Waren niemandem anders als ihnen selbst gehörten. Die Tuche wären in den unter Handelsperre liegenden Ländern weder gekauft noch verfertigt, überhaupt kein Flandrer habe Anteil an jenen Waren. Die von den Utrechtern geführten Waren bestanden aus Tuchen von Valenciennes, Handschuhen, Mandeln, Reis, Öl, Zucker, Pfeffer und Fellen, allerdings meist Waren des Südens und der Levante, die den Verdacht ihrer Herkunft vom Swin rechtfertigen konnten.

Weiter über Lübeck hinaus haben sich die Utrechter auch am Handel in der Ostsee beteiligt. Sie gehörten zu den Umlandfahrern, denen 1251 der König von Dänemark ein Zollprivileg für Skanör und Befreiung vom Strandrecht verlieh. Zwar werden in dieser Urkunde keine Städtenamen genannt, daß aber Utrecht unter jene zu zählen ist, ergibt sich daraus, daß außer dem Original des Privilegs in Kampen sich noch ein Originaltranssumpt erhalten hat, welches das Archiv der Stadt Utrecht bewahrt. Es wurde auf Wunsch der Umlandfahrer kurz nach Ausstellung des Originals durch die Minoriten von Lund in Schweden ausgefertigt¹. Die Utrechter haben auch wohl die Gelegenheit zu weiteren Anknüpfungen, die die Schonenschen Märkte boten, nicht ungenutzt gelassen. Daß ihre Schiffe auch nach Wisby kamen, darf als erwiesen gelten². Aber eine große Rolle haben die Utrechter auch in der Ostsee nicht gespielt; die Rivalität der Ijsselstädte drängte sie bald in den Hintergrund. Jenes Privileg Waldemars II. für die Umlandfahrer wurde im Jahre 1326 zu Wordingborg den einzelnen Städten, nämlich Harderwijk, Zütfen, Stavoren und Kampen neu bestätigt, von Utrecht ist nicht die Rede³. Doch taucht es 1368 noch einmal wieder unter den Städten auf, die in Schonen privilegiert waren⁴.

¹ HUB. I Nr. 411, 412, verz. Muller, Regesten Nr. 18.

² Vgl. oben S. 143.

³ HUB. II Nr. 449 - 452.

⁴ Lüb. UB. III Nr. 663.

Es ergibt sich hieraus, daß Utrecht bis um die Mitte des 14. Jahrhunderts an allen Zweigen des Nordseehandels selbständig Anteil genommen hat. An den meisten größeren Handelsplätzen des niederdeutschen Verkehrsbereiches lassen Utrechter Kaufleute sich urkundlich nachweisen. Trotzdem gewinnt man aus all diesem nicht den Eindruck, daß es sich um Äußerungen eines selbständigen Handelslebens eigener Initiative handelt. Im Rheinhandel vermögen wir sehr alte Traditionen zu erkennen, im übrigen aber sehen wir die Utrechter Kaufleute hinziehen, wo die Masse der Fremden zusammenströmt, sie schließen sich den großen Handelszügen an. Sie kommen nach Flandern, Niedersachsen, England und in die Ostseegebiete, aber nirgends treten sie besonders hervor und am wenigsten weist ihr Handelsbetrieb am Ende der hier besprochenen Epoche einen selbständigen Charakter auf. Anders steht es mit der passiven Stellung, die Utrecht im niederländischen Handelsleben eingenommen hat. Seine Bedeutung als Marktplatz ist von hohem Alter. Als Umschlagsplatz zwischen den Gebieten des Rheins und der Nordsee stellt es, historisch genommen, neben Tiel ein Verbindungsglied her zwischen dem alten friesischen Handel in karolingischer Zeit und der Epoche, die im 14. Jahrhundert schon für den holländischen Handel anbrach. Abgesehen von jenen alten untergegangenen Handelsplätzen ist Utrecht der älteste¹. — Und weiter noch bildete die Stadt, wie sich aus dem folgenden ergeben wird, einen wichtigen Punkt in dem Verkehre der niederdeutschen Kaufleute nach dem Westen und hatte als solcher im 13. Jahrhundert seine größte Bedeutung. In dieser Tatsache findet sich die Rechtfertigung dafür, daß hier von der Ausdehnung des Utrechter Handels eine eingehendere Darstellung gegeben worden ist, die ohne diese besondere Bedeutung für die deutsche Handelsgeschichte von weit geringerem Interesse wäre.

¹ Es sei hier noch bemerkt, daß es nicht richtig ist, wie es in manchen Darstellungen noch geschieht, Dorstat, Tiel und Utrecht als friesische Handelsplätze neben einander zu nennen. Daß es sich bei allen dreien um ein historisches Nacheinander handelt, dürfte aus der bisherigen Darstellung hervorgegangen sein.

III.

Der östlich-westliche Binnenverkehrsweg.

Kap. 7. Die Utrechter Verkehrswege, die Nordseeküstenfahrt und die niederdeutschen Kaufleute in Utrecht.

Niemals hat Utrecht auf die Entwicklung der deutschen Hanse irgendwelchen Einfluß ausgeübt, auch läßt seine handelspolitische Bedeutung sich zu keiner Zeit mit der der großen hansischen Kontore im Osten und Westen vergleichen. Seine Bedeutung für die deutsche Hanse ist sehr früh wieder gesunken, ehe diese noch zu voller Entwicklung gediehen war. Aber in dieser Frühzeit bildete es im Betriebe der niederdeutschen Schifffahrt nach dem Westen, nach dem Swin, einen Knotenpunkt, an dem sächsische Kaufleute und Schiffer eine Niederlassung begründet hatten. Von dieser Stellung Utrechts in der Verkehrsgeschichte soll auf den nächsten Blättern gehandelt werden.

Es braucht hier kaum wiederholt zu werden, daß man im Mittelalter sich noch lange scheute, die offene See zu befahren, sondern sich lieber vorsichtig in der Nähe der Küste hielt. Die natürliche Beschaffenheit der deutschen Nordseeküsten trug diesem Bestreben in weitest gehendem Maße Rechnung, so daß es mit den damaligen kleinen Kauffahrzeugen möglich war, von der Mündung der Elbe bis nach Flandern zu gelangen, ohne in die offene See hinaus zu müssen. Schon Sartorius äußerte in seiner »Urkundlichen Geschichte des Ursprungs der deutschen Hanse« ähnliches¹, und seitdem hat D. Schäfer wiederholt den Gedanken ausgesprochen², daß man den Weg durch das Watt zwischen der Küste und der friesischen Inselreihe eingeschlagen habe, weiter durch den Flistrom in die Zuidersee und dann durch die Mündungsarme des Rheins, nämlich Vecht, holländische Ijssel und Lek, nach der Maasmündung über die Zollstätten Het Gein und Geervliet gefahren sei, und von dort sei man wiederum zwischen den zeeländischen Inseln hindurch nach dem Swin gelangt. Eine

¹ Sartorius-Lappenberg (Hamburg 1830) S. 216 f.

² Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark (1879) S. 188. Derselbe, Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung, Marine-Rundschau 1905 11. Heft, S. 1361.

nähere Untersuchung hat dieser Handelsweg aber bis jetzt noch nicht erfahren¹. Manche Fragen über die Utrechter Wasser- verhältnisse sind von holländischen Forschern freilich schon eingehend behandelt worden, aber wegen ihres scheinbar lokalen Charakters den deutschen Forschern meist fremd geblieben.

Wir müssen hier etwas weiter ausholen. Die Rheinschiffahrt spaltete sich nach der See zu auch in karolingischer Zeit in zwei deutlich zu scheidende Richtungen, erstens nach England den Lek abwärts, und zweitens nach der Nordsee zu, bei Dorstat sich abzweigend durch die Vecht. Diese beiden großen, von der Natur vorgezeichneten Linien des Verkehrs blieben auch in der Folgezeit von gleicher Bedeutung, wenn auch im einzelnen manche Veränderungen eintraten. Dorstat beherrschte seiner Zeit vollkommen diese beiden Verkehrswege.

Der Lek, an dem es lag, war die Hauptverkehrsader. An diesem Flusse besaß die Utrechter Kirche das »ripaticum«. Häufig nahmen die Normannen bei ihren Überfällen diesen Weg auf Dorstat². Aber auch die Waal segelten sie aufwärts³. Sie konnten so unangefochten leicht und schnell ins Land eindringen, da die von Deichen noch nicht umsäumten Gewässer von großer Breite waren. Die Maasmündung bei Vlaardingcn wurde geradezu als »fretum« bezeichnet⁴.

Nicht unmöglich ist es, daß neben dem Lek auch der alte Rhein noch befahrbar war, falls unter der einige Male erwähnten Rheinmündung diejenige bei Katwijk verstanden werden darf. Auf jeden Fall war der Krumme Rhein zwischen Utrecht und Dorstat befahrbar, und man dürfte wohl annehmen, daß er es auch weiterhin bis an die See gewesen sei, obgleich von holländischen Forschern bestritten wird, daß der Rhein in historischer Zeit

¹ Über die Zollstätte Het Gein, die in einigen hansischen Urkunden erwähnt wird, s. die wichtigen Feststellungen D. Schäfers in den Hans. Geschichtsbl. (Jahrg. 1876, Geographische Miscellen), S. 168—170.

² Im Jahre 837, wo sie von Walchern herkommen, Prud. Trec. Ann. MG. SS. I S. 430, Ann. Fuld. SS. I S. 361. Im Jahre 847 fuhren sie in die Rheinmündung ein und dann aufwärts noch über Dorstat hinaus, Ann. Xant. SS. II S. 228, Prud. z. J. 847.

³ Ann. Fuld. z. J. 880, Regino z. J. 881.

⁴ Herim. Aug. Chron. z. J. 1046 SS. V S. 125 Z. 38.

jemals eine Mündung bei Katwijk gehabt habe¹. In einem Briefe an seine Freunde auf dem Kontinent gibt Alkuin eine poetische Beschreibung der Reise über den Kanal, die der Brief in seiner Phantasie macht. Er selbst kannte die Reise sicherlich sehr wohl. Die Fahrt geht von England nach den »Rheinmündungen« hinüber, dann auf Utrecht zu und weiter an Dorstat vorbei nach Köln². Alkuin gibt auch in seiner Biographie Willibrords an, daß man von der See herkommend an der Rheinmündung erst Station mache und dann direkt nach Utrecht fahre³. Ob Alkuin wirklich die Rheinmündung bei Katwijk gemeint hat, ist allerdings noch fraglich, da er die Maasmündung in Südholland allenfalls auch so bezeichnen konnte. In der Tat stand Utrecht auch mit dieser in unmittelbarer Verbindung. Wie sich weiter unten ergeben wird, war vermutlich schon in karolingischer Zeit ein Arm des Rheins vorhanden, der sich etwas oberhalb Utrecht vom krummen Rhein abzweigte und mit der holländischen Ijssel und dem Lek eine natürliche Verbindung herstellte. Alkuin kann daher auch diese Route im Auge gehabt haben. Es kam aber auch vor, daß man, um von England nach Utrecht zu gelangen, den gewöhnlichen Weg lekaufwärts bis Dorstat einschlug und von hier den Krummen Rhein abwärts fuhr⁴. Der Lek spielte damals wohl die größte Rolle für den Handel; die Waal nahm an Bedeutung erst zu, als Tiel den Rheinhandel an sich zog.

Der zweite, der nördliche Handelsweg ging von Dorstat den Krummen Rhein über Utrecht und die Vecht abwärts in die

¹ v. d. Bergh, *Middelnederlandsche Geographie* S. 65. Seine Ansicht gewinnt dadurch Wahrscheinlichkeit, daß zu keiner Zeit ein Handelsort oder eine Zollstätte am alten Rhein erwähnt wird. Früher glaubte man, der Rhein sei durch eine Sturmflut im Jahre 860 an der Mündung versandet und verstopft, vgl. Buchelius, *Traiecti Batavorum descriptio*, mitget. von S. Muller, *Bijdragen en Mededeelingen*, Bd. 27 (1906) S. 147. Doch entbehrt die Behauptung jeglicher Begründung.

² MG. *Poetae Lat.* I S. 221, vgl. im Jahrgang 1908 S. 318 Anm. 1.

³ Jaffé, *Bibl. rer. Germ.* VI S. 44: *donec prospero cursu ostia Hreni fluminis vela deposuit; ibique optata telluris statione refocilati sunt, et mox ad castellum Traiectum, quod in ripa eiusdem fluminis situm est pervenerunt.*

⁴ V. Bonif. ed. Levison S. 16.

Zuidersee, von wo man damals noch durch eine enge Öffnung in das offene Meer gelangte. Diesen Weg benutzten z. B. die Missionare, wenn sie nach Friesland wollten¹, eine Fahrt, die weniger Gefahr voraussehen ließ als der umständliche Landweg durch die friesischen Moore. Die Zuidersee, in den ältesten Zeiten stets Almere (d. h. wohl der große See) genannt, war nämlich damals ein ruhiger, anscheinend sogar sumpfiger Binnensee, auf dem man Fischerei betrieb, welche man auf dem Meere noch nicht ausüben gewagt hätte. Mit der See stand sie durch einen Fluß in Verbindung, das Fli², an das heute nur noch das Gatt zwischen Terschelling und Vlieland erinnert, das den Namen Vliestrom führt. Das Almere wurde daher bald als »fretum« oder »sinus maris«, bald als »stagnum« oder auch »fluvius« bezeichnet³. Stavoren war schon in früher Zeit ein wichtiger Punkt am Ausfluß des Almere, so daß es den durchflutenden Verkehr vermöge seiner Lage bis zum gewissen Grade beherrschte⁴. Mehrere Inseln waren der Öffnung vorgelagert, die im Laufe der Jahrhunderte stückweise vom Meere verschlungen wurden, so daß die Zuidersee erst allmählich die breite Mündung erhielt, die sie heutigen Tages aufweist. Bei einer großen Sturmflut im Jahre 1170 versanken große Landesteile von Friesland in der Nähe von Stavoren im Meere⁵. Mit dieser Erweiterung des Stromes hängt vermutlich auch der Umstand zusammen, daß die Einheit der Friesen östlich und westlich von dieser Strömung sich vollständig löste, denn die friesischen Kuren und die übrigen Rechtssatzungen der Friesen im

¹ V. Bonif. ed. Levison S. 47, 85 Z. 25. Auf demselben Wege wurde seine Leiche nach Utrecht zurückgeschafft, von wo sie später zu Schiff nach Mainz und Fulda überführt wurde, S. 52 Z. 25.

² Vita Odulfi, MG. SS. XV S. 357 Z. 50: flumen quod dicitur Flé.

³ V. Bonif. a. a. O.; stagnum ebenda S. 47, V. Odulfi a. a. O. Z. 18; Odberti Passio Frid. SS. XV S. 350 Z. 30. Mit dem auf den friesischen Feldzügen Karl Martells erwähnten »altum mare« ist wohl das Almere gemeint, das der Chronist mißverstanden hat. Sicherlich ist hier nicht an eine Schlacht auf hoher See zu denken (Chron. Fredeg. cont. MG. SS. Merov. II S. 176 Z. 11; Mühlbacher Nr. 39 c, d).

⁴ Zuerst erwähnt V. Odulfi S. 357 Z. 40, Odbert a. a. O.

⁵ Ann. Colon. Max. SS. XVIII S. 783 Z. [31. Vgl. Richthofen, Untersuchungen zur friesischen Rechtsgeschichte II S. 98, v. d. Bergh, Mndl. Geogr. S. 33, 48 ff., siehe daselbst die angehängte Karte.

12. und 13. Jahrhundert, sowie der Upstalsbomsche Verein hatten Gültigkeit nur für die Gebiete zwischen Fli und Weser.

Daß dieser Verkehrsweg tatsächlich in karolingischer Zeit benutzt worden ist, läßt sich aus einigen Berichten klar erweisen. Der heilige Anskar fuhr auf seiner ersten Missionsreise von Köln zu Schiff nach Dorstat und dann »durch Friesland hindurch«, d. h. durch das Fli nach dem Lande der Dänen¹. Denselben Weg in umgekehrter Richtung schlugen die Normannen ein, als sie im Jahre 834 zum ersten Mal über Dorstat herfielen. Die Annalen von St. Bertin berichten zu diesem Jahre wörtlich: »Indessen kam auch eine Flotte von Dänemark her nach Friesland, verwüstete einen Teil des Landes und kam dann über Alt-Utrecht zur Handelsstadt Dorstat, und sie raubten alles«². Auf demselben Wege kamen sie 846 von Ostergo und Westergo her³. Auch sonst sind sie wohl häufig durch diese Strasse nach Dorstat gelangt, denn in diesen Gegenden, nämlich am Krümmen Rhein und an der Vecht, haben sie sich zuerst festgesetzt, wahrscheinlich damit ihre neuen Besitzungen eine gesicherte Verbindung mit der See besäßen. Erst danach haben sie ihre Machtsphäre von hier aus über die holländischen Gebiete an den Mündungen der Maas und des Rheins ausgedehnt.

Bekannt ist das Itinerar Alberts von Stade zum Jahre 1154, welches den Landweg von Köln über Neuß, Xanten, Arnhem, Zeist nach Utrecht angibt. Hier, sagt er, müsse man ein Schiff besteigen, und so fahre man über Muiden und Stavoren nach Dänemark⁴. Dieses Itinerar ist ein literarischer Niederschlag der Fahrten,

¹ V. Ansk. c. 7 ed. Waitz S. 29: Inde egressi (d. h. von Köln zu Schiff) per Dorstatum, et vicinia Fresonum transeuntes, ad confinia pervenerunt Danorum. Vgl. dazu Einh. Ann. SS. I S. 214: per Frisiam qua venerat via reversus est. D. Schäfer, Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegelung, S. 1358 ff., denkt bei dem Ausdruck: vicinia Fresonum transeuntes an die Wattenfahrt.

² MG. SS. I S. 428 Z. 10: Interim etiam classis de Danis veniens in Frisiam, aliquam partem ex illa devastavit, et inde per Vetus-Traiectum ad emporium quod vocatur Dorestadus venientes, omnia diripuerunt.

³ Ann. Xant. SS. II S. 228 Z. 24.

⁴ MG. SS. XVI S. 340 Z. 15: Iterum si vis, vadas de Colonia 5 miliaria usque Nussiam, 9 Xantis, 7 Arnhem, 6 Seist, 1 Traiectum. Ibi intra navem, et descende usque Muthen et ita per mare in Stauriam, et sic in Daciam.

die dänische Pilger schon seit dem 11. Jahrhundert häufig nach dem Orient unternahmen, ebenso wie jenes Itinerar einer See-reise durch die Meerenge von Gibraltar bei Adam von Bremen. Einen solchen Kreuzzug zur See wollten Dänen vermutlich im Jahre 1191 unternehmen, sie wurden aber durch heftigen Sturm gezwungen, schon in Stavoren zu landen, wo man beschloß, die Reise zu Lande fortzusetzen. Die Schiffe wurden hier samt allem entbehrlichen Gerät verkauft, und man fuhr auf kleineren Fahr-zeugen den Rhein hinauf nach Köln und dann weiter über Basel zu Lande nach Venedig¹.

Durch das Fli bewegte sich in der folgenden Zeit der Handel der zuiderseeischen Städte nach der Nord- und Ostsee, teilweise auch der der Städte am Rhein. Jene aber hatten das größte Interesse an der Sicherung der Schifffahrt an dieser Wasserstraße, vor allem Kampen. Diese Stadt schloß 1323 mit der Gemeinde auf der Insel Terschelling zum Schutze der Einfahrt einen Vertrag ab, worin sie die Erlaubnis erhielt, ein Seezeichen (voerhuys of eyn marke) zu errichten, zu dessen Bau sie das Material, Steine und Balken, selbst bezahlen würde; dafür sollen die Kamper Güter und Schiffer dieses Seezeichen abgabefrei passieren, auch soll es Kampen gestattet sein, später ein zweites Zeichen hier zu bauen².

Das Marsdiep kam für die Schifffahrt erst in sehr viel späterer Zeit in Betracht, da es wahrscheinlich im früheren Mittelalter noch nicht eine Öffnung der Zuidersee zwischen Nordholland und Texel bildete, sondern nur ein Fluß war, der Westfriesland von dem übrigen Holland trennte. Es wird als Meeresarm (portus = Durchfahrt) zum ersten Male 1303 erwähnt³. Kampen legte 1358 hier die ersten Tonnen⁴. Es trat an Bedeutung aber noch gegen

¹ Hist. de protectione Danorum in terram sanctam MG. SS. XXIX S. 163 Z. 1: Venditis ergo navibus cum omnibus utensilibus rebusque importabilibus, per Rhenum navigantes, Coloniam usque perducti sunt.

² HUB. II Nr. 452 Anm. 1. Neun Jahre später ließ Kampen das Fahrwasser hier durch Tonnen bezeichnen, s. Ter Gouw, Geschiedenis van Amsterdam II S. 347.

³ Schwartzberg, Groot placcaet-en charterboek van Vriesland S. 134. Es wird hier verfügt über die Hinterlassenschaft eines Bürgers von Staveren, »qui iuxta portum dictum Marsdyp fuit submersus«.

⁴ Ter Gouw a. a. O. S. 347.

das Fli zurück. Im niederdeutschen Seebuch und bei Waghenauer ist letzteres immer die Haupteinfahrt für die Reise nach Amsterdam.

Was nun die schon berührte Wattenfahrt betrifft, so ist es ja möglich, daß dieser Weg von kleineren Fahrzeugen eingeschlagen wurde, aber daß er der allgemein übliche gewesen sei, läßt sich nicht nachweisen, ist auch selbst für die frühere Zeit nicht gerade sehr wahrscheinlich. Zur Ebbezeit hätten die Schiffe immer mehrere Stunden stille liegen müssen und abgesehen von diesen lästigen Verzögerungen der Reise wären sie, auch wenn sie dann in den Wasserrinnen zwischen den Watten gelegen hätten, gar zu leicht den Angriffen der räuberischen Friesen ausgesetzt gewesen.

Eher lassen sich Beispiele anführen für die Fahrt in freiem Wasser, die sich aber immerhin in der Nähe der Küste hielt. Die außerordentlich schnellen Fahrten, die nach dem bekannten Scholion des Adam erzielt wurden¹, sind bei der Wattenfahrt gar nicht auszuführen. Auch aus anderen Nachrichten ergibt sich, daß man unter Benutzung günstigen Windes vor den Inseln her fuhr. Die Kreuzflotten der Friesen, die häufig genug auf ihrer weiten Reise übers offene Meer fahren mußten, haben niemals die Watten zur Durchfahrt benutzt. Bei der Ausfahrt im Jahre 1217, von der wir eine ausführliche Beschreibung in der Chronik des Abtes Emo besitzen, heißt es ganz deutlich, daß man von der Mündung

¹ L. IV. c. 1 ed. Lappenberg S. 154. Dieses Scholion ist schon sehr früh entstanden und stammt vielleicht noch von Adam selbst. Albert von Stade kennt es bereits. Das darin enthaltene Itinerar nach dem heiligen Lande muß weitere Verbreitung gehabt haben und wurde wohl als eine Art Segelanweisung mündlich unter den Seefahrern der Nordsee überliefert. So lernten es auch die Friesen kennen, denn der Weg, den die Kreuzfahrer im Jahre 1217 einschlugen (Emo, MG. SS. XIII S. 478 ff.), stimmt mit dem bei Adam angegebenen auffallend genau überein. Daß es aber diesem von dänischer Seite mitgeteilt ist, ergibt sich daraus, daß die angegebenen Routen von Ripen ausgehen. Ein solches Itinerar konnte um so leichter Verbreitung finden, da die Kreuzflotten sich mitunter aus den verschiedensten meeranwohnenden Völkern zusammensetzten. Im Jahre 1189 z. B. unternahmen Dänen und Friesen gemeinsam einen Kreuzzug zur See, denen sich auch Engländer und Flandrer anschlossen (Ricardi Londin, Itinerar. Peregrinorum MG. SS. XXVII S. 206 Z. 15, auch Roberti Canon. Chron. MG. SS. XXVI S. 254 Z. 7).

des Laubach abfuhr in die hohe See hinaus und so mit günstigem Winde am dritten Tage nach England gelangte¹. Im Jahre 1269 fuhr man von der Ems ab, kam zunächst aber nur bis Borkum, wo man auf günstigen Wind, der die Flotte nach Westen führen sollte, zwanzig Tage lang warten mußte².

Es herrschte offenbar die Gewohnheit, vor der Inselreihe her zu fahren, man konnte dann immer noch bei einem heraufziehenden Unwetter landen oder hinter den Inseln Schutz suchen. Helgoland bildete in der Nordseeschifffahrt einen günstigen Stützpunkt, denn es tauchte ja schon aus dem Meere empor, sobald der Schiffer das Ende der friesischen Inselreihe bei Wangeroog verließ, um sich weiter nach Norden zu wenden. Adam erzählt, daß die Seeräuber auf ihren Fahrten hier gern angelegt hätten³. Von hier ging die Reise weiter nach der nordfriesischen Küste hinüber, nach der Eider und nach Ripen. Diese Fahrt deutet auch das Scholion des Adam an, wo gesagt wird, daß man von Ripen in südwestlicher Richtung nach dem Sinkfal oder nach der Westspitze von England gelange⁴. Die englischen Schiffer nahmen ebenfalls diesen Weg, wenn sie aus dem Osten kamen, um nach England zu segeln. Weil man von Helgoland aus eine neue Richtung einschlagen mußte, so konnte es vorkommen, daß man wegen ungünstiger Winde bei dieser Insel liegen blieb, da man gegen den Wind mit den damaligen Fahrzeugen nicht kreuzen konnte⁵. Die Bedeutung Helgolands für die Orientierung wird ersichtlich aus dem niederdeutschen Seebuch, wo eine ganze Reihe von Routen angegeben ist, die von dieser Insel in die verschiedenen

¹ MG. SS. XXIII S. 478 Z. 30: Per hostium itaque Lavice fluminis in altum emissi ventis usi pro voto secundis, die tercio Angliam vidimus.

² A. a. O. S. 554 Z. 25. Vielleicht derselbe Grund veranlaßte im Jahre 1227 die Kreuzfahrer, von Borkum nach etwa zwei Wochen wieder zurückzukehren, s. ebenda S. 511 Z. 21.

³ L. IV. c. 3. ed. Lappenberg S. 156.

⁴ L. IV. c. 1. S. 154. Otto IV. schiffte sich hier a. 1207 ein, um nach England überzusetzen, vgl. Winkelmann I S. 104.

⁵ Im Jahre 1310 war ein Schiff aus Kingston am Hull, das auf der Fahrt von Osten (de partibus Estlandie) nach England begriffen war, aus dem angeführten Gruude hier vor Anker gegangen und bei der Gelegenheit von Kampfern geplündert worden. HUB. II Nr. 167.

Einfahrten an der Nordseeküste führen¹. Als der König von Dänemark 1356 Befestigungen auf der Insel anlegen ließ, suchten die Hamburger durch eine Gesandtschaft an den König die Interessen des Kaufmanns zu wahren².

Die Route nach der Eidermündung spielte aber in der ältesten Zeit die größte Rolle, da man von hier nach Schleswig gelangte. Daß man in karolingischer Zeit kaum von der Nordsee mit Schiffen in die Ostsee gelangt ist, wohl aber umgekehrt von der Seite der Skandinavier, ist bereits ausgeführt. Hier bei Schleswig bot sich nun die Gelegenheit, die gefährliche Fahrt durch das Kattégatt zu vermeiden und statt dessen die Schiffe hier eine kurze Strecke über Land zu schaffen. Derartige Vorgänge waren in früheren Zeiten durchaus nicht ungewöhnlich. Das Beispiel der Normannen und Waräger auf Kriegs- und Handelsfahrten ist ja bekannt genug³.

Die Breite des Landrückens zwischen Schlei und Eider war damals viel geringer als heutigen Tages. Die Treene muß sehr viel wasserreicher gewesen sein, denn sie wurde in karolingischer Zeit als Eider bezeichnet und bildete die Grenze gegen Dänemark, nicht etwa die heutige Eider, die weiter südlich fließt⁴. Auch haben Geologen festgestellt, daß einst von Westen das Meer weit die Flüsse hinauf dringen konnte, was noch heute eine breite Senke erkennen läßt, in der die bei Hollingstedt an der Treene mündende Rheider Au fließt, und die unmittelbar bis an die Wasserscheide heranreicht. Von Osten aber schnitt die Schlei etwa eine halbe Meile tiefer ins Land ein⁵, so daß vielleicht eine

¹ Hsg. v. Koppmann, Kap. XI Nr. 1 bis 5, 9.

² HUB. III Nr. 363, vgl. Kiesselbach, Die wirtschaftlichen Grundlagen S. 237. Quod nostros cives et communem mercatorem interdum limites et portum ejusdem terre ob spem salutis corporum atque rerum contigit visitare et habere ibidem refugium singulare.

³ Vogel, Zur nord- und westeuropäischen Seeschifffahrt im früheren Mittelalter, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1907 S. 163.

⁴ Koppmann, Die dänische Mark in der Karolingerzeit. Jahrb. f. d. Landesgesch. d. Herzogt. Schlesw. Holst. u. Lauenburg Bd. X (1869) S. 14 ff.

⁵ Struck, Die Beziehungen des Dannewerks zur Topographie und Geologie seiner Umgebung, Mitt. d. Geogr. Gesellsch. i. Lübeck 2 R.

Strecke von kaum 5 km zwischen Nord- und Ostsee zu durchqueren war. Bis Hollingstedt waren es im ganzen 15 km.

Daß ein solcher Transport, und zwar von Schiffen, die über See fahren, hier einmal wirklich stattgefunden hat, dafür haben wir gut verbürgte Nachricht. In Dänemark herrschten um die Mitte des 12. Jahrhunderts heftige Thronstreitigkeiten. Knut V., Sohn des Lawardmörders, war 1151 zu den Nordfriesen geflohen und nahm, von diesen unterstützt, eine drohende Haltung gegen seinen Nebenbuhler an. Suein, der sich dessen wohl nicht versehen hatte, eilte aus Rußland, wo er sich gerade auf einem Feldzuge befand, herbei, sammelte eine Flotte aus Seeland und Schonen und fuhr nach Schleswig, von wo er etliche seiner Schiffe nach Hollingstedt über Land ziehen ließ und so in die Eider gelangte, um dann Knut in dem von ihm erbauten Mildeburg zu belagern. Der älteste Geschichtschreiber, der hiervon erzählt, ist Saxo Grammaticus, der diese Partie seines Werkes wahrscheinlich noch im 12. Jahrhundert niedergeschrieben hat¹. Dasselbe berichtet der Verfasser der isländischen Knytlingasaga, der reichlich fünfzig Jahre später schrieb, der aber den Namen Hollingstedt einführt, bis zu welchem Orte man die Schiffe geschafft habe². Ähnlich lautet der Bericht in den Annalen von Ruhkloster (bei Glücksburg), die noch einige Jahrzehnte später abgefaßt sind, nur geben sie statt Hollingstedt »Huchlstiaeth« als Endpunkt des Transportes an³. Alle drei Geschichtschreiber sind gänzlich unabhängig voneinander, gehen aber wahrscheinlich alle auf eine und dieselbe unbekannt Quelle zurück, die ungefähr gleichzeitig mit den Ereignissen abgefaßt sein muß. Die angegebenen Orte sind nicht etwa identisch, dennoch braucht kein sachlicher Unterschied zu bestehen, da es

Heft 21 (1906), Sonderdruck f. d. hans. Geschichtsverein, Pfingsten 1906 S. 37 f. Vgl. Maack, Urgeschichte des schleswig-holsteinischen Landes (1869) S. 90 f.

¹ Sueno, reditus eius opinione accepta, Jutis in equitatum digestis a Sialandis et Scanis classem adciscit. Ex qua nonnullas naves Slesvici subductas ad Eidoram usque solo tenus pertrahendas curavit. MG. SS. XXIX S. 90 Z. 45. Vgl. Einleitung von Holder-Egger S. 38.

² dro hann þegar her saman ok for til Heiðabæjar, hann hafði skipalið ok dro þar skipin fra Sletti yfir til Hyllingstaða a Frislandi. MG. SS. XXIX S. 304.

³ MG. SS. XVI S. 402 Z. 18.

sich in beiden Fällen wohl um dieselbe Route handelt. »Huchstiaeth« ist ein heute nicht mehr vorhandener Ort, den man an der Straße nach Rendsburg zu suchen hat¹, wie sich aus dem Schleswiger Stadtrecht ergibt, wahrscheinlich in der Gegend von Klein Rheide², von wo man also auf der oben genannten Rheider Au bei Hollingstedt in die Treene gelangt wäre³. Die heutige Eider kommt jedenfalls nicht in Betracht, da sie viel zu weit entfernt ist.

Ein solches Unternehmen war nur mit verhältnismäßig kleinen Schiffen möglich. Daß mit Handelsschiffen dasselbe geschehen sei, dafür haben wir keine Nachricht. Im Schleswiger Stadtrecht, das etwa hundert Jahre nach diesen Ereignissen aufgezeichnet wurde⁴, findet sich keine Spur davon. Nach dem darin angegebenen Zolltarife war der wichtigste Handelsweg, abgesehen von der Schlei, der Landweg über Rendsburg nach dem Süden, und hier bildete »Huchelstath« den ersten Abschnitt. Der Verkehr ging zu Wagen dorthin, und vermutlich lud man hier schon die Waren in Schiffe um, da es sonst schwer erklärlich wäre, warum der gewiß sehr unbedeutende Ort so sehr hervorgehoben wird⁵. Es ist also sehr wohl denkbar, daß statt des Umladens mit Hilfe von Wagen zwischen Huchelstath und der Schlei in älteren Zeiten das Überziehen der Schiffe mehr im Gebrauch gewesen sei. Wenn man das nicht wollte, war man genötigt, um die Nordspitze von Jütland herumzufahren, wozu größere und seetüchtigere Schiffe nötig waren, als man sie für die gewöhnliche Küstenschiffahrt benutzte.

Wir wenden jetzt unsere Blicke wieder in die Gegend von Utrecht zurück. Die Vecht stellte die einfachste und kürzeste Verbindung Utrechts mit der See dar. Sie muß im Mittelalter ein sehr breiter Strom gewesen sein. In der Mitte ihres Laufes

¹ Kiesselbach, Schleswig als Vermittlerin des Handels zwischen Nordsee und Ostsee vom 9. bis 13. Jahrh., Zeitschr. der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Gesch. Bd. 37 (1907) S. 141 ff. bestreitet dies mit unzureichenden Gründen.

² Sach, Geschichte der Stadt Schleswig (1875) S. 17.

³ Vgl. Dahlmann, Gesch. v. Dänemark II S. 258.

⁴ Vgl. Hasse, Das Schleswiger Stadtrecht (Kiel 1880) S. 64.

⁵ HUB. I Nr. 1362 Art. 30: Pro quolibet plauastro eunte Huchelstath 4 ℔ , eunte vero Regnaldzburgh 6 ℔ , si vero transierit Eghdoram, 12 ℔ .

bildete sie umfangreiche Seen und Veenen, und bei Sturmfluten drang das Seewasser darum sehr weit aufwärts. Bei einer solchen im Jahre 1170, erzählte man sich, habe man Seefische vor den Mauern Utrechts fangen können¹. Der Lauf des Flusses war damals auch anders. Er trennte sich schon oberhalb Utrechts bei Vechten vom Krümmen Rhein und umfloß im Bogen die Stadt auf der östlichen und nördlichen Seite (heute Biltsche Grift)². Die Befriedung des Flusses war eine nicht gerade leichte Aufgabe des Bischofs. Ihre Durchführung ließ daher in den Augen der Utrechter Bürgerschaft auch oft zu wünschen übrig. Muiden, am Ausfluß der Vecht, wo in ottonischer Zeit der Schiffszoll sich befand, wird in den folgenden Zeiten nur sehr selten genannt³. Der Ort hatte eine städtische Regierung, war aber nur ein unbedeutendes bischöfliches Landstädtchen, das sich auch wohl etwas am lokalen Handel beteiligte⁴. Der Bischof hatte hier eine Burg, von der aus er wohl hätte imstande sein müssen, den Verkehr zu schützen. Aber gerade um dieses Schloß tobte zum Nachteil des Handels zuweilen der Kampf zwischen Holland und dem Bistum, wie z. B. Ende des 13. Jahrhunderts, als Muiden eine Belagerung durch den Grafen erfuhr⁵. Infolge des Kriegszustandes war der Handel lange unterbrochen gewesen, und Lübecker und andere Kaufleute hatten viele Güter verloren. Aber dann versprach im Jahre 1302 der Bischof Guido von Hennegau, der ein Bruder des Grafen von Holland war, und unter dem wieder Ruhe ins Land gekommen war, jenen Kaufleuten seinen Schutz für die Fahrt und den Aufenthalt in Stadt und Land zwischen Muiden und Utrecht⁶. Durch seinen Bruder waren dem Bischof 1300 die Lehen von Amstel und

¹ Kluit, Hist. crit. comit. Holland I, 1 S. 123, 126.

² De Geer, Bijdragen tot de geschiedenis en oudheden der provincie Utrecht S. 40.

³ Im 13. Jahrhundert wird hier vorübergehend wieder ein Zoll erwähnt, HUB. I Nr. 334.

⁴ v. d. Bergh, Oorkb. II Nr. 995, verz. Muller, Regesten Nr. 64: quod nos et oppidum nostrum subsumus et immediate attinemus ecclesie Trajectensi (i. J. 1296). 1320 erhielt es Zollfreiheit vom Grafen von Holland, Mieris II S. 242.

⁵ Joh. de Thilrode Chron. (z. J. 1296), MG. SS. XXV S. 377. Blok I S. 289 f.

⁶ Lüb. UB. II Nr. 137, verz. HUB. II Nr. 16.

Woerden zurückgegeben worden, sodaß die Gegend an der Vecht wieder vollkommen in seiner Macht war¹.

Aber nicht nur von Seiten Hollands drohten solche Gefahren dem Handel, sondern auch von den mächtigen Herren von Amstel und Woerden, die sich meist ziemlich unabhängig zu halten verstanden. Gegen sie hauptsächlich und zur Sicherung der Vecht hatte der Bischof Heinrich von Vianen um die Mitte des 13. Jahrhunderts das feste Schloß Vreeland mit Hilfe seiner Stadt Utrecht errichtet². — Im Jahre 1247 war es zwischen Lübecker Bürgern und einem Räuber namens Marcward Culen zum Kampfe gekommen, wobei einige Lübecker verwundet wurden und eine Kogge, die Leuten des Herrn von Amstel gehörte, nach Lübeck geschleppt wurde. In einem zu Utrecht datierten Schreiben bedauerte dieser Herr von Amstel das Geschehene, versprach, zur Gutmachung des Schadens beizutragen, und leitete eine Verständigung mit Lübeck ein³. Dieser Räuber war vermutlich ein unruhiger Lehnsmann oder Knappe des Herrn von Amstel und hatte in dieser Gegend an der Vecht die Lübecker angegriffen. Derartige Ereignisse mögen sich damals oft abgespielt haben.

Darum versicherte der Bischof die Fremden im Jahre 1260 ausdrücklich seines Schutzes. Wegen des Gehorsames, heißt es da, den ihm die Bürger von Utrecht erwiesen hätten, bestätige er ihnen selbst und den fremden Kaufleuten die alten Freiheiten und Rechte bei Auf- und Niederfahrt auf der Vecht; er wolle sie gegen jederlei Unrecht schützen und ihnen von seiner Burg Vreeland aus Beistand leisten; auch versprach er, ebendort keinen neuen Zoll einzurichten⁴. Aber die Bischöfe konnten ihre Versprechungen nicht halten, denn es fehlte ihnen an den nötigen Machtmitteln. Auch um diese Burg tobten bald die Kämpfe⁵. Noch im 13. Jahrhunderte sahen sich die Bischöfe mehrmals gezwungen, dieses Schloß an den Grafen von Holland oder den Herrn von Amstel zu ver-

¹ Mieris II S. 11.

² Blok I S. 285. Brom, Regesten I Nr. 1463.

³ v. d. Bergh I Nr. 434 (i. J. 1248), verz. HUB. I Nr. 360.

⁴ Heda ed. Buchelius S. 221, verz. HUB. I Nr. 557. Nach Heda S. 214 wurde Vreeland 1259 erbaut. Dieselben Zusagen wurden bestätigt i. J. 1302 (HUB. II Nr. 16).

⁵ Blok I S. 286 f. Vgl. auch Brom, Regesten I Nr. 1602, 1632.

pfänden, die dann widerrechtlich Zölle hier erpreßten und die Burg nicht einmal herausgaben, wenn der Bischof sie wieder einlösen wollte¹. Ähnliche Hergänge wiederholten sich im 14. Jahrhundert².

Die Fahrwasserverhältnisse auf dem Alten Rhein hatten sich allmählich sehr verändert. Der Verkehr auf der alten Strecke zwischen Wijk bij Duurstede und Utrecht stockte spätestens seit dem 12. Jahrhundert vollständig. In einer Urkunde von 1165 heißt es, daß der Rhein bei Wijk bij Duurstede schon von altersher (antiquitus) durch einen Damm abgesperrt gewesen sei³. Der Alte Rhein war also für die Schifffahrt wohl schon längst unbrauchbar geworden, denn man hätte mit den damaligen technischen Mitteln einen stark fließenden Strom kaum abdämmen können. Trotzdem floß wohl noch immer eine Menge überschüssigen Wassers abwärts, denn der Graf von Holland hatte an der Grenze des Stifts bei Suadeburg, dem heutigen Zwammerdam, einen anderen Damm (obstructio) quer durch den Rhein gelegt, um das Zufließen des Rheinwassers in sein Land gänzlich zu verhindern. Vielleicht wollte man bei Kolonisationsarbeiten oder dergleichen nicht gestört werden. Das Wasser, das keinen Abfluß mehr fand, ergoß sich nun über die Felder der benachbarten Utrechter und richtete große Verwüstungen an. Man beklagte sich heftig, sann darüber nach, wie dem abzuhelpen sei, und wandte sich schließlich an den Kaiser. Dem ihm vorgetragenen Plane erteilte dieser die Bestätigung. Man wollte nämlich bei einem gewissen Orte Node einen Durchstich machen, »damit der Rhein in das nahe Meer einen Abfluß habe«⁴. Der Rheindamm bei Wijk bij Duurstede sollte auf Wunsch

¹ Bella Campestria ed. S. Muller, Bijdragen en Mededeelingen 11 de deel (1888) S. 507. Beka S. 79. Vgl. De Geer, Bijdragen S. 258. Brom, Regesten II Nr. 1848, 1925.

² Mieris II S. 445 f. (i. J. 1327), Beka S. 115 (i. J. 1338).

³ HUB. I Nr. 18.

⁴ D. Schäfer, Geographische Miscellen, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1876 S. 172 bezweifelt, daß unter Node jeder Ort bei Rhenen zu verstehen sei, welcher die Grenze des Stifts gegen Geldern bildete (Blok I S. 286, v. d. Bergh, Oorkb. II Nr. 360), an dem sonst alle Forscher festhalten (vgl. H. Blink, Der Rhein in den Niederlanden, 1889, S. 100). Der Ort müsse in der Nähe von Bodegraven gesucht werden. Ein Durchstich bei Rhenen hätte die Schwierigkeit allerdings nicht gehoben.

der umwohnenden Fürsten und der stiftutrechtschen Bewohner künftig bestehen bleiben, so wie er sei¹. Jener Damm des Grafen aber sei rechtswidrig, und der Kaiser befehle ihm, denselben abzutragen, damit der Rhein als freie Königsstraße abfließe wie von altersher.

Die Entscheidung über den Suadeburger Damm gelangte aber nicht zur Ausführung. Der Bischof ließ sich im Anfang des 13. Jahrhunderts von den damals untereinander im Kampfe liegenden Präbendenten der Grafschaft das Versprechen geben, die Sperrung zu beseitigen². Aber die Frage blieb immer noch ungelöst, bis man im Jahre 1226 beschloß, sieben Schleusen anzulegen, in deren Unterhaltung Graf und Bischof sich teilen, ersterer aber das Schaulrecht mit dem dazu gehörigen Bann erhalten sollte³. Die Streitfrage endete also mit einem Siege Hollands. Wir sehen aber daraus, daß die Schifffahrt auf dem alten Rhein schon längst unmöglich geworden war. Ein gewisser Schiffsverkehr im Binnenlande blieb hier wohl bestehen. Man baute Kanäle, um das überschüssige Wasser nach der Ijssel abzuleiten, teils auch um diesen Verkehr zu fördern⁴. Im wesentlichen aber hatte er rein lokalen Charakter.

Demnach kam außer der Vecht nur noch eine Schifffahrtsstraße für Utrecht in Betracht, nämlich die nach dem Lek und der holländischen Ijssel. Ein natürlicher Arm des Rheins zweigte sich vom Krümmen Rhein etwas oberhalb Utrechts ab und lief in südwestlicher Richtung in die Holländische Ijssel, da wo sie sich erst

In der Stadt Utrecht gibt es einen Platz die »Neude«, wo nach De Geer (Het oude Trecht S. 70, 145) früher ein Hafen sich befand, der damals wohl noch vor der Stadt lag. Vielleicht wäre hieran zu denken. Das Rheinwasser sollte dann durch die Vecht nach der Zuidersee abgeführt werden.

¹ Praeterea obstructionem illam Rheni, que vulgo dicitur dam, prope villam sive in villa, que appellatur Wyc, que ad removendam tam gravem aquarum perniciem antiquitus facta est, nos . . . ratam habemus.

² v. d. Bergh I Nr. 197, 199, 200, Muller, Cart. S. 188, 194.

³ v. d. Bergh I Nr. 294.

⁴ Mieris II S. 317, 868, 870. HUB. III Nr. 414 Anm. Über einen solchen Binnenverkehr vgl. Mieris II S. 391, v. d. Bergh I Nr. 583. Muller, Het oude register v. Graaf Florens S. 279.

kurz vorher vom Lek getrennt hatte, denn diese beiden Flüsse standen bis zum Ende des 13. Jahrhunderts in offener Verbindung miteinander, was heute nicht mehr der Fall ist¹. Dieser Arm führte ebenfalls den Namen Rhein oder auch Neuer Rhein². Sein Bett fiel zum Teil mit dem des heutigen Vaartschen Rijn zusammen. Der Umstand, daß dieser Arm sowohl wie die Vecht die Schiffe nicht direkt nach Utrecht führte, sowie die zunehmende Versandung des Krummen und Alten Rheins veranlaßte wohl die Utrechter, einige Korrekturen dieser Wasserstraßen vorzunehmen. Schon 1127 ist von einem novum fossatum die Rede, dessen Bestimmung aber unklar ist³. Zum Jahre 1148 erzählt Heda, in der Stadt sei eine Feuersbrunst gewesen, und um derartigen Gefahren künftig besser begegnen zu können, seien die Gräben und Gewässer, die vom Rhein herein führten, neu geordnet worden, zugleich sollten sie in die Vecht abfließen. Auf den Handel sei diese Maßnahme von günstigem Einfluß gewesen⁴. Offenbar wurde so eine direkte Verbindung zwischen der Vecht und jenem Rheinarm hergestellt, die geradewegs durch die Stadt hindurchführte.

An der Mündung dieser Wasserstraße in die Holländische IJssel lag der wichtige Zollplatz Het Gein. Zum ersten Mal erwähnt wird der Ort im Jahre 1200. Der Bischof erhielt damals von König Philipp das Recht, den Zoll zu »Geyn«, den er dort mit Bestätigung der Kaiser und Könige »von altersher« gehabt habe, an einen anderen ihm bequemeren Ort zu verlegen, aber dieser müsse innerhalb des Amtsgebietes des Schultheißen der Stadt liegen, d. h. also innerhalb der Utrechter Bannmeile⁵. Die Ver-

¹ De Geer, Het Landgoed Ryplikerwaard onder IJsselstein, Bijdragen voor vaderl. gesch. (1902) 4. R. S. 307 ff.

² Cod. dipl. Neerl. IV II. afd. S. 95, verz. Muller, Regesten Nr. 69 (i. J. 1297): dien Reyn dike. De Geer, Ridderl. d. Orde S. 291 Nr. 227 (i. J. 1258): aque, que vulgariter Nye Rijn appellatur. De Geer, Bijdr. S. 369, verz. Muller, Regesten Nr. 119 (i. J. 1315): tuschen Utrecht ende et Ghen op die oester side des Riins, streckende van Riinvoerde toten Ouden-Gheine toe.

³ S. oben S. 129. Ausführlich hierüber De Geer, Het oude Trecht S. 140 ff. Zur Orientierung vgl. die dortige Karte und die Karte bei Oppermann.

⁴ Heda S. 163, Anm. von Buchelius S. 168.

⁵ Muller, Cart. S. 144: ut theloneum, quod ex concessione impera-

legung des Zolles ist aber nicht ausgeführt worden¹. Nach der Ausdrucksweise dieser Urkunde ist es nicht unmöglich, daß der Zoll zu Het Gein schon 1122 vorhanden war, denn damals erhielt die Utrechter Kirche gewisse Gerechtsame an dem Verkehr in dem Gau »Isla et Lake«, d. h. dem Lande zwischen Lek und IJssel unterhalb Vianen².

Gein war ursprünglich wohl nur eine bischöfliche Burg, die zum Unterschiede von dem Orte, der daneben im Laufe der Zeit entstand, Oudegein genannt wurde. Der Ort bekam erst 1217 eine eigene Kirche mit einem Priester³, Stadt wurde er erst 1294. Hier war der bequemste Übergangspunkt über den Rhein, den oft genug auch die Holländer bei ihren Einfällen ins Stift benutzten. Man hoffte dem künftig besser begegnen zu können, wenn man den Ort zur Stadt machte⁴. Die bischöfliche Burg erwies sich wohl nicht als widerstandsfähig genug. Der Name des Ortes bedeutet wahrscheinlich nichts anderes als einen solchen »Durchgangspunkt«⁵. Damals war aber der freie Ausfluß des Rheins in

torum sive regum ab antiquo tenuit in loco, qui Geyn dicitur, in alio sibi commodiori loco, ubi voluerit infra terram, que pertinet ad officium sculteti civitatis Traiectensis locet et constituat. Die Utrechter Bannmeile wird bestimmt durch die Orte Nieuvevaart, Het Gein, Maarsen, Zeist, vgl. unten S. 185 Anm. 1, 190.

¹ Im Jahre 1220 wurde die Zusage von Friedrich II fast mit denselben Worten wiederholt, nur mit der Abweichung, daß der Bischof den Zoll an einen Ort innerhalb seines Territoriums, wohin er wolle, verlegen dürfe. Muller, Cart. S. 155 f.

² Muller, Cart. S. 117: sed omnis justitia ad illos pertineat, sive in furtis sive in aggeribus sive in bellicis navibus, quod vulgo silinc vocantur, vel quibuscumque aliis negociis.

³ Kluit, Hist. crit. II, 1 S. 385 ff.

⁴ Abgedruckt Kronijk van het historisch genootschap te Utrecht 11. Jg. (1855) S. 255: ut hostiles transitus, qui per villam nostram, que Gheine vulgariter nuncupatur, in terram nostram frequenter fieri consueverunt, aliquantulum precludantur cum vel insultibus adversariorum ecclesie nostre commodius occurratur . . . dictum locum sive villam Gheine libertate donavimus et exnunc liberum oppidum esse statuimus etc. Bei einem Angriff auf das Stift um 1223 heißt es vom Grafen von Holland: Qui continuo Leccam ascendit cum infinito quasi navigio, et episcopalem domum cum villa Gheyn hostili conflagravit incendio, Beka ed. Buchelius S. 70.

⁵ v. d. Bergh (Geogr. S. 260) übersetzt den Namen des Ortes mit

die Ijssel schon längst unterbrochen worden, indem man durch einen Damm die Wasserstraße gesperrt hatte, vermutlich um sich vor Hochwasser zu schützen, oder auch das für den Schiffsverkehr nötige Wasser nördlich von Het Gein aufzustauen. Im Jahre 1217 bestand dieser Damm schon. Die Parochianen von Het Gein mußten als Zeichen, daß sie das Patronat von St. Marien zu Utrecht anerkannten, auf eigene Arbeitskosten 15 Fässer Wein jährlich aus dem Schiffe des Kapitels von jenseits des Dammes in ein anderes Schiff auf dieser, der Stadt zugewandten Seite hinübertransportieren, damit dieses die Ladung direkt nach Utrecht schaffen könnte¹.

Etwas genaueres über diesen Verkehrseinschnitt bei Utrecht erfahren wir noch aus einem Privileg des Bischofs von Utrecht vom Jahre 1244, das den Kaufleuten von Lübeck und Hamburg für ihren Durchgangsverkehr erteilt wurde². Man hatte auf dem Damme zu Het Gein einen Krahn gebaut, um das Umladen zu erleichtern. Für die genannten Kaufleute werden nun folgende Bestimmungen getroffen. Wenn sie über See (de ultra maria) ins Land kommen, d. h. durch das Fli, so geben sie eben so viel Zoll wie andere Kaufleute. Wenn sie nun von Het Gein aus nach Flandern oder sonst wohin mit den Schiffen, in die sie ihre Waren wieder einladen, weiterfahren wollen, geben sie 8 ſ Utrechtsch als Schiffszoll. Für jedes Faß Pottasche oder Pech, das mit dem Krahn über den Damm geschafft wird, sowohl für Arbeitslohn als für die Benutzung 8 Utrechter Pfennige. Soviel aber von ihren Waren zwei Männer auf den Schultern, mit den Händen oder auf einer Bahre hinüberschleppen könnten, dafür braucht kein Zoll gezahlt zu werden. Bei der Rückkehr nach Het Gein geben sie wieder von jedem beladenen Schiff 8 ſ und soviel

»doortogt«, das wäre soviel wie transitus. Über diese Überfälle vgl. De Geer, Bijdr. S. 188.

¹ Kluit a. a. O. S. 386: Sed ipsi parochiani de Geyne pro recognitione dominii et patronatus debent capitulo sancte Marie annuatim transferre propriis laboribus et expensis, quindecim vasa vini sui de navi ipsorum ultra aggerem in navim aliam ex hac parte aggeris versus civitatem, que possit directe procedere in civitatem, et ipsi posteriores facere non tenentur expensas aut labores quam quod de navi una in navim aliam transferant XV vasa vini predicto modo.

² HUB. I Nr. 334.

Teer und Ballen Tuch sie bei sich haben, so geben sie von jedem Faß Teer 4 $\frac{1}{2}$ für den Transport über den Damm. Wenn sie aber Wein geladen haben, so geben sie zu Het Gein ebensoviel wie die Utrechter Bürger, wahrscheinlich damit sie dem Utrechter Weinhandel keine Konkurrenz machen können. Im übrigen dürfen sie überallhin unter demselben Zollrecht fahren, unter dem sie sonst Muiden an der Vecht zu passieren pflegen.

Die Schwierigkeit, die in der Tatsache liegt, daß bei einem anscheinend kontinuierlichen Verkehre nach dem Westen hier die Schifffahrt dennoch ganz unterbrochen war, hat D. Schäfer dadurch zu beseitigen gesucht, daß er annahm, die Deutschen hätten bei Het Gein ihre Schiffe über den Damm gezogen, nachdem man um der Erleichterung willen die Waren vorher hinüber geschafft hätte, die dann auf der anderen Seite des Dammes zur Weiterfahrt wieder eingeladen wurden (reponunt)¹. Aus dem eben Gesagten aber ergibt sich, daß hier im allgemeinen doch eine Umladung in andere Schiffe stattfand². Nur kleinere Kähne ohne Kiel wurden mit Hilfe besonderer Maschinen übergezogen³. Als Utrecht im Jahre 1345 vom Grafen von Holland belagert wurde⁴, ließ dieser seine Belagerungsmaschinen in Dordrecht auf »grote scepen« laden und nach Ijsselstein (gegenüber Het Gein an der Ijssel) fahren, von wo sie in »scuten« bis vor Utrecht geschafft wurden⁵.

Auf eine ganz ähnliche Erscheinung in Holland möge hier

¹ Diese Lösung wurde wohl nahe gelegt durch die Erklärung des Wortes Gein als »doortogt«. Das Wort ist aber in dem oben angeführten Sinn zu verstehen. S. oben S. 174 Anm. 5.

² S. oben S. 175.

³ Wenigstens wird dies von dem weiter unten zu nennenden Orte Nieuvevaart z. J. 1340 berichtet: een scip mit enen hanghenden roeder IV d., een scip mit enen hant roeder Id. I, een scip dat men over trecket mit linen, also vele sel die biscop hebben alst cost over te trecken, daer mede den dije te maken. Muller, Rechtsbronnen I S. 32. Über derartige Vorrichtungen zum Überziehen von Schuten vgl. L. Deschamps de Pas, Ce que c'était qu'un overdrach? Ann. du Comité flamand de France VI (1861—62) S. 217 ff. Bigwood i. d. Vierteljahrsschrift f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch. IV (1906) S. 402 Anm. 2.

⁴ Blok II S. 96.

⁵ Hamaker, De rekeningen der grafelijckheid van Holland, 3. deel, Werken v. h. Hist. Gen. N. Serie Nr. 26, S. 478.

hingewiesen werden, nämlich auf Verhältnisse in Gouda, welches im 14. Jahrhundert den binnenländischen Verkehr zwischen den süd-holländischen Städten und Amsterdam vermittelte. Die Waren, welche durch die Ijssel oder die Gouwe herangefahren kamen, wurden hier umgeladen und von Schiffen von Gouda weitergeschafft. Nun aber versuchte man zu Delft, wo bisher nur ein »overslag« für kleine Schiffe sich befand, eine Durchfahrt für größere anzulegen, um jenen Binnenhandel dorthin zu ziehen, und damit stieß man auf den heftigsten Widerstand der Stadt Gouda¹. Ähnlich lagen die Verhältnisse auch in Schiedam, wo Umladung mit Hilfe einer Winde stattfand, Schuten auch hinübergezogen werden konnten².

Die Wasserstraße Utrechts nach dem Rhein zu erfuhr bald eine neue Veränderung. Die Holländische Ijssel ist bekanntlich heutigen Tages keine frei fließende Strömung mehr, doch ist sie es in früheren Zeiten einmal gewesen. Sie stand mit dem Lek etwas unterhalb Vreeswijk in offener Verbindung, aber diese wurde, kurz nach dem Jahre 1285, durch einen Damm unterbrochen. Wahrscheinlich auf Anregung des Grafen von Holland gab der Bischof die Erlaubnis, bei dem stiftutrechtlichen Orte Hoppenesse bei Het Gein einen Damm durch die Ijssel zu legen, um so den Zulauf des Flusses vom Lek her gänzlich zu verstopfen³. Der Graf muß ein besonderes Interesse daran gehabt haben, denn er erklärte sich bereit, dem Bischofe für die Erteilung seiner Zustimmung eine Summe von 4500 *fl.* holl. zu zahlen⁴. Die Forderung

¹ Vgl. J. Tersteeg, Een bijdrage tot de geschiedenis der binnenlandsche vaart. Bijdragen v. vaderl. gesch. (1903) 4 R. 3 T. S. 148 ff. HUB. III S. 188 Anm. 2.

² Mieris II S. 458, 543 (i. J. 1328, 1333): dat alle goed, dat men op't land doet te Scyedamme, jof overtreckt ende des scepes behoevet, dattet gheve alsulc recht, alst van ouden tiden hiertoe ghegheven heeft, ende soe wat twee manne op eere beric over draghen moghen, dat en sal niet gheven, ende die scuten, die men overtreckt, die sullen gheven, alsoe als si hier voirmails ghedaen hebben. — Im Jahre 1328 wird diese Stelle ein »overtocht« genannt.

³ v. d. Bergh II Nr. 559: faciendi aggerem ultra Yselam, et obstruendi meatum ipsius Ysele in terra nostra in loco qui dicitur in Hoppenesse juxta Gaynum.

⁴ v. d. Bergh II Nr. 554: pro habendo consensu, quod ponatur agger apud Ghenum in terra sua.

einer so außerordentlich hohen Summe hatte ihren besonderen Grund, denn auf Utrechtscher Seite mußte man sich darüber klar sein, daß durch diesen Damm die Verbindung der Stadt mit den oberen Rheingebieten unterbrochen wurde und man genötigt war, eine neue herzustellen. Diese Summe stellt gewiß anschlagsweise die Kosten des zu bauenden Kanals dar, für Grundstückenteignungen und dergleichen. Wir besitzen noch ein Schreiben des Grafen von Holland vom Jahre 1288, worin er die Utrechter ersucht, einem Ritter von Egmond eine festgesetzte Summe für Güter aus-zuzahlen, die für die Anlage der Vaart enteignet werden mußten¹. So wurde denn in den Jahren 1285/86 — eine Urkunde über die Entstehung ist nicht vorhanden — ein Kanal gegraben, der von einer Stelle jener bisher ausschließlich benutzten Verbindung etwas oberhalb Het Gein sich abzweigte und nach Vreeswijk am Lek führte. Dieser Kanal führte fortan den Namen Nieuwe Vaart, der heutige Vaartsche Rijn.

Schon 1286 war er vorhanden. Auch er war, aus denselben Gründen wie der Kanal bei Het Gein, durch einen Damm gesperrt, welcher bei einem Orte De Wiers lag. Die Wichtigkeit dieses Dammes wird begreiflich, wenn wir erfahren, daß wiederholt, z. B. im Jahre 1321 infolge eines Deichbruches an dieser und an anderen Stellen die Wasser des Rheines sich ins Land ergossen, und, wie in diesem Falle, ein großer Teil von Nordholland unter schwerer Wassernot den ganzen Winter hindurch zu leiden hatte². Die Kosten von 1400 *fl*, die zur Wiederherstellung des Dammes damals erforderlich waren, brachten Bischof, Kirchen, Klöster und Bürger von Utrecht gemeinsam auf³. Wie das Kapitel von St. Marien früher schon zu Het Gein den Vorzug genoß, seine Weine ohne Abgaben über den Damm zu führen und umzuladen, so wurde ihm das Recht auch hier eingeräumt, »solange hier noch kein Krahn gebaut sei«. Auch von den Schiffen, die der Kirche Fische und Getreide brächten, sollte kein Zoll gefordert werden⁴.

¹ v. d. Bergh II Nr. 640, verz. Muller, Regesten Nr. 55.

² Willelmi Capellani in Brederode Chron., Werken v. h. hist. Genootschap S. 100, 107 f.

³ Muller, Openbare verzamelingen der gemeente Utrecht. Catalogus van het archief. Utrecht 1893. Nr. 89.

⁴ De Geer, Bijdragen, Beilage II Nr. 13 S. 366: quatinus apud

In kurzer Zeit entstand hier ein kleiner Ort, der ebenfalls den Namen Nieuwevaart führte. Schon Ende des Jahres 1289 befahl der Graf »in dem Lande, das die Niwevaert heißt«, einige Güter zugunsten der Stadt Utrecht zu enteignen¹. Vermutlich sollten hier zunächst einige für den Verkehr notwendige Gebäude errichtet werden. An demselben Datum bestimmte auch der Graf, daß man von niemandem, möge er nun aus Holland, aus der Stadt Utrecht oder sonst woher kommen, für das Überladen der Waren über den Damm an der Nieuwevaart Geld erheben dürfte². Jedem sollte es freistehen, sein Gut auf eigene Kosten umzuladen, vorbehalten das Recht des Bischofs, das heißt wohl: vorausgesetzt, daß diesem der ihm gebührende Zoll entrichtet wird. Der neu entstandene Ort Nieuwevaart kann nicht weit von Vreeswijk gelegen haben, denn beide Orte standen in enger gerichtlicher Beziehung. Das hohe und niedere Gericht über beide Orte wie auch das zu Het Gein gehörte dem Bischofe³. Später erbauten die Utrechter hier in der Gegend eine Burg, die Gildenburg, von der aus ein Kastellan den Handel streng überwachte⁴, der sich durch die Schleuse von Vreeswijk bewegte. Die Inhaber des Krahs

Wirsce vel ibidem circumquaque quamdiu instrumentum, quod dicitur crane, non fuerit, nulla exactione pro traducendis et deducendis vinis suis prebendalibus nomine nostro ab aliquo pregraventur. Preterea de navibus pisces suos prebendales deportantibus et annonam nullum theloneum, sicut nec consuetum est, aliquatenus exigatur.

¹ v. d. Bergh II Nr. 682, auch abgedruckt Forsch. z. deutsch. Gesch. IX S. 525, De Geer, Bijdragen S. 367. Streitigkeiten darüber mit hier ansässigen Herren scheinen nicht ausgeblieben zu sein. Vgl. Muller, Openbare Verzamelingen Nr. 349 (i. J. 1305).

² v. d. Bergh II Nr. 683, Forsch. z. d. Gesch. a. a. O., De Geer a. a. O.: dat men van niemant, es hie van onsen lande of van der stat van Utrecht, of van wat lande dat hi si, enich ghelt af neme van enighen goede, dat hi slaet over den dam ter Nieuwervart, ende dat men elken manne late begaen ende over doen sijn goet met sines selves coste, behouden emmer des biscofs recht van Utrecht.

³ Mieris II S. 341, 447, vgl. Matthaeus, De jure gladii S. 230. Die Gerichte wurden im 14. Jahrhundert auch verpfändet, das von Het Gein z. B. im Jahre 1328 an die Stadt Utrecht. Muller, Regesten Nr. 158.

⁴ Beka S. 121, Blok II S. 119, 223. Muller, Rechtsbronnen I S. 125. Ein Zolltarif für die Utrechter Bürger »ter Nyervaert« daselbst S. 31.

hatten jährlich eine Abgabe von 10 *fl* auf das Utrechter Brauhaus zu bringen¹.

Für den Verkehr nach dem Westen behielt Het Gein natürlich seine alte Bedeutung, denn unterhalb dieses Ortes blieb die IJssel ja offen. Im 14. Jahrhundert hat man den Damm hier durchstochen und eine Schleuse angelegt. Damit war das Umladen in andere Schiffe aber noch nicht unnötig gemacht worden², denn jene Utrechter Kanäle waren so seicht, daß größere Schiffe gar nicht hätten hindurchkommen können. Diese Schleuse wird zuerst im Jahre 1331 erwähnt, als die Bürger von IJsselstein sowohl von Schiffszoll wie von Schleusengeld zu Het Gein befreit wurden³. Vielleicht war die Schleuse noch etwas älter, denn in einem Privileg des Bischofs aus dem Anfang des Jahrhunderts heißt es, daß die Utrechter Bürger nicht verpflichtet sein sollten, Krahn-, Winde- und Deichgeld zu geben für irgendwelches Gut, das zu Het Gein »durchfährt«⁴. Von dieser »Durchschlagung« des Dammes mittels einer Schleuse rührt nach der Ansicht holländischer Forscher der Name »Doorslag« her, den jene Örtlichkeit noch heutigen Tages führt⁵. Dieselbe Anlage wurde später auch bei De Wiers gemacht⁶.

Aus den hier besprochenen Verhältnissen ergibt sich, daß seit Anfang des 13. Jahrhunderts ein »Durchgangsverkehr« über Utrecht, der zwischen dem Nordseegebiet und dem Rheingebiet sich abspielte, nicht mehr möglich war. Die Schifffahrt wenigstens war hier gänzlich unterbrochen. Alle fremden und einheimischen Schiffe mußten in einiger Entfernung vor Utrecht liegen bleiben,

¹ Muller, Rechtsbronnen I, 33: De den kraen hebben, die sellen alle iare int grwthuys bringhen X *fl* goets ghelts.

² Vgl. oben S. 176.

³ De Geer, Bijdragen S. 369.

⁴ Matthaëus, De jure gladii S. 302, verz. HUB. II Nr. 186. Höhlbaum datiert 1310—15. Muller, Regesten Nr. 97 setzt 1305 an. Dat onse borghere van Utrecht craanghelt, noch wyndasgelt, noch dycgelt sculdich en syn van rechte [te] gheven van enighen goede oec waant coemt, dat te Gheyne doer vaart.

⁵ De Geer, Bijdragen S. 71.

⁶ De Geer a. a. O. S. 75 f. (i. J. 1374). Matthaëus, De jure gladii S. 231. Auch hier wird »de Doerslaghe« erwähnt, Muller, Rechtsbronnen I S. 125.

und die Waren, die sie führten, mußten auf gemieteten Utrechter Leichtern nach der Stadt oder für den weiteren Transport nach einem der jenseitigen Anlegeplätze geschafft werden. Die Utrechter Schutenbesitzer haben sicherlich großen Vorteil aus dieser Sachlage gezogen.

Man sollte glauben, daß entfernter wohnende Kaufleute es vermieden hätten, bei diesen Unbequemlichkeiten den Weg über Utrecht einzuschlagen. Aber der Markt dieser Stadt selbst war ihnen doch immer noch ein starker Anziehungspunkt. Außerdem ist zu bedenken, daß es auch im Mittelalter durchaus nicht die Regel war, daß der Kaufmann auf eigenem Fahrzeug seine Waren verschifft. Köln hatte beispielsweise sehr wenige Seeschiffe. Seine Kaufleute brachten ihr Gut vielleicht auf eigenen Fahrzeugen bis Het Gein, luden es hier um, verfrachteten es, wenn es von Utrecht weiter geschafft werden sollte, auf fremden, vielleicht Utrechter oder norddeutschen Schiffen und gelangten so in die Nordsee und Ostsee. Darum bedurften sie auch zwischen Het Gein und Maarsen des besonderen Schutzes der Utrechter¹.

Ähnlich reisten auch die norddeutschen Kaufleute, wenn sie von Utrecht weiter nach Flandern wollten. Daß es sich hier tatsächlich um einen regelmäßigen Verkehr durch das niederländische Binnenland handelt, ergibt sich, abgesehen von dem oben erwähnten Privileg des Bischofs für die Lübecker und Hamburger, auch aus einem solchen des Grafen von Holland, das ein Jahr vorher, nämlich 1243, denselben Kaufleuten auch für den Durchgangsverkehr durch dessen Land nach Flandern erteilt wurde². Mit diesen Verhältnissen steht eine Hanse Hamburger Schiffer und Kaufleute, die in Utrecht im 13. Jahrhundert bestanden hat, zweifellos im Zusammenhang. Die leider nur einzige Erwähnung derselben findet sich in dem um 1292 redigierten Hamburger Seerecht³. Dieses Recht ist entstanden aus dem in Hamburger

¹ S. oben S. 143 f.

² HUB. I Nr. 331.

³ Lappenberg, Hamburgische Rechtsaltertümer I. Neuester Abdruck bei Kiesselbach, Grundlage und Bestandteile des ältesten Hamburger Schiffsrechts, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1900 S. 49 ff. Vgl. dazu von demselben, Der Ursprung der rôles d'Oléron und des Seerechtes von Damme, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1906 S. 1 ff. Zur Kritik vgl.

Schifferkreisen geltenden Gewohnheitsrecht unter besonderer Berücksichtigung der in den hamburgischen Hansen zu Ostkerken am Swin und zu Utrecht herrschenden Verhältnisse und unter dem Einfluß fremder, nicht deutscher Seerechte. Als aufgezeichnetes Gewohnheitsrecht wurde es dann vom Hamburger Rate als allgemein gültig anerkannt und als ein Teil des Hamburger Stadtrechtes rezipiert. Die auf Utrecht ausdrücklich Bezug nehmenden Artikel lauten folgendermaßen:

Ic. Jeder Hamburger Bürger soll zu Utrecht drei Schillinge Utrechter Münze zur Hanse zahlen und zwei Pfennige für St. Marien (die Deutschen hatten hier also eine eigene Kapelle)¹.

II. Man soll die Hanse innerhalb der Stadt Utrecht halten, ebenso wie zu Ostkerken in Flandern, sonst nirgends, es sei denn, daß der Ältermann sie im Einverständnis mit den Hansebrüdern irgendwo anders hin verlegen sollte.

XVIIa. Wenn jemand sein Schiff zu Utrecht vermietet (d. h. fremdes Gut auf seinem Schiffe verfrachtet), so soll er jedem Mann 12 β für die Fahrt geben, einerlei ob sie kurz oder lang ist.

XVIIb. Die Schiffsknechte sind verpflichtet, zu Maarsen 14 Tage liegen zu bleiben und auf ihren Schiffer zu warten. Wenn sie während dieser Zeit einfrieren, so braucht der Schiffer ihnen keinen Lohn zu geben. Aber wenn das Wasser offen ist, und der Schiffer noch auf Fracht warten will und das Schiff darum länger liegen läßt als die Zeit, zu der die Schiffsknechte verpflichtet sind, so soll er diesen wöchentlich 18 Pfg. utr. geben oder die Beköstigung, je nach seiner Wahl. Wenn der Schiffer absegeln will, so sollen sie bereit sein und mit ihm fahren.

XVIIc. Sollte das Schiff unterwegs einfrieren, so dürfen die Schiffsknechte ihren Herrn nicht eher verlassen, als bis sie das Schiff nach Hause gebracht haben. Mangelt es ihnen an Speise und Geld, so soll der Schiffer ihnen Geld leihen, und das sollen sie wieder ersetzen, sobald das Schiff nach Hause kommt. Das Recht davonzulaufen haben die Knechte erst, wenn der Herr sich weigert, dies zu tun.

W. Stein, Die deutsche Genossenschaft in Brügge und die Entstehung der deutschen Hanse, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1908 S. 409 ff.

¹ Noch heute gibt es in Utrecht neben dem ältesten Stadtteile, ein wenig östlich vom Dome, eine Hamburgerstraße.

XVII d. Wenn ein Knappe seinem Herrn in böser Absicht davonläuft, so muß er ihm den ganzen Lohn wieder ersetzen, den er von ihm empfangen hat.

XVIII. Wenn jemand sein Schiff zu Utrecht lädt, so soll er für die Zeit des Ladens oder Löschens seine Leute selbst unterhalten.

Dieses Seerecht wurde die Grundlage vieler späteren. Im Jahre 1299 entstand das Lübecker Seerecht¹. Es ähnelt dem hamburgischen sehr, woraus sich ergibt, daß man bei der Kodifizierung dieses als Grundlage benutzt hat, jedoch so, daß den Eigentümlichkeiten der lübischen Handelsverhältnisse, zumal ihrer eigenen Hanse zu Houk am Swin, genau Rechnung getragen wurde². Es kann nicht bloß eine lübische Redaktion des hamburgischen Seerechts sein, etwa im Interesse lübischer Befrachter unternommen, sondern es ist eigenes Recht, das den Verkehr eigener lübischer Schiffe nach Flandern eingehend berücksichtigt³. Es fehlen hier nämlich auch sämtliche Artikel, die sich auf Utrecht beziehen, woraus folgt, daß die Lübecker hier keine Hanse hatten. Dennoch wissen wir, daß sie hier im 13. Jahrhundert und auch später noch verkehrt haben⁴. Die hamburgische Hanse hat aber auch im 14. Jahrhundert noch bestanden, denn das nach 1303 in Bremen rezipierte Schiffrecht, das abgesehen von einigen stadt-hamburgischen Zusätzen genau mit dem von 1292 übereinstimmt, zeigt uns noch die Utrechter Hanse mit denselben Artikeln. Man muß demnach annehmen, daß die Lübecker, wie es anscheinend auch die Bremer getan haben, sich der hamburgischen Hanse in Utrecht angeschlossen haben, was um so leichter geschehen konnte, da ihr Verkehr auf eigenen Schiffen nach dieser Stadt gewiß nicht

¹ Lüb. UB. II Nr. 105.

² Lappenberg (Einl. S. 140) glaubt, es enthielte einen älteren Typus des hamburgischen Seerechtes. Vgl. HUB. I Nr. 538 und die Bremer Handschrift des hamburgischen Seerechtes, welches in Bremen zwischen 1303 und 1345 rezipiert wurde, Oelrichs, Sammlung alter und neuer Gesetzbücher Bremens S. 828 f., Einl. S. 24. Kiesselbach, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1900 S. 61 ff.

³ Lüb. UB. II Nr. 105 Art. 10. Die Fahrten »umme lant« stehen darum so sehr im Vordergrunde.

⁴ S. oben S. 169, 175. Vgl. dazu einen Lübecker Geschäftsbrief aus dem Ende des 13. Jahrhunderts. Lüb. UB. III Nr. 39 A.

so groß war wie der nach Flandern. Denn wenn sie nach Utrecht wollten, haben sie ihre Waren sicherlich häufig auf Hamburger Schiffen verfrachtet. — Bis zum Jahre 1345 aber muß diese Hamburger Hanse zu Utrecht untergegangen sein, denn in diesem Jahre wurde in Oldenburg zusammen mit dem Bremer Stadtrecht von 1303 auch das hamburgische Schiffrrecht in der Bremer Fassung aus der Zeit zwischen diesen beiden Jahren übernommen. In diesem Schiffrrechte fehlen aber die Partien über Utrecht¹. Auch später findet sich keine Spur mehr davon.

Eine besondere Bedeutung erlangte diese Hanse wohl durch das Bestehen jenes Verkehrseinschnittes. Schon Lappenberg warf die Frage bei Betrachtung des Seerechtes ziemlich deutlich auf, obgleich er offenbar nicht gewußt hat, daß die Wasserstraße nach dem Westen hier unterbrochen war: »Doch bleibt es sehr zweifelhaft, ob hier von einem direkten Handel der Hamburger nach jenen Gegenden die Rede ist.« »Bei der Unvollkommenheit der Schifffahrt in den früheren Jahrhunderten scheinen die Fahrten durch den Kanal erst von diesen Sitzen der Hamburger Particulär-Hansen aus unternommen zu sein.« Koppmann, der über den hier in Rede stehenden Handelsweg keine ganz richtige Vorstellung hatte, erklärte diese Frage für »ziemlich müßig«². Das ist sie nun freilich nicht, man muß vielmehr der von Lappenberg geäußerten Vermutung Beachtung schenken.

Den Verkehr der niederdeutschen Kaufleute zu Utrecht, vor allem der Hamburger, hat man sich nach den Utrechter Artikeln des Hamburger Seerechtes und den bereits erörterten Verkehrsbedingungen etwa folgendermaßen vorzustellen.

Wenn ein Schiffer (d. i. der Führer, meist auch wohl der Besitzer des Schiffes) zur friesischen Bischofsstadt wollte, so legte er in Maarsen an, einem Dorfe, das einige Kilometer unterhalb Utrecht an der Vecht lag. Hier löschte er seine Ladung und brachte sie, falls sie ihm etwa selbst gehörte, auf den Utrechter Markt zum Verkauf. Maarsen selbst war kein Handelsplatz, der Warenaufkauf war hier wie auch zu Het Gein und Nieuwevaart und überhaupt innerhalb der Utrechter Bannmeile selbst den Bürgern streng

¹ Oelrichs a. a. O.

² Koppmann, Die ältesten Handelswege Hamburgs. Ztschr. f. hamb. Gesch. VI (1875) S. 406 ff.

verboten¹. Für die Rückfahrt nahm der norddeutsche Schiffer entweder eigenes eingehandeltes Kaufgut mit oder, was wohl meist geschah, er vermietete sein Schiff, d. h. er lud fremdes Frachtgut, dessen Eigentümer, die »vruchtude«, meist mitführen². Zuweilen mußte man auch wohl länger Zeit liegen bleiben, bis man neue Fracht hatte³. Die Waren, die man in Utrecht nicht verkaufte, sondern weiterschaffen wollte, fuhr man auf Leichtern nach Het Gein oder auch nach Vreeswijk, um sie hier auf anderen Schiffen wieder zu verfrachten. Der nahe Zusammenhang zwischen der Hanse zu Ostkerken und der zu Utrecht, der auch den Herausgebern des Seerechtes klar war, legt die Vermutung nahe, daß es Schiffe jener Hanse zu Ostkerken waren, welche flandrische Waren nach Het Gein schafften und dann auf der Rückfahrt Waren mitführten, die hamburgische Schiffer von Osten hierher geführt hatten. In der Utrechter Hanse kamen hamburgische Kaufleute und Schiffer auf ihren Fahrten von Westen und Osten zusammen und verhandelten untereinander über die Frachten.

Dieser etwas umständlich erscheinende Verkehr verlor denn auch schon früh seine Bedeutung. Spätestens seit Mitte des 14. Jahrhunderts benutzten die Deutschen diesen Weg auf der Flandernfahrt nicht mehr. Man könnte geneigt sein, in der Versandung der bisher benutzten Wasserstraßen den Grund für den Verfall zu sehen⁴. In der Tat bereitete dieser Umstand den Utrechtern schon im Anfang des 14. Jahrhunderts manche Schwierigkeiten. Schon damals mußten die »Tiefe« gelegentlich gebessert werden⁵. Den Wasserstand in den nicht mehr frei fließenden Ge-

¹ Muller, Rechtsbronnen I S. 13 (Liber albus v. J. 1340): Waer enich onser borgher of de in onser stat woenachtich is, man of wijf, of de woenen in de Tollensteghe, in den Lynepade, in den Weerde of daer omtrint, de enigherhande goet coft op ene mile na der stat, also toter Nyervaert, ten Gheyne ofte Maersen ende binnen deser milen, dat tot onser stat tydenden ware, de verboerde een pont ende daer toe een iaer siin ambocht van dien goede, daer hi dit aen verbrake, also dicke also hi daer of bedraghen worde, wtghenomen wiin ende coorne.

² Art. 17 a.

³ Art. 17 b.

⁴ Lappenberg, Rechtsaltertümer Einl. S. 145, denkt an die Versandung der Rheinmündungen.

⁵ S. oben S. 138 Anm. 1.

wässern gleichmäßig zu erhalten, war bei den unvollkommenen technischen Mitteln gewiß nicht leicht. Am Ufer der Vecht waren schon große Stücke Landes allmählich angeschwemmt worden. Ein Ratsbeschluß erklärte im Jahre 1317 das Land für städtisches Eigentum, mit der Begründung, daß die Stadt dasselbe fortwährend für die Verbreiterung der Vecht ausgraben müsse¹. Im Jahre 1326 führte der Graf von Holland mit großen Kosten einen Damm quer durch die Vecht »zum Nutzen des gemeinen Landes auf beiden Seiten des Flusses«². Energischer noch griff man 1338 ein, indem man eine neue Vaart d. h. ein neues Bett für die Vecht grub, infolgedessen man auch die angrenzenden Wege verlegen mußte³, wohl die Leinpfade, auf denen man die Schuten zog. Seitdem mehren sich auch die Erlasse des Rates zum Schutze und zur Sauberhaltung des Fahrwassers, der Vecht sowohl wie der Vaart nach Vreeswijk. An der letzteren hat man ebenfalls Korrektionsversuche gemacht, die offenbar nicht immer mit Erfolg gekrönt gewesen sind⁴.

Bedeutsamer für das Schicksal jener hamburgischen Hanse war der Niedergang Utrechts als Handelsstadt überhaupt. Die unausgesetzten Kriege zwischen Holland und dem Stift, die Fehden und Gewalttätigkeiten unruhiger Herren im Lande selbst führten einen fortdauernden Zustand der Unsicherheit herbei. Nicht nur die Stadt Utrecht selbst, sondern auch andere für den Handel wichtige Punkte wurden empfindlich getroffen. Die Stadt Het Gein mußte 1333 eine furchtbare Plünderung über sich ergehen lassen, von der sie sich nicht wieder erholte. Das feste Haus zu Oude Gein sollte auf Dringen der Holländer geschleift werden⁵. Im 15. Jahrhundert ging der Ort dann seinem vollständigen Verfall

¹ Verz. Muller Regesten Nr. 128.

² Mieris II S. 381.

³ Muller, Regesten Nr. 203, 204, vgl. Burman, Utrechtsche Jaarboeken I S. 521, Asch van Wijck 4. st. S. 67. Im 15. Jahrhundert begann man Pferde auf den Leinpfaden zu benutzen, der Rat verbot es aber aus unbekanntem Gründen, Burman a. a. O.

⁴ Vgl. über alle diese Dinge Burman a. a. O. I S. 355, 362 f., III S. 55 ff., 75, 279 f., 427, 439. Im Jahre 1472 wurde die ganze Strecke von dem Hafem »de Vaert« bis Maarsen gereinigt und bis zu einer Tiefe von zwei Ellen ausgegraben, s. Heda ed. Buchelius S. 294.

⁵ Muller, Openbare Verzamelingen Nr. 374 (i. J. 1334), 377 (1335).

entgegen, während Vreeswijk als Endpunkt des Vaartschen Rijns sich bis auf den heutigen Tag erhielt¹. Der Bischof war zu schwach, um Ordnung im Lande zu halten². Um nur das nötigste Geld für sich aufzubringen, gab er wichtige Handelsrechte preis³. Die Zölle zu Het Gein und Nieuwevaart wurden gewöhnlich an Utrechter Bürger oder an die Stadt selbst verpachtet. An letzterem Orte warf der Zoll eine monatliche Pacht von 39—42 *fl* ab, der zu Het Gein nur 14—19 *fl*⁴.

Wenn nun auch die Stadt eine ziemlich weitgehende Selbständigkeit errang, so war sie allein doch nicht imstande, den Handel der Fremden gegen seine Feinde zu schützen. Infolgedessen stockte der Verkehr allmählich, und wenn auch Utrecht um die Mitte des 14. Jahrhunderts noch einen ganz ansehnlichen Aktivhandel betrieb, so war die Zahl der Fremden in seinen Mauern selbst doch schon sehr zusammengeschrumpft. Die städtischen Rechnungen von 1380 führen außer Wein hauptsächlich Vieh, Bier, Getreide und dergl. als Waren auf, die der städtischen Akzise unterworfen waren. Die nächstbenachbarten Orte von Holland und Geldern, wie Schoonhoven, Gouda, Kampen und Zwolle erschienen meist auf dem Utrechter Markte⁵.

Die Folge war, daß auch die niederdeutschen Kaufleute der Stadt bald fern blieben. Warum hatte man denn überhaupt diesen umständlichen Weg über Utrecht aufgesucht, um nach Flandern zu gelangen? Daß man die offene See scheute, ist ein Grund, der erst in zweiter Linie in Betracht kommt. Der Hauptgrund

¹ Beka S. 114. De Geer, Bijdragen S. 220.

² Blok II S. 198 ff.

³ S. oben S. 137.

⁴ Bisschoppelijke Rekening (z. J. 1377/78), Cod. dipl. Neerl. 2. serie 2. deel S. 264 f.

⁵ Oudste Kameraars-Rekening der stad Utrecht (1380), Cod. dipl. Neerl. 2. serie 2. deel S. 81 ff., 119, 133. Bisschoppelijke Rekening, daselbst S. 393, 412. Vgl. A. Matthaëus, *Fundationes ecclesiarum* S. 139. Ein Tarif des Zolles, den die Utrechter Bürger zu Nieuwevaart zu entrichten hatten, findet sich im Liber Albus, Muller, *Rechtsbronnen I* S. 31. Gegerbte und ungegerbte Häute, Fettwaren, Hausteine und sonstiges Baumaterial, Metalle, Fische, Tuche scheinen für die Durchfuhr am wichtigsten zu sein. Etwas irgendwie charakteristisches bietet dieser Tarif nicht. Vgl. auch daselbst S. 119.

war, daß im Mittelpunkte dieses Handelsweges ein Markt lag, der lange Zeit hindurch von einer gewissen internationalen Bedeutung war. Als diese nun aber sank, zog man es vor, den geraden Weg durch die See an der holländischen Küste entlang zu nehmen, der weniger Zeit und Mühe erforderte.

Später hat man sich noch bemüht, den hansischen Handel in die Mauern von Utrecht zu ziehen. Als im Jahre 1388 die Hansen ihren Stapel von Brügge nach Dordrecht verlegt hatten, versuchte der damalige Bischof auf Wunsch seiner Stadt, den Verkehr der deutschen Kaufleute zwischen Dordrecht und Amsterdam durch ein Schutzprivileg über Utrecht zu lenken¹. Zur Hanse hat Utrecht niemals gehört; spätere Versuche von seiten des hansischen Kontors zu Brügge, die Stadt in den Verband hinein zu ziehen, hatten keinen Erfolg. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts ist vorübergehend das Brügger Kontor nach Utrecht verlegt worden; der Bischof und seine Stadt erteilten damals den Deutschen Privilegien. Für die Wahl Utrechts war aber nicht seine alte Bedeutung, sondern die Nähe von Amsterdam und die unabhängige politische Stellung Burgund gegenüber maßgebend².

Wenn man aber fragt, ob jene im Seerecht erwähnte Hamburger Hanse später etwa verlegt ist, könnte man versucht sein, an jene Hamburger Kontore zu Amsterdam oder Staveren zu denken. Ihr Zweck war aber doch ein anderer, nämlich den Vertrieb des Hamburger Biers zu vermitteln, das in Holland in großen Mengen im Lande, am Hofe und auf den Heerzügen des Grafen gebraucht wurde. Die erste Erwähnung dieser »gheselschap, die tot Aemstelredam pleghen te ligghen« findet sich im Jahre 1358³. Wahrscheinlich ist diese Niederlassung aber noch einige Jahrzehnte älter, da der Handel mit Hamburger Bier von hier aus schon seit den zwanziger Jahren des Jahrhunderts bezeugt ist⁴.

¹ HUB. IV. Nr. 980: te keren ende te varen mit horen goede ende comanscap van Aemsterdamme doer onse stat van Utrecht tot Dordrecht ten stapel ende weder van Dordrecht de zelve vaert tot Aemsterdamme.

² Daenell, Blütezeit der deutschen Hanse I S. 410, II S. 299.

³ HUB. III S. 180 A. 1. Sartorius-Lappenberg I S. 268, II S. 458 Nr. 187. Koppmann, Hamburgs Stellung in der Hanse, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1875 S. 13.

⁴ HUB. II Nr. 384 Anm. 1, Nr. 409; III Nr. 223. Hamaker, Reke-

Man kann in ihr aber nicht eine einfache Fortsetzung der anders gearteten Utrechter Hanse erblicken¹. Sehr alt ist allerdings der Verkehr Hamburgs nach Staveren, vielleicht ebenso alt wie der nach Utrecht².

Noch von anderer Seite hat man auf einen Zusammenhang zwischen diesen Niederlassungen hingewiesen. Im holländischen Seerecht, der sogenannten Ordinancie, deren Entstehung jetzt in das dritte Viertel des 14. Jahrhunderts gesetzt wird, hat man einige Entlehnungen aus dem alten hamburgischen Seerecht erkennen zu können geglaubt, dessen Kenntnis durch die Utrechtsche Hanse vermittelt sein müsse³. Nach den neuesten Untersuchungen verdankt das holländische Seerecht wahrscheinlich nicht den Seefahrern oder Behörden der Städte der Zuidersee seine Entstehung, sondern den hier verkehrenden Hamburger Schiffern. Dabei ist die Ähnlichkeit zwischen der Ordinancie und dem älteren hamburgischen Seerecht so gering, daß beide ganz verschiedenen Interessenkreisen angehören müssen; vielmehr dürfte die Utrechter Hanse mit den flandrischen Interessen verknüpft gewesen sein; dafür spricht schon die Zusammensetzung des hamburgischen Seerechtes.

So ist denn die hamburgische Hanse zu Utrecht allmählich verfallen und schließlich vielleicht aufgehoben worden. Utrecht war nun seit Mitte des 14. Jahrhunderts aus dem flandrisch-hansischen Verkehre ausgeschaltet. Nur von dem Landverkehr,

ningen 1. deel S. 268, 269, 284, 311, 318, 336, 396, 397, 399, 400, 401, 415, 450; 3. deel S. 312, 443 ff. Ter Gouw, *Gesch. v. Amsterdam* I S. 312. Hamaker, *Rekeningen van Zeeland* 2. deel S. 50. Vgl. Lappenberg, *Zeitschr. f. hamb. Gesch.* (1841) Bd. I S. 242.

¹ Diese Auffassung vertritt Kiesselbach, *Die wirtschaftlichen Grundlagen usw.* 237. In der zunehmenden Verschlechterung des Fahrwassers auf der Vecht sieht er den Grund für den Fortzug der Hamburger aus Utrecht. Zu dieser Auffassung liegt aber doch kein genügender Grund vor.

² Vgl. W. Stein in *Hans. Geschichtsbl.* Jahrg. 1908 S. 252 ff.

³ Lappenberg, *Hamburgische Rechtsaltertümer*, Einl. S. 145 ff. Vgl. Goudsmit, *Geschiedenis van het nederlandsche zeerecht, 's Gravenhage* 1882, S. 101 ff. Neueste Ausgabe jetzt von A. Telting, *Die alt-niederländischen Seerechte* (Haag 1907); *Besprechung* von W. Stein in *Hans. Geschichtsbl.* 1908 S. 252.

der von den hansischen Städten nach Brügge ging, seiner Natur nach aber nur von geringer Bedeutung war, wurde Utrecht noch berührt. Das Brügger Itinerar, das nach Lelewels Ausführungen um 1380 entstanden ist¹, beginnt mit einer Beschreibung des Weges nach Lübeck. Dieser geht von Brügge über Antwerpen und Geertruidenberg, worauf die Mündungsgewässer von Maas und Lek gekreuzt werden, über Dordrecht und Schoonhoven nach Utrecht, von hier durch Geldern über Zwolle und weiter auf dem bekannten Handelswege über Lingen, Haselünne, Kloppenburg, Wildeshausen, Delmenhorst nach den Hansestädten². Davon weicht nur wenig der Weg ab, den Graf Wilhelm IV. von Holland im Frühjahr 1344 einschlug, als er vom Orient über Österreich, Preußen und die Hansestädte in sein Land zurückkehrte. Von Bremen aus wandte er sich südlicher über Vechta, Osnabrück, Oldenzaal, Goor, Deventer, Amersfoort und kam so nach Utrecht, von wo die Reise über Woerden nach Leiden und dem Haag führte³. Von der anderen Seite wurde dieser Weg auch von flandrischen Kaufleuten benutzt⁴.

Eine andere wichtige Landstraße führte von Utrecht in süd-östlicher Richtung nach Köln, wahrscheinlich immer am rechten Ufer des Rheines entlang. Sie zweigte sich bald außerhalb der Tore von jenem genannten Wege ab über Zeist, das 12 km östlich an der Grenze des Utrechter Stadtgebietes lag, bekannt aus dem Itinerar Alberts von Stade⁵. So sehen wir, daß Utrecht auch von wichtigen internationalen Landstraßen berührt wurde.

¹ Lelewel, Géographie du moyen âge. Epilogue (Brüssel 1857) S. 281. abgedruckt S. 285 ff. Eine Neuauflage plant A. Wolkenhauer.

² Über diesen Handelsweg vgl. auch Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte (Leipzig 1858) S. 191. Koppmann, Ztschr. f. hamb. Gesch. VI (1875) S. 420. R. Höpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, S. 102 f.

³ Hamaker, Rekeningen 3. deel S. 258, angef. HUB. III S. 314 Anm. 13.

⁴ HUB. III Nr. 635.

⁵ S. oben S. 162 Anm. 4, Vgl. über den Ort Zeist Matthaeus, De jure gladii S. 343.

Kap. 8. Die holländische Binnenfahrt.

Die Grafschaften Holland und Zeeland blieben nach dem Verschwinden der Normannen im 9. Jahrhundert sehr lange stille Gegenden. Von Handelsverkehr ist nichts zu spüren, keine Stadt besaß das verödete Land. Auch nachdem die kräftig aufstrebenden Grafen von Kennemerland den Kernpunkt ihrer Macht in Südholland in der Gegend der Maasmündungen gefunden hatten, dauerte es noch lange, bis ein Handelsleben sich im Lande selbst entwickelte. Wohl bewegte sich auch jetzt der Verkehr die breiten Ströme hinunter durch das Land nach der See zu, aber er hatte auf die Entwicklung des Landes einstweilen noch keinen Einfluß. Die einzigen Handelspunkte im Mündungsgebiete des Rheines waren damals die weiter landeinwärts liegenden Orte Tiel und Utrecht.

Wenn zur karolingischen Zeit das südliche Friesland, das nunmehrige Holland, auf dem Gebiete des Handels und der Industrie als das fortgeschrittenste Land Westeuropas gelten konnte, so mußte es nach einer Zeit allgemeinen Rückganges hierin den Vorrang an die westlichen Niederlande, an Flandern abtreten. Trotz seiner günstigen Lage besaß es doch nichts mehr, wodurch es fremde Kaufleute hätte ins Land locken können. Die Grafen konnten aus dem Handel zunächst keinen anderen Vorteil ziehen, als daß sie Zollstätten für den Durchgangsverkehr errichteten. Die ältesten Zollprivilegien, die von ihnen erteilt wurden, lauten sehr allgemein, sodaß sie sich hier nicht verwerten lassen. Es sind meist Zollbefreiungen für flandrische, brabantische und holländische Klöster, damit sie ihren Wein mühelos vom Rhein herbeischaffen konnten¹.

Wie der Graf Dietrich III. von Holland zuerst im Süden seines Landes Zölle erhob und dadurch in Streit mit den Tielern geriet, davon ist bereits gehandelt. Erst Ende des 12. Jahrhunderts aber erfahren wir den Namen eines holländischen Zollplatzes, nämlich den von Geervliet. Der Ort, der noch heutigen Tages vorhanden ist, lag nicht weit von der Mündung der alten

¹ v. d. Bergh, Oorkb. I Nr. 170, 284, 332 für Ter Does; Nr. 171 für St. Michael zu Antwerpen; Nr. 331, 426 für Dunes; Nr. 195, 275 für Alne usw.

Maas¹, etwas oberhalb Brielle am linken Ufer, da wo eine breite Strömung, die vom Haringfliet herkam, in die alte Maas mündete, nämlich die Bornisse. Diese ist heutigen Tages ein winziges Flößchen, war aber damals von viel größerer Bedeutung, denn sie bildete die Grenze zwischen Südholland und Zeeland². Noch im 16. Jahrhundert soll sie mit großen Schiffen befahrbar gewesen sein. Dann versandete sie allmählich und Geervliet verlor infolgedessen sein Ansehen³. Aber C. Merian kannte diesen Ort noch sehr gut, denn er sagt von ihm: »ist der allerältist und vortrefflichst Marktfleck in gantz Holland«⁴. Alles, was Rhein, Maas, Lek, Waal und Ijssel herunterkam, mußte diesen Platz passieren.

Im Jahre 1195 wurde dem damaligen Grafen dieser Zoll von Heinrich VI. bestätigt, nachdem derselbe, wie es hier heißt, ihm schon von Friedrich I. verliehen worden sei. Von allen vorüberfahrenden Schiffen durfte der Graf 5% vom Werte der Ladung als Zoll erheben. Flandrer und andere Reichsangehörige hätten nach Beschluß des kaiserlichen Hofgerichtes diesen Zoll ebenso zu zahlen wie Fremde aus anderen Reichen⁵. Infolge seiner beherrschenden Lage war dieser Zoll schon früh eine der reichsten Finanzquellen der holländischen Grafen. Ende des 12. Jahrhunderts waren Zwistigkeiten um die Erbschaft unter zwei Brüdern des gräflichen Hauses ausgebrochen, die mit der Teilung der Herrschaft endigten. Der jüngere Bruder Wilhelm bekam das holländische Ostfriesland und dazu jährlich 300 *fl.* aus dem Zoll zu Geervliet⁶. Die Kämpfe nahmen auch nach dem Tode des

¹ In einem Privileg für die Lübecker heißt es: Item de navi intrante Mosam . . . et transeunte ante nostrum theloneum de Gervliet. Mieris II S. 442, verz. HUB. II Nr. 465.

² v. d. Bergh, Oorkb. II Nr. 336, 856.

³ Van de Wall, Handvesten en privilegien van Dordrecht (1790) S. 61.

⁴ Topographia Germ. inf. S. 133. Die einstmals beherrschende Lage von Geervliet wird auch noch sehr gut klar auf der Karte der Maasmündung bei Waghenaer, Teerste Deel vande Spiegel der Zeevaert 1584 (Univ.-Bibl. Gött.).

⁵ v. d. Bergh I Nr. 173, HUB. I Nr. 41.

⁶ Beka ed. Buchelius S. 57. Chron. Holl. bei Kluit S. 161. Letzterer glaubt, der Zoll sei zwischen 1157 und 1170 dem Grafen Florens von Kaiser Friedrich I. verliehen worden. In manchen Darstellungen findet

älteren ihren Fortgang, da ein neuer Prätendent, ein Graf von Looz, gegen den Grafen Wilhelm auftrat. Im Jahre 1206 wurde versucht, einen Frieden zwischen beiden zustande zu bringen. Die Grafschaft sollte wieder geteilt werden: Der Graf von Looz sollte ganz Holland mit Voorne erhalten, Wilhelm von Holland nur den ihm treu gesinnten Teil von Zeeland, sowie eine jährliche Rente von 400 *fl* aus dem Zoll zu Geervliet, die er durch einen Boten dort eintreiben sollte. Auf diese Summe hat man die durchschnittliche jährliche Einnahme aus diesem Zoll taxiert, denn der Vertrag enthält noch weitere Bestimmungen über einen möglichen Fehlbetrag oder Überschuß. Diese Summe von 400 *fl* sollte Graf Wilhelm als kaiserliches Lehen erhalten, ebenso wie Graf Ludwig den überschießenden Rest¹. Verpfändungen waren nicht ungewöhnlich. Um seiner Schwester eine Mitgift von 4000 Mark zu zahlen, verpfändete der Graf 1249 den Zoll zu Geervliet, aus dem jährlich 400 Köln. Mark erhoben werden sollten. Falls diese Rente hier nicht aufgebracht werden könnte, würde er auch den Zoll zu Ammers verpfänden².

Ein anderer Zollplatz in der Nähe der See war Strienemonde,

sich demgemäß die Bemerkung, jener Kampf zwischen Flandern und Holland, der mit dem Vertrage von Hedenzee im Jahre 1168 endete, sei dadurch veranlaßt, daß die holländischen Grafen zu Geervliet einen hohen Zoll von den flandrischen Kaufleuten erhoben hätten. Geervliet wird in diesen Kämpfen aber nie erwähnt, und der Irrtum beruht wohl auf einer ungenauen Ausdrucksweise Van de Walls S. 61. In dem genannten Vertrage von Hedenzee mußte sich allerdings der Graf von Holland verpflichten, die flandrischen Kaufleute ohne Erhebung von Geleitgeld künftig durch sein Land ziehen zu lassen; für jede Erpressung unrechtmäßiger Abgaben und für widerrechtliche Behandlung flandrischer Kaufleute durch holländische Gläubiger sollte der Graf haftbar gemacht werden (v. d. Bergh I Nr. 147 § 10, 11, 13; vgl. Sattler, Die flandrisch-holländischen Verwickelungen unter Wilhelm v. Holland [Göttingen 1872] S. 8, 12). Sattler weist darauf hin, daß ein Widerspruch mit dem Zollprivileg von 1195 bestände, aber von einem Vertragsbruche, wie er meint, kann nicht die Rede sein, da die Flandrer 1168 doch nicht für gänzlich zollfrei erklärt wurden.

¹ v. d. Bergh, Oorkb. I Nr. 206.

² v. d. Bergh I Nr. 495. winagium = Straßenzoll, hier auf die Flußschiffahrt bezogen. Vgl. Mayer, Zoll, Kaufmannschaft und Markt zwischen Rhein und Loire (Festschrift f. Maurer 1892) S. 387.

welches 1280 zum ersten Male erwähnt wird¹. Seine Lage ist heute nicht mehr genau festzustellen, jedenfalls ist es etwas unterhalb Dordrecht zu suchen, wo die Striene, ein heute nicht mehr vorhandener Arm der Ooster-Schelde in die alte Maas mündete². Ein Schiffszoll auf Striene und Schelde, der Anfang des 13. Jahrhunderts in den Händen brabantischer Lehnsleute sich befand³, ist wohl kaum derselbe, denn jener gehörte dem Grafen von Holland, von dem die Herren von Striene ihn meist zu Lehen hatten.

Weitere Zollplätze tauchen im Laufe des 13. Jahrhunderts oberhalb an den Flüssen auf. Die wichtigsten darunter sind Ammers und Niemandsvriend, ersteres am Lek bei Schoonhoven oberhalb Rotterdam gelegen, das andere bei Sliedrecht an der Merwede oberhalb Dordrecht. Ammers beherrschte den Lek, Niemandsvriend Waal und Maas⁴. Daneben erscheinen noch andere Plätze von geringerer Bedeutung wie Almsvoet an der alten Maas, Moordrecht an der holländischen Ijssel⁵, Dubbelmonde in unmittelbarer Nähe von Dordrecht an einem Fluß Duble gelegen, der eine Verbindung zwischen Merwede und der alten Maas herstellte und nahe an der genannten Stadt vorbeifloß⁶. Auch Dordrecht besaß, wie erwähnt, einen Zoll. Der wesentlichste Bestandteil der gräflichen Zollplätze war meist eine kleine Burg, nur wenige unter ihnen nahmen später städtischen Charakter an⁷.

¹ v. d. Bergh II Nr. 404.

² Daß Maas und Striene tatsächlich zusammenflossen, folgt aus Mieris II S. 132.

³ v. d. Bergh I Nr. 231. Ebenso wenig hat auch ein Zoll im pagus Strya, der also in der Gegend von Geertruidenberg zu suchen wäre und im Jahre 967 im Besitze der Abtei Nivelles war, hiermit etwas zu schaffen (v. d. Bergh I Nr. 40).

⁴ Ammers 1233 (v. d. Bergh I Nr. 345), Niemandsvriend 1248 zuerst genannt (v. d. Bergh I Nr. 446).

⁵ Beide zuerst 1250 genannt (v. d. Bergh I Nr. 503). Vgl. Van de Wall S. 19 Anm. Über die Lage des nicht mehr vorhandenen Almsvoete vgl. Hingman, De Maas en de dijken van den Zuid-Hollandschen Waard in 1421 (1885) S. 14, 23, 28.

⁶ Dubbelmonde urkundlich nur einmal 1274 erwähnt (Bergh II n. 281, verz. HUB. I n. 722). Über die Lage vgl. Van de Wall S. 4 Anm., Hingman S. 16.

⁷ Ammers vor 1327 (Mieris II S. 435); Strienemonde erhielt 1330

Wenn man sich die Lage dieser Zollplätze einmal auf der Karte klar macht, so wird man finden, daß es sich hier um ein planmäßig angelegtes System von Zöllen handelt. Sämtliche Flußläufe waren ungefähr da, wo sie in das Gebiet der Grafschaft Holland eintraten, je durch einen Zoll gesperrt, der von auf- und niederfahrenden Schiffen nicht umgangen werden konnte. In der Mitte lag Dordrecht, das immer mehr den ganzen Verkehr auf den hier mündenden Flüssen in sich vereinigte, zumal da es seit dem Ende des 13. Jahrhunderts das Stapelrecht besaß und unter harten Kämpfen auch im folgenden, mehr oder weniger eingeschränkt, behauptete. Die Schiffe, die von hier weiter nach der See, nach Flandern oder nach der Schelde wollten, mußten dann Geervliet oder Strienemonde passieren, um hier das dritte Mal Zoll zu entrichten. Man könnte diese beiden als Seezollplätze bezeichnen im Gegensatz zu den Flußzollplätzen Ammer, Niemandsvriend, Moordrecht, Almsvoet und Dubbelmonde.

Daß eine solche Scheidung tatsächlich gemacht wurde, ergibt sich aus verschiedenen Urkunden. Dordrecht erhielt im Jahre 1270 vom Grafen Zollfreiheit zu Geervliet¹, 1280 auch zu Strienemonde, nämlich Befreiung von Wein- und Brotgeld, das von den Herren von Strijen hier erhoben wurde². Im Jahre 1284 wurden seine Rechte zusammengefaßt: an den genannten Plätzen sollten alle Waren der Dordrechter zollfrei sein, jedoch zu Ammers, Moordrecht, Niemandsvriend, Almsvoet mußten sie den gewöhnlichen Zoll entrichten³. Die Duisburger erhielten 1319 außer Verkehrerschutz ihren alten Zollsatz auf Wein bestätigt, nämlich 2½% von jedem Faß, das einen Wert von 6 Mark hätte, gültig aber nur für die Zölle Strienemonde und Geervliet⁴. Dem Hospital des deutschen Ordens zu Jerusalem wurde 1248 der Zoll für 100 Faß Wein oder Waren gleichen Wertes völlig geschenkt, aber nur zu Ammers und Niemandsvriend⁵, erst später wurde diese Vergünstigung auch

städtische Freiheiten, wurde damals noch als Dorf bezeichnet, Mieris II S. 503.

¹ Verz. HUB. I Nr. 676. B. van Rijswijk, *Geschiedenis van het Dordtsche Stapelrecht* (1900) S. 15.

² v. d. Bergh II Nr. 404, 515.

³ v. d. Bergh II Nr. 503, verz. HUB. I Nr. 944.

⁴ HUB. II Nr. 344 Anm. 2, Mieris II S. 192.

⁵ v. d. Bergh I Nr. 446.

auf den Zoll zu Geervliet ausgedehnt¹. Die Reihenfolge, in der die holländischen Zölle in einer Urkunde für Schiedam aufgezählt werden, ist daher wohl nicht unbeabsichtigt². Zuerst werden hier die Flußzölle aufgezählt mit Voranstellung der wichtigsten: Ammers, Niemandsvriend, Moordrecht, Dubbelmonde, dann Dordrecht, und zum Schluß Geervliet und Strienemonde.

Über die Bedeutung der einzelnen Zölle in ihrem Verhältnis zueinander kann man sich ein annäherndes Bild nach den Einnahmen des Grafen machen, welche die Rechnungen aus dem Jahre 1331 aufgezeichnet haben. In diesem Jahre kamen in Ammers rund 448 *fl.* holl. ein, in Niemandsvriend 349 *fl.*, in Geervliet 443 *fl.*, in Strienemonde 347 *fl.* Gouda an der IJssel, dessen Zoll wohl nur für den geringer gewordenen Verkehr auf der Holländischen IJssel und auf der Gouwe Bedeutung hatte, und Dubbelmonde traten sehr dagegen zurück, sie warfen nur 49 und 24 *fl.* ab. Die Einnahmen zu Dordrecht beliefen sich auf 200 *fl.*, dazu 160 *fl.* aus dem dortigen Geldwechsel. Die gesamten Einnahmen des Grafen aus den südholländischen Zöllen betragen 2115 *fl.* Jene früher erwähnten Zölle Moordrecht und Almsvoet werden hier nicht genannt³.

Ein großer Teil des Verkehrs, der sich die Mündungsarme des Rheins hinunter bewegte, nahm seine Richtung auf Flandern, und auch hier bot sich wieder eine Gelegenheit, die offene See zu vermeiden, indem man zwischen den zeeländischen Inseln hindurchfuhr. Diese Inseln haben durch Sturmfluten im Laufe der Jahrhunderte die größten Umwälzungen erfahren, so daß aus dem heutigen Kartenbilde die damalige Bedeutung von Geervliet und Strienemonde nicht mehr ersichtlich wird. Geervliet beherrschte den Verkehr nach der See zu und den nach dem Swin. Der Schiffer fuhr hier von der alten Maas, wenn er Dordrecht passiert hatte, in die Bornisse, durchquerte das Haringvliet und wandte sich weiter südlich, da sowohl Overflakkee von Goeree als Schouven von Duiveland durch breite Flußarme voneinander getrennt waren⁴.

¹ v. d. Bergh I Nr. 572.

² v. d. Bergh II Nr. 281 (i. J. 1274), verz. HUB. I Nr. 722.

³ Hamaker, Rekeningen I. deel S. 131 ff.

⁴ Vgl. die Karte bei Waghenaer a. a. O. Die topographischen Karten lehren, daß es sich an diesen Stellen um verhältnismäßig neues

Weitere Wasserstraßen führten, wie noch heutigen Tages, zwischen Walcheren und Zuid-Beveland hindurch an den bekannten westzeeländischen Handelsplätzen Arnemuiden, Middelburg, Vlissingen vorbei, und hier befand man sich unmittelbar vor der östlichen Einfahrt des Swin¹.

Wollte man aber nach Brabant die Schelde hinauf, so bog man bei Strienemonde in die Striene ein, die, soweit man aus noch an diesen Fluß erinnernden Ortsnamen schließen kann, ein Arm war, der sich nordwärts von der Ooster-Schelde abzweigte². Die Striene berührte weiter das früher brabantische, später holländische Amt Schakerlo, in dessen Nähe 1213 ein Zoll erwähnt wird, den Lehnsmanen des Herzogs von Brabant von den Schiffen, die auf Striene und Schelde vorbeifuhren, damals erhoben³. Im weiteren Verlauf floß die Striene in der Nähe von Tholen und Steenbergem vorbei und vereinigte sich etwas unterhalb Dordrecht mit der Maas, an welchem Punkte man Strienemonde zu suchen hat, von dem aber keine Spur mehr zu finden ist⁴. Im 14. Jahrhundert scheint der Zustand des Fahrwassers auch hier Schwierigkeiten gemacht zu haben, denn seit 1336 wird nahe bei Dordrecht eine »Nieuwevaart« erwähnt. Die Herren von Strijen erhoben hier Zoll, welcher, wie es in der Urkunde heißt,

Polderland handelt. Vgl. auch die Karten bei Merian *Topographia Germ. inf.* S. 22/23, 114/115.

¹ Aus Urkunden läßt sich genaueres über den Verkehrsweg nicht feststellen. Vgl. die von anderen oft wiederholten Bemerkungen von Van de Wall S. 61. Daß tatsächlich ein Durchgangsverkehr durch Zeeland sich hindurchbewegte, folgt z. B. aus Notizen des zeeländischen Landrechtes (v. d. Bergh II S. 337 Art. 65): Kaufleute, »die door Zeeland trecken te lande ofte watere«. Über das Swin vgl. jetzt Häpke, *Brügges Entwicklung* S. 210 ff.

² Diese war damals die Hauptmündung der Schelde, während De Hont damals nur ein kleiner Fluß war, v. d. Bergh, *Geographie* S. 82.

³ v. d. Bergh I Nr. 231: *hominibus, qui teloneum navium per Strynam et Scaldam a nobis in feudum tenebant, propter eorum insolentiam et violentiam, quam transeuntibus inferebant.*

⁴ Vgl. v. d. Bergh, *Geographie* S. 85 f., Asch van Wijk, *Geschiedkundige beschouwing van het oude handelsverkeer der stad Utrecht* 4. st. S. 105.

früher an einem anderen Orte entrichtet worden sei, und dieser andere Ort war Strienemonde¹.

Abgesehen von den Zöllen zog der Graf noch manche andere Vorteile aus dem Verkehr, der sein Land durchzog. Die Einnahmen aus dem Strandfund (meist »zeedricht« genannt) standen dem Grafen zu. Angetriebene Waren und Schiffsteile mußten an den gräflichen Beamten abgeliefert werden, der sie zugunsten der gräflichen Kasse verkaufte². Wo dieses Recht schon in andere Hände gekommen war, suchte es der Graf wieder an sich zu ziehen³. Er tat auch sein Möglichstes, den durchfahrenden Kaufleuten Sicherheit des Verkehrs zu schaffen, sie vor Angriff und Raub zu schützen⁴. Im 12. Jahrhundert waren auch die Utrechter Bischöfe wohl noch mächtig genug, um die Bewohner von Walcheren und anderen Inseln von Gewalttaten abzuschrecken, wenn sie einer Abtei wie Dunes in Nordflandern für die Durchfahrt ihren Schutz verliehen⁵. Jene alte primitive Handhabung des Standrechtes war durch Privilegien an die Kaufleute schon eingeschränkt. Geltendmachung der Grundruhr und eigenmächtige Erhebung von Geleitgeld waren streng verboten⁶. Durch Errichtung von Seezeichen an den gefährlichen Rheinmündungen begann man den Kauffahrern die Schifffahrt zu erleichtern; man errichtete Holztürme und Baken, wo die Küste keine markanten Punkte bot, nach denen man den Kurs hätte richten können. An der Einfahrt in die Striene hatte man Baken⁷. Im Jahre 1280 wurden vor der

¹ Mieris II S. 580, verz. HUB. II S. 266 Anm. 2: eyschende was onsen poirteren van Dordrecht, dat si hem sculdich waren van horen scepen roederghelt in die heerscippe van Striene, dat dair toe alrehande stede voirmaels ghenomen was, ende men nu nemet te Niewervaert. Vgl. v. d. Bergh II Nr. 503.

² Hamaker, Rekeningen 2. deel S. 275 f., 368 f. und sonst.

³ H. de Stoppelaar, Inventaris van het oud archief der stad Middelburg, deel 1 Nr. 36. Kläre für Zeeland, v. d. Bergh II S. 22 Art. 39: Nullus habebit zedriect nisi comes vel nuncius ejus, et qui zedriect sibi attraxerit, emendabit sicut predam fecisset. Vgl. v. d. Bergh II S. 337 Art. 69, Mieris II S. 710, 858.

⁴ v. d. Bergh II Nr. 40 Art. 16, 39.

⁵ v. d. Bergh I Nr. 156 (1156—1178).

⁶ Dasselbst II Nr. 66.

⁷ Dasselbst Nr. 503.

Mündung der Maas »ten ouden Briele« zwei Leuchtfeuer mit Erlaubnis des Herrn von Voorne und Burggrafen von Zeeland angelegt. Die dafür künftig zu erhebenden Abgaben sollten der Kirche zu Brielle, die den Bau unternehmen wollte, zugewandt werden¹. 1352 baute Zierikzee ein »landteken« auf Schouven, um die Scheldeeffahrt zu bezeichnen². 1358 wurden Feuertonnen in die Einfahrt der Maas gelegt. Um den Abgaben hierfür zu entgehen, konnte man allerdings ein anderes unbezeichnetes Gatt zur Einfahrt wählen, aber man mußte dies auf eigene Gefahr tun³. Auch für die Säuberung des Fahrwassers wurde gesorgt, Pfähle, die den Schiffen Gefahr bringen konnten, entfernt⁴.

Niedersächsische Kaufleute tauchen in Holland zum ersten Male 1243 auf. Graf Wilhelm von Holland, der nachmalige römische König, erteilte den Lübeckern und Hamburgern sicheres Geleit für ihren Durchgangsverkehr. Auf den Zusammenhang mit dem Utrechter Privileg des folgenden Jahres ist schon hingewiesen. Sie passieren Geervliet, wo sie Zoll entrichten müssen, der durch einen Tarif geregelt wird, nämlich 1% vom Werte aller durchgeführten Waren, berechnet nach dem Einkaufspreis, den die Kaufleute unter Ablegung eines Eides angeben müssen. Wenn dieselben Kaufleute auf ihrer Rückfahrt durch des Grafen Land Tuche aus Flandern in die Heimat führen, so zahlen sie für jeden Ballen 12 holl. Pfennige, für größere 2 β ⁵. Dieses Privileg wurde später noch den einzelnen Städten, insbesondere Lübeck neu ausgestellt⁶.

Lübeck aber erlangte 1245 noch ein besonderes Schutzprivileg, aus dem sich ergibt, daß seine Kaufleute nicht nur über Utrecht, sondern auch durch die offene See nach Holland gelangten. Der Graf wolle sie in Schutz nehmen, mögen sie nun von den Meeren herkommen, die sein Land umgeben, oder vom Binnenland her,

¹ Daselbst Nr. 408, vgl. HUB. I S. 276 Anm. 2, Mieris II S. 238.

² Mieris II S. 809.

³ HUB. III Nr. 414.

⁴ Mieris II S. 646, verz. HUB. II Nr. 673 Anm. Vgl. Rijswijk a. a. O. S. 4.

⁵ HUB. I Nr. 331: Praeterea memorati mercatores, si pannos de Flandria versus partes suas reveherent per terram meam.

⁶ v. d. Bergh I Nr. 489, 490, II Nr. 202, verz. HUB. I Nr. 373, 683.

wenn sie etwa genötigt seien, wegen Havarie oder aus irgend welchen Gründen der Sicherheit innerhalb seiner Grafschaft an Land zu gehen, oder sein Land nur durchfahren wollen¹. Hamburg suchte mit den seit den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts emporkommenden südholländischen und zeeländischen Städten Verbindungen anzuknüpfen und erwirkte 1266 durch einen Abgesandten Geleitprivilegien von Dordrecht und Zierikzee². Der Graf stellte die Hamburger mit den Lübeckern in ihren Rechten gleich³. Ähnliche Zusicherungen gab der Burggraf von Zeeland, der mit gewissen Einschränkungen auch die Gültigkeit ihres Schiffsrechtes anerkannte, soweit es sich um Streitigkeiten innerhalb der Schiffsbesatzung handeln würde⁴.

Die deutschen Städte zeigen hier überall das Bestreben, ihren Durchgangsverkehr nach Flandern zu sichern. Die enge Verbindung, die auf diese Weise mit Holland angeknüpft wurde, bekam bald dadurch praktische Bedeutung, daß infolge eines Streites mit den Flandern die Hamburger beschlossen, vom Swin fortzuziehen und sich in Dordrecht niederzulassen, weshalb ihnen der Graf große Vergünstigungen in Aussicht stellte⁵. Von dieser Stadt fuhren die Hamburger auch rheinaufwärts nach Köln, waren in diesem Falle aber demselben Zolle unterworfen wie alle anderen Fremden. Ähnliche Rechte erhielt 1298 auch Lübeck⁶.

Aus einer Betrachtung der Dordrechter Handelsgeschichte ergibt sich, daß neben jener Binnenfahrt auch schon früh die Fahrt

¹ v. d. Bergh I Nr. 410, verz. HUB. I Nr. 337: *sive de extra maria tocus terre nostre confiniis, sive de infra terram nostram forte, quod absit, per naufragium vel per integritatem navigii vestri salvati et non confracti, nos applicare contigerit vel secus eam pertransire.*

² v. d. Bergh II Nr. 133, 135, 153, verz. HUB. I Nr. 622, 624, 714.

³ v. d. Bergh II Nr. 139, verz. HUB. I Nr. 628.

⁴ v. d. Bergh II Nr. 141, verz. HUB. I Nr. 631.

⁵ v. d. Bergh II Nr. 344 (i. J. 1277), verz. HUB. I Nr. 802. Es ist nur die Rede von einem Streite zwischen Hamburgern und Flandern (vgl. v. d. Bergh II Nr. 141 i. J. 1266: *Werram vero inter predictos de Hamborg et Flamingos habitam etiam nolumus judicare*), nicht von einem gemeinsamen Auftreten deutscher Kaufleute.

⁶ v. d. Bergh II Nr. 1026, verz. HUB. I Nr. 1276.

durch die offene See bei den Deutschen im Gebrauche war¹. Die Dordrechter Zollrolle von 1287² zeigt schon deutlich, daß viele Waren aus dem deutschen Osten auf beiden Wegen herangeführt wurden. Von der Pottasche, die meist von der Elbe herkam, heißt es dort z. B.: Van 1 tonne asschen, die niet van der zee comt, 1 $\frac{1}{2}$ Holl., item assche, die comt van der zee, van der tonne 2 $\frac{1}{2}$ Holl. Unter dem Satze: Dit is trecht van der zee te Dordrecht ende van dat ter zee in coemt, werden Waren aufgezählt, die aus dem deutschen Osten oder aus der Ostsee kommen, wie etwa Holz, Getreide, Flachs, Pech, Bier, Bogenholz u. a. Salz und Tuch wird von den Deutschen in Dordrecht eingekauft und zur See fortgeführt³. Im Jahre 1313 wird den »coepluden van Oestlande, die met hare comanscepe, die si bi der zee in onsen lande brenghen«, nach Dordrecht kommen, Zollfreiheit für die Waren verliehen, die sie von der See her einführen⁴, eine Vergünstigung, die nach einigen Jahren allerdings wieder eingeschränkt wurde⁵, ihrem Wesen nach aber in bezug auf diesen Seezoll bestehen blieb⁶.

Auffällig aber ist es, daß auch der Schiffer, der aus Sachsen oder dem Osterlande kam und den Seeweg nach Flandern einschlug, auf der Höhe von Brielle angekommen, dennoch in die Maas einbog und zwischen den zeeländischen Inseln hindurchfuhr. Dordrecht nun, das seit Ende des 13. Jahrhunderts das Stapelrecht auf der Maas hatte, und von diesem weitestgehenden Gebrauch machte, verlangte, daß jedes Schiff, welches in die Maas kam, mit voller Last aufwärts fuhr, um hier zu verstapeln⁷. Diesem Rechte waren im allgemeinen auch die Deutschen unterworfen, da

¹ HUB. I Nr. 367 (i. J. 1248): *graciam factam Lubicensibus, quod venientes in mari ad terram nostram centesimam marcam solvant.*

² HUB. I Nr. 1033.

³ Van elken hondert zouts, dat men ter zee waert voert, 12 $\frac{1}{2}$ Holl. Van elken laken, dat si coepen ende ter zee waert voeren, 4 $\frac{1}{2}$ Holl.

⁴ HUB. II Nr. 232.

⁵ HUB. II Nr. 340 (i. J. 1319).

⁶ HUB. II Nr. 276, 465, 610, III Nr. 142.

⁷ Vgl. Rijswijk a. a. O. Blok II S. 108. HUB. II Nr. 623: »alle cogghen ende scepe, die in die Maese van Oestlant comen« wurden 1338 ebenfalls dem Stapel unterworfen.

das aber eine arge Bedrückung ihres Handels gewesen wäre, wenn sie mit ihrer ganzen Ladung »binnen doer tot Vlaenderen waert« fahren wollten, so wurden sie für diesen Fall von jenem sogenannten »Maasrecht« befreit¹. Man erreichte dadurch, daß die Osterlinge auf ihrer Flandernfahrt Holland und Zeeland noch nicht ganz umgingen.

Die Nachrichten über die holländisch-flandrische Binnenfahrt der niederdeutschen Kaufleute sind damit erschöpft. Sie spielte eine größere Rolle nur in den frühesten Zeiten des Hamburger und Lübecker Handels, nämlich im 13. Jahrhundert, und infolge des Rückganges des Utrechter Handels und der Unsicherheit im Stift kam sie in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts schon außer Gebrauch. Für den kleineren Schiffsverkehr, der dabei immerhin einen mehr als bloß lokalen Charakter haben mochte, behielten die Vliete und Vaarten von Holland über Leiden, Gouda, Woerden eine gewisse Bedeutung². Die flandrischen Kaufleute pflegten mit ihren Tuchen ebenfalls auf die genannte Weise Geervliet zu passieren, von wo sie auf den holländischen Kanälen weiter nach »Ostfriesland« und dem »Osterland« gelangten³. Der Weg durch die offene See wurde schon von Anfang an neben jenem anderen eingeschlagen, besonders von Lübeck mit seinen größeren Schiffen für die Umlandfahrt. Die Normannen und

¹ Mieris II S. 685 (i. J. 1344), verz. HUB, III Nr. 41: dat alle coggen, evers, hulcken, ende alle schepen, die met coopmanns goede gheladen zyn, dat van der zee die Mase in comen, die sullen op comen mit hoere volre last tot Dordrecht voor onse stede, ende daer ontladen, ende weder laden, ten ware dat eenich schip, dat die Mase in quame, binnen doer wilde varen tot Vlaenderen waert met zynre volre last. Vgl. HUB, II Nr 340.

² Vgl. oben S. 188 Anm. 1.

³ Mieris II S. 585, 595, verz. HUB. II S. 266 Anm. 2. Privileg des Grafen von Holland für die Kaufleute von Ypern, »die doir onse land mid laken pleghen te varen tote Oestvriesland waert, . . . dat zi mid horen laken ende mid anders horen goede, dat si uyt Vlaenderen bringhen, hare rechte tolln gheven tote Gheervliet, ende dair mede doir onse land varen, sonder ons enighe mere tolln te gheven, het en ware en jairmarcte ende des burchgraven tolln van Leyden. Ende des ghelike sullen si van allen goede, dat si uyt Oesterland bringhen, tolln gheven ter Goude, sonder ons enighe mere tolln te gheven anders dan voirscreven es.«

Friesen hatten es wohl immer so gemacht¹. Während man den Weg über Utrecht zu vermeiden begann, hielt man aber an der zeeländischen Binnenfahrt noch fest, da man auf diesem Wege am sichersten und einfachsten die östliche Einfahrt des Swin erreichte.

¹ König Olaf der Heilige landete auf einer Südfahrt an der Küste des Kennemerlandes, als er hier vom Sturme überrascht wurde, s. oben Jahrgang 1908 S. 349 Anm. 1. 1327 wurde ein ostfriesisches Schiff aus Wangeroog, welches Waren nach Flandern schaffen wollte, an der zeeländischen Küste angehalten, als es einem Sturme eben glücklich entronnen war, denn man glaubte, die Besitzer des Schiffes gehörten zu den Feinden des Grafen. Dieses Schiff war also auch durch die See gefahren. Mieris II S. 412—414.

VII.

Kleinere Mitteilungen.

I.

Der Münzrezeß der vier wendischen Städte von 1433, Januar 13.

Von

M. Bahrfeldt.

Von den Münzverträgen der wendischen Städte konnte in den Hanserezessen eine ganze Anzahl nicht mehr nach den Originalen abgedruckt werden. So mußte die Wiedergabe der zu Lübeck geschlossenen Verträge der Städte Lübeck, Hamburg, Wismar und Lüneburg von 1432 Sptbr. 18, von 1433 Jan. 13 und von 1439 Mai 16 in den Hanserezessen 2. Abtlg. Bd. I Nr. 148, 156 und Bd. II Nr. 302 nach Grautoff, *Histor. Schriften* Bd. III, 1836, S. 218—226, bezw. nach Langermann, *Hamb. Münz- und Med. Vergn.* S. 389 erfolgen, da die im Archive der Stadt Hamburg früher vorhandenen Originale beim großen Brande des Jahres 1842 verloren gegangen waren und die Ausfertigungen für die anderen drei Städte auch nicht mehr vorlagen. Nun fand ich bei den Vorarbeiten für mein »Niedersächsisches Münzarchiv, Verhandlungen auf den Kreis- und Münzprobationstagen des Niedersächsischen Kreises, 1545—1625« im Staatsarchive Magdeburg, Nieders. Kreisarchiv, Münzsachen Vol. 6,12 fol. 391—401 die im Jahre 1617 beglaubigten Abschriften dieser drei Rezesse. Sie sind auf folgende Weise dorthin gelangt: Im Abschiede des Kreis- und

Münzprobationstages zu Braunschweig von 1617, Septbr. 30¹ wurde im Punkte 14 bestimmt, daß »alle mittelbahre Städte schuldig sein sollen, binnen zwei Monaten I. Kais. Maj. Münzprivilegia in originali und vidimirter Copey beim Directorio dieses Kreises der fürstlich magdeburgischen Cantzley zu producieren, damit man Nachrichtung habe, waßerley Münzordnung ein oder die ander Stadt zum Münzten berechtigt«. Daraufhin sandte die Stadt Wismar unter dem 17. November 1617 an Christian Wilhelm, den Administrator von Magdeburg, als Beweis für die Rechtmäßigkeit ihrer Ansprüche auf die Ausübung des Münzrechts die Originale der Münzrezesse von 1432, 1433 und 1439² ein und, wie angeordnet war, zugleich auch beglaubigte Abschriften. Die Stadt erhielt die Originale am 27. November 1617 wieder zurück³, die Abschriften jedoch verblieben in der Halleschen Kanzlei.

Ein Vergleich der Abschriften der Rezesse von 1432 und 1439 mit dem Abdrucke bei Grautoff zeigt nun, daß ihre Widergabe dort einwandfrei erfolgt ist und nur wenige, unwesentliche Korrekturen zu machen sind. Der Vertrag von 1433, den wir nur in einer hochdeutschen Übertragung kannten, liegt dagegen in seiner ursprünglichen niederdeutschen Fassung vor, die somit eine erfreuliche Bereicherung unserer Kenntnis der Münzrezesse bildet, und zwar um so mehr, als dadurch einige Angaben, z. B. über Korn und Schrot der hohlen Pfennige, berichtigt werden.

Ich lasse nun den Rezeß im Wortlaute folgen:

Münzrezeß der Städte Lübeck, Wismar und Lüneburg. 1433 Jan. 13.

Staatsarch. Magdeburg, Niedersächs. Kr. Arch., Münzs. vol. 6, 12
fol. 395—396.

[1.] Witlik sy, dat na der bord unses heren Cristi dusent veerhundert jare und in dem dre unde dortigestem jare, des achten dages der hilligen dryer Koninge, is van den erbaren heren borger-

¹ Original-Entwurf im St.-A. Magdeburg, Niedersächs. Kr.-A., Münzsachen Vol. 11, fol. 68—101. Ein mangelhafter Abdruck bei Hirsch, Reichs-Münzarchiv Bd. IV, S. 86—95.

² Ebenda Vol. 6, 12 fol. 386—401.

³ Ratsarchiv Wismar XIX, 4 vol. 4.

meysteren und radmannen der stad Lubecke und van den ersamen sendeboden desser nascreven steden, also: van Hamborch hern Johann Wyen, borgermester, hern Erike van Tzeven, hern Albert Wydinghusen, radmannen, van der Wismar hern Johan Vrezen, borgermester, hern Herman Cropelyne, radmanne und van Lunenborch hern Hinrik Vischkulen. borgermester, hern Godeken Tzersteden, radmanne und hern Johan Mynden, prothonotarius des rades to Lunenborch, vorramed und eingedregen, umme eynen penning to slande van teyn loden fyns sulvers na proven der capellen. Der penninghe schal de gewegen marc holden 95 penninge wit gemuntet und altomale berede, der jewelk stuccke don schal enen Lubeschen schilling, und densulven penning schal de munter schroden also lyck, dat dar nymand bate ane soken en konne.

[2.] Unde wolde de munter dessen vorscreven penning delen, also dat he makede van enem penning, de enen schilling gelden schal, twe penninge, jewelken van sos penningen van vorscreven gude und werde na gebore, dat mag he don und der schal up de gewegen marc gan 200 stuccke myn 5 stuccke und de scholen wit gemuntet und alberede holden 10 lot fynes sulvers na prove der capellen.

[3.] Vortmer is verramed und eingedregen um einen hollen penning tho slande van $6\frac{1}{2}$ lode fines sulvers na proven der capellen, der penninge schal der gewegenen marc holden 4 marc wyt gemuntet und altomale bered. Dessens vorscreven penning schal de munter slan uppe den ketel.

[4.] Aver uppe dat de munter desto bat sik hiran bewaren moge, so schal he hebben up jewelke gewegen marc aller disser vorscreven munte to remedie eyn quantin fins sulvers und vor dat wit to makende in den schillingeren eyn stuccke, in den soslingen 3 stuccke und in den hollen penningen $2\frac{1}{2}$ s. Dessers vorscreven remedie de munter doch mit willen nit bruken en schal, und weret, dat he gevunden worde, dat he der remedie gebrukede, so scholen se tho gude komen dem rade der stad und nit dem muntemestere, unde dar schal de munter rekenschop aff don tho allen tyden, wanner de rad dat van em esched.

[5.] Wanner ok de munter rekenschop don und sine proven maken schal van der munte, so schal he de proven don mit allsulkeme blye, also de rad edder deme se dat bevalen, darto nemen

wil. Und were, dat de munter yenige andere wonheit in vortiden gehad hadde, dar em vordel in der munte aff kamen konde, der wonheit und vordels schal he vortmer nicht bruken, men he schal disse vorschreven penning maken na inholde disser schrift sunder yengerhande andere behelpinge.

[6.] Vortmer de gewegene marc van sostein loden fins sulvers is, na dissen vorschreven penning to rekende, gesat up 8 marc 12 β und durer en schal dat nimand kopen, bi verlust des sulvers.

[7.] Vortmer wan de munter gheten wil, so schal he darbi forboden der stad munteheren, dar he inne beseten is, und wan he al geghoten hefft, so schal he in jegenwardicheit der sulven munteheren de tene gloyen, und wanne se gegloyet sin, upwegen in der munteheren jegenwardicheit, und de wichte schal he den munteheren geven in schrift. Wann er idt dan alle gemuntet und bered is, so schal he dar nit van uthgeven, sunder he schal de munteheren dorbi forboden und antworten de sulven gewichte wedder up de schalen in gemuntedem gelde, also vorschreven is, so scholet de munteheren bezeen, ofte idt hebbe sine schrodinge na uthwisinge desses recessus. Ock scholet de sulvige munteheren besehen laten de gude des geldes, vindet se denne de schrodinge und gude gerecht, uthgenommen de remedie, als vorschreven is, so moget de sulven munteheren dat sulve geld tho sick nemen und betalen dat deme muntere mit finem sulvere, de marc fins sulvers vor 8 marc 12 β , edder mit golde na sinem gewerde.

[8.] Were jemand van dessen vorschreven steden, de an dessen vorschreven stucken brockhaftig worde und nicht en helde, also vorschreven is, de stad, de dar brockhaftig inne funden worde, de scholde den andern steden dat vorbeteren mit hundert lodigen marken.

[9.] Uppe dat desset de bat und vaster gehalten warde, so scholen de [van] Lubecke und de van der Wismar tosamende holden einen wardeynen und de van Hamborch und de van Lunenborch einen wardeynen, dar de eine den anderen alle tidt varen schal.

[10.] To merer tuchenisse und warheit sin desser schrifte vere, de eine uthe der andern gesneden.

[11.] Item scholen de rede in den erbaren steden beden, dat niement den Rinschen gulden in eren steden durer enneme edder

engheve, danne 20 β lusch, bi dren marken zulvers. Also beschedeliken, dat deyenne, de se durer gift danne 20 β , wedden schal dre mark sulvers, und ok des gelikes de se durer nimt. Und worde dar ock we mede betegen, dat he se durer gegeben edder genommen hadde, de schal sick des entleddigen mit sinem ede, edder he schal wedden, also hir voregeroret steit. Und we dat ock vermeldede, dat we den Rinschen gulden durer genommen edder gegeben hadde, de scholde hebben den verden penning von dem vorgerordem wedde.

[12.] Item scholen de rede in den erbenomden steden beden, dat nemand uthe eren steden enbringe edder bringen lathe sulver edder ballium, bi verlust des zulvers edder balliums. Und we dar ock mede betegen worde, de scholde sick des entleddigen vermiddelst sinem eide, edder genoch don vor den broke.

[13.] Item schal in den erbaren vere steden alleine einerleye sulvergewicht wesen, also colnische wicht.

Für die Ausprägung der verschiedenen Sorten ergibt sich daher Folgendes. Es sollten gemünzt werden:

	Schrot Stück auf die Mark	Korn Lot fein	Remedium im Korn	Remedium im Schrot
Schillinge . . .	95	10	} 1 Quentin	. . . 1 Stück
Sechslinge . . .	195	10 3 „
Pfennige (hohl) .	768	6 $\frac{1}{2}$ 30 „
	(= 4 Mark)			(= 2 $\frac{1}{2}$ β)

VIII. Rezensionen.

I.

Quellen zur Geschichte Ostfrieslands. Herausgegeben vom Königlichen Staatsarchiv zu Aurich mit Unterstützung des Direktoriums der Königlich Preußischen Staatsarchive und der Ostfriesischen Landschaft. Erster Band: Die niederdeutschen Rechtsquellen Ostfrieslands. Herausgegeben von Dr. C. Borchling, Professor an der Königlichen Akademie in Posen. Band I: Die Rechte der Einzel-Landschaften. Aurich, Verlag von A. H. F. Dunkmann 1908. CXL und 282 SS. in 8.

Von

Ferdinand Frensdorff.

Der Herausgeber, der sich um das Recht Ostfrieslands, seiner Heimat, bereits durch verschiedene kleinere Arbeiten verdient gemacht hatte, läßt ihnen jetzt diese große Quellenausgabe folgen, die selbst wieder nur einen Teil eines umfangreichern Ganzen bildet. Eine allgemeine Übersicht über die niederdeutsche Literatur Ostfrieslands hatte Borchling schon 1902 im Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung gegeben. Zur speziellern Orientierung über das Rechtsgebiet diente seine Abhandlung: Die älteren Rechtsquellen Ostfrieslands, in den Abhandlungen und Vorträgen zur Geschichte Ostfrieslands, herausgegeben von Archivrat Dr. Wachter, als Heft 5 (Aurich 1906) erschienen. Auf eine bestimmte Seite des Inhalts der Rechtsquellen ging dann ein sein Aufsatz: Poesie und Humor im friesischen Recht, in derselben Sammlung als Heft 10 (Aurich 1908) veröffentlicht, die Erweiterung

eines Vortrags, den der Verfasser auf dem letztjährigen Hanse-tage in Rostock gehalten hatte. Beziehen sich diese beiden Arbeiten auf das Recht Ostfrieslands im Ganzen, soweit es dem Mittelalter angehört, so hat es die vorliegende Edition nur mit den Quellen zu tun, die in niederdeutscher Sprache aufgezeichnet sind. Sie erfaßt demnach die dritte Periode der friesischen Rechtsliteratur, in der nach dem Lateinischen und dem Friesischen das Deutsche die Sprache der Gesetze wurde, oder in Zahlen ausgedrückt die Zeit von 1450—1550. Nachdem die Urkunden schon seit einem Jahrhundert früher in Ostfriesland niederdeutsch abgefaßt waren — und es ist hervorhebenswert, daß in Ostfriesland gar keine Urkunden in friesischer Sprache überliefert sind, sondern sich sofort an das Aufhören der lateinischen Urkunden die niederdeutschen anschließen —, wurde für die Gesetze noch länger an dem alten heimischen Gewande festgehalten.

Der Herausgeber, seinem Berufe nach Philologe, wurde zu seiner Arbeit zunächst durch philologische Interessen bestimmt. Es lockte ihn, den Resten des Friesischen nachzugehen, das sich in die niederdeutschen Rechtsaufzeichnungen gerettet hatte. Von da gelangte er zu seinem Unternehmen, die niederdeutschen Texte, auf den ganzen erreichbaren handschriftlichen Apparat gestützt, neu vorzulegen und Sprachforschern wie Rechtshistorikern bequem zugänglich zu machen. Sachlich ließ sich allerdings nicht viel neues bieten, da die niederdeutschen Texte durchgehends nur friesische Vorlagen übersetzen, und K. v. Richthofen in seiner Ausgabe der »Friesischen Rechtsquellen« (Berlin 1840) regelmäßig eine niederdeutsche Fassung als Paralleldruck seinen friesischen Texten zugefügt hat. Abgesehen von dem größeren Reichtum an Handschriften, über die Borchling verfügt, enthalten seine Texte mannigfache Verbesserungen gegenüber den Lesarten Richthofens; eine Zurückführung der fremdrechtlichen Bestandteile, welche die niederdeutschen Quellen aufgenommen haben, auf ihre Vorlagen im römischen oder kanonischen Recht oder in der mittelalterlichen Prozeßliteratur, wie besonders die Handschriften des Emsgauer Landrechts in bestimmten Partien zeigen (S. 9 ff. und S. 27 ff.); und eine Hervorhebung der Rechtsentwicklung durch Unterscheidung der älteren und jüngeren Handschriften innerhalb einer Rechtssammlung. Der volle Ertrag für Rechtsinhalt und

Rechtssprache wird sich erst herausstellen, wenn das als zweite Abteilung des zweiten Bandes in Aussicht genommene Wörterbuch erschienen sein wird. Hier erst wird es möglich sein, die Reste des Altfriesischen zu erkennen, die sich in den niederdeutschen Quellen erhalten haben.

Nach zwei Seiten hin hat sich unser Herausgeber Beschränkungen auferlegt. Er scheidet das westfriesische Recht aus. Was die Stadt Groningen und die ihr zugewandten Landbezirke 1448 als das Ommelander Recht geschaffen haben, zieht er, ob schon es friesisches Recht in niederdeutscher Sprache enthält nicht in seinen Bereich. Er will nur das friesische Recht geben, das zwischen Ems und Weser galt (4*)¹. Von diesem Recht sammelt sein Buch nur, was Erzeugnis der Autonomie, was aus der Selbstgesetzgebung der größeren oder kleineren Verbände entsprungen ist (117*); dem sich das naturgemäß anschließt, was sich als Aufzeichnung des Gewohnheitsrechts darstellt. Dagegen bleibt ausgeschlossen, was aus landesherrlicher Gesetzgebung seinen Ursprung nimmt. Es bleibt der Fortsetzung des Werkes vorbehalten. Die erste Abteilung von Bd. II wird das Landrecht des Grafen Edzard des Großen (1461—1528) bringen, das man gewöhnlich ohne sicheren Anhalt von 1515 datiert. Die Ausgabe, die Matthias von Wicht 1746, also wenige Jahre nach dem Aussterben der Cirksenas (1744) und dem Übergang Ostfrieslands in die Hand Preußens, veranstaltete, ist außerstande den großen Reichtum handschriftlicher Entwicklung darzustellen, die dies Landrecht durchlaufen hat. Welche Schwierigkeiten der Herausgeber zu bewältigen haben wird, läßt die Arbeit vorahnen, die Wilhelm Meyer ausgeführt hat, um die 21 allein in Göttingen befindlichen Handschriften dieses Landrechts zu ordnen (Verz. der Handschr. der Göttinger Bibliothek I [1893] S. 471—95).

Die Ökonomie des Buches ist die: das Ganze zerfällt in zwei große Teile, Einleitung (1—140*) — Texte (1—246), denen sich die Varianten S. 247—281 anschließen. Die Einleitung bezieht sich auf das Ganze der Rechtsquellen und auf ihre einzelnen Bestandteile. § 1 gibt eine Übersicht über das Gebiet der nieder-

¹ So bezeichne ich die Seiten der mit römischen Ziffern paginierten Einleitung.

deutschen Rechtsquellen, § 9 über das Gebiet des niederdeutschen Rürstringer Rechts. Die Einreihung dieser lehrreichen Übersichten zwischen die Untersuchung und Beschreibung der Handschriften und ihrer Gruppen läßt sie in ihrer Bedeutung nicht recht hervortreten. Wichtiger ist der Punkt der Einrichtung, daß die Texte völlig von ihren Unterlagen getrennt werden. Es hätte dem Leser die Lektüre erleichtert, wenn er bei jeder neuen Rechtsquelle, die er kennen lernen will, alles zu ihr gehörige beisammen hätte. Jetzt muß er an drei Stellen suchen, den Text, die Handschriftenbeschreibung in der Einleitung, die Varianten am Schluß des Bandes, wo ihm auch erst mitgeteilt wird, welche Handschrift beim Abdruck benutzt ist. Ob und wo der Text sonst schon publiziert ist, muß wieder in der Einleitung nachgesehen werden.

Die Texte sind nach den drei lokalen Gruppen gesondert: Emsgau — Rürstringen — Harlinger- und Jeverland. Der Emsgau (Gegend um Emden) und Rürstringen (westlich der Weser, heutzutage Großherzogtum Oldenburg) waren auch schon die Hauptgebiete des altfriesischen Rechts. Neben ihnen stand das Recht des Brokmerlandes (Gegend um Aurich). Die Willküren der Brokmänner aus dem Anfang des 14. Jahrhunderts haben keine Fortsetzung in der niederdeutschen Zeit gefunden. Der Verfasser hat sie in seiner ersten Abhandlung charakterisiert als das juristisch vollkommenste Werk der friesischen Rechtsliteratur, ihre klare präzise Fassung der Rechtssätze hervorgehoben und gut motiviert, wie gerade die Kolonisten, die das sumpfige Land, dat brok, kultivierten, zu dieser nüchternen Behandlung des Rechts kamen (S. 29). Dadurch treten sie in starken Gegensatz zu dem poetischen Gewande, dem Reichtum an Formeln, die dem Rürstringer Rechte, das das älteste Denkmal des friesischen Rechts hervorgebracht hat, eigen sind und ihm die liebevolle Betrachtung aller der verschafft haben, die seit dem Wiedererstehen des deutschen Rechts auf die Poesie im Recht Acht geben. Jakob Grimm hat in seinem Aufsatz von der Poesie im Recht (1816) und in den Rechtsaltertümern (1828) reichen Gebrauch von dieser Quelle gemacht; Kögel in seiner Geschichte der deutschen Literatur (1894) ein besonderes Kapitel »stabweimende Rechts poesie« aus den friesischen Rechtsquellen zusammengestellt (I 1 S. 242). An diesem Kolorit des Rechts hat auch die niederdeutsche Bearbeitung des Rürstringer

Rechts nicht geändert, wengleich zeitlich ein recht erheblicher Abstand liegt zwischen der ältesten Handschrift des Rürstringer Rechts in friesischer Sprache und den ältesten in niederdeutscher. Während diese dem Ausgang des 15. Jahrhunderts angehören, ist jene erhalten in dem schönen Kodex des Oldenburger Staatsarchives aus dem Ende des 13. Jahrhunderts, dem schon früh der Name des »asebok« beigelegt wurde. Der Herausgeber hat sehr recht getan, daß er sich, wenn auch nur in einer kurzen Anmerkung (105*), gegen die Polemik gewandt hat, mit der Richthofen den alten Namen bekämpft, und gegen die Erklärung, die er ihm gegeben hat (Altfries. Wörterb. 608). Er war geradezu identisch geworden mit dem alten friesischen Recht, dann mit dem alten Recht überhaupt, ja für Personen, die an alter Sitte festhielten, sie kannten und pflegten, gebrauchte man in Bremen noch zu Ende des 18. Jahrhunderts die Wendung »se het noch een blad uut dem aasboken« (Bremisch-niedersächs. Wb. 1 [1767] 28).

Zu Anfang des 18. Jahrhunderts war der alte Kodex des Rürstringer Rechts in Oldenburg wieder aufgefunden. Was zunächst nur eine Freude der Sprachforscher war, wurde zugleich ein Gegenstand juristischen Interesses, als im Laufe des Jahrhunderts das deutsche Recht und seine Quellen eine Lieblingsbeschäftigung derer wurde, die über die tägliche Anwendung des praktischen Rechts hinaussahen. In Friesland, Bremen, Lübeck waren von Wicht, die beiden Oelrichs,⁴ Gildemeister, Dreyer, Wiarda Männer dieser Richtung. Gerhard Oelrichs, der verdiente Herausgeber der Statuten der Stadt Bremen (1771), griff auch nach dem Rürstringer Landrechte; seine Vorarbeiten zu einer Ausgabe befinden sich in der Wolfenbüttler Bibliothek; es soll auch ein von ihm veranstalteter Abdruck der Handschrift existieren oder existiert haben (Wiarda, Asegabok [1805] S. 74*). Erst mit der Publikation des Asegabuches durch den Secretär der ostfriesischen Landschaft Tilemann Dothias Wiarda im Jahre 1805 wurde das wichtige Rechts- und Sprachdenkmal allgemein zugänglich, dem er 1820 die Willküren der Brokmänner folgen ließ. Es schmälert die Verdienste dieses Mannes um Verbreitung des historischen und speziell des rechtshistorischen Interesses nicht, wenn er noch an den alten, die Heimat, ihre Verfassung und ihr Recht glorifizierenden Ansichten des Chronisten Beninga († 1562) und

des Ubbo Emmius († 1626) festhielt, in der Lesung seiner Vorlage mannigfach strauchelte und seine Sprachkenntnis noch mangelhaft war. Richthofen hat ihn heftig getadelt, aber er hat doch die Bahn gebrochen und die Mittel geliefert, mit denen K. F. Eichhorn und J. Grimm arbeiten konnten. »Die beinahe einzigen zugänglichen Quellen von Bedeutung sind die Brocmer Willküren und das Asegabuch« heißt es im Eingang des das Altfriesische behandelnden Kapitels der deutschen Grammatik (I [Ausg. v. 1870] S. 225). Eine neue wissenschaftliche Grundlage erhielten die Studien des friesischen Rechts und der friesischen Sprache, als ein junger schlesischer Edelmann Karl von Richthofen, angeregt durch die Vorlesungen von K. F. Eichhorn in Berlin (1832—1833), und durch Sprachstudien geschult, die er in Göttingen unter J. Grimm betrieben hatte, sich im Sommer 1834 aufmachte, in Bibliotheken und Archiven Deutschlands und Hollands den Handschriften nachzugehen, in denen das friesische Recht aufbewahrt war, und den Ertrag seiner Arbeit in den beiden stattlichen Quartbänden niederlegte: den Friesischen Rechtsquellen und dem Altfriesischen Wörterbuch, deren Drucklegung nebst der Vorbereitung zur Privatdozentenschaft den Herausgeber in den Jahren 1838—1840 in Göttingen festhielten. Vierzig Jahre später erschien die lange erwartete Arbeit, die friesische Rechtsgeschichte, in der Form von Untersuchungen über Friesische Rechtsgeschichte. Seit den letzten zwanzig, dreißig Jahren, hat sich diesen Quellen die Arbeit von Juristen und Philologen zugewandt, eingeleitet von ausführlichen Besprechungen, welche K. v. Amira den einzelnen Bänden der Richthofenschen Untersuchungen in den Göttinger Gelehrten Anzeigen 1881 und 1883 gewidmet hat. In diesem Zusammenhang tritt nun die Arbeit Borchlings, der gleichzeitig auch dem Begründer der neueren friesischen Rechtsstudien eine eingehende biographische Würdigung in der Allgemeinen deutschen Biographie 53 [1907] S. 346—353 gestiftet hat.

Um ein Wort von dem Inhalte der hier vereinigten Quellen zu sagen, so fällt es auf, daß man in Ostfriesland zwar der niederdeutschen Sprache bereitwillig Eingang verstattete, das niederdeutsche Recht — ich denke vorzugsweise an den Sachsenspiegel — dagegen fern hielt. Teilten die Friesen mit den Sachsen auch den Glauben an die Herkunft ihres Rechts von Karl dem Großen,

so zeigen doch die Rechtsaufzeichnungen keine Verwandtschaft. Handschriften des Sachsenspiegels sind zwar nach Holland gelangt; es gibt einen sogenannten holländischen Sachsenspiegel; aber in Ostfriesland ist, soviel ich sehe, keine Einwirkung des sächsischen Rechtsbuches nachweisbar, wenn nicht, was denkbar wäre, bei der Aufnahme des fremden Rechts die Glosse des Sachsenspiegels mitgewirkt hat. Es ist schon oben auf diesen Bestandteil des friesischen Rechts hingewiesen, der zu der ergötzlichen Erklärung des »Aseboks« als von Azo stammend beigetragen haben mag, die sich in Schiphowers Oldenburgischer Chronik aus dem Ende des Mittelalters findet (Meibom, Ss. rer. Germ. II 142).

Die Rechtssage hat in Friesland früh ihre Blüten getrieben. Ihr Held ist Karl der Große, der Gesetzgeber und Bekehrer des Landes. Unbedenklich wird er mit dem Friesenkönig Radbod zusammengebracht. Die Phantasie ist dabei nicht stehen geblieben. Als es nötig erschien, für das hohe Alter der friesischen Freiheit urkundliche Belege beizubringen, besann man sich nicht, Privilegien, die nicht vorhanden waren, zu schaffen. Unsere Ausgabe teilt das angebliche Privilegium Karls des Großen für die Friesen von 802 und eine kurze Bestätigung K. Wilhelms von Holland beide in deutscher Fassung, mit (S. 219 ff., 299). Beides sind Fälschungen, und es hat nur geschichtlichen Wert festzustellen, wann sie gemacht sind. Richthofen, der sich in seinen Untersuchungen um die Ermittlung des ursprünglichen Textes eine weit über das Bedürfnis hinausgehende Mühe gegeben hat, kommt zu dem Ergebnis, daß die Fälschung zu Ende des 13. Jahrhunderts, neuere Forschung, daß sie schon etwa vierzig Jahre früher entstanden ist. Jedenfalls haben die Privilegien lange in der Geschichte Frieslands eine wenn auch nicht unangefochtene Rolle gespielt, sind in Chroniken und Rechtssammlungen übergegangen. Aus beiderlei Quellen teilt sie der Herausgeber mit, aus der Originalhandschrift der Chronik des Eggerik Beninga im Staatsarchiv zu Aurich und aus Wurster Handschriften des Rürstringer Rechts. Die Handschriften führen ihren Namen nicht nach ihrem Fundort, sondern nach ihrer Bestimmung, die kenntlich wird durch die Aufnahme von Stücken wie die Wurster Willküren von 1508 (196 ff.), die Wurster Bußtaxen (201 ff.) Das Rürstringer Recht dieser auf dem rechten Weserufer (nördlich von Bremerhafen)

wohnhaften Friesen, die zu Anfang des 16. Jahrhunderts dem Erzbischof von Bremen unterworfen wurden, gehört zu den frühest bekannt gewordenen Bestandteilen des Friesischen Rechts, da Pufendorf es in seinen *Observationes juris univ.* tom. III (1756) App. 36—144 vollständig abgedruckt hat. Die von ihm benutzte Handschrift ist verschollen, doch hat der Herausgeber eine Anzahl verwandter zusammengebracht, aus denen er Rechtsaufzeichnungen und Rechtssagenhaftes mitgeteilt hat. Auch seinen zweiten Text des karolingischen Privilegs (oben S. 217) hat er diesen Handschriften entnommen. Können die beiden Überlieferungen desselben auch keinen sachlich verschiedenen deutschen Text darbieten, so ist doch die Übersetzung oder richtiger Bearbeitung der Vorlage in beiden sehr verschiedenartig ausgefallen. Auch der deutsche Text der Urkunde K. Wilhelms ist nach den Wurster Handschriften abgedruckt; das Jahresdatum ist irrig wiedergegeben und muß 1248 statt 1244 lauten, vgl. Böhmer-Ficker *Regesten* II 930 n. 4935 (K. Wilhelm). Unter den sagenhaften Bestandteilen der Wurster Handschriften nimmt eine hervorragende Stellung ein das »van ordtsprunck und herkomen der Fresen« überschriebene Stück, das der Herausgeber S. 216 ff. mitteilt.

Der Herausgeber hat mit seinem Buche der Germanistik einen großen Dienst geleistet. Möge ihm Muße und Mut zu seiner Fortsetzung beschieden sein und fleißige Benutzung des Werkes als bester Lohn für seine mühevollen und gediegene Arbeit zuteil werden.

2.

Dr. jur. Hermann Rudorff, Zur Rechtsstellung der Gäste im mittelalterlichen städtischen Prozeß, vorzugsweise nach norddeutschen Quellen. (Untersuchungen z. deutsch. Staats- u. Rechtsgesch., herausgeg. von Dr. Otto Gierke, 88. Heft) Breslau, M. u. H. Marcus, 1907, XII u. 202 S. 8°.

Von

Hermann Joachim.

Die Regelung der prozeßrechtlichen Stellung der Gäste nimmt in den deutschen Stadtrechten des Mittelalters einen breiten Raum ein. Trotzdem ist dem Gegenstande in neuerer Zeit wenig Be-

achtung geschenkt worden. Eine monographische Behandlung hatte er bisher überhaupt noch nicht erfahren. Man war im wesentlichen angewiesen auf einige ältere Schriften, die ihn gelegentlich berührten, vor allem auf das grundlegende Werk von J. W. Planck, Das deutsche Gerichtsverfahren im Mittelalter (1879); speziell den Gastgerichten hatte E. Osenbrüggen eine genauere Untersuchung gewidmet. Im übrigen wandte die Forschung fast ausschließlich den unmittelbar auf den Handel und den wirtschaftlichen Verkehr der Gäste bezüglichen Vorschriften und Verboten des städtischen Rechtes ihre Aufmerksamkeit zu. Wo sie aber, wie bei Thomas Stolze, Die Entstehung des Gästerechts (Marb. Diss. 1901), auch das Verhältnis der Gäste zum städtischen Gericht in den Kreis ihrer Betrachtung zog, da wurde sie der hier ihrer harrenden Aufgabe bei weitem nicht gerecht, wenn es auch Stolze immerhin gelang, richtigere Gesichtspunkte für die Beurteilung einer so interessanten Erscheinung, wie die Gastgerichte es sind, mehr zu postulieren, als in größerem Zusammenhange wirklich klar zu legen.

Diese Lücke auszufüllen ist das anzuzeigende Buch bestimmt, das Karl Zeumer gewidmet und wohl auch aus dessen Schule hervorgegangen ist. Die Handels- und die Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters haben alle Veranlassung, an den gründlichen und lehrreichen Ausführungen des Verf. nicht vorüberzugehen, die eben nicht nur rechtsgeschichtlich von Bedeutung sind. Sie vervollständigen vortrefflich das Bild von der Lage des mittelalterlichen Handels und den erschwerenden Bedingungen, unter denen er ausgeübt wurde. Sie sind geeignet, zum tieferen Verständnis mancher überlieferten Einzelvorgänge zu verhelfen und für die Interpretation auch handelsgeschichtlicher Quellen nutzbar gemacht zu werden. Und sie ergänzen in willkommener Weise die Anschauung von dem Charakter der Stadtwirtschaft und können neue bestätigende Belege liefern für die Gründe des Entstehens eines besonderen Gästerechts und die Zwecke, welche die Städte mit der Ausbildung ihrer auf den Gastverkehr sich beziehenden Satzungen verfolgten.

Der Verf. hat freilich diese allgemeineren Gesichtspunkte mehr zurücktreten lassen. Er hat sich in der Hauptsache darauf beschränkt, an der Hand eines umfassenden, keineswegs allein

Norddeutschland berücksichtigenden Quellenmaterials vor allem aus dem 12., 13. und 14. Jahrhundert, das mit großem Fleiße gesammelt, mit Sachkunde gedeutet und in aner kennenswerter Weise systematisch durchgearbeitet ist, die Tatsachen in gut disponierter Darstellung vorzuführen und so eine, wie es scheint, im ganzen zuverlässige Grundlage zu schaffen. Erörtert werden in sechs Kapiteln 1. die Begriffe Bürger, Mitwohner und Gast, 2. Vare, Elendeneid und prozessuale Stellvertretung, 3. der allgemeine und die besonderen Gerichtsstände, 4. der Personal- und Sacharrest, 5. Marktfriede und Prozeßgeleit, 6. die Gastgerichte. Gegen dieses Verfahren ist gewiß nichts einzuwenden, nur daß, wie schon die auch sonst zu vergleichende gehaltvolle Besprechung der Schrift in der Ztschr. der Savigny-Stiftg. G. A. 28 (1907), S. 503 hervorgehoben hat, daneben eine zusammenhängende und eingehendere Behandlung des Repräsentationsarrests erwünscht gewesen wäre. Aber die besten Früchte seiner Arbeit hat sich der Verf. doch dadurch entgehen lassen, daß er es nicht unternommen hat, schließlich zusammenfassend zu untersuchen, welche Folgerungen sich für die allgemeine Tendenz des Gästerechts aus seinen Resultaten ergeben, und ob sich auch auf dem Gebiete des Prozeßrechtes die Auffassung einer allmählich entstehenden und immer mehr sich steigenden fremden feindlichen Politik der Städte bewährt, oder ob sie durch das hier erschlossene neue Material Einschränkungen und Korrekturen zu erfahren hat. Die tatsächlichen Darlegungen des Verf. haben jedoch das weitere Verdienst, daß sie anregend genug wirkten, um eine solche abschließende Betrachtung alsbald hervorzurufen. Sie ist enthalten in der schönen Abhandlung von Alfred Schultze, Über Gästerecht und Gastgerichte in den deutschen Städten des Mittelalters, in der *Histor. Ztschr.* 101 (1908), S. 473 ff. Abgesehen von ihrem am wenigsten überzeugenden zweiten Abschnitte soll diese Abhandlung in dem folgenden Referate gleich mit berücksichtigt werden.

Der Verf. beginnt in methodischer Gründlichkeit mit der Frage, was unter einem Gast zu verstehen ist. Den Gegensatz bildet einmal der Bürger. Das Bürgerrecht wurde nach dem Verf. ursprünglich ohne weiteres begründet durch den Besitz eines städtischen Grundstücks und den allgemeinen Gerichtsstand vor dem Stadtgerichte, später durch einen ausdrücklichen, meist ent-

geltlichen Aufnahmeakt, für den keinesfalls Grundbesitz, ja ausnahmsweise nicht einmal wirtschaftliche Selbständigkeit die Vorbedingung zu sein brauchten. Allein ob diese Entwicklung wirklich als allgemeingültig angesehen werden kann, ob insbesondere das rechtliche Erfordernis des Grundbesitzes überall den Ausgangspunkt gebildet hat, das ist durchaus nicht so sicher, wie die herrschende Meinung annimmt, und der Verf. selbst scheint es zu bezweifeln. Mit Recht wendet er sich (S. 2 A. 4) gegen die übliche Verallgemeinerung des bekannten Satzes des Freiburger Stadtrechts (Keutgen, Urk. Nr. 133 § 40), der das Bürgerrecht von einem bestimmt bewerteten Eigentum in der Stadt abhängig macht. Übersehen hat er dabei, daß dieser Satz gar nicht aus dem 12., sondern erst aus dem 13. Jahrhundert stammt (vgl. S. Rietschel in der Vierteljahrsschr. f. Sozial- und Wirtschaftsgesch. III, 1905, S. 435), also einer verhältnismäßig späten Entwicklungsstufe der Stadt angehört. Über die Entstehung des Bürgerrechts und seine Keime fehlt uns bisher eine genügende Untersuchung. Die Ausdrücke *burgensis*, das anfangs jeden Einwohner eines *burgus* bezeichnet (vgl. meine Abhandlung: Gilde und Stadtgemeinde in Freiburg i. B., aus der Festgabe für Anton Hagedorn, 1906, S. 110 f.) und *civis*, das lediglich für die Mitglieder irgend einer Gemeinde gebraucht wird, haben ja erst allmählich ihre technische Bedeutung erlangt. Die Wurzel des Bürgerrechts ist meines Erachtens nicht dinglicher, sondern persönlicher Natur: sie ist in der Organisationsform der ältesten Stadtgemeinde als Gilde, als Schwurgenossenschaft zu suchen.

Der Gegensatz zum Bürger grenzt jedoch den Begriff des Gastes nicht erschöpfend ab. Es gibt Mitglieder der Stadtgemeinde, die nicht Bürger sind: die Mitwohner oder Einwohner. In Bezug auf sie kommt der Verf. zu demselben Ergebnis, das ich in diesen Blättern Jahrg. 1906, S. 408 f. kurz ausgesprochen habe. Nicht die Geistlichen, Ritter und Fronhofsleute, die sich, ohne zur Stadtgemeinde im Rechtssinne zu gehören, innerhalb der städtischen Mauern aufhielten, zählten zu den Mitwohnern (S. 16 f.). Ebensovienig aber in der Regel das Gesinde, die Gesellen oder wer sonst keine selbständige wirtschaftliche Existenz führte, sondern als Hausgenosse seines Brotherren lebte (S. 7 A., S. 14). Als Mitwohner sind vielmehr nur diejenigen anzusprechen, die sich wirt-

schaftlich unabhängig und mit eigenem Haushalt auf die Dauer in der Stadt niedergelassen hatten, ohne Bürger zu werden, die jedoch die städtischen Steuern und Dienste gleich den Bürgern trugen und ihren allgemeinen Gerichtsstand vor dem Stadtgerichte hatten (S. 6 ff.). Ob diese Leute städtisches Grundeigentum oder wenigstens ein eigenes Haus besaßen, oder ob sie zur Miete wohnten, darin liegt kein unterscheidendes Merkmal, wie denn andererseits auch Bürger in gemieteten Räumen sitzen konnten. Lediglich seine Eigenschaft als Mieter macht niemanden zum bloßen Mitwohner. Wie diese Anschauungen unvereinbar sind mit der herrschenden Lehre vom Grundbesitz als der durchgängig erforderlichen Vorbedingung für das Bürgerrecht, so wird es schwer sein, die neue Definition zur Anerkennung zu bringen, obwohl sie jetzt durch Rudorff eine ausreichende Begründung gefunden hat. Bezeichnend ist dafür, daß Alfred Schultze, der in der Ztschr. der Savigny-Stiftg. 28, S. 504 in diesem Punkte zuzustimmen schien, in der Histor. Ztschr. 101, S. 475 deutlich wieder zu der früheren gegenteiligen Ansicht zurückgekehrt ist.

Bei voll ausgebildeter und streng innegehaltener Terminologie werden Mitwohner und Gäste scharf von einander geschieden. Aber nicht in allen stadtrechtlichen Aufzeichnungen liegt eine solche Terminologie vor. Die Folge kann sein, daß die Mitwohner entsprechend ihrer Mittelstellung bald zu den Bürgern (S. 11 ff.), bald zu den Gästen (S. 14 f.) gerechnet werden. Das Vorkommen dieser letzteren Bezeichnung für die Mitwohner scheint mir der Verf. zu unterschätzen. Schon meinen Bemerkungen in diesen Blättern Jahrg. 1906, S. 409 hätte er zwei weitere Beispiele entnehmen können. Die Nordhäuser Einung von etwa 1350 (Neue Mitteil. d. Thüring.-Sächs. Ver. III 3, S. 62 § 84) schreibt vor: Swelch gast wyn, most, methē edir vromde bir sellen wil, der . . . sal zcu den heiligen sweren, daz he alle der stat gewonheit halde als eyn borger usw. Und in Hildesheim bestimmte der Rat 1364 (Urbk. IV, Nr. 1 § 4): We dem rade sin schot vorsit boven orem bode dat neiste jar, yd sy borger eder gast, de hir so lange gewesen hefft, dat he dem rade schottes plichtig is, dat is ein verndel jares, van deme schal de rad nemen sin schot van dem sinen usw. Außerdem spricht der Verf. selbst zutreffend von in der Stadt wohnhaften Gästen, denen die auswärtigen Gäste durch die aus-

drückliche Benennung als *advena hospes*, *hospes alienus*, fremet gast, uzwirdig gast häufig gegenübergestellt würden (S. 18). Zuweilen wird eine solche Bezeichnung allerdings angewandt, um die außerhalb des Territoriums, zu dem die Stadt gehört, angessenen Gäste von den außerstädtischen Untertanen derselben Landesherrschaft zu unterscheiden. Aber im übrigen ist nicht einzusehen, warum als die in der Stadt wohnenden Gäste nicht in erster Linie die Mitwohner, sondern vielmehr die Geistlichen, Ministerialen und Grundhörigen anerkannt werden sollen, die gerade, auch nach dem Verf., nur ganz ausnahmsweise Gäste genannt werden und meist, wie oft auch die Dienstboten und Gesellen, als eine besondere Bevölkerungsklasse neben den Bürgern, Mitwohnern oder Gästen erscheinen. Dafür ist kein zureichender Grund, daß das braunschweigische Stadtrecht einmal die Geistlichen und die Auswärtigen unter dem Gesichtspunkte zusammenfaßt, daß sie keine Stadtpflicht tun.

Man wird sich daher stets, wenn von Gästen die Rede ist, sorgfältig überlegen müssen, ob nicht im einzelnen Falle Mitwohner gemeint sind. Auch dafür ein Beispiel. Herzog Abel von Jütland bestätigte am 10. November 1241 *burgensibus de Hammenburg et omnibus hospitibus* die von seinen Vorgängern zugesicherte, von ihm aber bisher nicht beachtete Zollfreiheit in der Grafschaft Holstein (Hamb. Urkb. I, Nr. 520). C. Rodenberg (Mittel. der Gesellsch. f. Kieler Stadtgesch. 23, 1908, S. 349) will hier unter den Gästen hauptsächlich die Lübecker verstanden wissen, während er doch selbst anführt (S. 345), daß diese erst 1247 von jedem Zoll in der Grafschaft wieder befreit worden sind. Er schreibt dem Herzog mit der Ausdehnung der Zollfreiheit auf die Gäste die stillschweigende Einführung einer nicht bedeutungslosen Neuerung gegenüber den Privilegien der Grafen Adolf IV. und Johann zu, auf die in der Urkunde Bezug genommen wird, und sucht die Erklärung dafür in der politischen Lage. Schwerlich mit Recht. Denn bei den Gästen im gewöhnlichen Sinne handelt es sich doch gar nicht um einen fest umgrenzten und leicht erkennbaren Kreis von Personen. Ihre Eigenschaft als Gäste entsteht und vergeht beim Betreten und Verlassen der Stadt; sie haftet ihnen nicht dauernd an. Als zugehörig zu der Stadt Hamburg konnte sich außer den Bürgern nur ausweisen, wer ständig

dort wohnte. Und daß nur solche Gäste, also Mitwohner für die Befreiung vom Zolle in Betracht kamen, das zeigt die Ausdrucksweise der Vorurkunden (Hamb. Urkb. I, Nr. 292, 486, 516), nach denen universi ipsius loci mercatores Zollfreiheit genießen sollten. Herzog Abel hat weiter nichts getan, als den Begriff der Gesamtheit der hamburgischen Kaufleute nach Maßgabe ihres rechtlichen Verhältnisses zu der Stadt auseinanderzulegen.

Nach Ausscheidung aller Gruppen von in der Stadt selbst sesshaften Personen bleiben als eigentliche und vorzugsweise so bezeichnete Gäste diejenigen übrig, welche ihren Wohnsitz außerhalb des Bezirks der Stadtgemeinde und des Stadtgerichts haben und sich nur vorübergehend in der Stadt aufhalten. Auf sie allein bezieht sich die überwiegende Zahl der gästerechtlichen Normen. Sie unterstehen dem Stadtgericht nur, wenn sich hier ein besonderer Gerichtsstand für sie begründen läßt. Manchmal wird, auch für das Prozeßrecht, der Gästebegriff noch enger gefaßt, indem eine gewisse Entfernung des auswärtigen Wohnsitzes von der Stadt zum Maßstab genommen oder die Insassen desselben Territoriums ausgeschlossen werden. Dann kann es namentlich in wirtschaftlicher Hinsicht geradezu ein doppeltes Gästerecht geben: einmal Bestimmungen, denen alle außerstädtischen, und sodann solche, denen nur die exterritorialen Gäste unterworfen sind (vgl. G. v. Below in den Jahrb. f. Nationalök. 3. Folge 21, 1901, S. 457 ff. und Franz Pick in den Mitteil. des Ver. f. Gesch. der Deutschen in Böhmen 44, 1906, S. 440 f.). In der Regel aber hat es das Gästerecht schlechthin mit allen zu tun, die außerhalb des Bereiches der Stadt und des Stadtgerichts ansässig sind. Und zwar wird in den meisten Fällen ein Unterschied danach nicht gemacht, ob diese fremden Besucher aus der unmittelbaren Nachbarschaft der Stadt kommen, ob sie derselben Landesherrschaft unterstehen, ob sie wenigstens dem deutschen Reiche angehören, oder ob sie Reichsfremde, Ausländer sind. Auch die letzteren, was für die hansischen Verhältnisse besonders betont zu werden verdient, waren in jeder deutschen Stadt den übrigen Gästen rechtlich gleichgestellt, und alle Gäste hatten grundsätzlich ebenso wie die Bürger Anspruch auf vollen Rechtsschutz vor dem städtischen Gericht, mußten freilich, abgesehen von außerordentlicher Privilegierung, nach dem ihnen nicht geläufigen Prozeßrecht der Stadt verhandeln,

in der sie Rechtsstreitigkeiten zu führen hatten. Während also die Erörterungen des Verf. zugleich über die Lage der Ausländer in den deutschen Städten Auskunft geben, erfahren wir aus ihnen natürlich nichts über die allgemeine Rechtsstellung der deutschen Kaufleute, wenn sie ihrerseits Gäste in Städten des Auslandes waren; nur nebenher wird gestreift, daß sie dort schon früh unter sich eine genossenschaftliche Gerichtsbarkeit ohne Zwangsrecht auszuüben pflegten und später namentlich in Flandern in den Besitz auch einer wirklichen Gerichtsbarkeit mit vollziehender Gewalt gelangten (S. 179 ff.). Mir ist auch nicht bekannt, daß es über jene Frage ähnliche Untersuchungen, die doch für die hansische Geschichte nicht minder wichtig sein würden, bereits gäbe; Ansätze dazu finden sich für London gelegentlich bei Karl Kunze, Hanseakten aus England (Hans. Geschichtsquellen VI, 1891, S. XXVIII ff.). In dieser Richtung pflegt vor allem die besondere, durch Vertrag oder Privilegierung geschaffene Rechtsstellung ins Auge gefaßt und auch dann die prozessuale Seite, weil es an dem Korrelat einer deutlichen Vorstellung von dem bestehenden ordentlichen Rechtszustande fehlt, wenig beachtet zu werden. Oder man beschränkt sich, wie noch jüngst Rudolf Häpke (Brügges Entwicklung, 1908, S. 255 ff.), lediglich auf den handelspolitischen Teil des Gästerechts einer ausländischen Stadt.

Schon die Gleichstellung der Reichsfremden mit den Reichsgenossen läßt darauf schließen, daß das städtische Gästerecht kein Abkömmling des alten germanischen Fremdenrechts sein kann. Alfred Schultze hat denn auch erwiesen, daß zwischen beiden kein Zusammenhang besteht, daß von einer rückläufigen Bewegung, die, wie man meinte, in dieser Beziehung das alte Fremdlingsrecht wieder hätte aufleben lassen, nicht die Rede sein darf. Das besondere, den Gästen ungünstige Prozeßrecht der Städte ist vielmehr, nach einer Zeit freieren Verkehrs in den Anfängen des Städtewesens, seit etwa der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts aus denselben Motiven erwachsen, denen auch die Rechtssätze über die wirtschaftliche Betätigung der Gäste in der Stadt entsprungen sind. Die fertige Stadt schloß sich nach außen ab und suchte, wie auf anderen Gebieten, so auch auf dem der gerichtlichen Zuständigkeit jede fremde Konkurrenz zu unterdrücken. Indem sie ihre Gerichtsherrschaft auf alles, was in ihren Machtbereich kam,

auszudehnen strebte, sicherte sie sich gleichzeitig erhöhte Gerichtseinkünfte. Dem Monopol ihrer Bürger im Handel und Gewerbe setzte sie nach Möglichkeit ein Monopol ihres Gerichts an die Seite.

Dieses Bestreben führte schließlich zu einer Verkehrung und Verwirrung aller Gerichtsstandsverhältnisse, von denen nur das *forum rei sitae* unberührt blieb. Wie das Stadtrecht den Bürgern unter einander in jedem Falle das Prozessieren vor einem auswärtigen Gericht bei schwerer Strafe verbot, so zwang es den Gast in einem Rechtsstreit mit dem Bürger ebenso als Kläger wie als Beklagten vor dem städtischen Gerichte Recht zu suchen und zu nehmen. Wenn der Gast als Kläger gegen den Bürger auftrat, so kam es darauf an, den alten, auch für das Mittelalter maßgebenden Hauptsatz *actor sequitur forum rei* und als allgemeinen Gerichtsstand des Beklagten das *forum domicilii* rücksichtslos zur Geltung zu bringen, dagegen alle besonderen Gerichtsstände, die etwa auswärts begründet sein konnten, also bei Klagen um Schuld und bewegliches Gut das *forum contractus*, bei Klagen um Ungericht und Frevel das *forum delicti commissi* auszuschließen. Das geschah vor allem durch den Erwerb königlicher oder landesherrlicher Evokationsprivilegien, die den Bürgern gestatteten Ladungen in auswärtige Gerichte nicht zu folgen. Ward andererseits der Gast von dem Bürger beklagt, so mußte im Gegenteil durchgesetzt werden, daß der Satz *actor sequitur forum rei* unangewendet blieb und dagegen die *fora contractus* und *delicti commissi*, insofern sie in die Stadt fielen, zur vollen Anerkennung gelangten. Da jedoch solche Mittel jedenfalls nicht genügten, den beklagten Gast vor das Stadtgericht zu ziehen, wenn es sich um Verbindlichkeiten und Missetaten handelte, die der Bürger außerhalb seiner Heimatstadt abgeschlossen oder erlitten hatte, so ging man dazu über durch Festhalten der Person des in der Stadt anwesenden Gastes einen Gerichtsstand für ihn vor dem städtischen Gerichte auch dann zu begründen, wenn es sonst nicht als zuständig angesehen werden konnte. Für Klagen um Schuld und Fahnris wurde dadurch ein *forum arresti*, für peinliche Prozesse ein *forum deprehensionis* zu Gunsten der Kompetenz des städtischen Gerichtes geschaffen. Wer irgendwelchen Verpflichtungen gegen einen Stadtbürger noch nicht nach-

gekommen war oder sich einmal gegen einen solchen vergangen hatte, mußte beim Betreten der Stadt als Gast gewärtigen, daß der seiner ansichtig werdende Bürger ihn arrestieren ließ, falls der Gast auf Ansprache jenen nicht freiwillig zufrieden stellte. Der Arrest konnte überall im städtischen Gerichtsbezirk und zu jeder Zeit unter Mitwirkung des Richters, des Büttels oder anderer Bürger angelegt werden und hatte zur Folge, daß der arrestierte Gast, vermochte er keine Bürgen aufzubringen oder eine Vertretung durch seinen Wirt zu veranlassen, bis zum gerichtlichen Austrag der Sache in gefängliche Haft genommen ward. Der in Deutschland vorherrschende Personalarrest konnte durch Sacharrest, durch die Beschlagnahme von Fahrhabe des Gastes, die sich in der Stadt befand, verstärkt werden. Ja dieser Sacharrest wurde dann auch gegen den abwesenden Gast angewandt, um für ihn gleichfalls das forum arresti zu begründen. Damit nicht genug: vielfach war nicht allein dem Bürger, sondern ebenso jedem Gast gegen einen anderen Gast die Anlegung von Arrest erlaubt. Schließlich galt selbst ohne vorausgegangene Besetzung das Stadtgericht bei Klagen gegen jeden in seinem Bezirke weilenden Gast für zuständig, mochten sie nun von einem Bürger oder einem Gast erhoben werden. Zu allen diesen Gefahren, denen der Gast ausgesetzt war, kam endlich die gar nicht vorauszusehende Möglichkeit hinzu, daß gegen seine Heimatstadt der Repressalienarrest verhängt war, daß sich ein oder mehrere Bürger der von ihm besuchten Stadt an seinem und seiner Mitbürger Gut schadlos hielten, weil sie von einem der Heimatstadt des Gastes angehörigen Schuldner kein Recht hatten erlangen können.

Die geschilderten prozeßrechtlichen Verhältnisse lassen die Lage der Gäste als außerordentlich prekär erscheinen. Unausgesetzt waren sie bedroht durch Arrestierungen von Personen und Waren, unter denen doch auch nicht gerechtfertigte vorkommen mußten; sie waren genötigt einem fremden Gerichtsverfahren, dessen Unkenntnis bei dem herrschenden Formalismus allein schon die schwersten Verluste mit sich bringen konnte, sich zu unterwerfen, ohne auf ausreichenden Beistand durch Verwandte und Freunde als Eideshelfer und Zeugen hoffen zu dürfen; sie konnten durch die langen Dingfristen des ordentlichen Gerichts über Gebühr aufgehalten, in ihren Geschäften beeinträchtigt, mit Kosten

belastet und eventuell durch Verhaftung, sowie Beschlagnahme ihrer Habe anderweitig geschädigt werden. Alles das hätte den Besuch einer fremden Stadt dem Kaufmann auf die Dauer verleißen, Handel und Verkehr hemmen und schließlich vernichten müssen. Ohne Modifikationen und Erleichterungen ließ sich das Gerichtsmonopol der Stadt gar nicht durchführen.

Hierher sind zu rechnen einmal die Beseitigung der *vare*, d. h. der Gefahr des Prozeßverlustes bei prozessualen Formfehlern, die seit dem 13. Jahrhundert auch auf die Einheimischen ausgedehnt ward; der *Elendeneid*, ein *Voreid*, der dem beklagten Gast gestattete zu schwören, daß ihm für seinen Unschuldseid nicht die nötige Zahl von Eideshelfern zur Verfügung stehe, und dann neben seinem eigenen Eide die Eideshelfereide selbst abzuleisten; die *Stellvertretung*, sei es durch städtische Gerichtsbeamte bei Klagen um schwere Missetaten, sei es durch Fürsprecher bei Anwesenheit der Partei, sei es endlich durch eigentliche Prozeßbevollmächtigte, die die Sache der abwesenden Partei in deren Auftrage selbständig führten, und die dann seit dem Ausgange des 13. Jahrhunderts in gewissen Fällen auch für Bürger zugelassen wurden. Vor allem aber gehören in diesen Zusammenhang die *Gastgerichte*. Neben allen anderen Unbequemlichkeiten auch noch die ordentliche Dingfrist und weitere Termine womöglich im Gefängnis abwarten zu müssen, das konnte dem arretierten Gaste in der Tat nicht zugemutet werden. Hier mußte eine Vorkehrung getroffen werden, die ihm wenigstens beschleunigte Rechtsprechung sicherte. Auf seinen Antrag trat sofort, selbst zur Nachtzeit, oder am nächsten Tage ohne Ausschluß von Feiertagen und ohne Bindung an die ordentliche Dingstätte, sogar auf der Gasse und unter freiem Himmel, ein *Notgericht* zur Verhandlung zusammen, nicht ein von dem Stadtgericht verschiedenes besonderes Gericht, sondern das Stadtgericht selbst in beschränkter oder veränderter Besetzung. Das gefundene Urteil war unverzüglich oder in kürzester Frist vollstreckbar. *Gastgericht* wurde nicht nur dem von einem Bürger beklagten Gast stets gewährt, sondern ebenso in allen Fällen einer Klage zwischen Gästen und meist auch dem Gaste als Kläger gegen einen Bürger. Manche Stadtrechte billigten die Vergünstigung auch dem Bürger zu und zwar allgemein bei Weggefertigkeit, wenn er im Begriff war auf die Reise zu gehen, sonst nur bei

Klagen gegen einen Gast. Zuständig war das Gastgericht immer bei Klagen um Schuld und Fahrnis, in der Regel auch bei solchen um Frevel, nicht dagegen bei Klagen um Ungericht und Erbe. In einigen Städten gab es ständige Gastgerichte, die nicht als Notgerichte nach Bedürfnis, sondern als Sondergerichte neben dem ordentlichen Stadtgerichte und vielfach an bestimmten häufigen Terminen tagten: so in Magdeburg, Riga, Wesel, Köln, Lübeck und München, wie ja denn eine ähnliche Einrichtung, der Court of piepowder, auch in England verbreitet war (vgl. diese Blätter Jahrg. 1908, S. 496 f.).

Des weiteren wurden die Härten des Gästerechts aufgehoben oder abgeschwächt für den einzelnen Gast durch die Gewährung von Prozeßgeleit seitens des Richters oder des Rates der zu besuchenden Stadt, sei es nach Zustimmung der Gläubiger oder ohne eine solche; für ganze Gruppen von Gästen seltener durch Privilegierung bestimmter Städte, öfter durch Gegenseitigkeitsverträge, die zwischen ihnen abgeschlossen waren. Während aber Privilegien, wo sie erteilt wurden, das forum arresti gegenüber der Person des Hauptschuldners für das Reichsgebiet oder für ein einzelnes Territorium außer Kraft setzten, war der Zweck jener Verträge meist lediglich ein Verbot des Repressalienarrests. Häufiger scheinen nur Hansestädte — und z. T. schon in früherer Zeit — im Verkehr mit einander das forum arresti vertragsmäßig ganz beseitigt und ihre Bürger einander gleichgestellt zu haben (vgl. außer den vom Verf. S. 65 A. 3 angeführten Belegen vor allem das Schreiben Hamburgs an Lübeck von etwa 1230: Hans. Urkb. I, Nr. 239). Der Repressalienarrest galt später, um die Mitte des 15. Jahrhunderts, zwischen allen Hansestädten auch ohne Bestehen bestimmter Einzelverträge allgemein als ausgeschlossen; man berief sich dafür auf Satzungen und Rezesse der Hanse, die sich jedoch, wie es scheint, in unserer Überlieferung nicht mehr nachweisen lassen (vgl. Hans. Urkb. VIII, Nr. 668 und 1001, erwähnt bei W. Stein, Beiträge z. Gesch. d. deutsch. Hanse, 1900, S. 145). Doch im einzelnen bedarf die Frage nach etwaigen prozeßrechtlichen Bevorzugungen, welche die Hansestädte ihren Angehörigen im Gegensatz zu Nichthansen zu Teil werden ließen, noch der näheren Untersuchung.

Die allgemeinste Ausnahme von — an sich gerechtfertigten —

Angriffen durch Klage und Arrest aus zurückliegendem Grunde trat für die Zeit der Jahrmärkte ein, die deshalb auch als freie Jahrmärkte bezeichnet zu werden pflegten. Hier lag es eben im Interesse der Stadt, den ungehinderten Besuch und den unbelästigten Verkehr der Gäste zu fördern. Hier sollten sie nur verantwortlich gemacht werden können für Verbindlichkeiten und Straftaten, die sie während der Marktzeit abschlossen oder begingen. Dieser besondere Jahrmarktsfriede hat sich offenbar entwickelt aus dem alten Marktfrieden schlechthin, den der Marktherr gleichermaßen für Wochen- und Jahrmärkte allen Teilnehmern unter Königsbann gewährleistete. Aber während sich der allgemeine Marktfriede in erster Linie auf den Schutz gegen ungerechtfertigte Angriffe bezog, fand bei den hauptsächlich von Fremden frequentierten Jahrmärkten eine Erweiterung dieses Friedens statt, als seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts die Veränderung in den Gerichtsstandsverhältnissen und die Schaffung der *fora arresti* und *deprehensionis* zum Nachteil der Gäste Angriffe rechtfertigte, die den Handelsverkehr ebenso beunruhigen mußten, wie eine unerlaubte Gefährdung der persönlichen Sicherheit. Später ist jedoch einzeln die Jahrmarktsfreiheit der Gäste im Interesse der Bürger wieder eingeschränkt worden. In einem neuerdings von H. Nirnheim veröffentlichten Schreiben des Rats von Hamburg an den von Schleswig aus dem Jahre 1471 wird die Einrichtung von vier neuen Jahrmärkten, insbesondere für den Pferdehandel, bekannt gemacht und hinzugefügt, daß in densulven margkeden alle vrome coplude, de denne unse stad mit peerden und anderen eren copperschoppen besoken, vor andere gaste unde vromede coplude, alse gast vor gaste, scholen geleydet unde velich sin (Ztschr. d. Ver. f. Hbg. Gesch. XIII, 1908, S. 140).

Was der Verf. sonst noch über den Marktfrieden vorträgt, halte ich nicht für zutreffend. Indem er von der herrschenden Meinung ausgeht, daß der Marktfriede auch die Reise der Kaufleute zum und vom Markte irgendwie mit umfasse, will er eine neue Antwort auf die Frage nach der räumlichen Erstreckung dieses Friedens geben und damit zugleich aufklären, weshalb ein bereits mit dem Marktrecht ausgestatteter Marktherr sich doch die Befugnis zur Konstituierung eines Jahrmarkts und seines Friedens

noch besonders durch den König habe verleihen lassen müssen. Er kommt zu dem Ergebnis, daß die räumliche Geltung des Friedens abhängt von der zeitlichen Dauer des Marktes, bei mehrtägigen Jahrmärkten also weiter reiche, als bei dem eintägigen Wochenmarkt, und den Marktfahrer auch außerhalb des Marktes länger schützen könne, wenn dieser nämlich — eine sehr unwahrscheinliche Voraussetzung — einen Teil der Marktzeit zur Hin- und Rückreise benutze. In der größeren räumlichen Ausdehnung des Jahrmarktsfriedens sei auch der Grund für die Notwendigkeit einer besonderen königlichen Verleihung zu suchen. Während aber die herrschende Meinung annimmt, daß der jedesmalige Marktherr auch über Vergehen, die auf der Reise des Marktbesuchers vorfielen, zu richten hatte, folgert der Verf. aus zwei Privilegien Konrads II. für Bremen (1035: Brem. Urkb. I, Nr. 19; Keutgen Nr. 56) und Magdeburg (1035: Urkb. d. St. Magdeb. I, Nr. 19; Keutgen Nr. 55), daß dies nicht der Fall gewesen sei, daß vielmehr an sich außerhalb des Gerichtsbezirkes des Marktberechtigten dem zuständigen Inhaber der öffentlichen Gewalt die Ausübung der Gerichtsbarkeit gebührt hätte. In der Bremer Urkunde werde davon abweichend diese Befugnis allein dem Erzbischof zugesprochen, in der Magdeburger ihm in Konkurrenz mit dem ordnungsmäßig berufenen öffentlichen Richter. Schon Alfred Schultze (Ztschr. der Savigny-Stiftg. 28, S. 509) hat darauf hingewiesen, daß die letztere Urkunde eine solche Deutung keineswegs verträgt. Allein er seinerseits irrt, wenn er meint, die Worte *locum illum* seien von dem jeweiligen Tatort zu verstehen. Sie können sich nur auf Magdeburg beziehen. Gewiß kommt dann der Unsinn heraus, daß der König nicht gewußt hat, wer Gerichtsherr von Magdeburg war. Aber der König und seine Kanzlei sind daran unschuldig. Die Urkunde ist auch formell als Diplom Konrads II. unmöglich und wird in den Regestenwerken nirgends als solche verzeichnet. Sie ist, wie mir Herr Dr. Hans Wibel freundlichst bestätigt, eine moderne Fälschung, die Goldast und Smalian nach dem echten Bremer Diplom fabriziert haben. Daß sie trotzdem neuerdings — und nicht nur von dem Verf. — benutzt wird, rührt daher, daß Hertel sie unbeanstandet in sein Urkundenbuch aufgenommen hat, von wo sie leider auch in die Keutgensche Sammlung übergegangen ist.

Der Verf. läßt ganz außer Acht, daß der Königsbann zur Durchführung des Marktfriedens doch allein dem Marktberechtigten verliehen wird. Nur dieser kann deshalb als Richter über die Marktfahrer in Betracht kommen. Wie jedoch eine solche Gerichtsbarkeit außerhalb des marktherrlichen Gerichtsbezirks denkbar sein soll, das wird durch die Theorie des Verf. noch viel weniger verständlich, als durch die gewöhnliche Auffassung, die den räumlichen Wirkungskreis des Marktfriedens nicht genauer abgrenzt oder ihn tatsächlich auf die nächste Umgebung des Markttorts beschränkt sein läßt. Denn indem zu der Legitimierung des Reisenden darüber, daß er einen bestimmten befriedeten Markt aufsuchen wolle oder von dort zurückkehre, noch der Nachweis hinzukommen müßte, daß das zu ahnende Vergehen innerhalb der jedesmaligen Jahrmarktszeit geschehen sei, wird die Sache immer verwickelter, immer schwerer praktisch vorstellbar, selbst wenn wir von der eintretenden Verwirrung aller richterlichen Kompetenzverhältnisse absehen. Ich glaube, die Schwierigkeiten lösen sich auf eine sehr einfache Weise. Die herrschende Lehre, die den Ausgangspunkt des Verf. bildet, ist nicht richtig. Der Marktfriede erstreckt sich nicht auf die Reise der Marktbesucher, sondern schützt sie nur innerhalb des Machtbereiches des Marktherren, in der Regel also innerhalb des Markttorts und seines Gerichtsbezirkes, natürlich aber auch hier nur während der Dauer des Marktes. Ohne nähere Begründung und ohne Erfolg ausgesprochen ist das schon öfter (vgl. Sebald Schwarz, Anfänge d. Städtewesens in den Elb- und Saalegegenden, Bonner Diss. 1892, S. 31; M. Scheller, Zoll und Markt, Jenaer Diss. 1903, S. 1).

Die gegenteilige Ansicht beruht auf einem Mißverständnis der Formeln, die bei der Verleihung des Marktfriedens und des königlichen Bannes angewandt werden. Wenn die Urkunden den Marktbesuchern *pacificum aditum ac reditum* zusichern, wenn es heißt, diese sollten den Frieden genießen *adeundo* (bzw. *ineundo* oder *eundo*) *et redeundo*, es sollten seiner teilhaftig werden *aggredientes et regredientes et ibi manentes, omnes homines causa negotiationis id ipsum merkatum ineuntes negotiantes euntes et redeuntes, omnes illo causa forensis negocii confluentes ibidem negotiantes indeque redeuntes, omnes ad has nundinas venientes*

vel inde redeuntes vel ibidem commorantes usf., so wird damit lediglich die ganze Zeit des Aufenthalts in dem Bereiche des Marktes umschrieben: entweder werden nur der Anfangs- und Endtermin, das Betreten und Verlassen dieses Bezirks hervorgehoben, oder es werden vollständiger die drei Stadien des Kommens, Verweilens und Wiederfortgehens angegeben. Man muß doch bedenken, daß die verschiedenen lateinischen Zeitwörter, die ein Kommen und Gehen ausdrücken, auch präsentisch gebraucht oft nur die Momente der Ankunft und Abreise in Bezug auf eine bestimmte Örtlichkeit bezeichnen, nicht aber zugleich den Weg, der bis dahin oder von da zurück zu durchmessen ist. Die deutlichsten Belege dafür liefern Zollbestimmungen; z. B. Hans. Urkb. III, Nr. 601 (1103): *Et si in Saxoniam transierint . . . et cuprum vel quodlibet aliud detulerint, eundo nihil dabunt, redeundo autem . . . 4 den. dabunt*; Böhmer, *Acta imp. sel.* Nr. 91 (1149): *theloneum a nullo exigi debet nisi a mercatoribus, qui causa negotiandi vadunt et redeunt*; Urkb. d. St. Lübeck I, Nr. 7 § 9 (1188): *Rutheni Gothi Normanni . . . absque theloneo et absque hansa ad civitatem . . . veniant et libere recedant*; Keutgen Nr. 86 § 20 (1192): die Regensburger Kaufleute in Österreich *de uno curru vestium duo ℥ dabunt venientes, redeuntes dimidium ℥*; ebenda § 23: *Ruzarii quocumque tempore vadant, duo ℥ solvant et in reditu ex Ruzia dimidium ℥*; Hans. Urkb. I, Nr. 223 (1227): *Si homo venit in civitatem cum curru suo, dat 4 den., et cum ipse egreditur, liber est a theloneo*; ebenda Nr. 573 (1262): *de cymba venienti de Stadis vel illuc vadente hospes . . . dabit de cymba 8 den.* Unmittelbar beweisend ist ferner als genaue Parallele zu den Marktprivilegien die Ausdrucksweise, deren sich die Urkunden bei Gewährung von Prozeßgeleit bedienen. Das älteste Augsburger Stadtrecht von 1156 verordnet: *Episcopus ducatum ingredientibus egredientibusque dabit* (Keutgen Nr. 125 § 11); Dietrich von Minsleben schreibt zwischen 1311 und 1321 an den Rat von Goslar: *Des bedde ek gyk, dat gy mek velegghen willen in juwe stat unde dar weder ut* (Urkb. d. St. Goslar III, Nr. 459); König Christoph von Dänemark zeigt dem Rat von Lübeck um das J. 1320 an, er werde seine Bürger von Reval veranlassen, sich zum gerichtlichen Austrag der in Lübeck erlittenen Unbilden dorthin zu begeben, *si eis securum conductum ad vos veniendi et apud vos morandi*

dare volueritis (Urkb. d. St. Lübeck II 1, Nr. 465). Von dem Prozeßgeleit sagt der Verf. selbst (S. 145), es beziehe sich auf die ganze Zeit, die der Gast unter Berücksichtigung seiner Zwecke zum Kommen, zum Verweilen und zum Fortgehen nötig habe, räumlich auf den gesamten Stadtgerichtsbezirk. Da hier von einer Erstreckung des Geleits über diesen Bezirk hinaus nicht die Rede sein kann, so muß bei der Identität der Formeln das gleiche für den Marktfrieden gelten. Die uns ungewohnte Redeweise veranschaulichen besonders deutlich zwei im wesentlichen gleichlautende Urkunden, die an demselben 16. März 1258 einerseits die Grafen von Holstein, andererseits Vogt und Rat von Hamburg den Bürgern von Braunschweig ausgestellt haben (Urkb. d. St. Braunschw. II, Nr. 181, 182). Sie erklären darin übereinstimmend, quod nos singulos vos et omnes ad civitatem nostram Hamburg cum rebus vestris negotiando venientes ac de ea ad propria redeuntes tueri ac promovere studebimus cum effectu. Daß der versprochene Schutz sich dennoch lediglich auf die Stadt Hamburg beschränken sollte, ist einmal den Urkunden selbst zu entnehmen, die bei Ausbruch einer Fehde zwischen den beiderseitigen Stadtherren und nach Kündigung des Schutzverhältnisses den Braunschweigern noch drei Monate lang Arrestfreiheit für ihre etwa in Hamburg befindlichen Güter einräumen, folgt aber außerdem aus der Tatsache, daß der Weg von Braunschweig nach Hamburg und umgekehrt zum allergrößten Teil weder durch holsteinisches noch durch stadthamburgisches Gebiet führt.

Es muß hier darauf verzichtet werden im einzelnen zu zeigen, daß die vertretene Auffassung mit den Aussagen der Quellen, deren man bei dem Verf. (S. 123 f., 128—131) eine reiche Zusammenstellung findet, allemal vereinbar ist. Nur auf wenig sei hingewiesen, was eine andere Auffassung überhaupt nicht zuläßt. Wenn es in der gefälschten Berner Handfeste aus dem Ende des 13. Jahrhunderts heißt (Keutgen Nr. 134 Art. IV): Et omnibus advenientibus tempore publici fori theloneum condono et pacem et securitatem rebus et corporibus ipsorum tam veniendo quam recedendo regia libertate promitto, so kann sich, wie die Zollfreiheit, so auch der Marktfriede nur auf die Stadt Bern beziehen. Ähnliches läßt sich daraus folgern, daß in älteren Urkunden die mit dem Königsbann bedrohte Verletzung des Marktfriedens als mercatum

frangere (MG. Dipl. II O. III. Nr. 372, 399), mercatum violare (1030: Keutgen Nr. 54), mercatum inquietare (1000: Keutgen Nr. 50) oder gar monetam et mercatum infringere (MG. Dipl. II O. III. Nr. 280) bezeichnet wird. Alle Besucher des Wiener Jahrmarkts ferner stehen unter herzoglichem Schirm und sollen dort um Sachen, die außerhalb des Jahrmarkts vorgefallen sind, nicht besetzt werden, sondern frei sein di zit und si dar choment zu dem jarmarchte und diwaeile si da beleiben und auch so si von danne varent (1296: Keutgen Nr. 166 § 36). Die Wirkung des Andernacher Jahrmarktsfriedens beschränkt sich nach dem Privileg von 1332 lediglich auf die Arrestfreiheit in dieser Stadt (S. 128 A. 3). Und aus den Urkunden für das Kloster auf dem Sieberg (Keutgen Nr. 63) ergibt sich mit voller Sicherheit, daß der Marktfriede ursprünglich nur für den Markttort Sieburg Geltung hatte: weder reichte die Banngewalt des Abtes zum Schutze der Marktfahrer über ihn hinaus, noch verfügte der Graf der angrenzenden Grafschaft zu diesem Zwecke über den Königsbann. Wenn der Marktfriede sich auch außerhalb des Markttorts auf bestimmte benachbarte Bezirke oder auf einen Umkreis von einer bis drei Meilen erstrecken sollte (S. 123; vgl. Rietschel, Markt u. Stadt, 1897, S. 209 ff.), so bedurfte es dazu einer ausdrücklichen Verleihung, so war das eine Ausnahme, welche die Regel bestätigt.

Da somit der Friede des Jahrmarkts räumlich keine größere Ausdehnung hatte, als der des Wochenmarkts, so kann darin die Erklärung für seine besondere Privilegierung nicht gefunden werden. Eine solche Erklärung ist aber, wie der Verf. mit Recht hervorhebt (S. 120), durchaus zu fordern. Gewiß darf man sagen, daß dem Marktherren, wenn er auch das allgemeine Recht zur Errichtung eines Marktes bereits besaß, doch bei einem Jahrmarkte, dessen Blüte vom Besuch durch fremde Kaufleute abhing, zu seiner Empfehlung und zur Erhöhung seines Ansehens ein Privileg des Königs oder des Landesherrn erwünscht und nützlich erscheinen mußte. Allein mit derartigen Erwägungen ist es nicht getan: es muß außerdem ein rechtliches Bedürfnis bestanden haben. Die Urkunden lassen darüber auch keinen Zweifel; das Bremer Privileg Konrads II. von 1035 nennt als Grund der Übertragung des Königsbannes auf den Erzbischof, daß diesem und seinen Nach-

folgen allein und unter Ausschluß jeder anderen richterlichen Instanz die Gerichtsbarkeit über die von auswärts kommenden Marktbesucher zustehen solle, wenn diese während der Jahrmarktszeit Frevel begingen. Der Verf. läßt sich durch die vorgefaßte Meinung, als bezwecke der Marktfriede stets die Abwehr von widerrechtlichen Angriffen gegen die Marktfahrer und zwar auch außerhalb des Markttorts, zu dem fehlsamen Versuch verleiten, den klaren Wortlaut (*si in hoc statuto tempore ex illuc venientibus aliqua temeritas evenerit*) dahin umzudeuten, als sei er von Ausschreitungen zu verstehen, die zwar infolge des Kommens auswärtiger Marktfahrer entstanden, aber nicht durch sie verschuldet würden (S. 118 A. 2). Er übersieht, daß in älterer Zeit auch sonst die höhere Befriedung des Marktes als Schutzmittel gegen die Marktbesucher selbst dienen soll (vgl. Keutgen Nr. 39 [946]: *pacemque firmissimam teneant aggredientes et regredientes et ibi manentes*; Hamb. Urkb. I, Nr. 69 [1038]: *banno nostro constringendi omnes, qui illuc convenerint, ad omnem iustitiam faciendam*). Die Bremer Urkunde ist übrigens schon von Sebald Schwarz S. 56 und Rietschel S. 48 richtig interpretiert worden. Ebenso wie sie betont auch die königliche Erlaubnis zur Einrichtung eines Jahrmarkts in Würzburg, die in einer das allgemeine Marktrecht des Bischofs bestätigenden Urkunde von 1130 besonders ausgesprochen wird, die Verleihung der Gerichtsbarkeit über die fremden Marktteilnehmer (Mon. Bo. 29a, Nr. 333: *et omnibus illuc confluentibus ibi demorantibus inde recedentibus pacem legem ac iusticiam fieri praecipimus*).

In dieser Verleihung wird daher auch der ursprüngliche Grund für die besondere Privilegierung der Jahrmärkte zu suchen sein. Der auswärtige allgemeine Gerichtsstand des fremden Kaufmanns, vor allem sein *forum domicilii* oder *originis* und bei unfreien Elementen die Zuständigkeit des Hofgerichts, wurde dadurch bei Klagen gegen ihn aus Handlungen, die während der Jahrmarktszeit geschehen waren, aufgehoben, jede Einmischung auswärtiger Grund- und Gerichtsherren fern gehalten.

3.

Paul Rehme. Über das älteste bremische Grundbuch (1438 bis 1558) und seine Stellung im Liegenschaftsrechte. Mit einem Urkundenanhang. (Stadtrechtswissenschaften von Paul Rehme. Erster Teil.) XII und 127 S. Halle a. S. 1908.

Von

Konrad Beyerle.

Paul Rehme, der sich seit lange das Stadtbücherwesen und Liegenschaftsrecht deutscher Städte zum engeren Arbeitsgebiet erkoren, tritt hier mit einem ersten Teile eigener Stadtrechtswissenschaften an die Öffentlichkeit, die, wie wir aus dem Vorwort entnehmen, auf Archivstudien beruhende Vorarbeiten zu einem größeren Werke sein und zu dessen Entlastung dienen wollen. Das heute gebotene Heft bringt eine eingehende Würdigung des ältesten bremischen Grundbuches (1438—1558), das bisher in der Literatur kaum berücksichtigt wurde. Die Erschließung seines Inhalts bietet dem Verfasser Gelegenheit, eine zusammenhängende Darstellung des bremischen Liegenschaftsrechts bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts zu geben, die uns über die bisherigen Kenntnisse und Forschungen zum Bremer Recht hinausführt und eine erfreuliche Parallelstudie zu den lübischen Forschungen Rehmes darstellt. Ein Urkundenanhang fügt eine Auswahl von 39 Eintragungen des ältesten Bremer Grundbuches bei. Die Stoffgliederung erinnert an das größere Werk des Verfassers über das Lübecker Oberstadtbuch. Einer orientierenden Übersicht über die älteren Stadtbücher Bremens im ganzen (1) folgt eine Darlegung des ältesten Grundbuches im besonderen (2). Die weiteren Teile sind den Arten der Grundstücke und dem Buchungsprinzip (3), dem Verhältnis des Grundbuches zu den sachenrechtlichen Rechtsgeschäften (4), der Auflassung insbesondere (5) und dem formellen Grundbuchverfahren und seinen Behörden (6) gewidmet. Schon hier sei bemerkt, daß die Zuweisung der Einzelscheinungen des Rechtslebens zum formellen bzw. materiellen Liegenschaftsrechte, wie auch heute, auf Grenzgebiete stößt, wo mehr Takt und Ge-

schmack, als zwingende juristische Kriterien bestimmend sind. Mir will es scheinen, daß der Verfasser in dieser Zuweisung, die ja doch schließlich eine moderne Unterscheidung in die Rechtsgeschichte überträgt, nicht immer eine glückliche Hand gehabt habe. Ausführliche Darlegungen über die Währschaftspflicht des Veräußerers und über die Arten der Reallasten nach Bremischem Recht sind von ihm im Zusammenhang mit dem Grundbuchverfahren abgehandelt. Die Darstellung des materiellen Liegenschaftsrechts erscheint dadurch zerstückelt; für die Besprechung sei es daher gestattet, im Interesse der Erzielung eines einheitlichen Eindrucks von der Stoffanordnung des Verfassers abzuweichen. Sie selbst will versuchen, ein klares Bild von dem vielseitigen Inhalt der Rehmischen Untersuchung zu geben.

1. Aus der Übersicht über Bremens ältere Stadtbücher sei hier angemerkt, daß neben den drei großen Statutenbüchern (1303-04, 1428, 1433) überliefert sind: Schedebücher, d. h. Urteilsbücher des Rates (seit 1330 begonnen); das Bürgerbuch mit den Verzeichnissen der Neubürger (ältestes Stadtbuch, vom Ende des 13. Jahrh., fortgeführt bis ins 16. Jahrh.); ein Stadtrentenbuch, das die Einkünfte der Stadt aus liegenden Gütern verzeichnet (seit ca. 1367); ein Privilegiarium, zur Aufnahme von Kopien der Stadtprivilegien bestimmt (seit 1380); das Denkelbuch, soviel wie Merkbuch, 1395 zur Aufnahme von Einträgen über verschiedenartigste Geschäfte des Rates angelegt; Akzisebücher (seit 1489 erwähnt). In das Gebiet der freiwilligen Gerichtsbarkeit fallen nur das gleich zu besprechende Grundbuch für Auflassungen (seit 1433/38) und das 1500 angelegte Testamentsbuch, für dessen Einführung übrigens steuerliche Gesichtspunkte maßgebend waren. Auffallenderweise hat Bremen den auf dem Gerichtszeugnis aufgebauten Stadtbücherserien anderer Städte über den Schuld-, Renten- und Pfandverkehr nichts an die Seite zu stellen. Hier ist die Entwicklung durch die früh aufgekommenen Handfesten (Ratsbriefe als öffentliche Urkunden) hintangehalten worden. Zu diesen Ratsbriefen wurden keine Register geführt; ein erst Mitte des 17. Jahrhunderts gemachter Versuch, ein Handfestenbuch zur Eintragung der Liegenschaftshandfesten einzurichten, das ein Hypothekenbuch gewesen wäre, schlug fehl.

2. Über das älteste Bremer Grundbuch im allgemeinen hat Rehme das Folgende ans Licht gestellt: Eine Ratsverordnung von 1433 schrieb erstmals vor, daß die erfolgten Auflassungen von Grundstücken in das vorhin genannte Schedebuch, das bisher nur Ratsurteile aufnahm, einzutragen seien. Praktische Erwägungen führten dazu, 1438 statt dessen ein eigenes Stadtbuch, das hier zu besprechende älteste Bremer Grundbuch zu schaffen, das zunächst »ervebock«, später »lassungsbuch« genannt wurde. Der stattliche Band von 1438 reichte aus bis 1558, jüngere Bände setzen die Reihe fort. Bisher wurde das älteste Bremer Grundbuch nur gelegentlich benützt und einige (30) Einträge an zwei Stellen gedruckt; die zusammenfassende Privatrechtsforschung ließ es unbeachtet, sodaß die selbst von einem Quellenkenner wie Stobbe geteilte Meinung entstehen konnte, Bremen habe im Mittelalter kein Grundbuch gehabt. Der foliierte Papierband von 595 Blättern reiht chronologisch Eintrag an Eintrag ohne Spaltenteilung der Seiten (29:21 cm), 2 bis 6 Einträge auf jeder derselben, sämtlich eingangs mit Datum versehen, insgesamt an 4000 Einträge mit durchschnittlichem Ansteigen von 30 im Jahre 1439 zu 70 im Jahre 1557. Die Sprache ist deutsch. Den Gegenstand der Eintragungen bilden, vereinzelte Ausnahmen abgerechnet, Grundstücksveräußerungen unter Lebenden, überwiegend in freiem Verkehr; eine kleinere Zahl von Vollstreckungsfällen reiht sich an, in denen der Schuldner notgedrungen an seine Gläubiger oder der im Zwangsverfahren in das Grundstück eingewältigte Gläubiger an einen Dritten veräußert. Die typische Formel der ersteren Art umschließt: 1. Datum; 2. Bekenntnis des Veräußerers vor dem Rate, dem Erwerber veräußert zu haben das Haus, gelegen da und da, »frei unde quit«, ausgenommen den Betrag näher bezeichneter Reallasten, sowie das veräußerte Objekt dem Erwerber vor dem Vogte »unseres Herrn von Bremen« aufgelassen zu haben »zu rechter Dingzeit Tages«; 3. das Währschaftsgelübde des Veräußerers (»warschup nach unser stad rechte«).

3. Um das objektive Anwendungsgebiet des bremischen Grundbuches festzustellen, geht Rehme von der Bezeichnung der ihm unterfallenden Grundstücke aus. Da die Bremer Statutenbücher die dem städtischen Liegenschaftsrecht unterworfenen

Objekte meist nicht einfach als Erbe, sondern als im Weichbild von Bremen gelegenes Erbe oder als Weichbild schlechthin bezeichnen, leitet hier passend eine Untersuchung der Bedeutung von Weichbild nach bremischen Quellen ein. In Übereinstimmung mit früheren Forschern erblickt Rehme darin den Sprengel des Vogteigerichts des erzbischöflichen Vogtes mit Ausnahme der vom weltlichen Gericht eximierten geistlichen Liegenschaften, des sogenannten »wedem«; mithin nicht bloß das engere Gebiet des Bremer Marktes. Die Verflüchtigung und das schließliche Untergehen des Weichbildbegriffs führt den Verfasser zu einer Skizze des Konkurrenzkampfes zwischen dem stadtherrlichen Vogtgericht und der Rechtssprechung des Rates. Der letztere, dessen Anfänge in das Ende des 12. Jahrhunderts verlegt werden, handelt im 13. Jahrhundert zunächst in Gemeinschaft mit dem Vogt in inneren und äußeren Angelegenheiten, bis seit 1260 der Vogt den Zusammenhang mit dem Rate verliert und bald nachher ein Bürgermeister an des letzteren Spitze erscheint. Seit ungefähr 1260 tritt die beurkundende Tätigkeit des Rates für private Rechtsgeschäfte (sog. Ratsbriefe) steigend hervor, im folgenden Jahrhundert setzt die in den Schedungen niedergelegte schiedsrichterliche Tätigkeit des Rates ein, um bald vollständig die Gerichtsbarkeit des Vogtes zu überwuchern. Diesen Wandlungen in der bremischen Gerichtsverfassung schreibt der Verfasser das Außerkurskommen des Wortes und Begriffes Weichbild zu. »Der Stadtrat konnte in den einheimischen Rechtssachen der Bürger nur Stadtrecht anwenden, und so mußte die tatsächliche Zurückdrängung des Vogteigerichts bewirken, das an die Stelle des Weichbildrechtes mehr und mehr das eigentliche Stadtrecht trat« (S. 25). Nur wenn man den Worten Weichbild und Stadtrecht die spezifische Beziehung zum stadtherrlichen Gericht der Frühzeit bzw. zum Gericht des Rates beilegt, kann dieser Satz zu Recht bestehen. Nötig ist aber diese enge Deutung nicht, da überall das jüngere Wort Stadtrecht anstelle der früheren Bezeichnungen Weichbild, Marktrecht, Burgrecht getreten ist. Genug, die Tatsache besteht, daß die Statuten von 1428 statt »buten vichelde« die Worte »buten Bremen« setzen, und daß schon ein Amortisationsstatut von 1391 das Weichbild durch die Bannmeile ersetzt. Das einzelne Grundstück wurde seit dem zweiten Viertel des 15. Jahrhunderts nicht mehr als

Weichbild bezeichnet, die Statuten von 1433 sprechen von Auflassen eines Erbe, das älteste Grundbuch redet nur von Häusern, selten von »hus unde erve« bzw. von »erve« allein, da auch dieser letztere Ausdruck farblos geworden war. Nur im Gegensatz zum steuerfreien geistlichen Grundbesitz (Wedem) brauchen die Grundbucheinträge noch gelegentlich mit Beziehung auf die Amortisationsnormen des Stadtrechts das alte Wort Weichbild, indem sie ausagen, ein aufgelassenes Grundstück solle »wickbeldesch« oder »wigbolde« bleiben, d. h. die Stadtsteuer entrichten. Freilich lassen die Ausführungen Rehmes insoweit eine erhebliche Unklarheit zurück, als sie einerseits besagen, das von den Normen des städtischen Liegenschaftsrechts erfaßte Weichbild sei dem erweiterten Stadtgebiet innerhalb der Bannmeile gewichen, während andererseits (S. 29) vorgetragen wird, das Grundbuch habe als »stadtrechtliche Einrichtung« nur auf »innerhalb der Stadt gelegene Grundstücke« Anwendung gefunden, nur einigemal kämen Grundstücke »vor einem Tore« in den Einträgen vor.

Unter den juristischen Arten der Grundstücke steht das Hausgrundstück an erster Stelle. Dabei umfaßt die Bezeichnung »hus« regelmäßig ohne besondere Erwähnung den Grund und Boden mit; nur vereinzelt findet sich vom Haus getrenntes Eigentum an der »stede« — alles für die Zeit des ältesten Grundbuchs (15./16. Jahrh.) gesprochen. Neben Häusern spielen Buden und ideelle Quoten an Häusern oder Buden eine Rolle. Vereinzelt begegnet ein »halwes hus under enen dache«, wobei es sich aber um vertikal geteilte Häuser mit gemeinsamem Dach und nicht um Stockwerkseigen handelt. Selten tritt eine unbebaute Liegenschaft allein im Grundbuch auf (hof, wort), häufiger in Verbindung mit Hausgrundstücken; manchmal vereint ein Eintrag größere Grundstückskomplexe, wobei Rehme den Grundsatz herausstellt: jedem Veräußerungsgeschäft ein Eintrag, nicht aber notwendig jedem Grundstück ein Eintrag.

4. Der Abschnitt über die Rechtsgeschäfte und das Grundbuch führt in die Kernfragen des materiellen Liegenschaftsrechts ein. Eingetragen wurden in Bremen nicht die kausalen obligatorischen Geschäfte, sondern nur die dinglichen Auflassungen, mag auch ganz regelmäßig die causa der Auflassung in den Eintrag

mithereingenommen sein. Nur Eigentumserwerb wurde eingetragen. Pfandrecht, Reallast und Dienstbarkeit sind nicht eintragungsbedürftig, sie werden nur gelegentlich in Nebenbestimmungen als bestehend erwähnt.

Die Satzung, die auch in Bremen gegenüber dem Rentkauf völlig in den Hintergrund tritt, wurde zwar kraft zwingenden Rechts vor dem Rate in mündlicher Parteierklärung abgeschlossen, aber nicht im Grundbuch, sondern durch sogenannte Handfesten (Ratsbriefe) beurkundet.

Von Reallasten begegnen in Bremen drei Arten: »conigtins«, »stedegeld« und »rente«, die sich häufig auf einem Grundstücke kumulieren. Der Königszins, eine geringe Abgabe ähnlich einem stadtherrlichem Hofstättenzins, ist die älteste Reallast des Bremer Bodens und muß zu den Einkünften gehören, die schon Otto I. 965 dem Bremer Erzbischof überließ (vgl. Keutgen, Urkk.-Sammlung Nr. 7). Der rechtliche Ursprung der Abgabe wird von Rehme nicht weiter aufgehell; in späterer Zeit bildet sie einen Einkommensbestandteil des Vogtes, was auf ihren Zusammenhang mit der Wehrsteuer hinweist.

Stättegeld und Rente sind demgegenüber Bodenlasten, die aus privaten Rechtsgeschäften entstammen. Die ersteren werden von Rehme mit Recht, wenn auch grundlos zögernd, als Erbleihezinsen, die letzteren als ablösbare Renten aus Rentenkauf erklärt.

Der Entwicklung des Rentenkaufs in Bremen seien einige Worte gewidmet. Während über Königszins und Stättegeld weder Ratsbriefe ausgefertigt wurden noch Bucheintragungen erfolgten — beide gehören einer früheren Rechtsperiode an — hatte sich für den Rentenkauf schon im 14. Jahrhundert, wie für die Satzung, als Regel die Beurkundung in Handfesten der Ratskanzlei eingebürgert, ein Bucheintrag darüber fand niemals statt. Gegenüber dem fakultativen Ratsbrief bei Satzungsbestellung weist Rehme nach, daß dem Rentbrief die Bedeutung einer konstitutiven Geschäfts-urkunde zukam. So sehr, daß man zur Bezeichnung unbeweglichen Gutes, zu welchem die Renten gerechnet wurden, kurzer Hand von »erve unde handfesten« sprach. Wenn freilich der Verfasser (S. 36) sagt, durch diese Beurkundungstätigkeit habe der Rat in Bremen das Rentenrecht zur Entstehung gebracht, so möchte man

gerne Genaueres darüber erfahren. Was der Verfasser hierzu vorträgt, befriedigt nicht. Er bekämpft eine ältere Ansicht, daß bis ins 14. Jahrhundert herab der Rentkauf durch Auflassungen vor dem stadtherrlichen Vogte bewirkt worden sei, mit dem Argument, daß Handfesten und Ratserkenntnisse in Rentsachen niemals diese Auflassung erwähnen, sowie daß die geschichtliche Entwicklung »eher eine Vermehrung der Fälle der Auflassung als eine Verminderung« gebracht habe. Da ferner die Ratshandfesten nicht von Anbeginn konstitutive Bedeutung gehabt haben könnten, auch das Diktat der Ratsbriefe auf Beurkundung eines an dritter Stelle geschlossenen Rechtsgeschäfts hinweise, nimmt Rehme für die Anfänge des Rentkaufs in Bremen »schlichte Gerichtlichkeit«, d. h. mündliche Parteierklärung vor dem Vogte an. Dieser Darlegung mangelt die Erkenntnis, daß doch wohl auch in Bremen die Rente von der Zinsleihe herkommt, dann aber bei ihrer Begründung anfangs sicher auch eine Auflassung des Grundstücks an den Rentkäufer stattfand, und mithin jene ältere Meinung recht haben dürfte. Gerade beim Rentkauf spricht die Vermutung — umgekehrt wie Rehme will — für Verflachung einer vormals vorhandenen gerichtlichen Auflassung (vgl. Gierke, Deutsch. Privatr. II, 753 Nr. 2; Beyerle-Maurer, Konstanzer Häuserbuch II, 1, S. 104 ff.). Es sei aber gern zugegeben, daß schon zu Beginn des 14. Jahrhunderts in Bremen jene Verflachung soweit gediehen war, daß man in der Rentbestellung keinen Eigentumswechsel mehr empfand und daher ohne Auflassung in freiem Rechtsgeschäft Renten bestellte. Die Verbriefung der Rente durch die Handfeste des Rates dürfte mindestens ebensoschr dem Beweisbedürfnis des Berechtigten selbst wie der Initiative des Rates ihre Entstehung verdanken.

Noch ein Wort über die Ablösungsfrage. Mit Recht erblickt der Verfasser in der Ablösbarkeit das Hauptkriterium der Rente gegenüber dem Stättegeld als dem alten Erbleihezins, der ewig ist und die Mobilisierung des Rentenverkehrs im allgemeinen nicht mitmacht. Indes bestehen Übergänge. Die Ablösbarkeit der Rente wird auch in Bremen zunächst im Einzelfall vereinbart, ist aber seit 1410 die absolute Regel. Nach dieser Zeit noch als »ewige Renten« bezeichnete Abgaben weisen auf die Entwicklung der Rente aus der Erbleihe hin und entstammen früherer Zeit.

Zum Thema zurück führt die Feststellung, daß nach dem Gesagten das Grundbuch, dessen Aufhellung die Arbeit des Verfassers dient, nur Auflassungen veräußerter Liegenschaften kennt.

5. Ehe sich Rehme dem Auflassungsrecht zur Zeit dieses Grundbuches zuwendet, geht er der Frage nach, wie es mit der Beurkundung der Auflassungen vor Einführung der Buchung (1434) gestanden habe, und weshalb man in Bremen nur ein Auflassungsbuch für Eigentumsübergänge einführte, nicht ein volles Grundbuch, daß auch Verpfändungen und Rentkäufe mitumfaßt hätte.

Die Auflassungen fanden in Bremen stets als mündliche Akte vor dem echten Ding des erzbischöflichen Vogtgerichts statt. Erst aus dem 17. Jahrhundert finden sich Nachrichten, daß der Vogt — viel zu spät — Register über die Auflassungen führte. Früher gelangte er offenbar nicht dazu, da die Beurkundungen der Auflassungen wie die streitige Gerichtsbarkeit in Liegenschaftsachen dem alternden stadtherrlichen Gericht längst durch den Rat entwunden waren. Sicher seit Beginn des 14. Jahrhunderts ließen sich die Parteien vom Rate Handfesten über die vor dem Vogtgericht getätigten Auflassungen aufstellen, zunächst ohne jeden Zwang, die Urkunde war lediglich Beweismittel. Mögen dabei auch die Ratsbriefe und später die Grundbucheinträge häufig von der vorher erfolgten Auflassung nichts berichten, daß sie stattgefunden hat und obligatorisch war, ist darum nicht zu bezweifeln. (Vgl. über verwandte Erscheinungen in Konstanz mein Salmannenrecht, 95 f.) Seit 1303 steht das Erfordernis der Auflassung vor dem Vogtgericht auch nach den Statuten der Bürgerschaft fest. Für die frühere Zeit gelangt Rehme zu der Annahme, daß spätestens seit Beginn des 13. Jahrhunderts das echte Ding des Vogts der Ort der Auflassung war. Aber der Rat ließ es nicht unversucht, die Auflassung ganz zu sich herüberzuziehen, und zwar tat er dies schon in sehr früher Zeit. Von der Mitte des 13. Jahrhunderts bis ums Jahr 1286 beurkunden die Ratsbriefe direkt die Eingehung des Geschäfts vor dem Rate, erst seitdem lediglich die Verlautbarung der an anderer Stelle geschehenen Auflassung. Ähnlich, wie dies von mir für Konstanz erwiesen wurde (vgl. jetzt Beyerle-Maurer, a. a. O., 29 f.), nimmt

der Verfasser auch für Bremen an, daß es dem geistlichen Stadtherrn nach einer zeitweiligen scharfen Konkurrenz des Rats gelungen sei, die Auflassung dauernd für sein Vogtgericht zu retten. Der um 1286 befestigte Rechtszustand währte bis in die Neuzeit. Die Auflassungen erfolgten auf einem der drei echten Jahresdinge des Vogtes, den Umstand des Vogtgerichts bildete die anwesende Bürgerschaft in loser Verfassung, seit dem 14. Jahrhundert wohnten kraft Stadtrechts zwei Ratmannen diesen echten Dingen — als Ratskontrolle des stadtherrlichen Richters — bei. Trotzdem ließ sich die Entwicklung nicht aufhalten, die das Bremische Vogtgericht gegenüber dem Rat immer mehr in den Hintergrund drängte. Mit dem Übergang der streitigen Gerichtsbarkeit auf den Rat entschied dieser häufig in Eigentumsfragen unmittelbar auf Grund der von ihm ausgestellten Handfesten. Es wurde also nicht mehr auf das Gerichtszeugnis des Vogtgerichts zurückgegriffen. Der Punkt ist von Rehme nicht voll herausgearbeitet. Man sieht an ihm aber recht deutlich, wie das vorwärtstreibende Element des Rates über das alte Recht des stadtherrlichen Gerichts zur Tagesordnung übergeht, und man begreift, daß ein derartiges Verfahren des Rates in den Augen der Bürgerschaft auch bei der Auflassung den Schwerpunkt vom echten Ding des Vogtes in den darüber gefertigten Ratsbrief verlegen mußte.

Wie anderwärts (z. B. in Zürich) ein zeitweiliger Verfall der öffentlichen Beurkundung von dinglichen Rechtsakten eintrat, indem mit Vermehrung der Schreibgelegenheit und mit Ausdehnung des Siegelrechts die Bürger vielfach »ihre eigene Kanzlei« führten, so kann Rehme auch für Bremen seit dem letzten Viertel des 14. Jahrhunderts ein Nachlassen und bald völliges Versiegen der Auswirkung von Ratsbriefen über erfolgte Auflassungen konstatieren. Wenn demgegenüber sich bei Rente und Satzung die Praxis der Ratshandfeste ungeschmälert erhielt, so begreift sich das leicht aus der Entwicklung des Rentenverkehrs, der diesen Urkunden Wertpapierqualität beilegte, was bei Auflassungshandfesten nie der Fall war. Hat es sich doch oft gezeigt, daß der Eigentumserwerb in ruhigen Zeiten im Publikum viel weniger das Bedürfnis nach öffentlicher Beurkundung, selbst wo die Gelegenheit dazu vorhanden, wach rief, als die Realkreditgeschäfte. So wird man dem Verfasser Recht geben, wenn er die obligato-

rische Einführung eines Buchungszwangs für Auflassungen in Bremen nicht auf die Initiative der beteiligten Parteien, sondern auf den eigensten Antrieb des Rates selbst zurückführt, Angesichts der fortgeschritteneren Buchführung so vieler anderen Städte, namentlich des Hansischen Gebietes, und auch aus steuerpolitischen Erwägungen mußte es im Bremer Rate immer unleidlicher empfunden werden, keine Kunde von den vollzogenen Auflassungen zu erhalten, während jeder Rentkauf zu seiner Kognition gelangte.

Der im Jahre 1433 vom Rate dementsprechend eingeführte Beurkundungszwang entwickelte sich rasch zum reinen Grundbuchprinzip. Dies zeigt sich darin, daß neben den Bucheinträgen besondere Handfesten über Auflassungen gar nicht mehr ausgestellt wurden.

Für die ganze Entwicklung, die zum Grundbuch hindrängte, weist Rehme sodann namentlich der Überwachung seiner Amortisationsgesetze durch den Rat eine maßgebende Bedeutung zu und glaubt, daß der erzbischöfliche Vogt nicht geneigt gewesen sei, den Grunderwerb durch Geistliche zu verhindern. Das letztere scheint mir des Beweises bedürftig, ich würde den Punkt jedenfalls nicht betonen. Es liegt eben auch in Bremen ein unausgeglichenes Nebeneinandergehen eines mehr und mehr antiquierten stadtherrlichen Gerichts, das sich noch eben den Formalakt der Auflassung vor dem echten Ding zu retten vermocht hatte, und einer selbständig vorgehenden Gesetzespolitik des Rates vor. Des letzteren Tendenz ging immer dahin, die eigenen zukunftsyclen Einrichtungen gegenüber den alten Rechten und Behörden des Stadtherrn zum Siege zu führen.

Der Erforschung der materiellrechtlichen Bestandteile der Auffassung dienen für Bremen als Quellen: Rechtsätze, Schedungen, d. h. Ratserkenntnisse, Ratsbriefe (im Bremer Urkundenbuch über 100 zwischen 1250 und 1400, seit 1330 leider nur in Regestform) und Grundbucheintragungen. Terminologisch wird die Übereignung mit oplaten (13./14. Jahrh.), uplaten (14./15. Jahrh.), laten (seit 16. Jahrh.), lateinisch in den Ratsbriefen mit resignare (13. Jahrh.) oder dimittere (seit Anfang 14. Jahrhs.) bezeichnet. Es ist klar, daß die Worte auflassen oder lassen, die zunächst sprachlich eine einseitige Handlung zu bezeichnen scheinen, a potiori den dinglichen Übergabevertrag zwischen Veräußerer und Erwerber be-

zeichnen und, gleich den genannten lateinischen Wendungen, positiven Inhalt haben (vgl. Görnitz in meinen Deutschrechtl. Beitr. I, 102 ff.). Dem steht nicht im Wege, daß auch die Bremer Urkunden, wie anderwärts der Fall, die Mitwirkung des Erwerbers im allgemeinen nicht erwähnen; nur in vereinzelt Stücken des 13. Jahrhunderts ist in Bremen der *resignatio* des Veräußerers die *susceptio* des Erwerbers gegenüber gestellt. Mit Hand und Mund, d. h. mit Handschlag und Übereignungsformel, erfolgte die Auflassung vor dem Vogtgericht; das besagen die Urkunden bald ausdrücklich, bald ist es in der allgemeinen Wendung erfolgter Beobachtung aller vorgeschriebenen Rechtsformen eingeschlossen irgend welche Investitursymbole waren nicht im Brauche.

Vor Einführung des Grundbuches lag der Schwerpunkt der behördlichen Mitwirkung in der Friedewirkung des stadtherrlichen Vogts, die aus Fronung und Königsbann des fränkischen Rechts herkommt und in den Bremer Statuten stets vorgeschrieben wird. Als Gebühr für den gewirkten Frieden empfängt der Vogt den Friedewein. Allerdings muß derselbe seit den Statuten von 1303 vom Käufer auch dem Rate entrichtet werden. Darin liegt eine Verdoppelung der alten Friedegebühr, die aber nicht, wie Rehme (S. 58) meint, der Rat als Organ der allgemeinen »Friedewahrung« in der Stadt empfing, die vielmehr lediglich der konkurrierenden Mitwirkung des Rates als Urkundungsbehörde ihre Entstehung verdankt. Das war ein Kompromiß zwischen Vogt und Rat, dessen Kosten das Publikum trug. Wie oft hat das aufkommende Bürgertum traditionelle Gebühren und Strafsätze aufgeteilt oder kumuliert! Was ich in meinen Arboner Forschungen (Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees, Heft 32, [1903], 91 ff.) über ältere Parallelen zum Bremer Friedewein ausgeführt habe, ist Rehme entgangen. (Vgl. jetzt auch Beyerle-Maurer, a. a. O. S. 25 ff.).

Als aufzulassender Gegenstand wird in den Urkunden meist das Grundstück, bisweilen auch die *possessio*, das ist die ideelle Gewere bezeichnet, einigemal ist auch von Auflassung des Grundstücks und der Gewere die Rede, was bei der engen Verbindung zwischen dem dinglichen Recht und der Gewere als ihrem Kleide nicht wundert. Überjährigkeit der gerichtlichen Auflassung (1 Jahr, 6 Wochen und 3 Tage) gibt die Stellung der rechten

Gewere, ein für Bremen seit dem Fridericianum von 1186 (Keutgen a. a. O., Nr. 25 a) ausgesprochener Satz. Bis dahin ist der Veräußerer währschaftspflichtig.

Diese Währschaftspflicht stand nicht rechtssatzmäßig fest, sondern wurde in jedem Einzelfall durch Treugelübde übernommen, welche letzteres daher auch in Ratsbriefen und Grundbucheinträgen ganz regelmäßig mitbeurkundet ist. (Vgl. Beyerle-Maurer, a. a. O. 56 ff.). Dabei kann man dem Verfasser das zugeben, daß seit Einführung des Grundbuchs das Währschaftsgelübde ausschließlich vor dem Rat, nicht auch vorher vor dem Vogtgericht, abgegeben wurde und insoweit eine Bereicherung des Rechtsaktes vor dem Rat gegenüber der Auflassung vor dem Vogte konstatiert werden kann. Unmöglich kann aber die Erwägung zutreffen, daß das ausdrückliche Währschaftsgelübde für den Veräußerer selbst angesichts seiner »gesetzlichen« Währschaftspflicht selbstverständlich und darum überflüssig gewesen sei und sich nur deswegen im Gebrauch erhalten habe, weil in nicht seltenen Fällen ein Dritter statt des Veräußerers dem Erwerber Währschaft angelobte, daß mithin das Währschaftsgelübde des Veräußerers selbst nur ein Notbehelf gewesen sei. Was Rehme gesetzliche Währschaftspflicht nennt, ist eben nichts anderes als die gewohnheitsrechtlich feststehende Pflicht, Währschaft im Einzelfall anzugeloben. Daher steht auch die Behauptung des Verfassers auf schwachen Füßen, daß neben der von einem Dritten übernommenen Währschaftspflicht die gesetzliche Währschaftspflicht des Veräußerers trotzdem kumulativ daneben bestanden habe.

Als Schranken der freien Auflassung treten in Bremen auf: das Erbenbeispruchsrecht und das Verbot der Auflassung an Geistliche (seit 1303 belegt) und an weltliche Nichtbürger (seit 1391 belegt), ohne daß in den letzteren Fällen von städtischer Treuhand die Rede wäre. Das genannte Beispruchsrecht findet sich in den Bremer Statuten in der Doppelgestalt, daß zu Veräußerungen Zustimmung der Erben erfordert und daß diesen ein Vorkaufsrecht eingeräumt ist. Jüngere und ältere Rechtselemente sind dabei nicht harmonisch ausgeglichen, doch kam die Praxis mit den Bestimmungen aus.

Als Fälle zulässiger Vertretung bei Auflassungen hebt Rehme heraus: den Vormund, den Prozeßvormund für Frauen und den

»Ersatzmann« (mittelbarer Stellvertreter); letzterenfalls bedurfte es einer neuen Auffassung, um das Eigentum vom Ersatzmann auf den Destinatär zu übertragen. Es würde sich empfohlen haben, diesen Ersatzmann als Treuhänder nach Landrecht zu bezeichnen und zu behandeln, da er zweifellos in die Kategorie der Treuhandfälle gehört. Dagegen fällt, wie bemerkt, die spezifisch-stadtrechtliche Treuhand in Bremen aus.

6. Dem Verfahren vor dem Rate seit Einführung des Grundbuches und dem formellen Rechte der Eintragungen ist der Schlußabschnitt des Buches gewidmet. In der Darstellung des formellen Grundbuchrechts wirkt das Streben des Verfassers ungünstig, den modernen Grundbucheinrichtungen die entsprechenden Vorstufen entgegenzustellen, und auf diese die moderne Terminologie anzuwenden. Eine historisch aufbauende Untersuchung bedarf derartiger Hülfen nicht. Als »Grundbuchbehörde« bezeichnet Reh me den Rat. Die vor dem Vogtgericht erfolgte Auflassung wurde vor dem Rat verlautbart, dem auch — nicht etwa einer Ratskommission — das Grundbuch unterstand. »Grundbuchführer« ist der Stadtschreiber, nicht »ein« Stadtschreiber, wie Reh me (S. 69) sagt, das heißt der frühzeitig juristisch gebildete notarius civitatis, der Chef der städtischen Kanzlei, der die Ausfertigung der Urkunden überwachte, die öffentlichen Bücher verwahrte, für seine Geschäfte auch Sporteln bezog.

Das »Eintragungsverfahren« wird durch den binnen Jahr und Tag seit der vor dem Vogtgericht erfolgten Auflassung zu stellenden Antrag in Gang gebracht. Beide Parteien erklären persönlich und gleichzeitig die erfolgte Auflassung. Wie der Verfasser an anderer Stelle (S. 85) ausführt, wurde diese Verlautbarung mehr und mehr als eine erneute zweite Auflassung aufgefaßt; seit dem letzten Viertel des 15. Jahrhunderts ist bereits formelhaft die Rede von Auflassung »vor rade unde richte«. Der Rat prüft die Legitimation der Erschienenen und die dingliche Rechtslage des aufgelassenen Objekts. Der Veräußerer hatte die Pflicht, die bald unter Strafe gestellt wurde, dem Rate »antoginge« der mit dem Grundstück verbundenen Gerechtigkeiten und Lasten zu tun. Die Formel, daß mit Ausnahme genannter Reallasten das Objekt »quitt unde frei«, d. h. lastenfrei verkauft sei, findet bei Reh me keine befriedigende

Deutung; vgl. jetzt Beyerle-Maurer a. a. O. 96 über ganz analoge süddeutsche Erscheinungen. Das folgende Währschaftsgelübde des Veräußerers wurde schon oben besprochen. Auf Grund der Verhandlung vor dem sitzenden Rate konnte sodann der Stadtschreiber kraft seines Amtes die Eintragungen in dem Grundbuche vornehmen, die daher das Datum der betreffenden Ratsitzung erhalten; er tut dies aber nicht ex officio, sondern wie Rehme mit guten Gründen stützt, auf Erscheinen beider Parteien, denen der nun folgende Eintrag vorgelesen wurde. Die Bedeutung des letzteren charakterisiert Rehme dahin, daß sie, von Hause nur eine bloße Ordnungsvorschrift des Rates, sich gegen Ende des 15. Jahrhunderts mehr und mehr dem strengen Grundbuchprinzip angenähert habe, d. h. für den Eigentumserwerb ein konstitutives Element geworden sei, ohne daß dieser Satz in Bremen zu klarem Ausdruck gelangt wäre. Eine Sonderstellung nehmen im Auflassungswesen der Erbgang und die Einwältigung im Vollstreckungsverfahren ein, die beide nicht eintragungspflichtig sind.

Bezüglich der »Löschungen« waren — begreiflich — scharfe Rechtssätze noch nicht entwickelt. Es herrscht eine starke Mannigfaltigkeit der Fälle. Rehme unterscheidet vier Gruppen von getilgten Einträgen: 1. sofortige Berichtigung fehlerhafter Eintragungen durch den Stadtschreiber (materiell keine Löschungen); 2. »schlichte Löschungsvermerke«, d. h. Löschungen ohne Angabe des Grundes; 3. Löschungsvermerke auf Befehl des Rates unter Anführung von Gründen; 4. Durchstreichungen ohne besonderen Löschungsvermerk. Der Verfasser nimmt an, daß grundsätzlich der Stadtschreiber eigentliche Löschungen nur auf Grund einer Ratsverfügung vornehmen durfte, wenn auch — bei der Seltenheit der Fälle und dem Mangel einer Grundbuchordnung nicht verwunderlich — diese Ratsverfügung nicht regelmäßig im Grundbuch angemerkt wurde. Als Löschungsgründe werden konstatiert: Nichtigkeit der Auflassung, Rückgängigmachen durch die Parteien, Beisprache der Erben; nicht aber der heutige Normalfall der Weiterveräußerung des Grundstücks.

Dies der Inhalt der ertragreichen Schrift, zu deren weiterer Erschließung ein leider fehlendes Register mit Glossar noch wertvolle Dienste hätte leisten können.

4.

Dr. jur. Otto Löning, Grunderwerb und Treuhand in Lübeck
(Gierkes Untersuchungen zur deutschen Staats- und
Rechtsgeschichte, Heft 93), Breslau 1907, 87 S.

Von

Konrad Beyerle.

Der Verf. stellt sich die Aufgabe, unter Ausscheidung der Verwendung von Treuhand in anderen Fällen, die technisch stadtrechtliche Seite des Salmannenrechts im lübischen Recht zum Gegenstand monographischer Darstellung zu machen und damit eine Paralleluntersuchung zum Konstanzer Salmannenrecht des Berichterstatters zu liefern. Das Vorkommen stadtrechtlicher Treuhänder in Lübeck war schon früher beobachtet worden; allein noch die letzten Ausführungen darüber vor dem Erscheinen der vorliegenden Schrift, die Rehme in seinem »Lübecker Oberstadtbuch« (1895) gab, boten keine befriedigende Darlegung der privatrechtlichen Seite des Instituts. Im wesentlichen Anschluß an die Disposition des Konstanzer Salmannenrechts will der Verf. die hier vorhandene Lücke ausfüllen.

Zwischen dem Konstanzer und dem lübischen Salmannenrecht ergaben sich dabei neben vielen übereinstimmenden Zügen doch grundsätzliche Verschiedenheiten, die teils aus der Rechtszersplitterung des älteren deutschen Rechts, teils aus der verschiedenen historischen Entwicklungsstufe der beiden Rechte, teils aus dem frühen Aufkommen des Grundbuchs in Lübeck erklärt werden müssen. Während in Konstanz das Institut im 13./14. Jahrhundert blühte, fällt sein lübischer Geltungsbereich in das 14./16. Jahrhundert. So trägt das Konstanzer Salmannenrecht ein in mancher Beziehung altertümlicheres Gepräge.

Das zeigt sich sofort bei der Untersuchung des persönlichen und sachlichen Anwendungsgebietes der stadtrechtlichen Treuhand in Lübeck, welcher die ersten Abschnitte der Schrift gewidmet sind.

In Konstanz diente das Salmannenrecht nicht nur der Sicherstellung der städtischen Interessen beim Erwerb städtischer Liegen-

schaften durch Auswärtige und Geistliche, hier hatte es vielmehr auch eine verfassungsgeschichtliche Funktion im Aufbau der innerstädtischen Laienbevölkerung zu erfüllen. Da das Bürgerrecht auf den Besitz freien Markteigens aufgebaut und der Erwerb von solchem wiederum nur Bürgern verstattet war, konnte sich die Konstanzer Bürgergenossenschaft, durch das Salmannenrecht wie durch einen Damm geschützt, lange Zeit im wesentlichen auf den Kreis jener freien Markteigner beschränkt halten, die man später die alten Geschlechter nannte. Mit anderen Worten: das Verharren des Bürgerbegriffs auf dem Erfordernis freien Marktlandbesitzes bildete im Zusammenhang mit dem Salmannenrecht in Konstanz eine Stütze der Geschlechterherrschaft gegen die Zünfte. Mit der erfolgreichen Zunftrevolution des Jahres 1370/1371 ist denn ja auch in Konstanz das Salmannenrecht rasch außer Gebrauch gekommen; gegenüber der damals einsetzenden demokratischen Bürgerrechtspolitik hatte es seine Bedeutung so sehr für Konstanz eingebüßt, daß man es nicht einmal für die übrigen Fälle des Erwerbs von Grundstücken durch Fremde und Geistliche in Kraft erhielt.

Dem gegenüber zeigt das lübische Treuhandrecht von Anfang an ein anderes Gesicht. Eine Stütze der Geschlechterherrschaft ist es hier nie gewesen. Allerdings läßt sich das nicht mit dem Verf. so begründen, daß in Lübeck von Anfang der Gegensatz eines engeren und weiteren Bürgerrechts bestanden habe, jeder über drei Monate in Lübeck Ansässige hätte das letztere erwerben müssen, so daß von Einwohnern von Lübeck, die dem Treuhandrecht unterstanden hätten, nicht die Rede sein könne. Vielmehr ist auch für Lübeck als sicher anzunehmen, daß das engere Bürgerrecht, das auf Grundbesitz aufgebaut war, das auch die Ratsfähigkeit und volle Zeugenfähigkeit gab, das älteste Bürgerrecht überhaupt darstellt. Demgegenüber ist die Anerkennung jenes weiteren Bürgerbegriffs ein Fortschritt des 13. Jahrhunderts. Es darf aber zudem nicht vergessen werden, daß der Satz des alten lübischen Rechts, der von jedem Angessenen die Werbung um das Bürgerrecht verlangt, sofort hinzufügt, es stehe im Belieben des Rates, ob er ihm das Bürgerrecht gewähren wolle oder nicht (S. 6). Es besteht daher an sich auch in Lübeck die Möglichkeit, daß Einwohner als Fremde behandelt und vom Grund-

erwerb ausgeschlossen wurden. Freilich bestand in der Zeit, da in Lübeck — relativ spät — die stadtrechtliche Treuhand aufkam, das Groß der Bewohner schon aus Bürgern. Man konnte daher in dieser Zeit gar nicht mehr auf den Gedanken verfallen, die Handhabung des Salmannenrechts zu einem Mittel der Stärkung einer aristokratischen Bürgerrechtspolitik zu verwenden. Bei sorgfältigerer Durchdenkung dieser Zusammenhänge hätte der Verf. leicht die Unstimmigkeiten vermeiden können, die sich jetzt zwischen seinen Ausführungen (vgl. S. 6 mit 27) finden. Im Resultat hat er allerdings recht: Für das persönliche Anwendungsgebiet des Salmannenrechts fällt in Lübeck die Konstanzer Gruppe der nichtbürgerlichen Einwohner aus. Dieses schränkt sich vielmehr ein auf Geistliche, Fremde, sowie auf Ritter und Hofleute.

Für den Grunderwerb der Geistlichkeit in Lübeck ist die Gründungsperiode der Stadt von den späteren Zeiten zu scheiden. Am Anbeginn war der Gegensatz der bürgerlichen Stadt und des der kirchlichen Jurisdiktion unterliegenden Immunitätsgebietes der Domkirche wirksam. Bei der Gründung des Bistums wies Heinrich der Löwe dem Bischof für Domkirche, Bischofssitz und Domherrenwohnungen eine geräumige Domimmunität an. Auch die fünf Pfarrkirchen der Stadt, die in rascher Folge entstanden, gehörten mit ihren Pfarrhöfen zum exempten geistlichen Land. Dagegen trat lübische Bürgersatzung der Vermehrung des geistlichen auf Kosten des bürgerlichen Grundbesitzes frühzeitig entgegen. Es gehört zu den ältesten überlieferten Amortisationsbestimmungen, wenn schon das erste lübische Recht bei Strafe von 10 Mark verbot, »*immobilia id est torfachteigen conferre ecclesiiis*«, und befahl, etwaige Stiftungen durch Fahrnisse oder durch den Erlös von zu verkaufenden Liegenschaften zu dotieren. Im Gegensatz zu Rehme bezieht der Verf., meines Erachtens mit Recht, jenes Verbot nur auf Übereignung, nicht auch auf Rentbestellung zugunsten von Kirchen. Erst später wurde das zunächst für Kirchen und Klöster (*ecclesiae*) erlassene Verbot auf einzelne Geistliche ausgedehnt. Der Verf. meint, für Mönche sei ein solches wegen des Kloostertodes nicht praktisch gewesen, er spricht sich aber nicht näher darüber aus, inwieweit sich etwa hier die kanonischen Normen vom Übergang des Erbrechts des Mönchs auf das Kloster geltend machten. Die *ratio* jener alten lübischen

Amortisationsbestimmungen erblickt der Verf. nicht in der positiven Tendenz, die Ansammlung von Vermögen der toten Hand zu verhindern — soweit dies in Fahrnisvermögen geschah, bestand ja keinerlei Beschränkung —, sondern negativ in der Verhütung des Ausscheidens städtischer Grundstücke aus der Grundsteuerpflicht (priv. immunitatis) und in der großen Bedeutung des Grundbesitzes für das politische Bürgerrecht in der Stadt. Kraft Erbrechts konnte der Geistliche Liegenschaften erwerben, wenn er die Steuern weiter entrichtete, d. h. Bürger wurde, oder das Grundstück binnen Jahr und Tag verkaufte. Letzteres wurde mehr und mehr die Regel. Seit 1266 sind einzelne Fälle belegt, in denen der Rat Kirchen und Klöster vom allgemeinen Verbot des Grunderwerbs dispensierte, gegen Anerkennung der Steuerlast und Einräumung eines Vorkaufsrechts an die Stadt bzw. gegen das Versprechen, jedenfalls nur an einen Bürger zu verkaufen. Mit der Aufnahme des Oberstadtbuchs (1227) gelangte in Lübeck das Grundbuchprinzip zur Anerkennung. Jenes Amortisationsverbot nahm seitdem die Gestalt an, daß Grundstücke nicht für Kirchen und Geistliche im Oberstadtbuch eingetragen werden könnten. Erst im Zusammenhang mit diesem Satze kommt nun nach dem Verf. allmählich der Brauch auf, beim Erwerb von Liegenschaften durch Kirchen usw. im Oberstadtbuch einen Lübecker Bürger als Treuhänder einzutragen. Der erste sichere Beleg stammt von 1315. Da jedoch die Oberstadtbucheinträge prinzipiell nicht erkennen lassen, ob zu vollem Eigen oder nur zu treuer Hand eingetragen ist, werden wir der Annahme des Verf. gern folgen, daß das 1315 zudem als eingebürgerte Rechtsgewohnheit bezeichnete Salmannenrecht schon vorher zur Entstehung kam. Die Frage, von welcher Seite wohl der Anstoß dazu ausging, wird vom Verf. nicht aufgeworfen. Da in kirchlichen Kreisen der germanischen Rechtswelt das Treuhandprinzip eine geläufige Sache war, so wird man nicht fehl greifen, wenn man in Lübeck die Ermöglichung von Grundeigentumserwerb für Kirchen usw. durch solche Treuhandbestellungen ihrem Betreiben zuschreibt. Einmal hochgekommen, herrscht nun in Lübeck, von Einzelausnahmen unter Kautelen abgerechnet, das Salmannenrecht auf Jahrhunderte hinaus, bis die Stadt selbst im 16. Jahrhundert die fernere Zuschreibung geistlichen Grundbesitzes zu treuer Hand von Bürgern verbot.

Weniger befriedigend sind die Ausführungen des Verf. über die Anwendung des Treuhandrechts beim Grunderwerb von Auswärtigen (Gästen) geraten. Zwischen den Ausführungen auf S. 6 und S. 27 besteht zum Teil ein ungelöster Gegensatz. Für das Thema selbst ist dieser Mangel allerdings von untergeordneter Bedeutung, da bei Fremden Treuhandzuschreibungen im Oberstadtbuch erst im 15. Jahrhundert vorkamen. Die gerügten Unklarheiten betreffen aber die Scheidung von Bürgern, nichtbürgerlichen Einwohnern und Gästen im 13. Jahrhundert. Wie oben bemerkt wurde, kann auch in Lübeck der Begriff eines engeren und weiteren Bürgerrechts, geschieden nach Grundeigenbesitz bzw. seinem Fehlen, nicht den ursprünglichen Rechtszustand darstellen. Was L. nach Hartwig auf S. 27 Nr. 1 vorträgt, beweist, daß auch in Lübeck noch lange hin Einwohner, die das Bürgerrecht nicht erworben hatten, als Gäste bezeichnet wurden. Zweifellos bestand später der Gegensatz von minderem und von Vollbürgerrecht. So wird es für die Zeit des 15. Jahrhunderts, als das Salmannenrecht auch auf Auswärtige Anwendung fand, gewiß zutreffen, wenn man scheidet: 1. Bürger i. w. S., d. h. alle in Lübeck haushablich (mit eigenem Rauch) Niedergelassenen; 2. Einwohner, d. h. unselbständige Bewohner wie Gesinde, Gesellen, Stadtknechte (*de in koste ghad*); 3. Gäste, d. h. Angehörige eines fremden Rechtskreises. Gäste waren nun in Lübeck gleichfalls nicht eintragungsfähig im Oberstadtbuch. Ja sie waren sogar in weiterem Umfange vom Erwerb liegenschaftlicher Rechte ausgeschlossen. Grund dazu bot der genossenschaftliche Gedanke, daß der bürgerliche Boden den Bürgern erhalten bleiben müsse, daneben spielte der steuerpolitische Gesichtspunkt eine Rolle. Freilich handeln die ältesten Texte des lübischen Rechts nur vom Verbot des Renten- und Pfandrechtserwerbs durch Gäste. Mit Recht weist L. darauf hin, daß in der beginnenden Geldwirtschaft auswärtige Gläubiger lübischer Kaufleute früher auf Pfand- und Rentenerwerb hingedrängt wurden als auf Eigentumserwerb und daß daher aus jener Bestimmung nicht etwa geschlossen werden kann, Grunderwerb sei den Gästen erlaubt gewesen. Das Verbot desselben durch Gäste bestand sicher seit Mitte des 13. Jahrhunderts. Immerhin beweist die Tatsache, daß das Treuhandrecht hier so sehr viel später als bei Kirchen usw. praktisch

wurde, daß nennenswerte Triebkräfte für den Erwerb eigener Grundstücke seitens Fremder eben in alter Zeit begreiflich auch in Lübeck fehlten. Etwas anderes ist es mit dem Erbrecht seitens auswärtiger Erben. Je mehr eine aufblühende Stadt noch den Charakter einer jungen kolonisationsartigen Gründung an sich trägt, umso häufiger wird der Fall eintreten, daß ein Bürger ohne bürgerliche Erben verstirbt. Daher bleibt auch nach lübischem Recht die Möglichkeit des Erbrechts eines Auswärtigen an lübischem Erbgut offen. Gäste waren um dieser Erbschaft willen nicht erbunfähig und noch im 15. Jahrhundert finden sich Belege, daß auswärtigen Verwandten gegenüber Verfügungen von Bürgern das Erbenbeispruchsrecht zuerkannt wurde. Als wertvolle städtische Steuer entwickelte sich das Abzugsrecht in Höhe von 10 % des Nachlasses. Freilich fehlte es anscheinend an einer konstanten Praxis in der Behandlung erbrechtlichen Grunderwerbs durch Fremde. Man hielt im 14. bis 15. Jahrhundert in Lübeck daran fest, daß sie zwar erbfähig seien, aber die Nachlaßgrundstücke nicht antreten dürften, da sie ihnen im Oberstadtbuch nicht zugeschrieben wurden. So sah sich der auswärtige Erbe genötigt, entweder das lübische Erbgrundstück alsbald an einen Bürger zu verkaufen, oder sich bei Konkurrenz mit innerstädtischen Erben für seine Erbquote in Geld abfinden zu lassen, oder endlich das Grundstück zu treuer Hand eines Lübecker Bürgers im Oberstadtbuch eintragen zu lassen. Wie der Verf. nachweist, ist in dieser Hinsicht in Lübeck das Salmannenrecht nicht vor 1410 und nicht nach 1543 in Übung gewesen.

Eine besondere Betrachtung wendet der Verf. dem Verhältnis von Rittersn und Hofleuten (Höflinge) zu den lübischen Grunderwerbsbeschränkungen zu, ohne dabei zwischen Eingewesenen und Fremden zu unterscheiden. Hier zeigt sich zwischen der Bischofsstadt Konstanz, deren Patriziat seit Anbeginn einen starken Einschlag von stadtherrlichen Ministerialen aufzuweisen hat, und Lübeck ein starker Kontrast. Das Recht von Lübeck, auf dessen Verwandtschaft mit den Sätzen des Freiburger Stadtrechts neuerdings (von Rietchel in der Histor. Ztschr. Bd. 102, S. 237 ff.) mit Entschiedenheit hingewiesen wird, geht mit ihm auch in der Ausschließung des Ritterstandes Hand in Hand (vgl. die ältesten Zusätze zum Freiburger Stiftungsbrief, Ziff. 13, Keutgen, Urkk.

Sammlg. S. 119). Freiburg und Lübeck waren als reine Kaufmannsgründungen gedacht und ausgeführt, in deren Gründungshandfesten die Wünsche der Kaufleute die Feder führten. Das politisch unbequeme und mit Steuerprivilegien ausgestattete Element der stadtherrlichen Ministerialen, das in den Bischofstädten die erste soziale Schicht speiste, sollte von vornherein ferngehalten werden. Freilich dürfte weniger ihr Steuerprivileg — wie der Verf. S. 40 meint — den Grund dazu abgegeben haben. Sie bildeten einen Hemmschuh in der politischen Emanzipation des Bürgertums. So erklärt sich der vom lübischen Recht des 13. Jahrhunderts ganz strikt ausgesprochene Ausschluß der Ritter und Hofleute vom Grunderwerb. Erst aus späterer Zeit, da sich Patriziat und Landadel näher gekommen waren, finden sich auch in den lübischen Quellen Dispense von jenem Verbot im Einzelfall unter Übernahme der städtischen Steuerpflicht bzw. unter Bestellung eines Treuhänders für den Ritter.

Alles in allem genommen, springt aus dem bisherigen in die Augen, daß das Salmannenrecht in Lübeck seinen Schwerpunkt im Grunderwerb von Kirchen und Geistlichen hatte und daß ihm die Vielseitigkeit des subjektiven Anwendungsgebietes des Konstanzer Treuhandrechts abging.

Die folgende Betrachtung des örtlichen Anwendungsgebietes der stadtrechtlichen Treuhand in Lübeck zeigt, daß dasselbe im Gegensatz zu Konstanz nicht auf den bürgerlichen Mauergürtel d. h. auf das alte bürgerliche Marktland und seine ummauerten Erweiterungen beschränkt war. Auch bei Grunderwerb von stadtbuchunfähigen Subjekten innerhalb der Stadtflur von Lübeck (innerhalb der Torbezirke und des Landwehrgrabens) und selbst innerhalb der späteren Erweiterungen des lübischen Stadtgebietes fand gegebenenfalls das lübische Salmannenrecht Anwendung. Das erklärt sich aus der verschiedenen zeitlichen Geltung des Instituts in den beiden Städten. Hätte in Konstanz dasselbe noch im 15. Jahrhundert praktische Geltung besessen, so könnte man sicher auch dort dieselbe Beobachtung einer Ausdehnung des räumlichen Bereiches der Treuhand machen. Das autonome lübische Recht des 14. bis 15. Jahrhunderts konnte sich viel freier bewegen, als das bürgerliche Recht von Konstanz im 13. Jahrhundert, wo sich rings um den ummauerten Markt auf Stunden hin die an geistliche Anstalten

aufgeteilt, zum Teil vom Bischof selbst festgehaltenen Trümmer des fränkischen Immunitätsgebietes der Konstanzer Domkirche dehnten.

Der dritte Abschnitt der Schrift von L. handelt von den Eintragungen bei den Zuschriften zu treuer Hand. Dieselben wurden hervorgerufen durch das betrachtete Verbot der Eintragung der genannten Gruppen im Oberstadtbuch. Jeder greifbare Anhalt fehlt dafür, daß auch schon vor der sehr frühen Statuierung des Grundbuchprinzips in Lübeck kraft mündlicher Abmachung der Beteiligten Treuhandverhältnisse begründet wurden, um Nichtbürgern Grunderwerb auf indirektem Wege zu ermöglichen. Man wird daher dem Verf. auch darin beipflichten, wie dies von uns schon eingangs geschehen ist, daß die Geschichte der stadtrechtlichen Treuhand in Lübeck mit der Entwicklung des von Rehme allseitig beleuchteten Oberstadtbuchs zusammenhängt. Während in Konstanz öffentliche Bücher nicht vor dem 14. Jahrhundert geführt wurden (vgl. jetzt Beyerle und Maurer, Konstanzer Häuserbuch II, 1 S. 42) und ihre Einträge sich niemals zur Bedeutung eines konstitutiven Elements für den dinglichen Rechtserwerb erhoben (ebda S. 41, 50, 62), zudem schon das älteste erhaltene öffentliche Buch in Konstanz, das Ammangerichtsbuch von 1423—1434, außerhalb der Zeitgrenze des Konstanzer Salmannenrechts liegt, wurde in Lübeck das Salmannenrecht durch seine Verbindung mit dem Stadtbucheintrag in seine charakteristischen Bahnen gedrängt. Im Oberstadtbuch, dem eigentlichen Grundbuch, ursprünglich Erbebuch genannt, wurde nur der Treuhänder als Eigentümer eingetragen. »Irgend einen Hinweis darauf, daß der eingetragene Eigentümer nur Treuhänder sei, finden wir in den Oberstadtbucheintragungen nicht«. Erst in späterer Zeit tauchen im Oberstadtbuch vereinzelt Andeutungen auf, die besagen, daß der Eingetragene nur mit Zustimmung eines andern Veränderungen mit dem Grundstück vornehmen kann. »Hätten wir nur das Oberstadtbuch, so würde uns für die ältere Zeit jede Möglichkeit fehlen, Aufschluß über die Zuschreibungen zu treuer Hand zu erhalten, ja wir könnten nicht einmal wissen, daß die Anwendung der Treuhänder im Grundstücksverkehr in Lübeck gebräuchlich gewesen ist«. Aber die Treuhändereigenschaft wurde, dadurch für uns glücklicherweise

erkennbar, in einem zweiten öffentlichen Buche des Lübschen Rechts, dem sogenannten Unterstadtbuch vermerkt. Es kam frühzeitig dazu, Erklärungen von Treuhändern, in denen sie die Beschränkung ihrer oberstadtbuchmäßigen Eigentümerstellung bekannten, in dieses Unterstadtbuch einzutragen, das aus dem Schuldbuch, d. h. dem öffentlichen Register für gerichtlich verlaubliche Schuldbekennnisse, hervorgewachsen ist. Auch Pfandsatzungen wurden in Lübeck nur in dieses Unterstadtbuch eingetragen. Die Bekennnisse der Treuhänder zum Unterstadtbuch treten zunächst vereinzelt auf, erlangen aber bald eine gewisse Regelmäßigkeit. Sie erfolgten aber durchaus nicht immer gleichzeitig mit dem Eintrag des Treuhänders als Eigentümer im Oberstadtbuch, sondern oft viele Jahre später. Der Treuhänder erklärte darin, daß sein Eintrag im Oberstadtbuch zu treuen Händen eines genannten andern erfolgt sei.

Der vierte Abschnitt der Abhandlung untersucht die privatrechtliche Gestalt des Rechtsaktes, durch den in Lübeck der Treuhänder bestellt wurde. Im Gegensatz zu Konstanz, wo — sicher für das 13. Jahrhundert — die Bestellung der Sallente vor dem alten Markt- und Bürgergericht des bischöflichen Ammans stattfand, durch feierliches Treuge'übde gegenüber dem nichtbürgerlichen Grunderwerber, ist die Treuhänderbestellung in Lübeck ein außergerichtliches Rechtsgeschäft. Mit Recht macht L. geltend, daß sich, wenn sie ein gerichtlicher Akt gewesen wäre, davon im Niederstadtbuch ein Niederschlag finden müßte, was nicht der Fall ist. Ein schlechthin formloses Rechtsgeschäft, wie der Verf. (S. 49) will, war sie deshalb auch im Lübeck des 14. Jahrhunderts gewiß nicht. Sie erfolgte vielmehr durch privates Treugelübde, wie vereinzelte ausdrückliche Zeugnisse beweisen, übrigens auch aus allgemeinen obligationenrechtlichen Gründen erschlossen werden müßte. Man vgl. auch zu dem vom Verf. mitgeteilten Bestellungsakt von 1411 (S. 51, 54) die (auf S. 57) mitgeteilte Urkundenstelle, die ihrerseits, worauf der Verf. nicht hinweist, eine große Ähnlichkeit mit einer entsprechenden Konstanzer Urkunde (Beyerle, Salmannenrecht, S. 155) besitzt.

Gleich dem Konstanzer Rechte konnte auch in Lübeck an sich der treuhandbedürftige Grunderwerber die Wahl des Treuhänders aus der gesamten Bürgerschaft treffen; tatsächlich fiel

sie — wie in Konstanz — meist auf angesehenere, über jeden Verdacht des Mißbrauchs der übertragenen Rechtsmacht erhabene Persönlichkeiten aus den angesehensten Geschlechtern, namentlich auf Ratmannen, von denen einzelne — wie in Konstanz — auch für mehrere Grunderwerber und für mehrere Grundstücke bestellt wurden. Im Gegensatz zum Konstanzer Brauch der älteren Zeit wurde in Lübeck für das einzelne Grundstück nur je ein Salmann, nicht mehrere, bestellt. Das Bedürfnis, in der Mehrzahl ein möglichst lang bestehendes »lebendiges Grundbuch« und eine gegenseitige Kontrolle der Sallente durch ihre Gesamthandberechtigung herbeizuführen, fehlte in Lübeck, wie L. mit Recht hervorhebt, völlig, da hier schon beim Aufkommen der Treuhand das Oberstadtbuch als Grundbuch in voller Ausbildung vorhanden war. Warum in einem Falle (S. 53) zwei Kinder als Treuhänder bestellt wurden, erscheint L. nicht erklärlich. Wenn nicht verwandtschaftliche Rücksichten maßgebend waren, liegt es am nächsten, an ein Bestreben der Grunderwerber zu denken, durch die Wahl von Kindern auf sehr lange Zeit hinaus einen Wechsel der Treuhand zu vermeiden.

Der fünfte Abschnitt führt in den Schwerpunkt der privatrechtsgeschichtlichen Seite des Treuhandrechts, indem er die persönlichen und dinglichen Beziehungen des buchfremden Grunderwerbers und seines Salmanns nach innen und außen klarzustellen sucht. Auf Grund sorgfältiger Erwägungen der grundsätzlichen Vorstellungen des deutschen Privatrechts und Prüfung der hier leider nicht sehr ergiebigen Lübecker Quellen gelangt L. zu einer durchaus befriedigenden, über Re h m e erfreulich hinausführenden Lösung der juristischen Konstruktionsfrage. Freilich darf dabei nicht vergessen werden, daß man sich darüber in Lübeck selbst seinerzeit nicht allzuviel gekümmert hat. Rechtsstreite über Bruch von Salmann-treue scheinen so gut wie gar nie vorgekommen zu sein. Gewiß hielt man auch im mittelalterlichen Lübeck, soweit man die Sache begrifflich erfaßte, den Treuhänder für den juristischen Eigentümer über ein Grundstück, das tatsächlich einem andern gehörte. Die gebundene Rechtsmacht des Salmanns war eine dem älteren deutschen Privatrecht zu geläufige Vorstellung, als daß sie nicht auch in Lübeck hätte in voller Reinheit erfaßt werden können. In der Charakteri-

sierung der dinglichen Rechtsmacht des Treuhänders kommt der Verfasser im Gegensatz zu Rehme und unter Beifall der Kritik (vgl. Alfred Schultze in der Zeitschrift der Savigny-Stiftung, Germanist. Abtlg., Bd. 29, S. 440 ff.), zu der Ansicht, daß dem Salmann und nur ihm das Eigentum am gesaltnen Grundstück zuzusprechen ist. Das zur Aufnahme des Eigentümers dienende Oberstadtbuch nennt nur ihn, er ist kraft Oberstadtbucheintrags Eigentümer geworden, an ihn allein hält sich der Rat wegen der städtischen Steuerpflicht. Diesem Eigentum des Treuhänders gegenüber besaß der buchfremde Grunderwerber, der ja doch den vollen Sachnutzen und die tatsächliche Verfügungsmacht über das Objekt behalten sollte, ein selbständiges, weitgehendes, dingliches Nutzungsrecht. Im Konstanzer Salmannenrecht wurde es als mit der Nutzgewere des Lehnsmanns verwandt bezeichnet. Es begreift sich, daß die Position des buchfremden Grunderwerbers der präzisen Erfassung in kurzen Worten in alter Zeit ebenso wie heute Schwierigkeiten bereitet. Man hatte aber schon im mittelalterlichen Lübeck ein feines Empfinden dafür, daß das Eigentum des Treuhänders einen mehr formellen Charakter trage, hinter dem sich die volle tatsächliche Sachberechtigung des buchfremden Erwerbers verbirgt. Dies und nichts anderes wollen Quellenstellen ausdrücken wie das lübische Weistum für Reval vom Jahre 1403 (S. 58), demzufolge der Treuhänder das gesalte Gut zu versteuern habe »lik sinem egenen guder«, oder der Niederstadtbucheintrag von 1450 (S. 61), in welchem die Rechtsstellung des buchfremden Grunderwerbers als »egendoem« bezeichnet wird. Eine scharfe Terminologie wurde eben nicht festgehalten, in der Sache selbst herrschte darum doch Klarheit. Von maßgebendem Einfluß war dabei vor allem die Verteilung der Sachgewere zwischen Treuhänder und buchfremdem Grunderwerber.

Für die ältere Stufe des Konstanzer Salmannenrechts steht fest, daß der Salmann die leibliche Gewere durch eigenen Besitz des gesaltnen Grundstücks während 6 Wochen und 3 Tagen erst erworben haben mußte, ehe der salmannbedürftige Grunderwerber seinerseits in den Besitz eingewiesen werden konnte. Die Publicitätsfunktion der Gewere für den Erwerb des dinglichen Rechts zeigt sich darin in ungebrochener Schärfe. Wie aber auch in Konstanz später der alte Rechtsbrauch außer Kraft trat, so fällt er in dem

jüngeren lübischen Treuhandrecht von vornherein weg. Die Wirkung der rechten Gewere ist hier in den Oberstadtbucheintrag verlegt. Durch seine Überjährigkeit allein schon hatte der Treuhänder in Lübeck die rechte Gewere erlangt, die freilich eines Nutzungsinhalts darbot, und daher als ein Fall ideeller Gewere bezeichnet werden kann.

Die Rechtsposition des buchfremden Grunderwerbers war demgegenüber aus persönlichen und dinglichen Elementen gemischt. Wie es der allgemeinen Geschichte der deutschen Treuhand entspricht, schreiten dabei die persönlichen Rechte voran. Sie gründeten sich auf das Treugelübde, das der Treuhänder dem buchfremden Grunderwerber abgelegt hatte. Seinen Inhalt begrenzt der Verfasser in wesentlicher Übereinstimmung mit den für Konstanz gewonnenen Ergebnissen dahin, daß der Treuhänder die dreifache Verpflichtung übernommen habe: dem buchfremden Grunderwerber den ungestörten vollen Sachnutzen des Grundstücks zu überlassen, ihn nötigenfalls gegen unberechtigte Eingriffe Dritter im Besitze des Objekts zu verteidigen, endlich nur mit jenes Willen und Geheiß von seiner Eigentümerstellung in Verfügungsakten Gebrauch zu machen. Auch darin stimmen die Beobachtungen des Verfassers mit der Rechtsgestalt des Konstanzer Salmannenrechts überein, daß der buchfremde Grunderwerber die Mitwirkung des Treuhänders nur zu dinglichen Verfügungsakten benötigte, dagegen obligatorische Geschäfte, wie Verkauf des Grundstücks, selbständig vornehmen konnte. Das wirtschaftliche Übergewicht lag auf Seiten des buchfremden Grunderwerbers, die kausalen Geschäfte über das gesalte Grundstück nahm er allein vor, die bei dinglichen Rechtsakten in Wirksamkeit tretende Mitwirkung des Treuhänders trug offensichtlich einen abstrakten Charakter, und die Grundsteuerverpflichtung des Treuhänders war nur eine Sicherungsmaßregel, die den Gedanken der Steuerüberwälzung in eigenartiger Weise verwirklichte. Die persönlichen Rechte des buchfremden Grunderwerbers gegen den Treuhänder erfuhren ihre dingliche Verstärkung durch die offenkundige Tatsache der dauernden Überlassung und Nutzung des gesalten Grundstücks einerseits und durch den Eintrag der beschränkten Eigentümerstellung des Treuhänders im Niederstadtbuch andererseits. Wie gesagt, fehlen Belege über etwaige Rechtsstreite, welche das Funktio-

nieren der dinglichen Position des buchfremden Grunderwerbers erkennen ließen. Man wird aber dem Verfasser darin gewiß rechtgeben, daß sich dieselbe in ihrem Reflex auf den Treuhänder als eine dinglich wirkende Beschränkung von dessen Verfügungsmacht darstellt. An Verfügungen über die Sal allein hatte der Treuhänder kein Interesse, sie wäre aber zweifellos ein Verstoß gegen die übernommene Treupflicht gewesen. Jeder Versuch einer vollwertigen Verfügung über das Eigentum des gesalnten Grundstücks seitens des Treuhänders hätte sich aber an der Nutzgewere des buchfremden Grunderwerbers, die zudem durch Niederstadtbuch-eintrag sichergestellt war, brechen müssen. Bei Angriffen von dritter Seite trat die angelobte Defensionspflicht des Treuhänders in Wirkung; inwieweit auch hier der buchfremde Grunderwerber aktiv dinglich legitimiert war, ist eine beim Mangel praktischer Fälle schwer zu beantwortende Frage. Die Parallele zum Lehenrecht, die sich einem bei der Betrachtung dieser Rechtsbeziehungen so oft aufdrängt, lehrt, daß der Lehnsinhaber erst allmählich die landrechtliche Vertretung des Gutes erlangte. Gleichergestalt verpflichtete das Treugelübde des Treuhänders diesen, alle unberechtigten Eingriffe von dem gesalnten Grundstücke abzuwehren. Neben dieser Außenvertretung des Treuhänders hat die erwähnte aktive dingliche Legitimation des buchfremden Grunderwerbers nicht recht Platz. Das Fehlen praktisch häufiger Fälle nach dieser Richtung ließ offenbar diese Seite des Treuhandrechts nicht zu scharfer grundsätzlicher Durchbildung gelangen. Es ließe sich denken, daß im Einzelfall das Gericht diese Aktivlegitimation auf Grund der Sachgewere des buchfremden Grunderwerbers bejahte, im anderen Falle wegen des Oberstadtbucheintrags des Treuhänders verneinte.

Jedenfalls hat die dingliche Position des buchfremden Grunderwerbers in Lübeck niemals sich zu einem Mitverfügungsrecht in der Weise verdichtet, wie es uns in der jüngeren Gestalt des Konstanzer Salmannenrechts entgegentritt. Hier wandelte sich im Laufe der Entwicklung die Rechtsstellung des salmannbedürftigen Grunderwerbers aus einer dinglichen Rechtsstellung eigener Art, durchaus ähnlich dem soeben für Lübeck konstatierten Bilde, in eine Gesamthandberechtigung zu gesamthänderischem Eigentum von Treuhänder und salmannbedürftigem Grunderwerber bezüg-

lich des gesaltnen Objekts. Gegen diese sicheren Ergebnisse der Konstanzer Forschung eröffnet L. eine auch schon von Schultze als unberechtigt zurückgewiesene Polemik. Der Verfasser fällt hier einem unbegründeten Generalisieren zum Opfer. Die Rechtsnatur der dinglichen Position des salmannbedürftigen Grunderwerbers braucht nicht, wie dies vom Verfasser geschieht, als eine bestrittene hingestellt zu werden. Aber sie war einer lokal verschiedenartigen Ausgestaltung fähig. Den angedeuteten Gegensatz der älteren und jüngeren Stufe im Konstanzer Salmannenrecht übersieht L. in seiner Polemik (S. 82) völlig. Es sei ohne weiteres zugegeben, daß der buchfremde Grunderwerber in Lübeck nicht Miteigentümer geworden ist; dem widerspricht der Oberstadtbuch-eintrag des Treuhänders stracks. Vielmehr blieb seine Rechtsstellung in ihrem Inhalt dauernd der älteren Stufe des Konstanzer Salmannenrechts näher.

Der kurze Schlußabschnitt der Schrift ist dem Nachweis gewidmet, daß auch in Lübeck wie in Konstanz sowohl die Eigentümerposition des Treuhänders als auch das dingliche Recht des salmannbedürftigen Grunderwerbers der Vererbung unterworfen wurden.

Wir sind am Ende. Eine terminologische Bemerkung sei noch gestattet. Den salmannbedürftigen Grunderwerber nennt der Verfasser nach dem Vorbild des Konstanzer Salmannenrechts „Treugeber“. Als kurzer Ausdruck schien derselbe den Gegensatz zum Treuhänder anzudeuten. Wie aber Richard Schroeder in einer Besprechung (*Zeitschrift der Savigny-Stiftung, Germanist. Abteilung*, Bd. 21, S. 353) mit Recht geltend gemacht hat, ist es ja gerade der Treuhänder selbst, der durch sein Gelübde Treue gibt. Da der von Schroeder zum Ersatz vorgeschlagene Ausdruck Treuehmer als farblos erschien, ist im vorstehenden absichtlich nur vom buchfremden Grunderwerber bzw. salmannbedürftigem Grunderwerber die Rede. Wenn man nicht zu Ausdrücken wie Hintermann, faktisch Berechtigter oder ähnliches greifen will, dürfte das immer noch die kürzeste und juristisch einwandfreieste Bezeichnung sein.

Mögen diese Ausführungen dargetan haben, daß die besprochene Abhandlung in der Tat eine abschließende Darstellung

der stadtrechtlichen Treuhand im lübischen Rechte gebracht und so für eines der anziehendsten Rechtsinstitute des älteren deutschen Rechts das Band zwischen Nord und Süd enger geschlungen hat.

5.

E. Baasch, Der Kampf des Hauses Braunschweig-Lüneburg mit Hamburg um die Elbe vom 16. bis 18. Jahrhundert. — Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens. Bd. XXI. Hannover u. Leipzig, Hahnsche Buchhandlung 1905.

Von

Johannes Kretzschmar.

Der Verf. macht uns in diesem trefflichen Buche, dessen Anzeige in diesen Blättern durch die Schuld des Referenten leider verzögert worden ist, mit einer sehr wichtigen Episode in der Entwicklungsgeschichte unserer größten Handelsstadt bekannt, von der bisher recht wenig bekannt war. Im Staatsarchiv zu Hannover haben sich über diesen Kampf um die Elbe, wie überhaupt über die Beziehungen von Lüneburg — Stadt u. Territorium — zu Hamburg Akten in Hülle und Fülle erhalten, die der Bearbeitung harrten. Bisher mochte vor allem die ungeheure Aktenmasse, die der 65jährige Reichskammergerichtsprozeß gezeitigt hatte, eher entmutigend als ermunternd gewirkt haben; B. hat sich dadurch nicht abschrecken lassen. Aber mehr noch, er hat es verstanden aus diesem Wust von Details die Hauptsachen herauszuschälen, und in kurzer, knapper Darstellung wiederzugeben. Eine Reihe von Aktenstücken — unter denen diejenigen, welche Harburg betreffen, besonders hervorzuheben sind — sind der Darstellung angefügt.

Für Hamburg war die Herrschaft über die Elbe eine Lebensfrage. Das führte in zweierlei Hinsicht zu Konflikten mit den benachbarten Herzögen von Lüneburg: einmal sperrten die Lüneburger die Schifffahrt auf der Mittel- und Unterelbe von Magdeburg bis Hamburg im Interesse der Privilegien der Stadt Lüneburg, und dann wünschte Hamburg im Interesse seines angemaßten, erst

1482 privilegierten Stapelrechts den Verkehr auf der Süderelbe zu sperren, um eine Vorbeifahrt an Hamburg zu hindern. Im Verein mit Magdeburg, Kurbrandenburg und dem Kaiser gelang es im Laufe des 16. Jahrhunderts die Schifffahrt der Mittel- und Süderelbe freizumachen, den Kampf um die Süderelbe hat Hamburg allein ausgefochten, und wenn es auch im Prozesse unterlegen ist, so hat es doch tatsächlich sein Ziel und die Herrschaft über die Elbe erreicht.

Das Signal zum Kampfe war die Abtrennung des Amtes Harburg vom Fürstentum Lüneburg durch die Stiftung der Harburger Nebenlinie im Jahre 1527. Damit war die Wacht der Süderelbe in Hände gelegt, deren Mittel gegenüber der reichen Handelsstadt gänzlich unzulänglich waren. Bei der Hauptlinie in Zelle fand Harburg wenig Unterstützung. Vielleicht wäre hier ein Hinweis auf die Teilnahme Lüneburgs an den religiösen Reichsangelegenheiten am Platze gewesen, um diese wunderliche Haltung der Zeller Linie etwas erklärlicher zu machen. Später kamen mehrfach Vormundschaftsregierungen dazu, die ein energisches Eingreifen verhinderten.

1530 setzte der Kampf ein; Hamburg verweigerte die Anerkennung des lüneburgischen Elbgerichts auf der Süderelbe — d. h. es bestritt die lüneburgische Hoheit, und ging durch Wegnahme von Schiffen, die auf der Süderelbe den Hamburger Stapel umgehen wollten, zur gewaltsamen Durchführung seiner Ansprüche über. 1554 begann dann der große Prozeß am Reichskammergericht, der 65 Jahre lang sich hinschleppte; inzwischen wogte der Kampf auf und nieder: beide Teile bringen die gegnerischen Schiffe auf, Hamburg erbaut in der Moorborg eine Zwingburg der Süderelbe, verbietet den Harburgern den Markt in Hamburg und dergl. Immer aber ist Hamburg obenauf, nicht nur daß die Stadt infolge der reichen Mittel den beständig in Geldnot befindlichen kleinen Herzögen von Harburg (erst 1587 beteiligte sich Zelle an den Prozeßkosten) überlegen war, die Stadt wußte auch, daß der Kaiser ihr günstig gesinnt war, und daß es dem Gegner an Bundesgenossen fehlte. Je schwächer die Haltung der Herzöge war, um so fester verharrete Hamburg auf seinen Ansprüchen, mochte es auch zeitweilig die Schifffahrt auf der Süderelbe ungestört lassen; es ließ sich darin weder durch kaiserliche Mandate noch solche des niedersächsischen Kreises stören. So wogte der Kampf hin

und her, bald schärfer geführt, bald in friedlicheren Bahnen sich bewegend. 1611 kam es zu einem Interimsvergleich, in dem Hamburg alle seine Forderungen durchsetzte, gegen Zahlung einer jährlichen Pension von 500 Rth. an den Herzog. Als schließlich der große Prozeß am 19. April 1619 zu Ungunsten Hamburgs entschieden wurde, änderte das an den tatsächlichen Verhältnissen nicht mehr viel.

Herzog Christian von Zelle unternahm zwar 1620 einen feindlichen Einfall in die Vierlande, um die Durchführung des Urteils von Hamburg zu erzwingen — dann aber verhinderte der große Krieg ein weiteres Verfolgen dieser Ziele, und Hamburg blieb nach wie vor im Besitze des Elbstromes.

Mit dem westfälischen Frieden war aber die Zeit der unbestrittenen Herrschaft Hamburgs über die Elbe vorüber. Nicht nur daß Harburg seit dem Aussterben dieser Seitenlinie (1642) wieder mit dem Fürstentum Lüneburg vereinigt worden war, es setzt jetzt auch für Lüneburg die Zeit der aufstrebenden Fürstenmacht ein, der Hamburg nicht mehr gewachsen war. 1661 baute Zelle eine Schanze bei Bullenhausen, dort wo sich Norder- und Süderelbe trennen, und damit war die Herrschaft Hamburgs gebrochen. Nunmehr ging man lüneburgischer Seits zum Angriffe über.

Von großem Interesse sind die Mitteilungen Baaschs über die Bemühungen, durch Harburg in wirtschaftliche Konkurrenz mit Hamburg zu treten. Unterstützung fand Lüneburg bei Kurbrandenburg, das Hamburg durch seine Getreidezölle vor den Kopf gestoßen hatte. Aber auch hier war den Lüneburgern kein Erfolg beschieden. Nach kurzem günstigen Anfange (1661—67) war doch das Schicksal dieses neuen Hafens schon besiegelt. Hamburg hatte Kurbrandenburg durch Entgegenkommen wieder von Lüneburg getrennt und damit eine wirksame Konkurrenz Harburgs unterbunden. Harburg hat im Holzhandel eine beachtenswerte Rolle gespielt, zu einem Handelsplatz wie Hamburg hat es sich nicht entwickeln können, dazu fehlte der Markt.

So endete denn der heiße Prozeß- und wirtschaftliche Kampf schließlich im 18. Jahrhundert in einem friedlichen Wettbewerb, in dem Harburg bei dem geringen Verständnis der hannoverschen Behörden für diese Dinge ohne weiteres im Nachteile war. Baasch hat in der Zeitschr. des hist. Ver. für Niedersachsen 1908 S. 227 ff. einige sehr wertvolle Nachträge hierfür gebracht. Es handelt sich

um Pläne, in Harburg eine ostindische Kompanie zu gründen, bei der beachtenswerterweise Hamburger Kaufleute die Hintermänner waren. Auch sie kamen über Pläne nicht hinaus, da die hannoversche Regierung versagte. Anderen Projekten, Harburg zu heben, erging es nicht besser. Harburg blieb auf den Flußverkehr und den mit Holland beschränkt und hat außer dem Holzhandel nur etwas in der Spedition geleistet, es blieb wirtschaftlich abhängig von Hamburg. In Hannover hatte sich schließlich die Anschauung Bahn gebrochen, daß es besser sei, Hamburg zu unterstützen, das vielen hannoverschen Landeskindern Verdienst gewähre; [mehr noch als Hamburg fürchtete man Dänemark, das in Altona und Glückstadt Versuche machte, den Elbverkehr an sich zu ziehen.

Hamburg hat zwar schließlich sein Stapelrecht fallen lassen müssen, hat sich aber doch die wirtschaftliche Herrschaft durch Überflügelung seiner Gegner erstritten.

6.

Die Kölner Zunfturkunden nebst andern Kölner Gewerburkunden bis zum Jahre 1500. Bearbeitet von Heinrich v. Loesch. Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde XXII, XXIII. Bonn, Hansteins Verlag 1907. Preis 40 Mk.

Von

Friedrich Techen.

Es sind zwei stattliche Bände, die diese Kölner Zunfturkunden füllen. Den ersten nehmen nach einer Einleitung von 158 Seiten die Stiftungsurkunden, Amtsbriefe und umfassenden Satzungen der einzelnen Zünfte auf 204 Seiten ein, woran noch Namenlisten und Urkunden und Akten, die alle Zünfte oder eine große Anzahl derselben betreffen, meist als Regesten auf 63 Seiten angeschlossen sind. Der zweite, viel stärkere Band bringt auf 528 Seiten Urkunden und Akten verschiedener Art, die die einzelnen Zünfte angehn, darauf auf mehr als 100 Seiten Nachträge, endlich auf Seite 596—757 Sachregister und Glossar, Orts- und Personenregister und ein chronologisches Register, die Register von J. H a z a g e n.

Schon aus diesen Angaben sieht man, daß die Kölner Zunfturkunden die bisher ans Licht getretenen der übrigen Deutschen Städte an Umfang weit übertreffen, obgleich sie nur ausnahmsweise etwas über das Jahr 1500 hinausgehen, während die anderen Veröffentlichungen von Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Riga, Greifswald ihr Ziel mindestens um 50—100 Jahre weiter gesteckt haben. Es kann gleich hinzugefügt werden, daß diese Kölnische Sammlung an innerem Gehalte und an Gedicgenheit der Arbeit hinter keiner der anderen, auch der besten nicht, zurücksteht und durch ihre Register alle übertrifft.

Die Anordnung hält sich an das Muster, das Wehrmann vor mehr als vierzig Jahren aufgestellt hat, indem sie dem Alphabete der Zünfte folgt. Ob es sich nicht auch empfohlen haben würde, die Namenlisten und die Urkunden und Akten des zweiten Bandes trotz ihres größeren Umfangs gleich den einzelnen Amtsbriefen anzugliedern, darüber läßt sich rechten. Sicher hat der Herausgeber Gründe für die Teilung gehabt, und wenn ich mich vielleicht anders entschieden haben würde, so bin ich doch weit entfernt, seine anders gefallene Entscheidung nörgelnd zu bekritteln. Dankenswert ist die Beigabe der Paragraphenzahlen und der Summarien am Rande. Weiter würde es der Bequemlichkeit des Benutzers gedient haben, wenn auch die Nummern der einzelnen Urkunden oben an der Seite hinzugefügt wären.

Die älteste zur Mitteilung gelangte Urkunde fällt gegen das Ende des 10. Jahrhunderts, der älteste Amtsbrief, das Stiftungsprivileg der Decklakenweber ins Jahr 1149. Bis zum Jahre 1200 begegnen 8 Stücke, aus dem 13. Jahrhunderte 23, bis 1350 72, bis 1400 166, bis 1450 279, bis 1475 296, bis 1500 289, später fallen noch 28 Stücke. Besonders groß ist die Zahl der am 14. April 1397 verliehenen Amtsbriefe: es sind ihrer nicht weniger als 27. Der Anlaß war ein politischer, der Sieg der Zünfte über den Rat im vorangehenden Jahre. In ähnlicher Weise häufen sich nur die Rollen der Hamburgischen Ämter im Jahre 1375. Von den 80 Nummern Stiftungsurkunden, Amtsbriefen, umfassenden Satzungen des ersten Bandes waren bisher in den Quellen zur Geschichte der Stadt Köln gedruckt 49, anderweitig 2, in den Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln verzeichnet 9. Weit mehr völlig neuen Stoff bieten die übrigen Teile. Es würde jedoch

verkehrt sein, den Gewinn, den diese Ausgabe bietet, darum geringer einschätzen zu wollen, weil ein immerhin nicht unbeträchtlicher Teil darin nicht zum ersten Male gedruckt hervorgeht: macht doch in diesen und ähnlichen Fällen erst die Zusammenrückung des Zusammengehörigen dies recht nutzbar.

Die Quellen der Ausgabe, seien es Originalien oder Abschriften, befinden sich fast ausschließlich im historischen Archive der Stadt Köln, wohin auch nahezu alle bekannt gewordenen, ehemals im Besitze der Zünfte gewesenen Amtsbriefe und Bücher zusammen gekommen sind, besonders vollständig die der Goldschmiede.

Der reiche Stoff der beiden Bände verteilt sich auf nicht weniger als 58 Zünfte oder gewerbliche Vereinigungen. Natürlich sehr ungleichmäßig, denn beansprucht manche Korporation wie die der Fischhändler, Lederzurichter, Leinwandhändler, Ölschläger, Sacktuchweber, Weißgerber nur wenige Seiten, so füllen von den Namenlisten abgesehen die Bäcker über 40, die Brauer etwa 50, die Gewandschneider 70 und die Goldschmiede rund 80 Seiten. Das wichtigste Gewerbe der Stadt aber, das der Weber, nimmt mit allen seinen Unterabteilungen und Hülfgewerben etwa 185 Seiten ein, wovon allein auf die Wollenweber 55 entfallen.

Vergleicht man die Zahl der Gewerbe, für die Amtsbriefe oder andere Dokumente veröffentlicht sind, im Rohen, so würde Lübeck mit 65 und Hamburg mit 58 Köln dennoch übertreffen oder gleichkommen. Jedoch muß man, um einigermaßen gleiche Bedingungen zu schaffen, für Lübeck 14 und für Hamburg 26 als nach 1500 fallend in Abzug bringen, von den 32 Lüneburgs aber nicht weniger als 9, sodaß nur 51, 32, 23 gegen die 58 Kölns gestellt werden können. Riga hat Dokumente für 20 Verbände.

Lehrreicher ist eine Zusammenstellung des Übereinstimmenden und des Abweichenden. Gemeinsam hat Köln mit jenen oder einer jener Städte die Gewerke der Altschuhmacher, Bäcker, Barbieri, Beutelmacher, Böttcher, Bronzegießer (in den Wendischen Städten Apengießer und Grapengießer oder Rotgießer), Dachdecker, Drechsler, Färber, Fleischer, Gewandschneider, Goldschmiede, Gürtelmacher, Harnischmacher, Hutmacher, Kannengießer, Kerzenmacher, Kürschner und Buntfutterer, Leinweber, Lohgerber, Maler und Glaser, Nadelmacher, Riemenschneider,

Sattelmacher, Schmiede und Schlosser, Schneider, Schreiner, Schuhmacher und Holzschuhmacher (Glotzenmacher), Schwertfeger, Seiler, Steinmetzen (Maurer), Weißgerber, Wollenweber, Zimmerleute.

Nur in Köln sind vertreten: Bildschnitzer (den Malern angeschlossen), Deckklakenweber, Fischhändler, Garnmacherinnen, Goldschläger (den Goldschmieden angegliedert), Goldspinnerinnen, Kuntmacher, Kupferschläger, Lederzurichter, Leinwandhändler, Ölschläger, Sacktuchweber, Sartuchweber, Schleierweber, Seidspinnerinnen, Seidweberinnen, Taschenmacher, Tirteiweber, Waidhändler, Wappensticker und die keine Zunft bildenden Seidfärber und Weinknechte. Dagegen haben die Wendischen Städte bis zum Jahre 1500 für sich: Armbrustmacher, Bader, Bechermacher, Bierträger, Fischer, Garbräter, Gärtner, Grützmacher, Hardeckenmacher, Hausschlachter (Hamburg), Häutekäufer, Hoken, Kohlenträger (Hamburg), Krämer, Messingschläger, Müller (Hamburg), Paternostermacher, Pergamentmacher, Rotlöscher, Schiffer (Lüneburg), Schiffszimmerleute (Wismar), Stockfischweicher, Träger (Wismar); Riga: Lieger und Losträger.

Wenn nun diese Verschiedenheiten auch zum Teil nur Unterschiede der Organisation sind wie bei den Badern, die in Köln zahlreich genug waren, andererseits auf Zufälligkeiten der Überlieferung beruhen mögen, so gibt sich dennoch ein beträchtlicher Unterschied zu erkennen. Vor allem springt die Bedeutung der Weberei und ihrer Hülfsgewerbe in Köln in die Augen. Goldspinnerinnen und Wappensticker setzen Abnehmer voraus, wie sie im Kolonialgebiete in weit geringerer Zahl werden vorhanden gewesen sein als im Westen mit seiner älteren und reicheren Kultur¹. Die, wenn auch nicht selbständig organisierten, Goldschläger werden imstande gewesen sein ein weites Gebiet zu versorgen, einzelne sind übrigens auch in Lübeck nachweisbar². Dem Gedanken, daß sich das Zurücktreten der (Holz-) Bechermacher in Köln aus einer höheren Lebenshaltung erklären ließe, Raum zu

¹ In Köln sollten die Goldschmiede nur vollwertiges Silber verarbeiten, wogegen man sich in den Wendischen Städten mit 15lötigem Silber begnügte. Zwar die Lübecker Rolle ist hundert Jahre jünger als die Kölnischen Bestimmungen, aber die Lüneburger reicht doch schon nahe an jene hinan.

² Pauli, Lübecker Zustände III, S. 31.

geben, habe ich einiges Bedenken. Dagegen dürften die Kuntmacher Kölns auf eine andere Aufzäumung der Pferde hindeuten, als sie im östlichen Deutschland üblich war, wo noch jetzt das Kuntgeschirr eine Ausnahme bildet und die Riemenschneider die Zugriemen werden gefertigt haben. Am auffälligsten ist das Fehlen der Hoken und Krämer, von denen namentlich die letzten im Gewerbeleben des Ostens eine große Rolle spielten. Während sie hier ständig in das Gebiet der Handwerker übergriffen und die Streitigkeiten mit diesen nicht abreißen ließen, waren es in Köln die Handwerker, die den betreffenden Kleinhandel fest in Händen hatten und deren Gaffeln mindestens auch die Händler mit Kolonialwaren zugeordnet waren. Die Schuhkrämer und Händler mit Gürteln mußten die Ämter der Schuhmacher und der Gürtelmacher, die Krämer, die mit Hüten handeln wollten, die Freiheit des Amts der Hutmacher gewinnen, und auch der Handel der Fellhändler außerhalb des Lohgerberamts unterlag Beschränkungen.

Auf die Unterschiede in der politischen Bedeutung und Wirksamkeit der Zünfte in Köln einerseits und den Städten des Ostens andererseits will ich nicht eingehen, dagegen sei es erlaubt, die wesentlichen Gleichartigkeiten und Abweichungen im Zunftorganismus kurz aufzuzeigen.

Die für das organisierte Gewerbe in der Zeit seiner vollen Entwicklung angewendete Benennung ist hier wie dort Amt, die für die kirchlichen und sozialen Vereinigungen Bruderschaft, ein Name, der in Köln anfangs auch für jenes mitgalt. Beide Organisationen berühren sich aufs engste, ja durchdringen einander, so daß es als Regel anzusehen ist, daß, wer das Amt gewinnt, auch zugleich oder daneben Mitglied der Bruderschaft wird. Jedoch stand diese als ein weiterer Verband auch für nicht dem Amte Zugehörige offen. Diese Divergenz tritt in Köln unter dem Einflusse des Gaffelwesens mehr zutage als in den Wendischen Städten. Waren dort in der Regel die Vorsteher des Amts auch Vorsteher der Bruderschaft, so darf man das für Köln nicht voraussetzen. Vereinzelt steht hier der Beschluß der Riemenschneider aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts da, daß die Meister des Amts auch Meister der Bruderschaft sein sollen (II, S. 351 § 11). Kürschner mußten außer dem Amte auch der Bruderschaft an-

gehören, wogegen Pelzfütterer nur ihr Amt, nicht aber auch die Bruderschaft zu gewinnen brauchten (I, S. 130 § 1 f.). Bei den Gürtelmachern konnten Nichtamtsgenossen die Bruderschaft nur bei Einstimmigkeit gewinnen (II, S. 275 § 2). Bei den Riemen-schneidern war 1493 die Eintrittsgebühr für das Amt viermal so hoch als die für die Bruderschaft, dagegen stellte sich bei den Drechslern die Bruderschaft für einen Nichtdrechsler billiger als für einen Drechsler (I, S. 34 § 3), wenn auf den Text Verlaß ist. Die Bezeichnung Innung ist Köln fremd, während sie in Hildesheim und Lüneburg stark hervortritt. Der Name Gilde, im Osten für Bruderschaft nicht unüblich, ist in Köln auf die Kaufleute beschränkt.

In Köln unterstanden die Ämter ursprünglich dem Erzbischofe als dem Stadtherrn, jedoch schon im 12. Jahrhundert ging die Zunfthoheit auf die Gemeinde, die Ausübung aber auf die Richerzeche über. Diese löste hernach der Rat ab, wie auch in den Städten des Ostens der Rat die Obrigkeit für die Ämter war. Nach dem Siege über die Weber im Jahre 1371 setzte der Rat in Köln den einzelnen Ämtern Obermeister aus seiner Mitte, die ähnliche Funktionen gehabt haben werden wie die Morgensprachsherren oder Beisitzer (Lüneburg) in den Wendischen Städten, aber seit 1396 wieder verschwinden, worauf dann nur zu Durchführung bestimmter Zwecke einzelnen Ämtern vorübergehend Ratshernn zugeordnet werden.

Die Statuten wurden hier wie da vom Rate, verliehen oder genauer bestätigt, denn ihren Inhalt bestimmten doch wesentlich die Ämter, die auch ihre inneren Angelegenheiten selbständig ordnen konnten. Ein formeller Unterschied ist der, daß in Köln wie auch in Hildesheim die Amtsbriefe unter dem Stadtsiegel ausgefertigt wurden, während die mittelalterlichen Rollen in den Wendischen Städten ein solches nie aufweisen und aller äußerlichen Beglaubigung entbehren.

Das Rückgrat aller Zunftorganisation, das ausschließliche Recht auf die einer jeden Zunft eigentümliche Arbeit oder, wenn man den Ausdruck vorzieht, der Zunftzwang ist in Köln so gut vorhanden wie in den Städten des Kolonialgebiets und damit auch das letzte Zwangsmittel zur Aufrechterhaltung der Ordnung, [das Verbot der Arbeit gegeben. Die Beutelmacher freilich in Köln

mußten sich begnügen, ihren Mitgliedern das Kaufen bei Nichtzünftigen zu verbieten, und diese und jene Arbeit ward wohl für gemeine Nahrung erklärt (II, S. 344) und dem Zunftzwange entzogen. Daß in den Kölner Urkunden die Verfolgung der Pfuscher und Bönhasen wenig hervortritt, liegt wahrscheinlich in der zeitlichen Beschränkung, da diese Erscheinung und namentlich die Prägung jener Worte auch im Osten wesentlich späteren Zeiten angehört¹. Immerhin finden sich auch für Köln Belege dafür, daß die Schneider unzüftige Arbeit pfändeten (II, S. 394 Nr. 625), wie die Fleischer den Unzüftigen das feilgehaltene Fleisch zu freier Verfügung wegnehmen durften (I, S. 47 § 3), und Gesellen der Maler und Glaser, die ihr Gewerbe selbständig treiben wollten, getürmt werden sollten (II, S. 342 f.). Bei dem Fehlen der Jahrmärkte fiel dieses Korrektiv der Zunftprivilegien für Köln fort, wogegen dort Verbote des Verkaufs fremder Erzeugnisse nur allmählich vordringen konnten. Das auch im Osten erst in späterer Zeit ausgebildete Institut der Freimeister begegnet in Köln nicht, indessen wird im Jahre 1470 die Konzessionierung eines unehelich geborenen Zimmermanns in Aussicht genommen², wenn das Amt ihn durchaus nicht zulassen will (II S. 442).

Geschlossenheit der Ämter, wie sie vereinzelt im 14. Jahrhundert, nicht selten im 15., namentlich aber im 16. Jahrhundert in den Wendischen Städten in Erscheinung tritt, hat in Köln keinen Eingang gefunden. Einzig die Bitte der vier konzessionierten Scharzenweber, sie gegen weitere Konkurrenz zu schützen (II S. 101 § 3) und die Festlegung der Zahl der Webstühle der Wollenweber auf 200, später 300 (II S. 488) erinnert daran; die gesellige und kirchliche Bruderschaft der Buntmacher aber wie die Wand-schneiderzunft nach ihrer Umbildung zu einer nicht gewerblichen Hausgenossenschaft beschränkten die Zahl ihrer Mitglieder (II S. 308, 195 § 1).

¹ Über bonhase und buschhase hat Walther neuerdings in der Zeitschr. f. Deutsche Wortforschung gehandelt. Auch er wußte bonehase als terminus technicus des Gewerbelebens nicht früher nachzuweisen als ich in den Hans. Gesch.-Bl. Jahrg. 1897 S. 50. Indessen bringen Stieda und Mettig, Schragen der Gilden und Ämter der St. Riga S. 489 das Wort schon vom J. 1554, allerdings in einem Transsumpte vom J. 1582. Bei der noch früheren Anführung vom J. 1518 (S. 130) müßte man sich versichern, ob das Jahrhundert zuverlässig ergänzt ist.

Daß den Zunftprivilegien als Korrelativ Pflichten gegenüberstanden, zeigt sich in Köln nicht weniger als im Osten, und es wird die Sicherung der Leistung tüchtiger, zuverlässiger Arbeit wohl geradezu als Zweck der Zunft bezeichnet (I S. 94, II, S. 164). Nicht mit Unrecht, denn in der Zunft gab sich die Möglichkeit sachverständiger Kontrolle in der Besichtigung durch die Werkmeister, und vielfach ward durch Zeichnung der Arbeit die Durchführung der Kontrolle gesichert und zum Ausdruck gebracht. Ebenso stoßen wir auf eingehende Vorschriften darüber, wie gearbeitet werden und welches Material verwendet werden soll, durchweg um die Reellität zu verbürgen oder den Absatz zu fördern und die Nahrung zu behalten, «auf daß der Kaufmann in und außer Köln nicht geschädigt (versuimet) noch betrogen werde und besonders diejenigen, die das Leingarn machen, bei Nahrung bleiben», wie es in der Einleitung zu den zwischen 1370 und 1396 entworfenen Vorschriften über die Bearbeitung des Leingarns heißt (II, S. 153). Ähnlich werden 1455 die Vorschriften über Gewicht und Stempelung des Blattgoldes und Blattsilbers begründet (II, S. 234). Man war weitsichtiger als in Riga, wo um 1280 den Gerbern der Verkauf nasser Felle nur in der Stadt untersagt, außerhalb erlaubt ward. Um Betrug zu verhüten, sollen die Goldschmiede nur öffentliche Läden der Straße zu halten, die Kürschner aber nur in ihren offenbaren Häusern und Werkstätten arbeiten, gerade so wie in Lübeck den Goldschmieden ihre Werkstätten am Markte angewiesen waren. Auch die strenge Scheidung der Hantierung der Tuschscherer und Schlichter, der Kürschner und Futterer, auch wohl der Leinweber und Sartuchweber, der Wollenweber und Tirtelweber ist aus gleichem Gesichtspunkte zu erklären. Die Nahrung in der Stadt zu behalten, bezweckten auch die verschiedentlich bei den Gürtelmachern, Harnischmachern, Sartuchwebern, Wollenwebern, Seidweberinnen erlassenen Verbote außerhalb der Stadt arbeiten zu lassen oder auswärts gesponnene Seide zu verarbeiten, und bei den Beschlüssen über Ausfuhr und Vertrieb unbeschlagener Riemen (II, S. 267 ff) sieht man, wie diese Sorge bald nach dieser, bald nach jener Richtung den Ausschlag gibt. Ein Hutmacher, der aus Köln verzieht, soll künftig dorthin keine Hüte einführen dürfen.

Wie auf die Entwerfung ihrer Statuten so hatten die Zünfte

auch auf deren Durchsetzung weitgehenden Einfluß vermittelt der Übung einer gewissen Gerichtsbarkeit. Fest abgegrenzt war diese schwerlich. Wenn im Jahre 1344 die Schneider ebenso wie 1270 die Tuchscherer nur über die Wachspfenninge sollen aburteilen dürfen (I, S. 63 § 31), so erstreckt sich 1397 ihre Gerichtsbarkeit auch über die Arbeit ihrer Genossen. Gerade dies Richten über die Arbeit, ob sie bestehn konnte oder nicht, wird als Kern der Zunftgerichtsbarkeit anzusehen sein. Freilich trat hier mehrfach eine Beschränkung ein, als solch Gericht nicht ohne Zuziehung der Herren des Rates, die abweichend vom Brauche der Wendischen Städte den einzelnen Zünften zur Besichtigung des Werkes zugeordnet wurden, statt haben sollte, so bei den Garnmacherinnen (zwischen 1478 und 1502) und bei den Kannegießern (1478). Überhaupt dürfen wir annehmen, daß für Verstöße gegen die Zunftordnung zunächst das Zunftgericht zuständig war. Die Färber sehen wir über ungetreues Gesinde richten, die Maler über eine aus dem Lehrverhältnisse entsprungene Streitigkeit, die Goldschmiede waren im Anfange des 14. Jahrhunderts für Schuldverhältnisse unter ihren Genossen zuständig. Worum sich der Streit gedreht hat, über den das Bd. II, S. 284 Nr. 513 abgedruckte Urteil der Sarwörter erging, ist mir nicht klar; ganz gering war das Objekt nicht. Besonders weit griff die Gerichtsbarkeit der Gewandschneider (II, S. 181 Nr. 400, S. 197 § 9), aber auch die Goldschmiede, deren Satzungen sich mehr als die eines andern Amtes mit der Gerichtsbarkeit befassen, verlangen, daß die Amtsbrüder ihre Zwistigkeiten untereinander zunächst vor das Amt bringen sollen. Dasselbe bestimmen die Waidhändler für Klagen über Waid und verwillkürt 1463 für einen bestimmten Fall ein Böttcher. Übrigens gehn v. Loesch und Hashagen darin zu weit, daß sie jede Ladung vor die Meister oder einen Zunftausschuß als eine Ladung vor das Zunftgericht ansehen¹. In den Rollen der Wendischen Städte wird regelmäßig verboten, einander den Büttel zuzusenden, also sich vor Gericht zu laden, bevor die Sache vor die Werkmeister gebracht wäre. Die Kompetenz der dortigen Zunftgerichte ging aber eigentlich auf Schuldverhältnisse, schlechte Arbeit, Streit und Scheltworte. Ausgenommen werden

¹ Z. B. I S. 76 VII. 182 § 12. II S. 16 § 4.

in Lübeck Brüche der Herren, sonst Blut und Blau und was Leben und Gesundheit gefährdet, einzeln in Wismar auch gestochene Wunden. Merkwürdigerweise setzen eine Anzahl Bruderschaftsstatuten Meklenburgischer Landstädte¹ die Bußen für Blut und Blau und für Wunden fest, und behaupten die Lüneburger Pelzer, daß sie auch über Braun und Blau ihrer Knechte richten. Die Wismarschen Wandscherer konnten um das Jahr 1400 Bußen bis zu 6 Pfennigen verhängen, gegen Ende des Jahrhunderts aber hatte das Amt der Wollenweber der Gesellenbruderschaft eine Strafgewalt bis auf das Doppelte eingeräumt². Am empfindlichsten jedoch trafen die Ämter durch das Verbot zu arbeiten, zu verkaufen oder Knechte zu halten, womit Widerstrebende gefügig gemacht wurden. In der Zeit der Unterdrückung der Zünfte allerdings wollte der Rat dergleichen nicht dulden (I, S. 252, IV).

Im Amte wird Gehorsam gegen die Satzungen und die Werkmeister verlangt, die diese handhaben. Köln eigentümlich ist das vielfach ausgesprochene Verlangen, daß der mindere Teil sich dem mehreren zu fügen habe. Wörtliche oder tätliche Beleidigungen in Amtsversammlungen oder auf der Halle sind verpönt. Selten wird dabei des Messerzückens gedacht. Überhaupt finden sich solche Verbote in den Wendischen Städten häufiger als in Köln. Würfeln der Meister, das in Lübecker und Hamburger Rollen oft eingeschränkt oder untersagt und namentlich mit Gesellen als Partnern verboten wird, verpönen in Köln nur die Wollenweber auf der Halle (um 1400) und etwas später auch die Gewandschneider. Dafür verbot um 1460 der Rat Würfelspiel und Spielbretter in Ämtern und Gaffeln und anderwärts.

Ein Verbot ohne Hosen (barbende) oder auch barfuß außer Hauses, zu Kirche, zu Markt oder in den Krug zu gehn, und ein Gebot zur Amtsversammlung oder zur Leichenfolge die besten Kleider anzulegen, scheint für Köln nicht nötig gewesen zu sein, während aus Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Wismar und auch aus Danzig solche Verbote und Gebote mehrfach vorliegen. Ganz im Gegenteil wird in Köln den Gürtelmachern zwischen 1371 und 1396 zu prächtige Kleidung untersagt.

¹ Mekl. Urk.-B. I, Nr. 384, V, Nr. 3108. 3061. Jahrb. f. Mekl. Gesch. 12, S. 343.

² Jahrb. f. Mekl. Gesch. 58, S. 37.

Die Leiter des Amtes, Meister oder Werkmeister wurden überall der Regel nach für ein oder zwei Jahre gewählt. Verschiedenheiten in ihrer Zahl und in der Zuordnung von Beisitzern können unberücksichtigt bleiben. Während aber in den Wendischen Städten der Einfluß des Rates sei es in der Bestätigung der Wahl oder der Auswahl aus mehreren Präsentierten oder gar in der freien Bestellung der Werkmeister sehr spürbar hervortritt, zeigt sich hiervon in Köln nichts. Abgesehen davon, daß in der Zeit der Übermacht des Rats der rätliche Obermeister bei den Hutmachern den Meister zu ernennen hatte (I S. 108), finde ich nur daß die Wahl der Goldschlägermeister in Gegenwart von Ratsdeputierten vorgenommen werden sollte (1457 und 1472, II, S. 240, 247). Umgekehrt ist die in Köln öfter zu treffende Bestimmung, daß der Gewählte das Amt übernehmen müsse und sich nur zeitweise loskaufen kann, dort selten. Eigen ist die Satzung der Kölnischen Tirteiweber vom Jahre 1398, daß zu einem Meister nur der gewählt werden dürfe, der selbst das Gewerbe übt und mündig ist. Sie wird sich aus dem Verhältnisse der Tirteiweber zu den Wollenwebern erklären. Eine Parallele bieten die Schilderer von Osnabrück aus dem Jahre 1463. Eine Besonderheit Kölns ist der Stand der Verdienten. Es waren ursprünglich die Gesamtheit der abgetretenen Zunftmeister¹, die der Zunft gedient d. h. einen Schmaus gegeben hatten. Später konnte vielfach jeder Meister, wenn er den Verdienten einen solchen Dienst leistete, in deren engeren Verband eintreten und Teilnahme an ihren Vorrechten gewinnen. Diese Vorrechte waren verschieden, Zum Teil halten die Verdienten das Regiment der Zunft völlig in Händen, indem sie allein die Satzungen machten, die Meister wählten und nur aus ihrer Mitte diese gewählt werden durften. Durchweg hatten sie das Recht auf den Dienst und andere Geldleistungen, auch wohl noch andere Vorrechte. Bei den Goldschmieden sollte eines verdienten Meisters Sohn bei seinem Vater zwei Jahre lernen, eines unverdienten Meisters Sohn aber vier Jahre (I, S. 87 § 15). Und während die Nadler sonst Uneheliche in ihr Amt aufnahmen, schlossen sie solche von der Ehre eines verdienten Meisters aus

¹ Sonst ist nur bei den Lübecker Rotlöschern den gewesenen Werkmeistern ein gewisser Vorzug eingeräumt.

(I, S. 142 § 5) wie ähnlich die Seidweberinnen von dem Amte einer Werkmeisterin (I, S. 170 § 23).

In mehrfacher Weise weichen die Kölnischen Vorschriften über die Gewinnung des Amtes erheblich und auffallend von denen der östlichen Städte ab. Zunächst schon in der Bezeichnung, wenn das mißverständliche Wort Meister vermieden werden sollte. Niemals nämlich ist das dort geprägte Selbstherr belegt, wogegen das ebenfalls der Mißdeutung unterliegende Geselle oft begegnet. Nichts tritt uns von dem Einflusse des Rates auf die Aufnahme in das Amt entgegen, der für die Wendischen Städte gar nicht selten bezeugt ist, nichts von dem förmlichen und wiederholten Heischen des Amtes, das nicht nur dort, sondern auch in Riga, Osnabrück, Berlin Regel war. Nur die wiederholte Wachsspende der aus der Fremde gekommenen Faßbinder erinnert von Ferne daran. Niemals taucht die jener Orten früh einsetzende Forderung des Nachweises eines Vermögens auf, die sogar, genau abgestuft, in das Stadtrecht von Wisby aufgenommen ist. Die Vorschrift eines Meisterstücks, die in den Wendischen Städten fast nie fehlt und durchaus speziell gehalten zu sein pflegt, muß für Köln als Ausnahme angesprochen werden. Hier begnügte man sich in der Regel mit dem Nachweise einer bestimmten Lehrzeit, die zuweilen in der Stadt selbst abgeleistet sein sollte, oder verlangte nur allgemein, daß der neue Meister sein Gewerbe könne. Eine Prüfung durch die Werkmeister wird für die Beutler, Dachdecker (so weit sie auswärts gelernt haben), Garnmacherinnen, Sattelmacher, Schneider angeordnet, bestimmte Forderungen werden aber nur von den Tuchscherern (1440), den Sarwörtern (1469), den Schneidern (um 1450) und den Leinewebern (1449) gestellt. Nur ausnahmsweise für auswärts ausgelernte Faßbinder begegnet das sonst übliche Verlangen eines Dienstes auf das Amt. Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, daß alles in allem in Köln der Nachwuchs viel mehr aus der eignen Stadt kam, in den Wendischen Städten aber mehr frisches Blut zuströmte und daß darauf die Einrichtungen zugeschnitten waren. Gleichmäßig wird eine Eintrittsgebühr erhoben, aber kein Schmaus ausgerichtet. Meistersöhne genossen hier wie da des Vorzugs einer ermäßigten Zahlung, wie solche in den Wendischen Städten auch dem zu Gute kam, der die Tochter oder Witwe eines Amtsbruders heiratete, was für

Köln eine seltene Ausnahme ist. Umsonst wurden in Köln die Söhne von Schreibern und von Werkmeistern der Wollenweber aufgenommen, während der Sohn eines einfachen Amtsgenossen die halbe Gebühr zu zahlen hatte. Wer auswärts gelernt hatte, mußte in Köln, in seltenen Fällen auch in Lübeck und Wismar, ein höheres Eintrittsgeld zahlen. Das Verlangen in das Amt zu freien ist für Köln nicht bezeugt, begegnet aber auch in den Wendischen Städten erst in späteren Zeiten. Eine Bevorzugung des ältesten Gesellen im Amte findet sich ganz vereinzelt in Lübeck. Selten wird hier wie dort ein Mindestalter gefordert, und zwar in Köln 1505 bei den Fischhändlern, wo es (nach einer Korrektur) auf 15 Jahre festgesetzt ist.

So gut wie im Osten sollte auch in Köln der neue Meister frei sein, einen guten Ruf haben, von unberücktigter Herkunft und ehelich geboren sein¹, Nachweise, die vielfach schon die angehenden Lehrlinge erbringen sollten. Die Wollenweber, Nadelmacher, Seidweberinnen allerdings ließen in Köln auch Uneheliche zu und schlossen sie nur wie schon erwähnt von den Ehrenstellen aus. So weit, auch von den Hausfrauen der Meister den Nachweis ehelicher Geburt und eines guten Rufs zu fordern, was in den Wendischen Städten Regel war, ging man in Köln nicht, allein die Goldschmiede stellten diese Forderung und zwar lediglich in Hinsicht auf die Ehrenstellen (I, S. 86 § 10). Ebensovienig tritt in Köln ein Anteil des Amtes an der Hochzeitsfeier zu Tage, wie er 1489 zuerst in Wismar bei den Bechermachern, später öfter in den Wendischen Städten bezeugt ist. In Hamburg ward in den Rollen des Jahres 1375 allgemein die Hochzeitsordnung eingeschärft. Die Begründung eines Hausstandes vor Gewinnung des Amtes verlangen in Köln allein die Fischhändler (1505) und die Lederzurichter (1516). Daß der junge Meister Bürger werden mußte, wird öfter vorgeschrieben und verstand sich im Allgemeinen wohl von selbst, und Regel ist es auch, daß er sich einen Harnisch anzuschaffen hatte, während man sich in den Wendischen Städten bei den meisten Ämtern mit einer Zahlung zu den Harnischen des Amtes begnügte. Ein Zuzug auswärtiger Meister wird in Köln

¹ Als Merkwürdigkeit erwähne ich, daß die Wollenweber von Röbel 1463 sogar vier untadelhafte Ahnen nachgewiesen haben wollten. Mehl. Jahrb. 13, S. 352.

nicht vorgesehen, wohl aber vereinzelt ein Verziehen aus der Stadt.

In seinem ersten Jahre unterlag der neue Meister, wenn wir von der allgemein üblichen Verpflichtung des jüngsten Meisters als Amtsbote zu dienen absehen, mehrfachen Beschränkungen namentlich in der Zahl der Gesellen, die er halten durfte, oder in der Einstellung von Lehrlingen. Ein Leineweber erhielt erst nach drei Jahren das Recht den vierten Webstuhl in Betrieb zu setzen, wogegen er allerdings den Besitz eines vollständigen Harnisches nachweisen mußte. Die vollkommene Berechtigung nicht nur wie schon erwähnt zu allen Ehrenstellen, sondern zum Teil auch wie bei den Deckklakenwebern und Hutmachern zur Haltung einer größern Zahl Lehrlinge oder Gesellen genossen allein die Verdienten. Im Gegensatze dazu bestimmen 1397 die Schneider, daß der junge Meister genau so viel Recht haben soll wie ein alter, der seine dreißig Jahre dem Amte angehöre. Des Vergleichs wegen mag erwähnt werden, daß in Lübeck ein Rotlöscher erst nach zehnjähriger Meisterschaft einen Lehrling haben durfte und ein Lohgeber erst, wenn er heiratete, in vollen Wettbewerb eintrat. Die Werkmeister hatten dort und in den benachbarten Städten als Entschädigung für die ihnen obliegenden Pflichten hin und wieder das Recht einen Gesellen mehr zu halten als andere Meister, jedoch gehören die Zeugnisse dafür meist späterer Zeit an¹.

Ebenso wie im östlichen Deutschland zeigt sich in Köln das Streben, den Amtsbrüdern einen gewissen mittleren Wohlstand zu sichern, indem dem Vorwärtsdringen des einzelnen Schranken gezogen werden in der Festlegung der Zahl von Gesellen und Lehrlingen, auch der höchstens aufzustellenden Webstühle oder des Maßes der zu fertigenden Arbeit, dem Verbote, mehrere Werkstellen oder Läden zu halten oder Arbeiter außerhalb des Hauses zu beschäftigen, endlich der Eindämmung ausartenden Erwerbssinnes, mochte er sich in Übertreibung des Aushanges oder anderer Anlockung der Kundschaft, in Hausieren oder Beziehen von Märkten betätigen. Sicher haben dabei Nebenrücksichten auf das, was man für ehrenhaft und anständig hielt, mitgewirkt. Den Trödlerinnen ward der Straßenverkauf neuen Pelzwerkes mit der

¹ Vgl. Hans. Gesch. Bl. Jahrg. 1897 S. 75.

Begründung beschränkt, daß dadurch die Käufer leicht übervorteilt würden. Nach einer anderen Seite hin suchte man dem Handwerker seine Unabhängigkeit und Würde zu bewahren durch das Verbot für Händler, Finanziere und Juden, auch wohl in fremder Leute Häusern zu arbeiten. Erlaubt war es dagegen für Amtsbrüder Arbeit zu übernehmen. Auch dafür ward Vorkehrung getroffen, daß eine günstige Einkaufsgelegenheit nicht einem oder wenigen allein zugute käme. Sehr häufig nämlich wird angeordnet, daß ein Amtsbruder den anderen an seinem Einkaufe teilnehmen lassen solle, und die Kannengießer sollten sogar einander die Einkaufsgelegenheit mitteilen. Andere Ämter verboten Vorkauf oder wollten wie die Glaser und Maler nur den Einkauf auf freiem Markte leiden. Bei den Lohgerbern ward sogar Mitbrüdern, die nicht gleich bar zahlen konnten, ein wenn auch geringer Anteil am Einkaufe zugestanden. Gemeinschaftlicher Einkauf wird in Köln nur für den Fisch- und Kälbermarkt vorgesehen.

Weit öfter als in den Wendischen Städten, wo ich ein gleiches nur für die Reifer Wismars (1387) und die Beutler und Riemen Schneider Lübecks anzuführen weiß, wird in Köln verboten, das Arbeitsprodukt nach auswärts zu versenden oder damit andere als einige altgewohnte Messen (namentlich die zu Frankfurt) zu beziehen. Für die Reifer einer Seestadt läßt sich solch Verbot aus einer Rücksicht auf die Bedürfnisse der Schiffer erklären. Wie aber, wenn die Kölnischen Maler und Glaser verbieten, Fremden oder Auswärtigen Bilder auf Glas zu malen (I, S. 140 § 18)? Im Allgemeinen wird man annehmen müssen, daß die Sorge um den heimischen Markt, aber auch für den Kaufmann leitend gewesen ist. Das erste wird bei den Gürtelmachern ausgesprochen (II, S. 276 § 4), auf das andere führt ein Göttinger Statut, wonach die dortigen Leinweber außer für Kunden nur für den Kaufmann arbeiten durften. Nicht einmal hier ist es ausgeschlossen, daß die Erwägung, es lasse sich nur so die gute Qualität und damit der Ruf und der Absatz des Göttinger Leinens dauernd aufrecht erhalten, wirksam gewesen sei¹.

Ungleich besser als in den Wendischen Städten war die Lage der Witwen der Gewerker in der Rheinischen Stadt. Dort war

¹ Vgl. Göttinger Statuten, bearbeitet von v. d. Ropp Nr. 201.

vielfach vorgeschrieben, daß die Witwe, wofern sie bei Amtsgerechtigkeit verbleiben wollte, außer bei zu hohen Jahren wieder heiraten müsse, selbstverständlich innerhalb des Amtes¹. Sonst mußte sie nach Ablauf eines oder höchstens zweier Jahre das Amt aufgeben. Eine Lohgerberwitwe in Lübeck durfte nur die vorrätige Lohe vergerben, die Witwe eines Lüneburgischen Pelzers die Vorräte aufarbeiten. Bei den Lübschen Riemenschlägern und einer Anzahl Hamburgischer und Lüneburgischer Ämter konnte die Witwe ihr Geschäft einem Sohne offen halten, bei den Lohgerbern und Rotlöschern in Lübeck stand es ihr frei, zu einem Amtsbruder oder einem schon selbständigen Sohne ins Haus zu ziehen und konnte dann dieser ein bestimmtes Maß mehr vergerben oder einen Knecht mehr halten, als ihm ohne das zugestanden hätte. Nur wenige Ämter lassen schlechtweg die Witwe das Geschäft fortführen und späte Rollen setzen fest, daß das Amt einer solchen einen tüchtigen Gesellen zuzuweisen habe. In Wismar willkürte im Jahre 1350 der Rat, daß die Witwe eines Bäckers das Geschäft aufgeben müsse, wenn sie gegen den Willen ihrer Angehörigen heirate. Bei den dortigen Knochenhauern (1410) und bei den Goldschmieden zu Lübeck (1492) sollte die Heirat der Billigung der Werkmeister unterliegen. Anders in Köln. In der ältesten Zeit allerdings behielt auch hier, wenn man den Amtsbrief der Tuchscherer vom Jahre 1293 zu einem allgemeineren Schlusse verwenden darf, die Witwe das Geschäft nur Ein Jahr lang, aber seit 1378 und namentlich seit 1397 bleiben die Witwen ihr Leben lang oder bis zu ihrer Wiederverehelichung laut einer ganzen Anzahl Amtsstatuten ungekränkt und genoß bei mehreren Ämtern der neue Ehemann den Vorzug eines minderen Eintrittsgeldes. Ob es ein Geselle des betreffenden Handwerks sein mußte, erhellt nicht immer. Bei den Färbern brauchte er nicht voll ausgelernt zu haben. Bei den Schuhmachern und Kürschnern verlor die Witwe ihr Recht, wenn sie außerhalb des Amtes heiratete. Ebenso entschied im Jahre 1484 der Rat bei einer Schwertfegerwitwe, umgekehrt aber, allerdings unter besonderen Umständen,

¹ Eine Ausnahme ist es, wenn die Lübecker Krämer nach 1350 verlangen, daß ein Handwerker, der eine Krämerin zur Hausfrau habe, seines Amtes, die Frau aber ihres Krames warten solle. Lüb. Urk.B. III, S. 839.

1432 bei der Witwe eines Holzschuhmachers. Daß auch sonst den Frauen in Köln mehr als anderswo Gelegenheit zu selbständigem Erwerb geboten war, erklärt sich wohl vorzugsweise daraus, daß hier Arbeitszweige blühten, die in hervorragender Weise für Frauen geeignet waren. Indessen sollten sie kein Tuch scheren und bei den Hutmachern keine Arbeit verrichten, die Männern gebührte. Die Harnischmacher sollten keine Frauen beschäftigen.

Das Lehrlingswesen betreffend wird fast durchgängig eine bestimmte Lehrzeit vorgeschrieben, aber bei den verschiedenen Ämtern verschieden bemessen, am längsten mit acht Jahren für die Kölnischen Goldschmiede. Eine gleich lange Zeit kommt in Verträgen vor, die in Köln 1483 ein Barbiererlehrling, in Hamburg aber 1319 ein von seinem Meister zu kleidender Glaserlehrling eingingen. Mit zwei Jahren dagegen begnügen sich die Gürtelmacher und Leinweber¹. Für die in den Wendischen Städten öfter anzutreffende doppelte Ansetzung, je nachdem der Lehrling Lehrgeld zahlte oder sich selbst kleidete oder nicht, gibt es aus Köln kein Beispiel². Dagegen ward hier für Söhne von Meistern oder Verdienten bei den Goldschmieden und später auch bei den Lederzurichtern eine kürzere Lehrzeit vorgesehen, wenn sie bei ihrem Vater lernten, eine Bevorzugung, die für jene Städte erst aus jüngerer Zeit nachweisbar ist. Nach dem Alter des Lehrlings wird die Lehrzeit bei den Kölner Schreibern abgestuft (I, S. 159 § 3). Bei den Fischhändlern (1505) konnte ein Jahr durch Geld abgelöst werden, während eine ähnlich sich gebende Bestimmung der Sartuchweber wegen der Höhe der Forderung (für jeden Tag eine Mark) für die Praxis nicht von Belang sein konnte. Im übrigen treffen wir hier wie dort mehrfach die Forderung einer Abgabe an das Amt, der Annahme des Lehrlings vor dem Amte oder den Werkmeistern, der Einschreibung, auch die Vorschrift einer Altersgrenze und einer Versuchszeit. Ebenso soll der Lehrling frei und von ehelicher guter Geburt sein. Undeutsche aus-

¹ Wegen der Abstufungen in den Wendischen Städten s. Hans. Gesch. Bl. Jahrg. 1897 S. 42.

² Vielleicht ist allerdings der II, S. 45 abgedruckte Lehrvertrag nach dieser Richtung auszulegen, wie v. Loesch es tut, obgleich es an jeder Andeutung der Gegenleistung des Meisters fehlt.

zuschließen, wie es in den Wendischen Städten geschah, war in Köln kein Anlaß¹, wie dort nicht die bei den Kölner Goldschmieden vorkommende Bedingung (I, S. 84 § 2) belegt ist, daß der Lehrjunge ein reines Haupt haben soll. Ähnlich wollten die Danziger und Greifswalder Schneider keine lahmen oder hinkenden Lehrjungen haben. Häufig wird in Köln den Lehrlingen verboten, außerhalb des Meisters Hause zu schlafen, ein Verbot, das anderswo die Gesellen traf und sonst nur für die Lüneburger Goldschmiede zu belegen ist. Entlaufen aus der Lehre wird durchgängig verpönt und ein Wechsel der Lehrherrschaft allein bei den Böttchern und den Garmacherinnen und Seidweberinnen in Köln vorgeesehen, während in Lübeck, Hamburg und Wismar bei Rotlöschern, Böttchern und Wollenwebern der Meister für die Dauer der Lehrzeit des Entlaufenen oder für ein Jahr keinen neuen Lehrjungen annehmen soll. Ausnahmsweise wird aus besonderer Gnade einem Goldschmiedlehrling in Köln der fünfte Lehrmeister gestattet (1381), wogegen er eigenmächtiges Ausgehn und Messertragen als einem Lehrjungen nicht zustehend verwillkürt. Nicht selten wird in Köln für den Fall Fürsorge getroffen, daß der Lehrmeister vor Ablauf der Lehrzeit mit Tode abgeht, was ich aus den anderen Städten in so früher Zeit nur bei den Lüneburger Goldschmieden notiert habe. Eigentümlicherweise erlauben 1397 die Kölnischen Dachdecker ihren Verdienten Lehrlinge anderen Meistern gegen Geldentschädigung zu überweisen. Sonst wird [so gut in Köln wie im Osten die Zahl der Lehrjungen, die ein einzelner Meister haben darf, beschränkt, meist auf Einen und erst gegen Ausgang von dessen Lehrzeit ein zweiter Lehrbursche zugelassen. Einzig in ihrer Art bestimmen die Tuchscherer 1397, daß nur Meister, nicht aber Gesellen lehren dürfen, und das nicht etwa für den Fall, daß der Lehrmeister verstorben war.

An Lehrverträgen teilt v. Loesch nur spätere von Goldschmieden und Barbieren aus den Jahren 1371, 1404 und 1483 mit, während aus Hamburg solche schon von 1303 und 1319 für einen Goldschmied und einen Glaser in den Gesellendokumenten und aus Lüneburger, Kieler und Wismarschen Stadtbüchern

¹ Die Formeln, wonach 1438 und 1448 derartige Echtzeugnisse für Stettin und Hamburg ausgestellt wurden (II S. 205 Nr. 417, S. 393 ff. Nr. 621) waren natürlich von dort beeinflusst oder gefordert.

solche für Schuhmacher, Wandscherer und Maler von den Jahren 1273, 1292, 1329, 1356 veröffentlicht sind. Auch Führungszeugnisse oder Dienstbriefe¹ hat, um das gleich anzuschließen, das Lübische Archiv aus viel älterer Zeit aufbewahrt als das Kölnische, wogegen sich hier etwas ältere Echtbrieife vorfinden. Fast alle derartigen zum Teil zahlreichen Kölner Dokumente betreffen die Goldschmiede, für alle anderen Ämter scheinen sie so gut wie verloren zu sein.

Lehrbriefe verlangen die Kölnischen Beutler und Sattler schon im Jahre 1397, die Holzschuhmacher 1425, wenn die Lehre auswärts geleistet ist, wogegen in den Wendischen Städten solche Forderung nicht vor dem 16. Jahrhundert begegnet, aber doch schon aus dem Jahre 1345 ein Lehrbrief für einen in Wartberg ausgelernten Gerber verbunden mit einem Zeugnisse über eheliche Geburt und guten Ruf im Lübischen Archive vorliegt². Auswärts Gelernte aber wurden, wie bereits zu erwähnen Gelegenheit war, hinter denen zurückgesetzt, die ihre Lehrzeit in Köln durchgemacht hatten. Teils wurden sie überhaupt nicht zur Meisterschaft zugelassen, teils mußten sie höhere Gebühren entrichten. An Einzelheiten mag noch angeführt werden, daß ein Goldschmiedlehrling bei seiner langen Lehrzeit durchaus keinen Lohn erhalten soll, während solche bei Bauhandwerkern darauf Anspruch hatten, und daß von den Lehrlingen der Sarwörter und Böttcher Treueide verlangt wurden.

Vom Gesellenwesen kommt in den Kölnischen Zunfturkunden verhältnismäßig sehr wenig vor und bezeichnenderweise konnte kein einziges Statut einer Gesellenbruderschaft mitgeteilt werden, obgleich das 1460 erlassene Verbot neuer Bruderschaften das Bestehn solcher zur Voraussetzung hat. Allerdings würde sich, wenn die Möglichkeit, gleich nach beendeter Lehre sich selbständig zu machen, in größerem Umfange hätte Wirklichkeit werden können, der Raum für das Gesellentum sehr verengt haben. Aber das wird kaum geschehen sein. Einige Ämter wie die Goldschmiede, Gürtler, Lederzurichter, Seidweberinnen schließen nicht zünftiges oder nicht voll ausgebildetes Gesinde aus. Auswärts wohnende

¹ Das älteste derartige Dokument ist vom Jahre 1282, Mekl. Urk.B. III, Nr. 1649.

² Lüb. Urk.B. II, Nr. 818.

Gesellen zu beschäftigen, war bei den Bauhandwerkern verboten. Die Taschenmacher aber sollten von außen kommende Gesellen den geschworenen Meistern vorstellen, ehe sie sie in Arbeit nahmen, wie ähnliches auch aus den Wendischen Städten bezeugt ist. Die Einrichtung der Umschau dürfen wir als späterer Zeit angehörig in den Kölnischen Urkunden nicht vermissen. Angenommen wurden die Gesellen in Köln so gut wie im östlichen Deutschland auf ein halbes oder ein ganzes Jahr, wobei sich die Notwendigkeit einer Versuchszeit ergab. Arbeit für eigne Rechnung ist den Kölner Goldschmiedegesellen verboten, den Schneidern erlaubt, wenn der Meister damit einverstanden ist. Auch anderswo war eigene Arbeit den Gesellen durchweg verboten und nur als Ausnahme wie etwa den Schneidern und Pelzern zu Lübeck, den Pelzern und Malern zu Wismar, den Armbrustmachern zu Hamburg gestattet. Solche Arbeit der Pelzergesellen wird 1480 in Wismar *strulwerk* oder *strelwerk* genannt. Von freien Tagen der Gesellen kommt in Köln nichts vor. Eigen ist die Vorschrift eines Mindestalters für die Goldschmiede, bei den Sartuchwebern aber die Bestimmung, daß ein Geselle seinen Meister nicht beschäftigen (ihm nichts zu wirken geben) soll. Von der in den Wendischen Städten so oft begegnenden Verschuldung der Gesellen bei ihren Meistern findet sich in Köln nichts. Dagegen wird hier bei den Schmieden pünktliche Lohnzahlung und wiederholt bei den Seidweberinnen Zahlung des Lohns in Geld vorgeschrieben. Das sonst so häufige Verbot, sich doppelt zu vermieten, ist mir in Köln nicht aufgestoßen. Dagegen wird Entweichen aus der Arbeit und Entmieten durch einen anderen Meister ebenso wie in den Wendischen Städten untersagt. Die Tirteiweber sollten auch nicht den Gesellen eines anderen Arbeit geben.

Den Schluß dieser Betrachtungen mag ein Hinblick auf die Bestimmungen über die Heiligung der Feiertage und über die Arbeitszeit bilden. Die Kirche gebot ja die Sonntage und Festtage durch Arbeitsruhe zu feiern. Wie weit sie aber dabei Folge fand, ist die Frage. Die weltlichen Obrigkeiten kümmerten sich nämlich um die Durchführung des Gebots kaum¹ und überließen es vielmehr den Korporationen und den einzelnen sich damit aus-

¹ Vgl. Techen, Bürgersprachen der Stadt Wismar. Hans. Gesch.-Qu. N. F. 3, S. 114 f.

einanderzusetzen, höchstens daß sie hier oder dort wie z. B. in Lüneburg eine Einwirkung versuchten, ohne jedoch durchzugreifen. So konnten sich die Lüneburger Wandschneider 1413 eine Reihe Festtage für ihren Betrieb vorbehalten und 1467 die dortigen Knochenhauer die Bitte des Rats den Fleischverkauf vom Sonntage auf den Sonnabend Nachmittag zu verlegen, ablehnen. Sie erklärten, solche Änderung würde ihrer aller Verderb sein, wenn aber ein Kunde sich ein Gewissen daraus mache, am Sonntage zu kaufen, so solle er am vorangehenden Nachmittage in ihren Häusern Fleisch genug finden. Auch der Dispens von den Vorschriften über die Feiertagsruhe blieb den Ämtern, und bei den Wismarschen Goldschmieden sollte es nach der Rolle des Jahres 1380 sogar genügen, wenn ein Meister seine Nachbarn verständigte, daß ein Bote auf Ablieferung der Arbeit warte.

Für diejenigen Ämter nun, die über die Feiertagsheiligung Vorschriften machen, kann man sich wohl eine Vorstellung bilden, wie sie es gehalten haben, für die übrigen aber, deren Statuten sich ausschweigen, nur annehmen, daß sie keinen dringenden Anlaß hatten, sich mit der Sonntagsruhe zu beschäftigen. Die Arbeit an Feiertagen verbieten in Köln nur wenig Ämter. Ich zähle ihrer sieben: Färber, Garnmacherinnen, Maler und Glaser, Lederbereiter, Schneider, Schuhmacher und Tuchscherer. Acht kommen aus Lübeck zusammen: Apengießer, Beutler, Goldschmiede, Harnischmacher, Pantoffelmacher, Schneider, Schuhmacher, Schwertfeger; in Hamburg nur drei: Armbrustmacher, Goldschmiede, Schuhmacher; in Lüneburg nur die Barbieri, Schneider und Schuhmacher; in Wismar: Goldschmiede, Pelzer und Schwertfeger. Den Wandscherern wird in Wismar die Arbeit nur für den Vormittag verboten, für den Nachmittag nichtöffentliche gestattet, und ebenso unterscheiden die Lübecker Böttcher öffentliche Arbeit, die sie verbieten, von nichtöffentlicher, die erlaubt ist. Zum Teil handelt es sich hierbei noch um Arbeit der Gesellen wie bei den Lübecker Harnischmachern, den Lüneburger Schneidern aber und den Hamburger Armbrustmachern wird als Entschädigung für ihren Verzicht auf eigene sonntägliche Arbeit der Montag eingeräumt. Einige der genannten Gewerke begnügen sich nicht mit dem Verbote der Arbeit, sondern untersagen oder beschränken auch den Verkauf oder die Auslage ihrer Produkte.

Haben aber auch andere, die über die Feiertagsarbeit selbst nichts festsetzen, solche Vorschriften, so kann man mit großer Zuversicht schließen, daß ihnen das Unterbleiben der feiertäglichen Arbeit selbstverständlich war, zumal wenn es sich wie vielfach in Köln um laute Betriebe handelt. Die beregten Vorschriften finden wir in Köln bei den Altschuhmachern, Beutlern, Drechslern, Goldschmieden, Gürtelmachern, Hutmachern, Lederbereitern, Lohgerbern, Nadlern, Riemenschneidern, Sarwörtern, Schmieden, Schuhmachern, Täschnern; viel seltener in den Wendischen Städten: für die Krämer in Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Wismar, sonst in Lübeck für die Reifer und Riemenschneider, in Hamburg für Glaser und Maler und Schuhmacher, in Lüneburg für Gewandschneider und in Wismar für Bechermacher. Lohgerber und Riemenschneider sollten in Köln nur an Fremde verkaufen, von den Gürtelmachern und Täschnern der Reihe nach jeden Feiertag nur je Einer, bei den Sarwörtern aber wird für den Verkauf eine Abgabe an das Amt fällig. Die Goldschmiede endlich wollten denjenigen ihrer Mitbrüder, der an einem Sonntage oder Heiligtage aufschlösse, um wie ein Krämer zu verkaufen, auch für einen Krämer ansehen und nicht als Bruder dulden.

Wo die Feiertagsruhe durchdrang, beschränkte sie sich nicht auf den Feiertag allein, sondern pflegte schon am Vortage, allerdings zu verschiedener Stunde, einzusetzen, indem teils Lichtarbeit untersagt, teils das Ende der Arbeit an die Vesperzeit oder die Komplet oder an die Stunden von 3 bis 8 gebunden wird. Das Wort Feierabend nimmt von hier auss einen Ursprung¹. Auch hier kann man den Schluß vom Mehreren auf das Mindere ziehen, und es werden dadurch für Köln als den Sonntag feiernd noch die Sattelmacher und Kupferschläger hinzugewonnen, für Lübeck die Kürschner, Paternostermacher und Tischler, für Hamburg die Tischler und Leuchtenmacher, für Wismar die Pantoffelmacher.

Alles in allem muß also, nach den Rollen zu urteilen, in Köln die Feiertagsruhe ziemlich durchgeführt gewesen sein, in den Wendischen Städten dagegen scheinen die Feiertage in erheblicherem Grade für die Arbeit herangezogen zu sein.

Auffallender noch ist ein anderer Unterschied, der zwischen

¹ Heyne, Das altdeutsche Handwerk, S. 171 f.

dem Westen und Osten in Erscheinung tritt. Es wird nämlich in Köln im Vergleiche zu den Wendischen Städten unverhältnismäßig oft für die Wochentage nicht etwa eine Arbeitszeit, sondern eine Ruhezeit vorgeschrieben und namentlich das Arbeiten bei Licht eingeschränkt oder verboten. Ich finde solche Vorschriften in Köln für siebzehn Ämter gegenüber sieben in Lübeck, Hamburg und Wismar zusammen. In Lüneburg tritt in der zu vergleichenden Zeit eine entsprechende Anordnung überhaupt nicht zutage. Die Gewerbe, die dies betrifft, sind vor allem solche, deren Ausübung mit Lärm verbunden ist, wie das der Kupferschläger, Harnischmacher, Schmiede, Sarwörter, Nadler, Goldschmiede, Garnmacherinnen, Riemenschneider in Köln, der Messingschläger, Schmiede, Paternostermacher, Bechermacher in den anderen genannten Städten, oder wobei es auf besonders genaue Arbeit ankommt wie bei den Wollenwebern, Sartuchwebern, Goldwalzern, Tuschschern in Köln, den Tuschschern auch in Hamburg, den Wollenwebern auch in Berlin. Daß bei der ersten Gruppe die Rücksicht auf die Nachbarschaft das treibende Moment war, wird bei Garnmacherinnen, Harnischmachern und Riemenschneidern ausgesprochen und ergibt sich auch daraus, daß bei den Paternostermachern in Lübeck und den Bechermachern zu Wismar die ruhestörende Arbeit besonders genannt und bei den letzteren Klopfen und heimliche Arbeit unterschieden wird. Auch bei den Tischlern in Köln und Lübeck und den Gürtelmachern und Hutmachern in Köln wird wohl die Rücksicht auf die Nachbarn bestimmend gewesen sein, zumal da bei den Lübischen Tischlern vom Beschlagen die Rede ist. Die Kölnischen Riemenschneider begründen das Ruhegebot mit der Störung der Nachbarn und der Klage der Angehörigen ihrer Lehrlinge, daß die Kinder die Nacht über und in ungewöhnlicher Weise über der Arbeit sitzen müßten. Soweit Stunden genannt werden, soll gewöhnlich nicht vor 5 Uhr morgens und nicht nach 8 oder 9 Uhr abends gearbeitet werden; nicht vor 4 und nicht nach 8 oder 7 sollen die Tischler in Köln und Lübeck wirken, nicht vor 4 und nicht nach 10 die Hutmacher zu Köln; die Messingschläger zu Lübeck sollen ihre Arbeit nicht vor Mitternacht beginnen. Umgekehrt wird die Zeit, in der gearbeitet werden soll, nur in einer einzigen undatierten mittelalterlichen Rolle festgesetzt und zwar für die Schmiede zu Lübeck auf die Stunden von 3 bis 6 Uhr.

Diese nur wenige Seiten der Publikation berücksichtigenden Andeutungen werden genügen, um zu zeigen, wie reich der Inhalt der Kölner Zunfturkunden und wie dankenswert ihre Veröffentlichung ist. Sie ist es um so mehr, als sie überall das Gepräge der Zuverlässigkeit trägt und eine vortreffliche auf alles Wesentliche eingehende Einleitung (besonders sei auf die Ausführungen über die Entstehung der Zünfte hingewiesen) und durch sorgfältigst gearbeitete Register die Verwertung und richtige Auffassung der Texte erleichtert und ihren Inhalt erschließt. Irrtümer habe ich nur wenige gefunden.

Zu beanstanden ist die II, S. 15 § 17 vorgenommene Ergänzung, weil damit unnötiger Weise ein Gegensatz zwischen alter Gewohnheit und späterer Übung geschaffen wird. Ich würde ergänzen: keisen sal. I, S. 59, Z. 29 ist dar statt dat zu lesen, I, S. 64, Z. 40 eynvar dūch (einfarbiges Tuch) statt eyn vardūch, den Gegensatz gestreiftes Tuch bringt die nächste Zeile. II, S. 13, Z. 33 ist für capiten unzweifelhaft tapiten zu lesen. II, S. 116 § 11 ist dem Fehler der Überlieferung durch Umstellung des Worts gemieder aus Z. 14 in Z. 13 hinter irme abzuhelfen. I, S. 28, Z. 13 ist, trotzdem vayde mit besonderer Sorgfalt geschrieben ist, sicher mit Lau rayde herzustellen. Die besten Schreiber waren nicht immer gerade die hellsten Köpfe. Was die Erklärung belangt, so sind essen (II, S. 250, Z. 12, 16) nicht Äxte, sondern s-förmige Kettenglieder. I, S. 73 § 12 wird nicht verboten Prozesse anderswohin zu ziehen, sondern Nichtbrüder als Beistand vor die Bruderschaft mitzubringen. Vgl. S. 51 § 8 und S. 63 § 35. I, S. 108 § 2 handelt es sich nicht um ein Probejahr, sondern um das erste Jahr in der Meisterschaft. II, S. 587, § 3 ist nicht von Geldlohn die Rede, sondern es wird der Stiftsbäcker, um allem Unterschleif und aller Unredlichkeit vorzubeugen, verpflichtet einzig das von den Pächtern und Beamten des Stifts eingelieferte Korn zu verbacken und sich nicht statt Kornes Geld geben zu lassen.

Im Register wird schultgemar mit Mitschuldner erklärt. In der Tat bedeutet es in den ersten beiden Stellen Schuldner, in der dritten Gläubiger. Unverschampt (II, S. 345, Z. 2) ist nicht straflos, sondern unbeschimpft. Spintliet (II, S. 350, Z. 8) ist etymologisch allerdings wohl Talglicht, aber früh schon überhaupt dünnes Licht. Talglichter werden für kirchliche Zwecke sicher

nicht verwendet sein. Es heißt in einer Urkunde vom Jahre 1293: *de ipsa autem cera facienda sunt parva luminaria, que vulgariter dicuntur spintlicht* (Mekl. Urkb. III n. 2203, S. 487). Noch jetzt sagt man: dünn' asn spintlicht. Unverständlich geblieben ist mir die unter *vurait* gegebene Erklärung von: sowelich meister de *vurait* becker sin in leist . . . (I, S. 75, § V) und außerdem läßt sie das in unberücksichtigt.

7.

Dr. H. A. Poelman, Geschiedenis van den handel van Noord-Nederland gedurende het merovingische en karolingische tijdperk. 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff 1908. XI und 162 S.

Von

Hans Wilkens.

Die Geschichte des westeuropäischen Handels in karolingischer Zeit hat eine besondere Darstellung bis jetzt noch nicht gefunden. Es sind im allgemeinen nur einige Erscheinungen im damaligen Grenzhandel des Fränkischen Reiches, welche die Geschichtsschreiber umfassender Werke ins Auge gefaßt haben. Das Quellenmaterial ist in der weitschichtigen karolingischen Historiographie sehr zerstreut, urkundliche Nachrichten sind verhältnismäßig gering. Funde von Münzen und dergleichen müssen oft das Bild vervollständigen helfen. Viele Forscher haben nun in letzter Zeit besonders dem Handel der Stämme, die damals an den Rheinmündungen wohnten, wiederholt Aufmerksamkeit geschenkt, und bei fleißigem Sammeln haben sich die Nachrichten im ganzen doch als auffallend ergiebig erwiesen, ergiebiger als wenigstens für die Ottonenzeit. Es gibt einige ältere Einzeldarstellungen holländischer Gelehrter, die aber gänzlich unkritisch sind und sich in reinen Phantastereien ergehen. Ihnen wird nun mit der vorliegenden Arbeit eine neue kritische, besonnenere Darstellung gegenübergestellt. Die Auseinandersetzung mit jenen wesentlich älteren Forschungen, besonders mit der gänzlich unzulänglichen von Dirks, nimmt einen recht großen Raum ein, und doch ist der Verfasser von unsachlichen Kombinationen, die den Zusammenhang mit dem

Feststellbaren verlieren, und von einigen Übertreibungen nicht ganz frei zu sprechen. Das vorhandene Quellenmaterial ist im ganzen vollständig benutzt, die neuere Literatur nicht in gleichem Maße.

Der Verfasser beginnt mit einer Erörterung über die Grenzen des »ducatu Fresiae« und benutzt zu diesem Zwecke in richtiger Einsicht die Nachrichten über die fränkischen Reichsteilungen. Die hieraus gewonnenen Resultate befriedigen ihn aber nicht. Er wirft sie beiseite mit der Begründung, daß es von größerem Interesse sei zu wissen, was die Chronisten und Annalenschreiber damals unter Friesland verstanden. Daß es unter den geschichtsschreibenden Mönchen schlechte Geographen gab, darf uns nicht wundern. Wenn ein Mönch in Fulda oder Mainz schreibt, in Deventer sei friesisch gesprochen worden, die Teisterbanter seien Friesen gewesen, so kann man daraus keine Schlüsse ziehen, was man damals allgemein als Friesland bezeichnete. Daß Tiel friesisch gewesen sei, wird weder von Alpert noch von dem fast ein Jahrhundert später schreibenden Sigebert behauptet. Die Untersuchungen über friesische Rechtsgeschichte von Richthofen scheinen dem Verf. unbekannt geblieben zu sein. Friesland bleibt ihm ein ziemlich unbestimmter Begriff und, um verkehrten Anschauungen vorzubeugen, die in der heutigen holländischen Provinz Friesland den Sitz des Handels sehen könnten, will er statt der Stammesbezeichnung die farblose geographische Bezeichnung »Nordniederlande« eingeführt wissen.

Von der karolingischen Periode trennt er in einem Abschnitt die merovingische Periode, deren dürftige Überlieferung durch lange Erörterungen über die kriegerischen Berührungen zwischen den Frankenkönigen oder den Hausmeiern und ihren nördlichen Nachbarn ergänzt wird. Politische Verhältnisse werden in jenen Zeiten auf den Verkehr, solange es sich nicht um einfache Verbote und Verkehrssperren handelt, schwerlich von solch großem Einfluß sein, wie Poelman glaubt. Wo er zuweilen Rückgang des Handels annimmt, liegt die Schuld tatsächlich nur an der Lückenhaftigkeit der Quellen. Das Einströmen von Levanteprodukten auf den verschiedensten Wegen nach den westeuropäischen Gegenden wird leicht übertrieben. Alsdann bespricht Poelman die einzelnen Gebiete, mit denen Friesen im Handelsverkehre

standen. Dabei ist seine Auffassung vom Ostseeverkehr zu berichtigen. Wir wissen nichts davon, daß Friesen damals in die Ostsee gelangt seien, daß sie sich nämlich in Schleswig wieder eingeschifft hätten. Man weiß nur, daß christliche Kaufleute an einem Kriegszuge von Birka aus gegen baltische Slaven teilnahmen (V. Anskarii cap. 30), und wir müssen annehmen, daß diese Skandinavier waren. — Im vierten Kapitel wird die Heimat der friesischen Händler ins Auge gefaßt. Der Verfasser hebt richtig hervor, daß Utrecht als Handelsplatz noch nicht in Frage kommt, und daß das Centrum des Handels Dorstat war. Das Bild aber, das er von dieser Stadt zu entwerfen sucht, von der wir doch so wenig wissen, ist zweifellos verzeichnet. Die Nachrichten von der außerordentlichen Größe Dorstats nimmt Poelman als im ganzen zutreffend an und glaubt, daß es keine Stadt im sonstigen mittelalterlichen Sinne gewesen sein könne, sondern mehr ein dicht bevölkerter Gau, ein ganzer »Handelsdistrikt«, und kommt sogar auf die unglückliche Idee, diese weitläufige Kaufmannsiedlung mit den Veenkolonien bei Groningen zu vergleichen. Dasselbe sei von Tiel zu sagen. Daß Industrie- und Schifferbevölkerung, ja auch wohl Hausierhändler ganz auf dem Lande zu Hause sein können, wird zu allen Zeiten beobachtet. Daß die mittelalterlichen Städte in Deutschland mit ihren Gärten, selbst Weiden und Feldern innerhalb der Befestigungen, zumal einem südeuropäischen oder orientalischen Auge den Eindruck einer lockeren Bauart machten, wird uns nicht wundern, wenn wir selbst diesen Eindruck in alten Städten, wie z. B. in Soest, noch heutigen Tages haben. Daß aber mittelalterliche Kaufmannsiedlungen einen derartigen ländlichen Charakter gehabt hätten, wie Poelman ihn hier schildert, dafür fehlt jegliches Beispiel. Der mittelalterliche Kaufmann suchte stets hinter oder vor den Mauern einer Burg den ihm unbedingt nötigen Schutz, und das hat er in Dorstat auch getan. Mehr Wahrscheinlichkeit hat eine Vermutung des Verfassers für sich, wonach die festen Friesenniederlassungen in den Rheinstädten erst entstanden sind, nachdem die friesischen Handelsplätze, vor allem Dorstat, durch die Normannen zerstört waren. In der Tat stammen die Nachrichten über diese Niederlassungen erst aus den beiden letzten Jahrzehnten des 9. Jahrhunderts. Aber ihr schon nach kurzer Zeit stattfindendes Verschwinden beweist doch, in

engem Zusammenhang sie mit Friesland selbst und seiner Tuchweberei gestanden haben müssen. Nicht richtig ist es aber, wenn Poelman Köln schlechthin als Erbin Dorstats im Englandhandel bezeichnet. Der zeitliche Zwischenraum, bis Köln in der Englandfahrt hervortritt, ist doch zu groß.

In einem weiteren Kapitel kommt Poelman auf den Tuchhandel und die Tuchweberei der Friesen zu sprechen. Er kennt Klumker und macht gegen dessen Nachweis, die besseren »friesischen« Tuche seien aus England gekommen, Einwendungen, doch gelingt es ihm nicht, die Unhaltbarkeit der Behauptung völlig zu erweisen. Er gesteht zu, daß angelsächsische Kaufleute ebenfalls mit Tuchen in die fränkischen Häfen einfuhren, er läßt aber die Frage offen, ob in Friesland oder England bessere Tuche gewebt seien. Daß die Fuldaer Traditionen nur graue Mäntel verzeichnen, rühre daher, daß für die Bekleidung der Mönche andere Farben gar nicht in Betracht kämen. Die von Pirenne schon geäußerte Annahme, die diese Tuche als flandrische Erzeugnisse hinstellt, weist er mit der Erwägung zurück, daß von Handel der Belgier um diese Zeit nichts bekannt sei. Ein Ausfuhrhafen dieser Tuche müßte uns doch wenigstens überliefert sein. Einen Versuch, die friesische Weberei irgendwo genauer zu lokalisieren, macht der Verfasser nicht, und ein solcher hat auch seine Schwierigkeiten. Die so schlecht überlieferten Fuldaer Traditionen, deren Ortsnamen, soweit sie überhaupt noch festgestellt werden können, hauptsächlich auf die Gegend zwischen Fli und Ems hinweisen, nur zum geringsten Teil auf das heutige Nordholland, bieten für die Ortsbestimmung der Weberei gerade den unsichersten Anhalt (vgl. Bunte im Jahrb. der Gesellsch. f. bild. Kunst zu Emden Bd. 10 u. 11). Die Abhandlung von Höpke hätte der Verfasser kennen müssen. Demnach erfährt die Frage nach der Herkunft dieser Gewebe durch die vorliegende Arbeit keine Förderung mehr.

Im letzten Abschnitt ist noch die Rede von den Verkehrsmitteln und -wegen der Friesen. Über die ersteren wiederholt Poelman im wesentlichen die Ausführungen von D. Schäfer in bezug auf die Friesen als Erfinder der Kogge. Er macht die richtige Beobachtung, daß nach den vorhandenen Nachrichten friesische Schiffe niemals gerudert wurden. Das Schiff des Anskar (Vita cap. 8) mit seinen zwei »mansiuiculae« repräsentiert

zweifellos die friesische Bauart. Einen Hinweis auf die Wasserstraßen, die in Dorstat von Norden, Westen und Süden zusammenliefen, enthält ebenfalls dieses Schlußkapitel.

Im ganzen gibt die klar disponierte Arbeit von Poelman einen hübschen Überblick über die gesamte Handelstätigkeit der Friesen. In einzelnen Punkten aber läßt die Untersuchung an Genauigkeit und Eindringlichkeit zu wünschen übrig. Die Vorstellungen sind mitunter schief. Den Begriff Handel und Handelsgeschichte faßt sie viel zu eng (Einl. S. VIII), und das führt zu der sonderbaren Behauptung, daß man die Flandrer, die angeblich niemals auf eigenen Schiffen eigene Waren in die Fremde geführt hätten, kein handeltreibendes Volk nennen könne.

8.

Erich Zechlin, Lüneburger Hospitäler im Mittelalter. Forschungen zur Geschichte Niedersachsens. I. Band, 6. Heft. Hannover und Leipzig, Hahnsche Buchhandlung 1907.

Von

Friedrich Bruns.

Die vorliegende Schrift bietet auf 82 Textseiten eine eingehende Darlegung der inneren Verhältnisse der Lüneburger Hospitäler im Mittelalter, insbesondere des Heiligengeisthospitals und des Nikolaihofes, und liefert damit einen bemerkenswerten Beitrag zur Geschichte der Betätigung der städtischen Wohlfahrtspflege. Für die Heranziehung eines reichen bisher unerschlossenen archivalischen Materials und der gesammten Literatur über die einschlägigen auswärtigen Zustände, für die sorgfältige und umsichtige Verarbeitung dieses Stoffes und die anziehende Darstellungsweise gebührt dem Verfasser volle Anerkennung.

Das erste der vier Kapitel, in welche die Schrift sich gliedert, behandelt den Ursprung und die Entwicklung der Lüneburger Hospitäler. Es hat fünf Hospitäler in und vor Lüneburg gegeben. Das älteste, 1172 zuerst erwähnte Benedikthospital gehörte zum Benediktinerkloster St. Michaelis; als das letztere nach seiner Zerstörung im Jahre 1373 in die Stadt verlegt wurde, be-

stand die Spitaltätigkeit, wenngleich in beschränktem Maße, zwar fort, doch ist, wie der Verf. annimmt, erst 1428 ein besonderes Haus in der Parochie des Klosters für diesen Zweck eingerichtet. Die übrigen Spitäler sind weltlichen Ursprungs. Von ihnen ist der 1251 zuerst nachweisbare und außerhalb der Stadtmark nach Bardowiek zu belegene Nikolaihof als Aussätzigenasyl gegründet. Die Vermögensverwaltung dieser Stiftung wurde bereits 1293 nachweislich vom Rate wahrgenommen, doch waren die nach klösterlicher Regel lebenden Aussätzigen zunächst der Gerichtsbarkeit des Verdener Bischofs unterworfen, bis, noch im Laufe des 14. Jahrhunderts, die gesammte Leitung auf den Rat überging. Die 1277 zuerst genannte wichtigste Wohltätigkeitsanstalt, das Lambertihaus und spätere Heiligengeisthospital, lag ursprünglich dicht bei der Lambertikapelle, dem Gotteshause der Saline, und ist vermutlich von den Sülzherren gegründet, die es im 13. Jahrhundert verwalten; kurz vor 1320 ist es an seiner jetzigen Stelle errichtet und 1322 mit einer eigenen Kapelle versehen; seitdem ruht seine Verwaltung ausschließlich in den Händen des Rates. Wie ein Ablaßbrief von 1299 bezeugt, diente es ursprünglich als Armenhaus, Krankenhaus und Herberge. Durch den damals aufkommenden und alsbald überhand nehmenden Brauch, sich durch Einkauf eine dortige Pfründe zu verschaffen, wurde es jedoch seiner allgemeinen Bestimmung entzogen und erhielt den Charakter einer Versorgungsanstalt für Gesunde; erst am Ende des 15. Jahrhunderts ist es wieder in ein Armen- und Krankenhaus umgewandelt. Der Langehof ist 1352 als Pilgerherberge letztwillig vom Knappen Segeband von Wittorf gegründet, der zugleich zu Vorstehern dieser Anstalt den amtsältesten Kämmererherrn und den Kirchherrn von St. Johannes bestellte, doch haben die Funktionen des letzteren im folgenden Jahrhundert längere Zeit zu Gunsten der Kämmererei geruht, bis 1501 der Rat wieder auf die Bestimmung des Testators zurückgriff. Die jüngste Stiftung schließlich, das Gralhospital, ist erst kurz vor 1502 vom Rat für die von der damals aufkommenden Franzosenkrankheit Befallenen errichtet.

Die Verwaltung der Hospitäler, mit der sich das zweite Kapitel beschäftigt, unterstand dem Gesamtrat; für die beiden größten Anstalten, das Nikolai- und das Heiligengeisthospital, sind außerdem von ihm aus seiner Mitte je ein und später zwei Vorsteher

deputiert worden, von denen einer wenigstens immer längere Jahre im Amt verblieben ist; im 15. Jahrhundert standen dem Nikolaihof in der Regel ein Bürgermeister und ein Ratmann, dem Heiligengeisthospital zwei Bürgermeister vor. Für die erstere Anstalt wurde die Kassenführung durch einen der Vorsteher wahrgenommen; dem ihm als Beamten zur Seite stehenden Hofmeister lag ursprünglich nur die Leitung des landwirtschaftlichen Betriebes und später auch die Aufsicht über die Siechen ob. Dagegen war der oberste Beamte des Heiligengeisthospitals, der Gastmeister, mit der gesamten inneren Verwaltung einschließlich der unter Aufsicht der Provisoren stehenden Rechnungsführung betraut. Die angesehene Stellung, deren sich dieser mehrfach dem geistlichen Stande entnommene Beamte erfreute, erhellt aus der ihm häufig urkundlich beigelegten Bezeichnung eines Mitvorstehers der Provisoren; wohlhabend mußte der Inhaber dieses Amtes schon um deswillen sein, weil er ein etwaiges Defizit in der Hospitalverwaltung, vorläufig wenigstens, aus eigenen Mitteln zu decken hatte. Die übrigen Beamten, welche dem Gastmeister unterstellt waren, wurden auf dessen Vorschlag von den Provisoren angestellt.

Das dritte Kapitel behandelt das Leben in den Hospitälern. Für den Nikolaihof war im Gegensatz zum Heiligengeist den Insassen eine klösterliche Lebensführung durch die 1344 vom Verdener Bischof erlassene und auch in der Folgezeit im wesentlichen maßgebend gebliebene Regel vorgeschrieben. Die Aufnahme in die Hospitäler erfolgte durch die Einsetzung in eine Pfründe, doch hatten sich die um Aufnahme in den Nikolaihof Nachsuchenden, so lange der Aussatz grassierte — erst 1470 ist mit dem allmählichen Erlöschen der Lepra dort die Zulassung Gesunder neben den Kranken nachweisbar — einer recht drastischen und eingehend beschriebenen Untersuchung zur Feststellung dieser Krankheit an ihnen zu unterziehen. Der gesamte Nachlaß der Pfründner fiel den Stiftungen zu. Der Nikolaihof beherbergte im 15. Jahrhundert 30—40 Insassen, das Heiligengeisthospital 1507 114, das Benedikthospital um 1600 24, der Langehof und das Gralhospital um dieselbe Zeit je 46. Die beiden größeren Anstalten besaßen jede eine besondere Kapelle. Die 1322 errichtete des Heiligengeistes barg später 7 Altäre, an denen von 14 Vikaren Messen gelesen und gegen 90 Memorien gefeiert wurden. Die Kapelle

des Nikolaihofes ließ 1435 der durch seine Darstellung des Prälatenkrieges bekannte damalige Vorsteher Heinrich Lange gänzlich neu aufbauen und reich ausstatten, so namentlich mit einem vom Meister Diderke geschnitzten Gestühl, mit neuem, am Hochaltar angebrachten vergoldeten Altarflügeln, für die der Maler Levyn 95 $\frac{1}{2}$ ℥ lüneb. erhielt, und mit einer prächtigen silbervergoldeten Monstranz, die vom Goldschmied Hinrich Fischer gefertigt wurde und insgesamt 194 ℥ kostete. Der Wohlhabenheit der Hospitäler entsprach die reichliche gute Verpflegung der Insassen.

Die Einkünfte der beiden großen Lüneburger Hospitäler flossen nur zum geringeren Teile aus ländlichem Grundbesitz, insbesondere dem Naturalzins einer Anzahl Maierhöfe, Bauernzehnten und dem eigenen landwirtschaftlichen Betrieb: in der Hauptsache war ihr Vermögen in Sülzrenten angelegt. Das Heiligengeisthospital besaß außer dem ihm seit alters von den Sulfmeistern verliehenen Bedensalz, d. h. der Befugnis, allnächtlich in jedem Sülzhause eine Schaufel Salz sammeln zu lassen, und mehreren kleinen Sülzeinkünften, unter denen die »Freitage«, d. h. der zweimal jährlich aus 24 Sülzhäusern zu zahlende Preis je eines Fuders Salzes, am ergiebigsten waren, seit spätestens 1400 nicht weniger als 8 $\frac{5}{6}$ Pfannenherrschaften und außerdem an Wispelgut nach übereinstimmender Angabe von 1469 und 1491 27 Wispel und 1 $\frac{1}{3}$ Plaustra freies und 2 Plaustra unfreies Flutgut; dieser Besitz an Pfannenherrschaften und Wispelgut entspricht um 1469 einem Kapitalwert von nahezu 50 000 Mark Lüneb. Der ursprünglich nur auf milde Gaben angewiesene Nikolaihof verfügte — abgesehen von mehreren Nebeneinkünften aus der Saline — seit 1434 über einen Sülzbesitz von 3 Pfannenherrschaften und 11 $\frac{1}{2}$ Chor Wispelgut, zu dem 1519 eine weitere Pfannenherrschaft hinzukam. Diese Sülzrentenerträge wurden jedoch wesentlich geschmälert durch die Beiträge, welche die Sülzbegüterten seit 1417 zur Verzinsung und Tilgung der Stadtschuld zu leisten hatten. Durch die mit den Lüneburger Sülzbegüterten abgeschlossene Konkordie vom 1. August 1457 wurde auf jede Pfannherrschaft der Betrag von 908 ℥ sowie auf jeden Wispel die Hälfte dieser Summe abgewälzt und die Verzinsung dieses Kapitals mit 60 bzw. 30 ℥ vorgesehen. Verhältnismäßig früh, bis 1470, haben die beiden Hospitäler ihr Sülzgut wieder frei-

gemacht, der Nikolaihof mit 8035 ℔ , der Heiligegeist mit 20485 ℔ ; die Verzinsung dieser größtenteils durch Anleihen aufgebrachtten Beträge hat allerdings, wenigstens auf dem letzteren Hospital noch lange Jahre gelastet.

Ein weiterer Abschnitt dieses die Vermögensverhältnisse der Hospitäler behandelnden letzten Kapitels ist von besonderem Interesse für die hansische Forschung. Die mit dem Jahre 1410 einsetzenden Rechnungsbücher des Nikolaihofes führen nämlich die alljährliche Reineinnahme dieses Hospitals aus den Pfannenherrschaften und dem Wispelgut auf und lassen also unter Hinzurechnung der jeweilig dem Rate bewilligten Sülzhilfe die alljährlichen Sülzrentenerträge erkennen. Sie sind bedeutenden Schwankungen unterworfen gewesen, so erreicht 1419 [der Wispelertrag mit 27 ℔ seinen tiefsten, 1429 und 1430 mit 102 ℔ seinen höchsten Stand. Indem nun der Verfasser, wengleich nicht immer einwandfrei, die Abhängigkeit des Salzpreises von der jeweiligen politischen und handelspolitischen Situation und insbesondere von den die Konkurrenz des Baiensalzes im Ostseehandel beseitigenden oder beschränkenden zeitweiligen Unterbindungen des Sundverkehrs ein Jahrhundert hindurch verfolgt, liefert er einen schätzenswerten Beitrag zur Geschichte des Lüneburger Salzhandels.

HANSISCHE
GESCHICHTSBLÄTTER.

HERAUSGEGEBEN

VOM

VEREIN FÜR HANSISCHE GESCHICHTE.

JAHRGANG 1909.

ZWEITES HEFT.



LEIPZIG,
VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT.

1909.

HANSSISCHE

ESCHICHTSBLETT

HERAUSGEBEN

VON

VEREIN FÜR HANSSISCHE GESCHICHT

LEIPZIG

Alle Rechte vorbehalten.

ZWEITES HEFT



LEIPZIG

VERLAG VON DUNCKER & HUMBOLDT

IX.

Handel und Handelspolitik am Niederrhein vom 13. bis 16. Jahrhundert.

Vortrag, gehalten in der 38. Jahresversammlung des Hansischen
Geschichtsvereins zu Münster am 2. Juni 1909.

Von

Bruno Kuske.

Den Begriff »Niederrhein« pflegt man in verschiedenem Sinne zu verwenden. Gewöhnlich versteht man unter niederrheinischen Gebieten die, welche von den Verzweigungen des Stromes an aufwärts bis oberhalb Düsseldorf (Benrath) liegen. Liesegang faßt diesen bereits sehr eingeeengten Begriff noch enger und behandelt in seiner Geschichte des niederrheinischen Städtewesens nur die klevischen Städte, — die Orte in dem Lande, das dort beginnt, wo an der Ruhrmündung die Gebirge den Strom auf dem rechten Ufer für immer verlassen. Man unterscheidet ferner gegenwärtig von den niederrheinischen Ländern scharf die niederländischen, und zwar besonders unter dem Einfluß der modernen politischen Grenze.

Tatsächlich aber hat Geldern in vielen Beziehungen stark rheinaufwärts gravitiert und wirtschaftlich sind seine Landesteile, die links des Stromes lagen, sehr nahe verwandt den jetzigen rheinländischen, die sich südwärts an sie anschließen. Die politische Trennung wurde auch endgültig erst mit dem Venloer Verträge von 1543. Unsicher ist dann die Bezeichnung des Gebietes zwischen Düsseldorf und Köln und weiter bis Bonn, bis zu der Stelle, wo der Strom in die Tieflandsbucht eintritt. Sie werden mit gemeint,

wenn man von »niederrheinisch« im weiteren Sinne spricht. Sie werden z. B. auch von wissenschaftlichen Bestrebungen immer mit berücksichtigt, die sich dem Niederrhein widmen, wie von dem Verein für Geschichte des Niederrheins und seinen Annalen oder von den Beiträgen für Geschichte des Niederrheins, die der Düsseldorfer Geschichtsverein herausgibt.

Ich möchte nun den Begriff in einem sehr weiten Sinne fassen, obwohl ich mir eines Verstoßes gegen den vorherrschenden Sprachgebrauch dabei wohl bewußt bin. Ich möchte ihn augenblicklich für alle Länder anwenden, die ungefähr von einer Linie Aachen—Köln an abwärts bis zur Mündung liegen, also auch an den Gabelungen des Stromes in den Niederlanden. Es läßt sich das vom wirtschaftshistorischen Standpunkte aus sehr wohl mit dem Hinweis darauf rechtfertigen, daß alle diese Länder bereits im Mittelalter wirtschaftlich eng miteinander verflochten waren und sich kraft ihrer wirtschaftlichen Individualitäten wertvoll wechselseitig ergänzten.

Das Mittelalter ist ja die Zeit zerstreuter, gleichmäßiger, dezentralisierter Produktion und Konsumtion. Jedes Land stellt da sehr mannigfache Güter zugleich her und verbraucht sie zugleich, und die Quantitäten der in jedem Land erzeugten Güter sind relativ weniger voneinander verschieden. Das gilt vor allem für die Erzeugung von Lebensmitteln und Rohstoffen, abgesehen hier natürlich von denen, die außerordentlich veränderten klimatischen Bedingungen unterliegen. Es hat sich wenig interlokale und internationale Arbeitsteilung entwickelt, und dementsprechend ballt sich auch der Konsum bestimmter Güter noch nicht so sehr auf gewisse Gebiete zusammen, wie z. B. heute der von Baumwolle oder Wolle in Textilindustriegegenden. Aber doch sind besonders am Rheinstrom schon bemerkenswerte Ansätze zu wirtschaftlicher Differenzierung bereits im Mittelalter vorhanden, und es ist vor allem interessant, daß dies auch schon in der Landwirtschaft geschieht.

In der Hauptsache möchte ich vier Wirtschaftsgebiete am Niederrhein unterscheiden, von denen jedes sich durch eine bestimmte Eigenart der Produktion auszeichnet, jedes durch die Bevorzugung ganz bestimmter Güter auffällt. Und diese Unterscheidung ist deshalb nicht unwichtig, weil sie uns die Grundlagen

besonders des einheimischen, interlokalen Handels enthüllt und verdeutlicht.

Da charakterisiert sich zunächst das Herzogtum Berg auf dem rechten Rheinufer durch seine Wald- und Bergwirtschaft. Es exportiert Holz und Holzkohlen und hat bereits im 14. Jahrhundert Steinkohlenhandel¹. Um 1440 werden angeblich zuerst die Steinkohlen des Ruhrrevieres genannt, obwohl der Abbau auch dort weit älter sein dürfte. Das bergische Land hat bedeutende Kalkgruben in der Gegend von Bensberg und Gladbach, und in seinen Rheinniederungen, besonders bei Hitdorf und Monheim, aber auch über seine Grenzen hinaus abwärts bis Wesel brennt man mindestens seit dem 14. Jahrhundert Ziegel zum Bau der rheinischen Städte. Bei Radevormwald und Morsbach sind Kupfer-, bei Eckenhagen Silbergruben, und die zahlreichen Eisenbergwerke des ganzen Gebietes und der sich im Osten anschließenden westfälischen Landschaften sind die natürlichen Fundamente des bergischen Eisengewerbes, das seit dem 14. Jahrhundert aufblüht, besonders in Solingen, Remscheid und Cronenberg, jedoch auch unten in Ratingen und drüben im märkischen Lande in Breckerfeld. Im 16. Jahrhundert entwickelt sich die Garnindustrie des Wuppertales². Das bergische Land ist daneben der Schauplatz einer nicht un-

¹ Über die wirtschaftliche Struktur des bergischen Landes vgl. die vortreffliche knappe Darstellung von Th. Ilgen in seinem Aufsatz: Die Landzölle im Herzogtum Berg (Zeitschr. d. Bergischen Gesch.-Ver. Bd. 38 [1905] S. 232 ff.). Dasselbst zahlreiche Literaturangaben. — Über die Ruhrkohle s. F. Woeste, Ältestes Steinkohlenbergwerk in der Ruhrgegend, ebd. Bd. 7 (1871) S. 95. — Vgl. dagegen über das Wurmrevier: F. Büttgenbach, Der erste Steinkohlenbergbau in Europa. Aachen 1898; und ders., Geschichtliches über die Entwicklung des 800jährigen Steinkohlenbergbaues an der Wurm. 1113. 1898. Aachen 1898. — Die am Rhein liegenden Teile des Herzogtums Berg treiben vor allem auch Schleiferei und Müllerei, und zwar zum Teil im Dienste des Kölner Gewerbes (Bäcker, Harnischmacher, Gerber). H. v. Loesch, Die Kölner Zunfturkunden (Bonn 1907) Bd. II S. 23 u. 285 f. — Dazu: Staatsarchiv Düsseldorf, Jülich-Berg, Handel 4^{1/2} II; dgl. Stadtarchiv Köln, H, Mülheimer Schifffahrt. — Ziegelei: s. auch St.-A. Düsseldorf, Wesel. — Mir kommt es, wie gesagt, an dieser Stelle nicht auf eine Gesamtschilderung der Produktion der einzelnen Gebiete an, sondern nur auf die Betonung des Charakteristischen.

² W. Creelius und A. Werth, Urkunden zur Geschichte der

bedeutenden Fischzucht, die in den Teichen der geistlichen und ritterlichen Grundherren betrieben wurde und für die städtischen Märkte produzierte¹.

Das linksrheinische Gebiet von den Toren Kölns bis hinab nach Geldern kennzeichnet sich hingegen mehr durch seinen Landbau, und zwar dabei durch die Bevorzugung von Handelspflanzen. Es führt wohl auch Getreide aus — der Getreidehandel blüht besonders in Kalkar und Neuß —, aber dies noch nicht in sehr hervorragendem Maße. Sehr häufig, und besonders in Teuerungszeiten, müssen sich die niederrheinischen Gebiete noch von Luxemburg, dem Rheingau und dem Mainland, aber auch von Holland über die Seehäfen her mit Korn versorgen². In einen in die Ferne gehenden Handel gelangen vielmehr vor allem Flachs, Wolle, Öl Krapp und Waid. Blaue und gelbe Flachs- und Rapsfelder mögen dem ganzen langen Streifen am linken Ufer und in klevischen Landesteilen auch am rechten ein besonderes landschaftliches Gepräge verliehen haben, am meisten wohl in seinem nördlichen Teile. Der niederrheinische Flachs kommt in großen Mengen z. B. ins Kölner Leinenkaufhaus³ und mit seinem Anbau hängt die Leinöl-

Garnnahrung im Wuppertale. Zeitschr. d. Berg. Gesch.-Vereins Bd. 16 (1881) S. 73 ff. u. 17 (1882).

¹ B. Kuske, Der Kölner Fischhandel vom 14.—17. Jahrhundert (Westd. Zeitschr. f. Gesch. u. Kunst Bd. 24 Heft 3. 1905). — Dgl. St.-A. Köln Briefb. 22, 23^e und Brb. (1476); Fischhändler aus Siegburg und dem Amte Mettmann. Wo im Folgenden »Briefbücher (Brb.)« zitiert werden, sind stets die Kölner im St.-A. Köln gemeint.

² E. Liesegang, Niederrheinisches Städtewesen vornehmlich im Mittelalter. Breslau 1897. S. 616. — B. Kuske, Die Kölner Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert. Vierteljahrschr. f. Sozial- und Wirtschaftsgesch. (1909) Heft 2 S. 305. — Stadtarchiv Köln: Briefbücher 37, 399^a: Getreide von Luxemburg (1492). H, Handelszweige, Getreide: Handel mit Amsterdam im 16. Jahrhundert. Die Stadt ist es häufig, die das Land überhaupt mit Getreide versorgt; u. a. die Hofhaltungen. Herzog Gerhard von Jülich bezieht i. J. 1451 50 Malter Malz aus Köln. Brb. 20, 131^b. Im Jahre 1460 werden zu Zeiten wöchentlich 1000—1300 Malter Getreide aus Köln an jülich-bergische Untertanen verkauft. Brb. 25, 134^a. Dgl. 1491 Getreide an den jül.-berg. Hof. Brb. Köln versorgt auch die Bewohner der kleineren Nachbarstädte, wie Bonn, Siegburg und Düren, mit Vieh, z. B. Brb. 29: 49 Ochsen an Dürener verkauft (1470). Bonner auf dem Kölner Viehmarkt: 34/35, 7^b.

³ Stadtarchiv Köln, H, Handelszweige: Flachs.

industrie der klevischen, geldrischen und nordbrabantischen Orte, besonders von Rees, Emmerich, Kleve, Kalkar, Nimwegen und Herzogenbusch, zusammen. Mehr noch schlugen diese Städte aber Rüböl¹. Die Farbstoffe Krapp und Waid gehen in großen Mengen von Köln und Nimwegen nach den niederländischen Handelsplätzen und England und südwärts nach dem Oberlande hinaus, und die hochentwickelte Kölner Färberei beruht wohl zum Teil auf der Nähe des Rohstoffanbaues². Die Weidegründe zwischen der unteren Maas und dem Rhein ermöglichten in hervorragender Weise Schafzucht und auf ihr sowohl, wie auf den nahen großen Märkten für englische Wolle in Brügge, Antwerpen, Bergen op Zoom und Dortrecht baut sich das blühende Tuchgewerbe zahlreicher niederrheinischer Städte, von Emmerich, Goch, Kalkar, Xanten, Wesel und Rees, aber auch von Aachen, Düren und Neuß auf.

¹ Liesegang a. a. O. S. 617. — Hans. UB. 8 S. 386 ff. Dgl. Brb. 20, 14^b (1450). Entgegen Liesegangs Angabe stand das Leinöl in der niederrheinischen Produktion hinter dem Rüböl zurück. Die Stadt Köln beaufsichtigt die Qualität des ankommenden und durchgehenden Öles. Sie beschwert sich i. J. 1450 bei Nimwegen (Brb. 20, 14^b), 1457 bei Rees, Emmerich, Kalkar, Nimwegen, Kleve und Herzogenbusch: Das Öl soll nicht mit »Lynolei, meynolei, hederigem olei und mit manicher hande anderen sachen« vermischt sein. Die Stadt läßt durch ihre Röder auch die in den Tonnen enthaltenen Quantitäten kontrollieren. Brb. 20, 170^b (1451).

² v. Loesch I S. 19*. Über Waidbau und -handel am Niederrhein s. K. Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter, Bd. I, 1 S. 562. — G. v. Below, Privileg für die Waidhändlerzunft der Stadt Jülich. 1424 August 10. Beitr. z. Gesch. d. Niederrheins Bd. 10 (1895) S. 186 f. Belows Vermutung, daß sich das Herzogtum Jülich von Berg wirtschaftlich namentlich durch den Waidbau unterschieden habe, vermag ich auf Grund meiner Untersuchungen zu bestätigen. Vgl. Höhlbaum, Hans. UB. 3, 84. — Liesegang S. 598. — W. Stein, Akten zur Gesch. d. Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert (Bonn 1895) Bd. 2 S. 119 ff. Der Waid wird von den Bauern in die Städte auf den Markt gebracht, der in Köln Spezialmarkt ist, und geht dort in die Hände der Kaufleute über. Export von Krapp und Waid z. B. auch nach England, s. mehrfach Belege in den Briefbüchern des Kölner Stadtarchives, die ich zur Publikation der Quellen zur Kölner Handelsgeschichte nahezu druckfertig bearbeitet habe. Zahlreiche in den folgenden Ausführungen enthaltene und dabei nicht ausdrücklich belegte Tatsachen sind in diesem Manuskript zusammengestellt.

Überall entstehen mit dem Ende des 13. Jahrhunderts in den klevischen Städten Wollweberzünfte, und das Gewerbe entwickelt sich besonders lebhaft in den fünfziger Jahren des 15. Jahrhunderts unter dem Einfluß des Verbotes der flandrischen Tuche. Die Tuchindustrie ist ja im Mittelalter gerade im Rheinland überall verbreitet. Auch Tuche des bergischen Landes, besonders von Lennep, werden auf den Märkten genannt¹.

Endlich hat sich das Gebiet auch durch Pferdehandel ausgezeichnet. Er konzentriert sich auf Köln, jedoch auch auf Düren, und im Jahre 1467 wird ein Pferdemarkt in dem rechtsrheinischen Wesel begründet. Wir vernehmen ferner, daß ein solcher wenigstens zu Anfang des 16. Jahrhunderts in Gräfrath im Bergischen abgehalten wird².

Eine besondere Stellung nehmen gewerblich Köln und Aachen ein. Dieses war bis ins 17. Jahrhundert, bis zur Vertreibung der Evangelischen, besonders eine Stadt der Tuch- und Metallindustrie. Es war seit der Zerstörung von Dinant durch Herzog Philipp von Burgund im Jahre 1466 im Kupfer- und Messinggewerbe an dessen Stelle getreten und behauptete lange Zeit fast ein Monopol in Erzeugung und Vertrieb von Fabrikaten, die diesem entstammten³.

Köln war die erste Stadt Deutschlands im Seidengewerbe. Seine Wolltuche traten freilich seit der Unterdrückung der Weber in den Wirren von 1371 und seit dem Aufkommen der englischen Konkurrenz bedeutend zurück, aber es blieb ihm doch noch eine hervorragende Stellung übrig im Handel mit Garnen, mit Juwelen und anderen Waren aus Edelmetallen, Messing und Kupfer und besonders mit Stahl. Seine Großkaufleute beherrschen mit ihrem Kapital zum Teil die Eisenindustrie des Siegerlandes und der Graf-

¹ S. Liesegang a. a. O. — Ilgen a. a. O. S. 238. — Briefb. 33. 1483. — Hans. UB. 8 S. 114. Besonders das Verbot der flandrischen Tuche belebt die Tuchindustrie des Niederrheins, vgl. die Ordnung des Weseler Wollenamts. Duisburg richtet i. J. 1452 ebenfalls ein Wollenamt ein.

² Düren: St.-A. Köln, Briefb. 19, 104^o (1449); Wesel: St.-A. Düsseldorf, Wesel, Urk. 512; Gräfrath: St.-A. Köln, Briefb. 41, 441^a.

³ B. A. Peltzer, Geschichte der Messingindustrie und der künstlerischen Arbeiten in Messing (Dinanderies) in Aachen und den Ländern zwischen Maas und Rhein von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Zeitschr. d. Aachener Geschichtsvereins Bd. XXX. 1909.

schaft Mark, wo z. B. die Schmiede von Breckerfeld auf Grund von Verträgen, die sie unter Mitwirkung des Herzogs von Kleve geschlossen hatten, zeitweilig für einzelne Kölner arbeiten¹. Seit dem Ende des 15. Jahrhunderts versucht die Stadt immer mehr das bergische Land zu zwingen, ihr sein Eisen zum Stapel zuzuführen. Es geht bis ins 16. Jahrhundert hinein außer nach den großen flandrischen und niederländischen Plätzen namentlich nach England, ebenso wie Garn und Seide. Bedeutend war wegen des Weinhandels die Böttcherei, die auch exportiert. Auf einen weiteren namhaften Zweig des Kölner Gewerbes werde ich sofort in anderem Zusammenhang zurückkommen². — Die kleineren Orte unterhalb Kölns und in seiner Nähe brauten Bier, so Deutz, Mülheim am Rhein, Neuß, Kaiserswerth und Kalkar. Es wird besonders nach Köln gebracht, wo es zum Teil das einheimische an Güte übertraf und den Brauern eine oft bekämpfte Konkurrenz machte. Überdies läßt sich wenigstens in Wesel auch der Verkauf von Hamburger Bier nachweisen³.

Das dritte Wirtschaftsgebiet, das sich deutlich von den bisher erwähnten abhebt, ist das im Süden und Osten der Zuidersee, das sich vor allem durch seine Viehzucht auszeichnet. Es greift aber auch etwas über die Waal herüber und setzt sich ostwärts nach Friesland und Westfalen vor. Es erzeugt vor allem Rinder und in etwas abgeschwächter Bedeutung auch Schweine, deren Mast

¹ Briefb. 37, 27^a (1490).

² H. v. Loesch a. a. O. — H. Koch, Geschichte des Seidengewerbes in Köln. (Schmollers Forschungen Heft 128. Leipzig 1907.) — B. Kuske, Kölner Handelsbeziehungen (s. o.) S. 299. — Bergisches Eisen ist im Umkreis von einer halben Meile um Köln an die dortige Eisenwage gezwungen. Brb. 40, 1499. — Für Kölner Stahlhandel zahlreiche Belege in den Briefbüchern. Verleger in der Stahlindustrie in Breckerfeld und Siegen sind die Hansekaufleute Arnt von Westenburg und die Greverodes. — Im Jahre 1486 kauft ein Questenberg einmal 100 Faß Stahl zu 1800 rhein. Gulden von einem Dortmunder. Brb. 34/35, 283^a. Absatz von Weinfässern in Oberwesel s. Brb. 31, 277^b (1477).

³ Liesegang a. a. O. S. 507. Brauerei in Kalkar ebd. S. 615 f. Die Stadt Köln geht während des 15. Jahrhunderts häufig gegen fremde Biere in ihren Mauern vor, gegen Biere von Neuß, Kaiserswerth, Mülheim a. Rh. und Deutz. Briefbücher. — Vgl. ferner A. Schulte, Vom Grutbiere. Annalen des Hist. Vereins f. d. Niederrhein. Heft 85 (1908) S. 118 ff.

wohl in Westfalen erheblicher war. Das Vieh ging im Herbste in großen Herden südwärts. Friesische Ochsen werden bis an den Oberrhein hinaufgetrieben¹, und im Oktober und November kommt das niederrheinische und westfälische Vieh zu Tausenden auf den Hauptmarkt Köln. Neuß sucht vorläufig noch vergebens mit ihm zu konkurrieren. Beide Städte kämpfen fortgesetzt um den Viehhandel. Köln sucht Neuß auf Grund seines Stapelrechtes zu verbieten, Herden aufzuhalten und auf seinen Märkten absetzen zu lassen. Sie sollen »unangebrochen« heraufkommen. Gleichwohl gelingt es Neuß, einen Teil des Viehhandels bereits im 15. Jahrhundert an sich zu ziehen, wiewohl er auch in seinen Mauern teilweise von Kölner Kommissionären beherrscht wurde². Aber in fast allen Städten des Niederrheins und Westfalens sehen wir zahlreiche Leute am Viehhandel nach Köln beteiligt, an erster Stelle die von Münster, Coesfeld, Bocholt, Dülken und von Kempen und vor allem natürlich die von Deventer, Kampen, Zwolle, Groningen, Grolle, Zütphen, Nimwegen und Utrecht³. Daneben gehen Häute, Leder, Käse, Butter, Speck und Schinken hinaus — Häute, Käse und Speckseiten in Sendungen von mehreren Tausend Stück auf einmal und für einen Kaufmann —, und auch diese wieder an erster Stelle nach Köln, um von dort weitervertrieben zu werden. Außerdem hatte Köln zahlreiche Gerbereien und ein weithin exportierendes Riemer-, Beutler- und Gürtlergewerbe⁴. Doch auch Herzogenbusch und andere niederländische Städte trieben Gerberei, und die niederländischen Schuhe, die in Köln feilgehalten wurden, bereiteten der dortigen Schuhmacherzunft zu Ende des 14. Jahrhunderts manche Konkurrenz und manche Sorge, sodaß der Rat den Absatz dieser Fabrikate verbieten mußte⁵.

¹ An den pfalzgräflichen Hof. 1493: Brb. 38.

² St.-A. Köln, H, Viehhandel 1448. — Brb. 19, 756. Der Viehhandel in Neuß wurde in Köln als Meinkauf angesehen.

³ S. z. B. unten: S. 312 mit Anm. 1. — Köln scheint von den fernen Bezugsorten für Fleisch zum Teil abhängig zu sein: I. J. 1447 ersucht es den Erzbischof von Köln um Geleit für die Münsterer Viehhändler mit dem Hinweis darauf, daß sonst Fleischteuerung eintreten würde. Brb. 18, 1806.

⁴ v. Loesch a. a. O. — 2200 Speckseiten: 1447. Brb. 18, 160^a. Dgl. 1100 (= 550 Zentner) zu 1650 oberl. Gulden: Brb. 25, 10^b (1459); 550 gesalzene Häute: Brb. 37, 217^b (1491).

⁵ v. Loesch II S. 405.

An der Butter- und Käsebereitung nahm auch Holland teil, besonders in Hoorn, Alkmaar, Haarlem und Amsterdam, ebenso Teile von Nordbrabant in der Gegend von Breda.

Eigentümlich für die Zuiderseeländer ist dann besonders auch der Handel mit Stören, Schollen, Bückingen, Stockfischen, Laberdan und Kabljau, der sich in Deventer, Kampen, Harderwijk und den Städten der holländischen Zuiderseeküste an den Fang anschloss. Auch Herzogenbusch treibt bis in die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts hinein Bückingsräucherei, für die selbst das abgelegene Antwerpen noch ein Hauptplatz war. Der beste Bücking war der Tjibücking, der im Winter in der Zuidersee gefangen wurde. Scholle, Kabljau und Schellfisch stammten aus den gleichen Gewässern und der Nordsee¹. Stockfisch, Tran und Seehundsspeck, die wohl besonders zur Seifebereitung dienten, kamen aus Norwegen. Die Zugehörigkeit der Zuiderseestädte zur Hanse erklärt sich mit aus ihren hervorragenden Handelsinteressen in Bergen und aus ihrer beherrschenden Stellung, die sie im Handel mit dem wichtigen Stockfisch in Westdeutschland einnahmen. Erst im 16. Jahrhundert kommt der isländische Stockfisch mehr in Aufnahme, den im Rheingebiet die Holländer holten, die dann einen großen Teil des Handels damit an sich rissen. Der neue Fisch läßt sich zum ersten Male um 1530 in Köln nachweisen².

Die Holländer übernehmen im Westen im 15. Jahrhundert mehr und mehr auch die Führung im Heringsfang und -handel, den sie seit der Vereinsamung von Skanör und Falsterbo um die Mitte des 16. Jahrhunderts, besonders im Rheingebiet monopolisieren bis in die Mauern des Fischkaufhauses von Köln hinein, wo die dortigen Kommissionäre und Faktoren zwischen sie und den oberländischen Kaufmann traten. Ebenso nimmt ihre Salzsiederei seit dem 15. Jahrhundert stetig zu. Überall an der westlichen Zuidersee und an der holländischen und seeländischen Küste entwickeln sich Salzpflanzen und Salztannen, und die beste Qualität wird in Zierikzee gewonnen³.

Diese wirtschaftliche Eigenart der einzelnen Gebiete, die ich

¹ S. Kuske, Fischhandel.

² Ebd. S. 267.

³ Ebd. S. 239. — D. Schäfer, Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen. Halle 1887. — St.-A. Köln, H, Salzhandel.

soeben nur in sehr großen Zügen zu schildern versuchte, hat zunächst schon einen sehr beträchtlichen Handel zwischen ihnen geschaffen. Sie wurde aber auch zum Teil die Grundlage ihres Fernhandels.

Der niederrheinische Fernhandel befaßte sich auch mit dem Umsatz von Gütern, die aus entlegeneren Ländern stammten.

An ihrer Spitze steht vom Oberland her der Wein. Dieser ging allerdings zumeist durch Kölner Hände. Der Kölner Kaufmann überwiegt im Handel mit westdeutschen Weinen weitaus an allen Plätzen bis hin nach England und ostwärts bis Reval. Er beherrscht ihn auch auf den wichtigsten Weinhandelsmärkten des niederrheinischen Gebietes: in Deventer und Herzogenbusch.

Die Kaufleute der klevischen und jülich-bergischen Städte stehen selten direkt mit den Ursprungsländern des Weines in Verbindung. Sie beziehen vielmehr vom kölnischen Zwischenhändler, der zum Teil entweder eigene Weinberge besitzt, den Wein auf dem Stock gekauft oder den Winzern solche Vorschüsse gezahlt hat, daß sie ganz abhängig von ihm sind¹.

Zwei andere besonders wichtige Güter, die das Oberland schickte, waren Holz und Steine, Werksteine und Schiefer. Das Holz kam vom Schwarzwald, vom Main und von der Mosel, wo z. B. der Erzbischof von Trier am Handel damit beteiligt war². Der Mittelpunkt des Steinexportes war Andernach, das für seine Mühlensteine ein Monopol behauptete. Die Obermündiger Gewerker der Steinbrüche ließen keine großen rohen Steine nach auswärts, aus denen man hätte Mühlensteine hauen können, und diese gehen von Köln aus bis in die Ostsee, bis Danzig. Außerdem versendet Andernach große Mengen sog. Godelscheider Steine bis in die Niederlande. Das war ziegelförmiges Baumaterial, das in bestimmter, von den Städten Andernach und Köln kontrollierter Größe zugehauen wurde³.

¹ Briefb. 30, 74^b ff. (1473).

² Brb. 18, 65^b (1446).

³ Rheinische Mühlensteine in Danzig: 1469. Brb. 29, 33^a, I. J. 1467 bezieht die Äbtissin von S. Ursula zum Umbau der Kirche 1500 Bretter aus Gernsbach. Brb. 28, 97^b c. Brb. 21, 165^a (1453): Köln an Andernach: Beschwerwert sich über die Kleinheit der »Gaedescheder« Steine. Das Fuder soll 7 Fuß lang, 4 breit, 2¹/₂ tief sein, das halbe 3¹/₂ × 2 × 1¹/₄.

Von der Rheinmündung her kommen außer den Fischen und dem Salz besonders die Güter, die das Ostseegebiet erzeugt oder ausführt, in die niederrheinischen Länder, namentlich Pelze, Wachs, Talg, Pottasche, Getreide. Wichtiger als alle Güter war aber das englische Tuch, das jedoch mehr über die großen niederländischen Hauptmärkte ging¹.

Das wichtigste Ziel dieses gesamten Handels war natürlich Köln. Hier vereinigten sich die Warenzüge aus allen vier Himmels- gegenden. Von hier strahlten sie wieder nach allen Seiten hinaus. Was am Niederrhein Handel in größerem Stile treibt, ist meist auf Köln irgendwie angewiesen. Von dorthier bezieht der nieder- rheinische Kaufmann, dorthin setzt er vor allen Dingen ab. Häufig steht er mit dem Kölner in Gesellschaft. Es lassen sich mehrfach solche Vereinigungen von Kölnern mit Kaufleuten von Kalkar und Cleve und besonders von Wesel nachweisen; sie treiben ihre Geschäfte auch gemeinsam im Ausland, z. B. in Italien. Die Kölner haben ihre Weinlager in den niederrheinischen Städten. Die Ein- heimischen dienen ihnen dann dort als Angestellte, als Pfleger und Verkäufer des Gutes².

Die Bewohner des Niederrhein widmen sich aber auch dem Kölner Handel als Fuhrleute, Schiffer und Viehtreiber.

Während des Konfliktes mit Geldern in den Jahren 1465, 1466 und 1470 läßt Köln alle Güter vereignen, die geldrischen Ursprungs verdächtig sind oder daß sie Geldern zugeführt werden sollen. Von Anfang Oktober 1465 bis Anfang Februar 1466 werden außer Kölner Kaufleuten und Schiffern zahlreiche vom Niederrhein deshalb vereidigt.

Augenscheinlich liegen hier die kleinen Steine vor, aus denen viele rheinische Bauten errichtet sind. Die »Godelscheder« oder »Gurdel- scheider« Steine sind auch oft in den Rheinzolltarifen erwähnt. Vgl. K. Spahn, Studien zur Geschichte des Andernacher Rheinzolls. Bonner Diss. 1909 S. 72.

¹ S. Kuske, Kölner Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert. Auch der oberdeutsche Tuchhandel ging meist über Köln. Im Jahre 1505 lassen z. B. die Hochstetter zu Augsburg 108 englische Tücher über Köln befördern. Brb. 42, 275, 292. Die Hochstetter im Kölner Tuch- handel s. auch Brb. 37, 346^b (1492).

² In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts handeln die Kölner auch mit Büchern am Niederrhein und in Westfalen: Die Drucker Helman und Quentel schicken dazu ihren Diener dorthin. Brb. 33, 1483, Sept. 8.

Von den Kaufleuten sind aus Wesel 24, darunter zwei ausdrücklich genannte Gesellschaften, aus Nimwegen und Duisburg je 12, unter letzteren zwei Gesellschaften, aus Emmerich elf, darunter eine Gesellschaft, aus Neuß zehn, darunter drei Gesellschaften, von denen eine vierköpfig und an 30 Fuder Wein beteiligt ist. Dann folgen Buderich mit sieben, Deventer und Rees mit drei, Herzogenbusch, Zütten, Groningen und Griet mit je zwei Kaufleuten und Düsseldorf, Xanten, Rheinberg und Arnheim mit einem.

Daneben sind zahlreiche Viehhändler und -treiber genannt, die aber zum Teil auch aus Westfalen stammen; aus Münster 28, Dülken 15, Emmerich acht, Warendorf vier, Wesel drei, Groningen zwei, darunter besonders der dortige Münzmeister, ebenfalls zwei aus Gladbach, Ürdingen, Elten, Coesfeld und dem Utrechtschen, je einer aus Neuß, Odenkirchen, Kempen, Buderich, Rees, Bocholt, Steinfurt, Ahus, Ahlen, Leuwarden und Deventer. Die Schiffer stammen aus Wesel, aus dem sieben genannt sind, aus Rees (fünf), Düsseldorf (drei), Emmerich, Urdenbach, Neuß und Buderich. Teilweise sind Schiffer und Kaufmann noch identisch. Der Schiffer treibt Eigenhandel, der Kaufmann transportiert selbst.

Die Kaufleute, die soeben aufgezählt wurden, kaufen zum Teil in Köln ein. Sehr wenige kommen vom Oberland her. Sie kaufen Metalle, namentlich Stahl und Eisen, Blei und Kupfer, dazu aber Steine, Holz, Sämereien, besonders Zwiebelsamen, Hanf und Holz und weitaus an erster Stelle Wein. Sie bringen außer Vieh vorwiegend Fische, Salz, Öl, Butter, Käse und Leder, einmal aber auch Wein von unten herauf¹.

Köln ist auch der Mittelpunkt des niederrheinischen Geldhandels. Dieser lag bis in die ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts größtenteils in italienischen Händen. In Köln sitzen zahlreiche Lombarden, die sich da besonders in den großen Häusern

¹ S. St.-A. Köln, H, Geldrische Arrestationsprot. von 1465; ein ähnliches Bild dürfte ein zweites Protokoll von gleichem Umfange aus 1469—70 geben; ebd. — Viele Beweise für den Verkehr zwischen den niederrheinischen Plätzen und Köln s. wieder in den dortigen Briefbüchern. S. z. B. auch »Verlag« in der Malerei: Der Duisburger Maler Joist van Kempen läßt bei dem Kölner Johann Egbertz eine Tafel für 17½ Gulden malen! Briefb. 44, 325 a f. (1508).

zum Bucke und ad Lombardum konzentrieren, aber auch sonst Grundstücke und Renten besitzen. Sie stammen aus der Lombardei und häufig aus Asti, aber auch aus Bologna, Florenz und sogar aus Apulien. Auch diese werden aber Lombarden benannt. Man scheint den Begriff auf alle Italiener, die sich mit Geldgeschäften befassen, als eine Art Berufsbezeichnung anzuwenden. Sie werden besonders durch den wachsenden Anleihebedarf der rheinischen Erzbischöfe für die Zahlung der Servitien in Rom seit dem 13. Jahrhundert in größerer Zahl herangezogen. Und dann bedienen sich auch sehr häufig die niederrheinischen weltlichen Mächte ihrer Geldvorräte, und aus diesem Grunde erklärt sich zum Teil ihre Ansiedelung in zahlreichen kleineren Städten. Aloys Schulte macht sie für Mülheim, Werden, Duisburg, Gladbach, auch sonst im Jülichischen und in Aachen, und in Arnheim namhaft. Ihre Kolonien lassen sich aber auch in Geldern, Zaltbommel und nach Oppermann bereits 1260 auch in Utrecht nachweisen. In Wesel sind sie auch am Weinhandel beteiligt, wie ja die Lombarden meist überhaupt zugleich Warenhändler waren, und als solche fast überall ausdrücklich zugelassen sind. In Köln war ihnen nur der Geldwechsel, den die Münzerhausgenossen monopolisierten, verboten¹.

Seit den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts ziehen sie sich fast ganz aus dem rheinischen Handel zurück. An ihre Stelle tritt nun das erstarkte heimische Kapital und besonders das der Kölner Kaufleute. Die Vertretung der großen italienischen Bankhäuser geht aus lombardischen Händen in kölnische über, und Fürsten und Städte wenden sich Kölner Bürgern zu, wenn sie leihen wollen. Wir sehen im 15. Jahrhundert den ganzen Niederrhein stark an diese verschuldet, und die Kaufleute der oft zahlungsunfähigen Städte, wie Neuß, Kempen, Kalkar, Wesel, Rees oder Nim-

¹ Über Rheinische Lombarden und Kölner Geldhandel vgl. A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, Bd. I S. 300 ff.; vgl. dazu meine Ausführungen in: Die Handelsbeziehungen zwischen Köln und Italien. Westdeutsche Zeitschr. f. Gesch. u. Kunst Bd. XXVII Heft 4 (1909). — O. Oppermann, Holland unter Graf Florens V. 1256—96. Studium Lipsiense. Ehrengabe für Lamprecht. Berlin 1909. S. 100 ff. S. ferner hierzu meine Anmerkung a. a. O. S. 394.

wegen, geraten häufig in schwere Bedrängnis durch die Angriffe der Kölner Gläubiger ihrer Gemeinden auf ihre Güter, wenn sie damit nach Köln hineinkommen. Häufig sind die Einkünfte, und zwar besonders die Zölle, von den Landesherrn an Kölner Kapitalisten verpfändet¹. Im Jahre 1466 zahlt der Kölner Großkaufmann van der Burg im Auftrage des Herzogs von Cleve einen großen Teil der Servitientaxe des Erzbischofs Heinrich von Bremen an einen Brügger Bankier aus². Das Kölner Kapital sahen wir bereits in der märkischen Eisenindustrie tätig. Es beherrscht aber zum Teil auch den Eisenbergbau des bergischen Landes, den Bleibergbau in der Eifel, — und die Herzogenbuscher Gerberzunft arbeitet manchmal für einen einzigen Kölner Kaufmann³.

Das Kölner Kapital geht im späteren Mittelalter in immer größerem Umfange in die agrarischen Gebiete des Niederrheins hinein. Die Kaufmannschaft legt ihre im Handel erworbenen Vermögen in Landgütern an oder beleiht sie. Die Kölner Kaufleute und Handwerker treiben nur in höchst geringem Umfange noch

¹ Nur z. B.: Verschuldung des Grafen von Kleve an Kölner Bürger in den vierziger Jahren des 14. Jahrhunderts (vanme Cusine, vanme Spiegel, de Cervo, de Cornu, vanme Palaise u. a.) s. St.-A. Düsseldorf, Wesel. Manusk. Heft 34 ff.; ebd. Urk. 54. — Herzog Reinald von Geldern an Everhard Gyr; ebd. Emmerich. Urk. 16. 17 (1343). Besonders Rentenschulden (1386) Ennen, Quellen 5 S. 535. Herzog Johann von Kleve versetzt an zwei Kölner Kaufleute für 2000 Gulden Kleinodien (1453). Lacomblet 4 S. 370. Derselbe verkauft an Johann und Bela Hardenrath eine Erbrente aus den Zöllen von Büderich und Orsoy. St.-A. Düsseldorf, Wesel Urk. 527. 616 (1480. 1506). Derselbe leiht in Rom von einem Kölner 300 Gulden (1487). Brb. 36, 49^b f. Kölner Bürger als Leibrentner von Wesel, Duisburg, Rees, Kalkar, Neuß s. ebd. 34/35, 1^a. 39, 225^a (1497). Hans. UB. 8 S. 86 (1451). St.-A. Düsseldorf, Wesel Urk. 375; vgl. zahlreiche Belege für andere niederrheinische Städte: Briefbücher; vgl. auch unten und R. Knipping, Das Schuldenwesen der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert. Westdeutsche Zeitschr. f. Gesch. u. Kunst Bd. 13 (1894) S. 340 Anm. 2.

² St.-A. Köln. Briefeing. Die Taxe beträgt 9038 rhein. Gulden. v. d. Burg leiht davon 3538.

³ Die Herzogenbuscher Gerber i. J. 1448 für Hermann von Garstorp: Brb. 19, 12^b. — 1459: für den Hansekaufmann und Italienfahrer Gottschalk van Gyse. Brb. 25, 16^b. — 1461: Herzogenbuscher Gerber mit Leder in Köln. H. Häute, Leder; dgl. Brb. 26, 88^b. — Kölner Kapital im Bergbau: Brb. 37, 47^a (1490).

selbst Landwirtschaft. Statt dessen beziehen sie von draußen viele Pachten und Renten. Ihre Stadt hat ein auffallend kleines politisches Gebiet. Sie dürstet nicht nach Land, dafür aber in ihren erwerbslustigen Bürgern nach Geld, und mit diesem macht sie sich weithin das Land zinshörig, beherrscht sie es ökonomisch. Aus diesen Kapitalinvestierungen rund herum in den Nachbarländern erklärt sich aber auch mit die politische Haltung der Stadt. Sie kann von ihren Gegnern draußen auf dem Lande empfindlich betroffen werden, wenn sie Hand auf kölnische Einkünfte legen. Tatsächlich ließen auch die jülich-bergischen Herzöge in späterer Zeit und besonders infolge der Stapelkonflikte von ihren Amtleuten Verzeichnisse der Kölner Besitzungen und Renten anlegen, um diese schleunigst bei Zuspitzung des Streites beschlagnahmen zu können. Ihre Kapitalinteressen draußen trugen mit dazu bei, daß die Stadt fortgesetzt Neutralitätspolitik treibt und sehr vorsichtig zwischen den politischen Gegensätzen der Nachbarschaft hindurchlavert. Eine Untersuchung über die Geschichte des Kölner Kapitals und besonders in seiner Betätigung nach außen würde eine sehr dankbare und eine sehr wichtige Aufgabe sein.

Unter den niederrheinischen Städten steht nun Wesel kommerziell hinter Köln an zweiter Stelle¹. Das illustrieren ja schon etwas die Zahlen, die ich vorhin aus dem Jahre 1465 über seinen Verkehr mit Köln nannte. Von diesem war es im Weinhandel größtenteils abhängig. Seine öffentlichen Einrichtungen zu dessen Regelung und Überwachung sind auch meist nach Kölner Muster getroffen, wie die Organisation der Röder und die Weinmasse, ebenso wie die Gewichte, die es z. B. 1354 in Köln anfertigen läßt. Aber daneben erfreut sich Wesel doch auch einer gewissen Selbständigkeit gegenüber der großen bevorzugten Schwester. Den Wein vertreibt es weiter nach Westfalen und nach den Ysselorten, vor allem nach Deventer.

Die Weseler Zinggießer müssen ihr Werk, das die Stadt zeichnen läßt, nach den Bestimmungen der Kölner machen. Ähnliche Kölner Einflüsse können wir übrigens in Emmerich konstatieren, das seine Weinröder im 15. Jahrhundert in Köln prüfen läßt und ebenfalls das dortige Gewicht verwendet². Wesel be-

¹ S. Liesegang a. a. O.

² Im Jahre 1316 befiehlt Graf Dietrich VIII. von Kleve, in Wesel

findet sich im Jahre 1451 mit unter den Städten, die Köln erschuchen, gegen Weinfälschungen vorzugehen. Es sind neben ihm noch Duisburg, Nimwegen, Arnheim, Zütten, Deventer, Utrecht und Dortrecht. Über Wesel wird besonders auch das nieder-rheinische Tuch ausgeführt, obwohl es auch mit flandrischem und brabantischem handelt. Aus seiner Nachbarschaft vertreibt es Steine, die ihm durch die Lippeschiffahrt zugeführt werden. Eine hervorragende Stellung nimmt es aber neben Nimwegen im Herings- und Salzhandel ein und hat zu dessen Überwachung ähnlich Polizeieinrichtungen getroffen wie Köln. Es behauptet sich in diesen Handelszweigen auch, nachdem es Köln im 16. Jahrhundert gelungen war, die niederrheinischen Städte bis Duisburg hinab seinem Stapel zu unterwerfen. Wesel galt ihm als die letzte »niederländische« Stadt, bei der die holländischen Güter noch angebrochen und umgeschlagen werden durften. Schließlich nimmt es auch am hansischen Fernhandel teil und zwar namentlich nach Brügge und Antwerpen. Es ist häufig bei den Verhandlungen der Hansetage vertreten, die sich mit den dortigen Zuständen befassen¹.

nur Flüssigkeitsmasse nach Kölner Muster zu verwenden. St.-A. Düsseldorf, Wesel Urk. 24. — Anfertigung von Gewichten in Köln 1354: ebd. Akten I Cap. 38 nr. 5, 154^a. — Zinngießer betr. 1397: ebd. 119^b. 2. — In Wesel gibt es eine Gesellschaft der Weinnahrung; ebd. Urk. 338 (1441). — Kölner Masse in Emmerich s. St.-A. Düsseldorf, Emmerich A. 1, 27^a (2. H. 15. Jahrh.); vgl. Emmericher Zolltarif von 1448; ebd. A. 1, 24^b. — Der Emmericher Weinröder soll »bewijsch hebn van den roeder der statt van Coelne, dat he sich der roeden versteet ind dat syn roede gesteken is van lengden ind van duypten na der coelscher roeden«. Erst dann wird er zur Ausübung seines Berufes zugelassen; ebd. A. 1, 22^a. — Im Jahre 1506 aicht Köln im Auftrage von Herzogenbusch für dessen Gebrauch ein 15 Pfund-Gewicht. St.-A. Köln, Briefb. 43, 110^a. Über die Verbreitung der Kölhnischen Maße und Gewichte im niederrheinischen Gebiet vgl. Stein, Beiträge, S. 16 Anm. 3. — Über den Einfluß der Kölner Wirtschaftseinrichtungen auf die in Siegburg vgl. F. Lau, Siegburg (Publ. d. Gesellsch. f. rhein. Geschichtskunde: Quellen zur Rechts- u. Wirtschaftsgesch. d. rhein. Städte, Bd. I), S. 56 * ff. u. 86 *.

¹ Zu vorstehendem Abschnitt s. Liesegang a. a. O. — Hans. UB. 8 S. 50 f. (Weinfälschung). Weseler Bürger in Utrecht. St.-A. Düsseldorf, Wesel Urk. 21 (18) 1314; in Sluys (1331) s. Hans. UB. 2 S. 227 Anm. 2; in Brügge ebd. 5 S. 275; in England ebd. 5 S. 592, 8 S. 758. — Ein bedeutender Weseler Kaufmann war um 1500 Heinrich Ölschläger, der

Ähnlich wie der Handel von Wesel ist der seiner Nachbarstädte geartet, nur daß er hier weniger bedeutend ist und teilweise auch stark lokalen Charakter hat, obwohl wir Kaufleute von Cleve im 15. Jahrhundert auch in Bergen in Norwegen und andere, zum Beispiel Duisburger, in der Ostsee antreffen. Der Handel dieser Städte vollzieht sich besonders auch auf ihren Jahrmärkten mit Landesprodukten und Erzeugnissen des Hausfleißes und kleiner Industrien, wie z. B. mit Holzwaren oder mit Sonsbecker Tonwaren¹.

Alle unterhalten sie außer mit Köln besonders Verkehr mit Deventer, das bis tief ins 16. Jahrhundert hinein der bedeutendste Handelsplatz des Zuiderseegebietes ist, ein großer Stapelplatz für Wein, Tuch, Metalle, Fische, die Ergebnisse der Viehzucht und für Fabrikate. Es ist der Ort, an dem sich Westdeutschland, die Niederlande und die Nordsee die Hand zu einem intimen wirtschaftlichen Bunde reichen².

Neben ihm kommt Kampen an der Ysselmündung mehr als Seehafen in Betracht. Hier landeten viele Warenladungen der Ost-

in fortgesetzter Geschäftsverbindung mit großen Kölner Firmen steht, mit Wein, Fischen und anderen Gütern namentlich in Antwerpen, Brabant und sonst in den Niederlanden handelt, wo seine Diener tätig sind (Brb. 42, 326 a). — Die Weseler in Deventer s. Hans. UB. 8 S. 215 (1454), 264 f. (1455), 645 (1461); in Dortrecht ebd. Dgl. St.-A. Düsseldorf, Wesel, Miss. 1518—32 (1520). — Der Weseler Tuchhandel ist besonders ausgedehnt mit Westfalen; vgl. Liesegang, dgl. Hans. UB. 3 S. 476 A. Interessant ist Folgendes: Ein Weseler Weber schließt mit einem Dortmunder Kaufmann einen Vertrag auf wechselseitige Lieferung von Wolle (=eyn contract van butinge van laken ind wullen*). Er gibt ihm 14½ Tücher und bekommt dafür 42½ Klud Wolle, die nicht als rechtes Kaufmannsgut befunden wird. St.-A. Düsseldorf, Wesel, Miss. 96—99, 38 a 2, 44 b 2 (1497). Unter anderem gehen Köln, Wesel, Emmerich, Duisburg und die Zuiderseestädte gemeinsam gegen neue Abgaben von englischem Tuch in Brügge vor: ebd. 17 b, 19 b (1496). Weseler im Wein- und Holzhandel am Oberrhein: St.-A. Düsseldorf, Wesel, Miss. 96—99, 66 a. 1474 (1498).

¹ Klevische Kaufleute beim Stockfischeinkauf in Bergen: St.-A. Düsseldorf, Emmerich, Urk. 130; Duisburger in Reval: Hans. UB. 5 S. 345 Anm. 3 (1401), in Speier ebd. 3, S. 297 Anm. 1. Klevischer Weinhandel in Brügge s. St.-A. Köln, Urk. 13507.

² S. hierzu viele Belege in den Kölner Briefbüchern. — Liesegang a. a. O.

und Nordsee, die nach Deventer und Köln gehen und wohl zum Teil den Dordrechter Stapel vermeiden wollen. Hier verknüpft sich auch der englische mit dem westdeutschen Handel. Von hier exportieren die Kölner ihre Güter sehr häufig nach dem Osten¹.

Eine ähnliche Bedeutung wie Kampen hatte natürlich Dordrecht, das freilich im 16. Jahrhundert immer mehr von seinen holländischen Schwesterstädten Rotterdam und Amsterdam überholt wurde. In den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts kommt endlich auch Emden von Köln aus als Ausfuhrplatz in Frage.

In der Nachbarschaft von Köln ist schließlich Neuß nicht ohne Bedeutung gewesen, Es beteiligt sich am Fernhandel. Im Jahre 1270 schon erhalten seine Kaufleute in Dänemark Freiheit von Zoll und Strandrecht. Es handelt mit Heringen, Getreide und Vieh, und eine der ältesten Schifffahrtslinien auf dem Niederrhein besteht in der Verbindung der Stadt mit Köln durch ein Marktschiff, das dem Vogt von Köln untersteht, der es im 15. Jahrhundert an acht konzessionierte Schiffer vergeben hat. Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts geht Köln energisch gegen die Neußer Konkurrenz vor, verbietet dort den Umschlag von Seegütern. Sein Kampf gegen den Neußer Viehhandel wurde schon erwähnt. Im Jahre 1499 ersucht Köln Aachen, kein Vieh über Neuß zu beziehen. Dieses hingegen beansprucht, daß die Fuhrleute, die nach Köln hindurchgehen, leer zurückkehren und erst in seinen Mauern neue Ladung nehmen. Köln ist es endlich fast gelungen, die Konkurrentin niederzuhalten².

Der Verkehr im niederrheinischen Gebiet vollzog sich nur teilweise auf seiner natürlichen Straße, dem Strome. Die direkte Verbindung seiner Uferstädte mit der See war im späteren Mittelalter unmöglich geworden, da sie der Dordrechter Stapel, der sich

¹ Z. B. 1488 Verbindung mit Riga über Kampen. Brb. 36, 152 a. — Güter von England über Kampen nach Köln: 39, 53 a (1496).

² Marktschiff: Lacomblet II S. 350; vgl. F. Lau, Entwicklung der kommunalen Verfassung u. Verwaltung der Stadt Köln, S. 16 (1394); dgl. Brb. 14 (1482). Brb. 14, 163 b: Die Stadt Köln kauft in Neuß Getreide für ihre Magazine (1437). Handhabung des Stapelrechts gegen N.: Brb. 26, 67 a 2 (1461), 36, 295 (1489), 39, 256 f. 95 a (1496). Brb. 40, 168 b (1499), Ratsmemoriale 3, 1 a (1473), 1817 a (1446).

seit Ende des 13. Jahrhunderts entwickelt hatte und der den Umschlag erzwang, zerschnitt¹. Köln ist seit dem 14. Jahrhundert kein Seehafen mehr gewesen. Außerdem verminderte die krankhafte Vermehrung der Zölle seit derselben Zeit den Wert des Stromes bedeutend.

Und häufig haben die Wirren, besonders in Geldern z. B. in den sechziger und siebziger Jahren des 15. Jahrhunderts und zu Anfang des 16. Jahrhunderts ihn überhaupt ganz verödet. Dann, wenn kein Schiff durch geldrisches Gebiet hindurch konnte, profitierten aber die rechtsrheinischen Orte. Dann wurden die Güter bei ihnen besonders häufig ans Land gesetzt und auf der Landstraße durch das Münsterische und die Grafschaft Zutphen nach Deventer geführt. Als solche Umschlagsplätze wurden vor allem Düsseldorf, Duisburg, Wesel und Emmerich benutzt. Dieser rechtsrheinischen Strasse, die von Köln aus entweder mit Hilfe der Fähren von Deutz, Mülheim oder Hamm gewonnen wurde, und an die sich dann wichtige Wege durch das Bergische und das Münsterland nach Mittel- und Norddeutschland anschlossen, entsprach eine linksrheinische, die sog. »Rheinstraße«², die von Köln über Neuß-Ürdingen-Cleve-Herzogenbusch nach Bergen op Zoom ging, aber auch Abzweigungen nach Antwerpen hatte. Wichtig war vor allem auch der Weg auf der Maas bis Venlo, von wo der Landweg in die Aachen-Kölner Straße einmündete³.

Endlich möchte ich kurz die Maßnahmen in ihren Hauptzügen beschreiben und charakterisieren, die von den öffentlichen Gewalten des Niederrheins zur Belebung und Erleichterung des Handels ihrer Gebiete getroffen wurden. Fürsten und Städte gehen dabei zum Teil gemeinsam vor, aber die Städte sind infolge ihrer größeren Handelsinteressen auch zur Selbsthilfe, zu eigenen Schritten genötigt.

¹ B. v. Rijswijk, Geschiedenis van het Dortsche stapelrecht. s'Gravenhage, 1900.

² »Rynstraisse«: Briefb. 33, 237 b (1483). Die Vöhlen (Welser) schicken auf ihr von Köln aus Tuch nach Bergen op Zoom (»eifl Ulmer fardell, zogehoerende Hansen Vechlen van Memmyngen ind syner geselschaft«). — Umschlag an rechtsrheinischen Orten für Deventer s. Brb. 32, 192 b (1479) und besonders häufig in Brb. 41 (1502) und 42 (1505). Auch Walsum kommt mehrfach in Betracht.

³ St.-A. Köln, H, Bekümmerng (1451).

Die Handelspolitik der rheinischen Fürsten ist im Mittelalter und auch im 16. Jahrhundert noch recht primitiv. Sie beschränkt sich auf die allgemeinsten und notwendigsten Einrichtungen. Sie ist noch nicht von den größeren, die wirtschaftlichen Kräfte der Länder besonders belebenden Gesichtspunkten des Merkantilzeitalters getragen, das, wie wir bisher die Quellen überhaupt übersehen können, am Nieder- und Mittelrhein später einzusetzen scheint als in anderen Gegenden Deutschlands. Die vormerkantilistische extensive Wirtschaftspolitik herrscht hier länger als anderswo. Im 16. Jahrhundert regelt man hier und da allenthalben etwas den Handel mit Tuchen und Gewürzen, vermutlich unter dem Einfluß ähnlicher Bestrebungen des Reiches. In Jülich-Berg normiert die Regierung im Jahre 1595 den Zinsfuß auf 6%¹. Die gemeinsame Zollpolitik, welche die vier Kurfürsten auf ihren Kapitelstagen führen, dient höchstens dazu, das Elend auf dem Strome nicht so steigern zu lassen, daß dieser überhaupt unbrauchbar wird. Sie wird außerdem vor allem nur zu dem Zwecke getrieben, daß keiner der Zollherren seinen fiskalischen Leidenschaften zu sehr die Zügel schießen läßt. Sie hat mit ihrem Festhalten der hohen Zölle und mit ihrer Ergänzung durch besondere, im 16. Jahrhundert entstehende Kriegsabgaben, die Lizenten, und durch Wehrzölle auf dem Lande, mit denen man die Umgehung des Rheines bestrafen wollte, verkehrsfeindlich gewirkt. Erst seit dem Anfang des 17. Jahrhunderts beginnen die Fürsten im Zusammenhang mit dem Zollwesen einheitlichere Bestimmungen für die Schifffahrt zu treffen, die zum Teil geeignet waren, diese zu heben².

Im Mittelalter sind die Fürsten in erster Linie nur bestrebt, die elementarsten Bedingungen zu schaffen, die der Handel fordert,

¹ S. zu den vorstehenden Ausführungen: J. J. Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen im Churfürstenthum Cöln, Abt. I, 1. Düsseldorf 1830. Dgl. in Jülich, Cleve und Berg Bd. I. Düsseldorf 1821.

² Über die Lizenten s. Th. Ilgen, Landzölle (S. 246) und die dort angegebene Literatur. — »Lizenten« oder »Frei«- oder »Convoygelder« (»confoy, licent oder freigelt«) werden aber in den Jahren 1587 und 88 auch an den Landzöllen im Jülich-Bergischen und an den mittelrheinischen Plätzen (Linz, Erpel, Remagen, Unkel, Bonn) erhoben. St.-A. Köln, Urkunden.

um überhaupt existieren zu können, — und das sind Friede und Sicherheit. Die Landfriedensbestrebungen setzen am Rheine besonders seit der Mitte des 13. Jahrhunderts ein, seit der Zeit, da der städtische Handel aufblüht, da zahlreiche Städte überhaupt erst entstehen und da einige der älteren sich von der Bevormundung und der Herrschaft des Landesherrn mehr oder weniger befreien.

Im Jahre 1254 schließen Kurköln und Geldern bereits einen Vertrag für die wechselseitige Sicherheit ihrer Untertanen ab. Er wird im Jahre 1259 durch den großen Landfriedensbund der Länder links und rechts des Rheines bis zum Stifte Utrecht bedeutend ergänzt. Später schließen sich Lothringen und Brabant an. Im 14. Jahrhundert wiederholen sich diese Bündnisse oft. Und gleiche Bestrebungen in Westfalen, zwischen Rhein und Weser und in den Niederlanden ergänzen sie. Man betont immer ausdrücklich, daß man vor allem den Kaufmann und den Schiffer sichern und die gemeinsam verfolgen will, die ihren Frieden stören. Zur Deckung der Unkosten richtet man allerdings neue Landzölle ein und erhöht man die alten. Man verspricht sich aber auch gegenseitig, die Rheinzölle nicht zu vermehren und zu erhöhen¹. Und diese Seite der Landfriedenspolitik verselbständigt

¹ 1220 Schutzbündnis zwischen Kurköln und Kleve (1220). — Schiedsgerichtsvertrag zwischen Kurköln, Jülich und Berg (1250). — Sicherheitsvertrag zugunsten der beiderseitigen Untersassen zwischen Kurköln und Geldern (1254). — Landfriedensbund zwischen Kurköln, Geldern, Kleve, Jülich, Berg und Utrecht. — *Lacomblet* 2, S. 47, 191, 210, 268. Brabant, Kurköln, Kleve und Geldern (1279) als Erweiterung älterer Schutz-, Trutz- und Landfriedensbündnisse von 1193, 1203, 1217, 1222 und 1277. *Hans. UB. B. S.* 411. *Lacomblet* 2 S. 427 f. — Bacharacher Landfriede (1317). — Vereinigung von Kurtrier und Kurköln zum Schutze der Kaufleute (1334). — Kurmainz tritt bei (1339; dgl. 1354). — *Lacomblet* 3 S. 118, 231, 269, 436. — Landfriede für die Länder zwischen Maas und Rhein von Kurköln und Brabant (1351); dgl. 1364, 1375. *Lacomblet* 3 S. 399, 555, 658. (Die Stellung der Städte hierzu s. unten.) — Ähnliche Bündnisse zwischen Holland, Seeland usw., Utrecht, Geldern und Kleve (1359 und 60) *Hans. UB.* 3 S. 206 f. 224 f. 229, 288. — Geldern und Kleve (1378) *Hans. UB.* 4 S. 261. — Dgl. Jülich, Geldern und Kleve (1394) ebd. 5 S. 95 f. — In Westfalen: Schutzbündnis zwischen Osnabrück und Kurköln (1271) *Lacomblet* 2 S. 363. — Westfälischer Landfriedensbund (1372) *Hans. UB.* 4 S. 174, s. bes. Anm. 3 (s. 1358); *Lacomblet* 3, 490. — Über
Hansische Geschichtsblätter. XXXVI, 2. 21

sich später zu der besonderen Zollpolitik der rheinischen Kurfürsten. Das gleiche geschieht mit der Münze, deren Erhaltung in gutem Zustande die Landfriedensverträge teilweise auch vorsehen. Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts beginnt die lange Reihe der rheinischen Münzverträge, die unstreitig Gutes gewirkt und wenigstens die Münzverschlechterung und -verwahrlosung bedeutend vermindert haben. Sie schufen das allgemeine Ansehen der rheinischen Münze, begründeten die Bedeutung des rheinischen Goldguldens und den Einfluß der rheinischen Stände auf das Münzwesen im ganzen Reiche, der sich besonders in den Zeiten der Münzreform im 16. Jahrhundert hervorragend zeigte.

Größere Aufmerksamkeit wandten die rheinischen Territorien bereits im 15. Jahrhundert der Getreidehandelspolitik zu, wenigstens vermag ich das für Jülich, Berg und Kurköln festzustellen. Freilich setzt sie meist erst in Zeiten der Teuerung und der Not ein. Beide Staaten verbündeten sich dann mit der Stadt Köln zu gemeinsamen Ausfuhrverboten und helfen sich gegenseitig mit ihren Beständen aus, wobei dann oft die Stadt es ist, die mit ihren Magazinen die notleidenden Bauern des Landes ringsum versorgen muß. Sie setzen gemeinsame Massnahmen zur Verhinderung der Weizenbierbrauerei und im 16. Jahrhundert auch der Branntweinbrennerei durch¹.

Die wichtigsten Städte, besonders Köln, Aachen und Duisburg nehmen aber auch an dem Abschluß der rheinischen Landfriedensbünde teil, ähnlich wie Duisburg und Wesel an denen in Westfalen². Die Städte garantieren die Bewahrung der Bünde. Im Jahre 1318 fordert Köln gemeinsam mit dem Herzog von Jülich die mittelhheinischen Landfriedensstädte zum Vorgehen gegen die erhöhten kurkölnischen Zölle auf. Im Jahre 1359 verbündeten sich

den Zusammenhang zwischen Geleitswesen und Landfrieden und der Entstehung der Landzölle s. Th. Ilgen a. a. O. S. 254. — Im Jahre 1356 gesteht Karl IV. dem Erzbischof Wilhelm von Köln wegen seiner Landfriedensbemühungen besondere Landzölle zu. Lacomblet 3 S. 459.

¹ Zahlreiche Belege in den Briefbüchern und für das 16. Jahrh. in den Ratsprotokollen.

² Köln Teilnehmer am Landfrieden von 1222 s. oben; 1259. 1277. 1279. 1351. 1364. 1375. — Aachen: 1277. 1279. 1351. 1364. 1375. — Duisburg tritt dem Bacharacher Landfrieden bei; Hans. UB. 3 S. 429; dgl. mit Wesel dem westfälischen von 1372: ebd. 4 S. 174.

Köln, Bonn, Koblenz und Andernach gegen die Befestigung von Nonnenwerth, die den Rheinverkehr bedrohte¹.

Köln schließt ähnlich wie z. B. Duisburg mit den rheinischen Landesherrn, besonders mit Jülich, Berg und Cleve Geleitsverträge ab, in denen man sich wechselseitig die gleiche Behandlung der Bürger und Untertanen zugesteht, ihnen Geleit garantiert und vor allem auch Zollfreiheit². (Gleiche Verträge der Stadt mit Kurköln lassen sich nicht nachweisen. Es scheint, als ob ihre frühere politische Zugehörigkeit zum Erzstift noch insofern nachgewirkt hat, daß sie mit diesem ein selbstverständliches Verkehrsganzes bildete, das nicht erst durch besondere Verträge geschaffen zu werden brauchte. Die wechselseitige Praxis bei der Behandlung der Angehörigen des anderen ist immer die gewesen, daß man sich Verkehrsfreiheit gewährte. Die kurkölnischen Untertanen genießen in der Stadt die gleichen Vorteile wie die der Vertragsstaaten, und die Kölner Bürger gehen in Kurköln unter denselben Freiheiten aus und ein wie in Jülich und in Berg.) Besonders soll den Angehörigen der Kontrahenten der sog. feile Kauf, d. h. Ein- und Verkauf und Durchfuhr von Lebensmitteln gesichert werden, Bestimmungen, die vor allem für den schon geschilderten bedeutenden Kölner Handel mit Vieh, Getreide und anderen Nahrungsmitteln außerordentlich wichtig waren. Mit diesen Geleitsverträgen hing auch die Aufhebung des Strandrechtes und der Grundruhr am Rhein und auf den Straßen zusammen³. Sie erstreckten sich

¹ Lacomblet 3 S. 139. — 4 S. 492 f.; vgl. das Schiedsgericht der Städte über Engelbert III. von Köln; ebd. S. 563.

² Geleitsvertrag zwischen Graf Adolf von Berg und Köln (1249). — Dgl. 1262. Wilhelm von Jülich wird i. J. 1263 Edelbürger von Köln. Vertrag mit Berg (1318); dgl. 1347. 1373; mit Jülich-Geldern 1392; Berg 1467 usw. Lacomblet 2 S. 187 f. 289. 297.; 3 S. 134 ff. 850; 4 S. 420; vgl. auch O. Redlich, Staatlicher Schutz des Handels und Verkehrs am Niederrhein gegen herrenlose Söldnerscharen um die Wende des 15. und 16. Jahrhunderts (Beitr. z. Gesch. d. Niederrheins Bd. 13 [1898] S. 112 ff.). — Graf Dietrich von Kleve gelobt den Kölnern Sicherheit in seinem Gebiete (1262). Lacomblet 2. S. 294. Freundschaftsvertrag besonders über feilen Kauf zwischen Köln und Kleve-Mark (1392. 1398). Hans. UB. 5 S. 178. 1462: St.-A. Köln, Urk. 12829; 1466 ebd. 1490. 1497. 1500 ebd. und Urk.-Kopier 4, 234 a. — Ähnlich Duisburg mit Berg 1288. 1291. 1302. 1349. Lacomblet 2 S. 500. 543. Hans. UB. 3 S. 77.

³ Weseler Bürger sollen schiffbrüchiges Tuch an Köln zurückgeben

höchstens nicht auf Geächtete, auf private Schulden oder auch auf die Fälle, da die Städte mit der Zahlung ihrer Rentenschulden in Verzug gerieten. Aber auch die Reichsacht sah die Stadt als eine nicht mehr zeitgemäße Strafe an, als geeignet, sie in ihren Handelsinteressen zu schädigen. Köln wenigstens empfand im 15. Jahrhundert namentlich die mehrfache Ächtung von Holland, die natürlich den Verkehr mit diesem wichtigen Gebiete unmöglich zu machen drohte, als eine drückende Last. Es erlangt daher im Jahre 1431 von König Sigmund wenigstens das Recht, jährlich zweimal sechs Wochen lang Geächtete aufnehmen zu dürfen¹. Wegen seines Handels bietet es sich auch fortgesetzt als Friedensvermittler zwischen streitenden Parteien an und verwendet es sich beim König für die Aufhebung der Acht gegen andere². Wegen seines Handels ist es neutral, solange es geht, neutral bis zur Zweideutigkeit, so wenigstens zur Zeit der niederländischen Aufstände, als es in einem Atem bei Alba dessen ketzerische Gegner verleugnet und diesen seine Anhänglichkeit und Vertragstreue versichert.

Von großer Bedeutung für die Entfaltung des städtischen Handels war die Umgestaltung der öffentlichen Haftpflicht des einzelnen Bürgers. Das Mittelalter faßte ja die Stadt als Genossenschaft auf, in der einer für die Verpflichtungen des andern gegenüber dritten einzustehen hatte und ebenso auch die städtischen Bürger für die Verpflichtungen der Landesherren. Köln gelang es im Jahre 1231, sich von der Haftung für die sich immer mehr vergrößernden Schulden der Erzbischöfe mit Hilfe Kaiser Friedrichs II. zu befreien und so seinen Charakter als Reichsstadt besonders deutlich zu markieren. Die solidarische Haftung der Bürger aber für ihre privaten Schulden suchten die Städte durch wechselseitige Verträge aufzuheben. Köln schließt solche zahlreich seit dem 13. Jahrhundert mit niederländischen, brabantischen und

(1448). Brb. 19, 13 b. — Kurköln und Kleve z. B. üben kein Strandrecht gegen Kölner aus. Brb. 20. 97 a, 183 a, u. H. — Niederrhein. Schifffahrt (1451—52).

¹ Urk. 10768 a.

² Langwierige Verhandlungen deshalb z. B. in den fünfziger Jahren des 15. Jahrh. Briefb. 2 ff. — Ähnliche Bemühungen Kölns i. J. 1463: Urk. 12880. Brb. 27. 89 a, 97 a.

lothringischen Städten ab¹. In der Beseitigung der Solidarhaft liegt vor allen Dingen auch mit die große Bedeutung begründet, welche die Hanse für ihre Mitglieder hatte. Der Eintritt in die Hanse gewährte dem Kaufmann der Stadt mit einem Schlage Sicherheit und Bewegungsfreiheit vor allem auch in vielen wichtigen deutschen Städten. Die Hansestädte heben für sich gegenseitig das Geleit, das ihnen der Bund vorschrieb, nur zuweilen auf, wenn die Gemeinde als solche ihre Schulden nicht mehr zahlte².

Auf die Bedeutung Kölns innerhalb der Hanse brauche ich ja an dieser Stelle nicht einzugehen. Es ist neben den westfälischen Städten, besonders neben Soest, Dortmund und Münster und neben denen der nördlichen Niederlande bereits im 13. Jahrhundert eine der wichtigsten und ältesten Stützen der damals sich langsam heranbildenden Städtevereinigung. Die clevischen Städte treten demgegenüber lange zurück. Sie entstehen erst seit der Mitte des 13. Jahrhunderts und erst im 15. Jahrhundert machen sie sich etwas mehr in der Hanse bemerkbar, am meisten dann wieder Wesel. Die kleineren, wie z. B. Emmerich, lassen sich meist auf den Hansetagen durch andere vertreten.

Zum Schlusse muß ich noch bei einem der wichtigsten Faktoren der rheinischen Handelspolitik einen Augenblick verweilen, der bis ins 19. Jahrhundert hinein die westdeutsche Handelsentwicklung außerordentlich beeinflußt hat. Das ist der Kölner Stapel. In einer Zeit, da anderwärts die Macht der Städte sinkt und die der Landesherrn sie einschränkt, gelingt es Köln gerade erst, sein Stapelrecht immer mehr zur Geltung zu bringen und den Niederrhein bis hinab nach Wesel unter dessen Herrschaft zu beugen. Die Stadt hat das Recht mit dem ersten Aufschwung ihres Handels im 12. Jahrhundert bereits gehandhabt. Sie hat es aber bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts nur wenig zur Geltung bringen können und lange Zeit überhaupt nicht anzuwenden versucht.

¹ Z. B. Köln und Deventer (1271); Nimwegen (1278); Siegburg (1284). La comblet 2 S. 361, 420, 468. Die clevischen Städte s. Liesegang a. a. O. — Im Jahre 1332 hebt Dietrich VIII. von Kleve die solidarische Schuldhafte der Bürger auf. St.-A. Düsseldorf, Wesel Urk. 42. Die Emmericher in Kleve (1418): Hans. UB. 6 S. 93 f.

² Zahlreiche Beispiele für Köln gegenüber anderen Hansestädten in den Briefbüchern.

Wir sehen wenigstens im 14. Jahrhundert häufig niederrheinische Schiffe an der Stadt vorbeifahren und oberrheinische auf dem Niederrhein schwimmen².

Erst im 15. Jahrhundert beginnt sie ihr Recht mehr zur Geltung zu bringen. Sie geht von der Kontrolle der ventigen, d. h. leichtverderblichen Güter, die aus den Niederlanden kommen, aus³. Diese Kontrolle wird zuerst von den oberländischen Städten anerkannt und seit dem Anfang des 16. Jahrhunderts auch von den anfangs heftig opponierenden rheinischen Fürsten. Die Stadt zwingt schließlich alle Schiffe zur Landung, um sie eben nach Ventgut untersuchen zu können. Sie setzt die Ausladung aller Güter durch und ihren Umschlag, und so verursacht sie die Spaltung der Schifffahrt in eine mittelrheinische und eine niederrheinische. Es entwickeln sich unter ihrem Einfluß besonders scharf die verschiedenen Schifferorganisationen zum Betriebe beider, und zugleich entwickeln sich auch die verschiedenen Schiffstypen zur Befahrung der beiden Stromabschnitte. Es wird diese Entwicklung freilich sehr begünstigt dadurch, daß der Strom in der Nähe der Stadt seinen Charakter ändert. Der Mittel- und der Niederrhein waren früher, vor der Regulierung viel individueller und erforderten jeder für sich eine besondere Technik und besondere Kenntnisse zu ihrer Befahrung. Daß aber die Spaltung bei Köln und nicht z. B. bei Bonn erfolgte, wurde verursacht durch die Macht und die kluge Politik der Stadt; klug war sie vor allem deshalb, weil sie es ver-

¹ Im Jahre 1359 werden Andernacher Schiffe am Lek bei Durstede genommen: Hans. UB. 3 S 296 A. — 1386 fahren Weseler und klevische Schiffe von Köln aus aufwärts. Ennen, Quellen 5 S. 535.

² Die Stadt wird von den rheinischen Kurfürsten auf dem Zollkapitelstag zu Oberwesel von 1497 genötigt, den Begriff »Ventgut« zu definieren. St.-A. Köln, H, Stapel. Über die Lebensmittelpolizei der Stadt gegen Handelsgut s. verschiedene Mitteilungen oben; vgl. ausführlicher Kuske, Fischhandel; über die Weiterentwicklung des Stapels s. ferner E. Gothein, Zur Geschichte der Rheinschifffahrt. Westd. Zeitschr. f. Gesch. u. Kunst Bd. 14 (1895); ders., Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im 19. Jahrh. Leipzig 1903. — Ch. Eckert, Rheinschifffahrt im 19. Jahrh. (Schmollers Forschungen Bd. 18, 1900). — B. Kuske, Die Rheinschifffahrt zwischen Köln und Düsseldorf vom 17.—19. Jahrh. (mit einer Darstellung der älteren Kölner Schifferverbände). Beitr. z. Gesch. d. Niederrheins Bd. 20 (1906) S. 250 ff. — M. Schwann, Geschichte der Kölner Handelskammer Bd. I. Köln 1906.

stand, die Interessen der Niederlande und besonders Hollands seit dem Ende des 15. Jahrhunderts an ihre eigenen zu knüpfen. Sie garantiert diesen das Monopol im Fisch- und Salzhandel. Dafür müssen sie ihre Güter direkt nach Köln senden. Die Städte des Niederrheins werden vom unmittelbaren Handel mit niederländischen Gütern ausgeschlossen, deren Menge sich seit der Entstehung der holländischen Kolonien stark vermehrt. Sie müssen diese stets auf dem Umweg über Köln beziehen, und dieser Umstand hat dann im 17. Jahrhundert die Entwicklung von Schifffahrtslinien von Köln nach den niederrheinischen Plätzen besonders veranlaßt¹.

Es ist ein reiches Wirtschaftsleben gewesen, das bereits in früheren Jahrhunderten am Niederrhein pulsierte. Vor unseren Blicken breitet sich hier ein Land aus mit hochentwickelter Produktion, mit einem blühenden heimischen und einem weithin reichenden Fernhandel, ein Land, das in sich bereits im Mittelalter einen volkswirtschaftlichen Organismus bildet und zugleich doch im Gütertausch von ganz Europa eine hervorragende Stellung einnimmt, ein Land, das schon in früheren Zeiten in unserem Vaterlande sich wirtschaftlich mit am glänzendsten betätigte.

¹ S. hierzu die soeben genannten Untersuchungen über die Rheinschifffahrt; ferner: H. Averdunk, Die Duisburger Börtschifffahrt. Duisburg 1905. — H. Münker, Die Weseler Schifffahrt vornehmlich zur Zeit des spanisch-niederländischen Krieges. (Studien u. Quellen zur Geschichte von Wesel. I. 1908.)

X.

Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts.

Von

Bernhard Hagedorn.

Die Aufgabe der vorliegenden Arbeit ist eng begrenzt und zwar nicht so sehr durch innere Gründe als durch den rein äußeren der Erhaltung des Quellenmaterials. Die Teilnahme Emdens an dem großen europäischen Seeverkehr begann nicht erst im Jahre 1570, sondern schon 35 Jahre früher. Aus dieser früheren Zeit liegen nur spärliche Nachrichten vor, die allenfalls den Umfang der Verkehrsbeziehungen, nicht aber die Einzelheiten des Betriebs erkennen lassen. Nur soviel läßt sich mit ziemlicher Bestimmtheit sagen, daß die Schifffahrt dem Handel vorausgegangen ist. Als Frachtfahrer in fremden Diensten sind die Ostfriesen in den Verkehr eingedrungen; erst langsam gingen sie dazu über, von dem bloßen Schifffahrtsbetrieb aus auch den Handel in ihre Hand zu nehmen. Diese Entwicklung hatte in den sechziger Jahren bereits einen gewissen Abschluß und Ruhepunkt erreicht.

1. Die Quellen.

Das wichtigste Material zur Kenntnis des Seeverkehrs, das aus der früheren Zeit vorliegt, sind Schiffskaufbriefe, die sich in den Emdener Kontraktenprotokollen besonders für die fünfziger Jahre

in größerer Zahl erhalten haben. Sie sind bereits zum Gegenstand einer besonderen Bearbeitung geworden¹. Erst mit dem Jahre 1570 beginnt ein reicher Bronn der verschiedenartigsten Quellen, Seebriefregister, Schiffskontraktenprotokolle, Zoll- und andere Hehebücher, während zugleich auch das Aktenmaterial viel reichhaltiger wird.

Die Seebriefregister sind Verzeichnisse aller Schiffe, die Emden Seepässe erhielten. Sie liegen vollständig vor für die Jahre 1570, 1572 und 1573. Von 1571 fehlen die ersten Blätter. Von 1576 und 1577 sind nur Reste erhalten. Für den Zeitraum von 1596 bis 1608 liegen die Register zwar äußerlich lückenlos vor; sie sind aber unvollständig geführt worden. In manchen Jahren ist kaum ein Drittel der wirklich ausgestellten Seepässe in ihnen verzeichnet. Außerdem sind die Eintragungen kurz und arm an näheren Nachrichten. So mußte sich die Untersuchung wesentlich auf die ersten Register von 1570—1573 konzentrieren. Diese Jahre zeigen aber abnorme Verhältnisse. Das Treiben der Wassergeusen, der hugenottischen und englischen Kaper hatte eine Massenabwanderung niederländischer Schiffer nach neutralen Häfen zur Folge gehabt, während schon vorher viele wohlhabende Kaufleute unter dem Druck der albanischen Religionsverfolgung Zuflucht im Ausland gesucht hatten. In größerer Zahl als nach jedem anderen Ort waren sie nach Emden gekommen. Gerade die Jahre 1570—1573 bildeten die Hochflutzeit dieser Bewegung. Die Seebriefregister verzeichnen die zugewanderten Niederländer genau so gut wie die alten Emden Schiffer. Es läßt sich nun in jedem einzelnen Fall feststellen, ob ein Schiffer oder seine Reeder alleinheimisch waren oder nicht. Aber trotzdem läßt sich die niederländische Reederei nicht einfach von der ostfriesischen trennen, weil nur wenige Schiffe ganz im Besitz der Emigranten blieben, bei den anderen aber alte Emden Bürger sich bald in größerem bald in geringerem Maße als Reeder beteiligten.

Die Schiffskontraktenprotokolle enthalten in der Hauptsache die Konzepte (Originale) zu den Schiffskaufbriefen und anderen Urkunden, die sich auf den Handel mit Schiffen beziehen,

¹ P. van Rensen, Mitteilungen über das Schiffswesen Ostfrieslands im 16. Jahrhundert. Emden Jahrbuch XV S. 161—181.

besonders Quittungen und Bürgschaften. Nur ganz gelegentlich sind auch Frachtverträge, Schuldverschreibungen, Kauf- und Lieferungsverträge in ihnen verzeichnet. Die Schiffskontraktenprotokolle liegen unvollständig für die Jahre 1570, 1572, 1573 und 1576, von da an bis 1600 vollständig vor¹.

Von größerer Bedeutung sind auch die Zertifikatenregister, Verzeichnisse der von der Stadt ausgestellten Bescheinigungen, die für die Jahre 1584, 1598—1603 erhalten sind², und zwei Schuldregister, die die Jahre 1570—1578 und 1590 bis 1598 umfassen³.

Sehr zu bedauern ist es, daß die reiche Sammlung der Gerichtsprotokolle, die bis ins 15. Jahrhundert zurückreichte, noch in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts der Vernichtung anheimfiel. Die geringen Reste zeigen, welche wertvolle Quelle hier verloren gegangen ist. Ein Zeugenverhörsprotokoll, das die Jahre 1558—1575 umfaßt, ist glücklicherweise erhalten geblieben⁴.

¹ Seebriefregister und Schiffskontraktenprotokolle befinden sich in der Protokollensammlung des Emders Ratsarchivs Abt. VIII Bd I—XIII. Die Seebriefregister werden zitiert: Seebriefreg. 1572 Jan. 15 (Datum) oder Seebriefreg. 1570, 210 (Nummer), die Schiffskontraktenprotokolle: Prot. VIII, 114 = Band 8 Blatt 114. Seebriefreg. 1570 befindet sich in Bd. I; 1572, 1573 in II und mit 1571 zusammen in Bd. XII; 1576, 1577, 1596—1608 in Bd. XIII.

² Das Zertifikatenregister von 1584 hat sich unter den Freibeuter-Schaden-Protokollen der Kämmerereigistratur EK XXVI Bd. IV erhalten; die beiden anderen befinden sich in der Protokollensammlung. Sie werden zitiert: Zertifikatenreg. I, II, III.

³ Die Schuldregister befinden sich in der Protokollensammlung Abt. XVIII. Sie sind Verzeichnisse der Forderungen gegen den Nachlaß verstorbener Leute und gegen Zahlungsunfähige. Wenn jemand gestorben war, der nachweislich verschiedenen Leuten etwas schuldete, so ließ der Rat bekannt machen, daß alle Gläubiger dieses Mannes bis zu einem bestimmten Termin ihre Forderungen auf dem Rathaus beim Stadtsekretär angeben sollten. Vorher wurde die Nachlaßteilung nicht zugelassen. Genau so verfuhr man, wenn ein Gläubiger die Güter seines Schuldners mit Arrest belegt hatte und auf Exekution seiner Forderung drang. Auch diesem Antrag wurde nur stattgegeben, wenn die Schuldaufnahme ergab, daß durch die Versteigerung eines Objektes den anderen Gläubigern kein Nachteil erwuchs. Sonst wurde der Konkurs eröffnet.

⁴ In der Protokollensammlung Abt. XV Bd. II, zitiert: Verhörsprotokoll.

Zu diesem Material treten die Hebebücher, die in der älteren Kämmereregistratur aufbewahrt werden¹ und das Aktenmaterial der älteren Ratsregistratur², ferner die Emdener Kontraktenprotokolle im Auricher Staatsarchiv³. Auch einige Stücke aus dem Danziger Stadtarchiv und dem Groninger Reichsarchiv sind verwendet worden.

Den Leitern und Beamten der Archive sei an dieser Stelle Dank gesagt.

Vorbemerkung: Geldwerte.

Im Text werden häufig Geldwerte angegeben, die einer näheren Erklärung bedürfen. Man rechnete damals in Emden mit dem Emdener Gulden (gl.) zu 10 Schapen (s.) oder 20 Stavern brabantisch (st.), jedes Schap zu 20 Witten (w.), also einem äußerst einfachen System. Aber die Bestimmung des Feingehalts des Emdener Guldens ist schlechterdings unmöglich, da er nie geprägt wurde, sondern bloß als Rechenwert existierte.

Im Jahre 1565 wurden von den ostfriesischen Grafen Taler in größerer Anzahl geprägt. Der Taler galt $1\frac{1}{2}$ Gulden. Damit hatte der Gulden für einige Zeit eine reale Basis erhalten. Nach der Münzordnung der Gräfin Anna von 1563 Febr. 10 sollte der Taler zu 1 Lot 12 Grän Feinsilber ausgeprägt werden. Er hielt also 24,35545 g Feinsilber. Die nächste größere Münze waren Sechsschapenstücke, von denen 32 10 Lot Feinsilber halten sollten. Nach der offiziellen Setzung galten 5 Sechsschapenstücke gleich 2 Talern, das heißt $45,66615 = 48,710896$ g Feinsilber. Da nun die Talerprägung nicht in größerem Maßstabe fortgesetzt wurde, so waren alle Bemühungen, den Gulden auf dem Taler zu basieren, vergeblich. Die alten Taler wurden schließlich stets mit einem Aufgeld bezahlt. Und wenn die Grafen einmal wieder Taler prägten, dann legten sie den jeweiligen Wert des Guldens zugrunde und prägten den neuen Taler wieder zu dem Satze von $1\frac{1}{2}$ Gulden.

¹ EK XXXIV, 32 = (Ältere) Emdener Kämmereregistratur Abt. XXXIV Bd. 32.

² ER 333, 225, 226; ER 443, 4, 5 = (Ältere) Emdener Ratsregistratur Abt. 333 Blatt 225, 226; Abt. 443 Blatt 4, 5.

³ Aurich, St.A., OAP 10, XIII, 524 = Aurich, Staatsarchiv, Signatur der Kontraktenprotokolle Bd. XIII S. 524.

Nun aber waren auch die Sechs- und die Dreischapenstücke von entsprechendem Gehalt und Gewicht nicht die einzigen Münzen, die sonst geprägt wurden, sondern daneben gab es noch Ziferde, halbe Ziferde, Dreiwittenstücke, Zweiwittenstücke, Witten und halbe Witten, eine Sorte immer schlechter als die andere. Schon die Gräfin Anna hatte eifrig dafür gesorgt, daß ihre Untertanen nie an Kleingeld Mangel leiden konnten. Ihre Söhne aber konnten sich nicht genügen mit der Ausprägung von Scheidemünze, taub gegen alle Vorstellungen des Emd. Rates. Der Münzmeister war immer für die Prägung kleiner Sorten zu haben, da für ihn selbst dabei am meisten abfiel. Die Folge von dieser übermäßigen Ausnutzung des Münzregals war, daß auch die Sechs- und Dreischapenstücke den Wert des Guldens auf die Dauer nicht halten konnten. Die Stücke erhielten Aufgeld. Die neuen Prägungen wurden entsprechend dem sinkenden Wert des Guldens schlechter gehalten¹.

Dazu aber trat noch ein traditionelles Moment. Der Emd. Rechengulden stand nicht allein da, sondern er hatte in den Niederlanden einen treuen Begleiter in dem Kaiser- oder Karls- und Philippsgulden. Der Emd. Gulden wurde dem Kaisergulden gleich gerechnet. Jahrzehnte lang ist er es auch tatsächlich gewesen. Sechs Gulden gingen wieder auf das flämische Pfund, mit dem man in Antwerpen rechnete. Es ist begreiflich, daß man gern diese Gleichheit behaupten wollte, die für den Handelsverkehr viele Vorteile mit sich brachte. Die Basierung des niederländischen Geldwesens war aber im allgemeinen nicht besser als die des ostfriesischen. Der Emd. und der niederländische Gulden haben daher auch im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts im wesentlichen immer den gleichen Wert gehabt².

Dadurch wurde natürlich nichts an der Tatsache geändert, daß das ostfriesische Geldwesen sich in der größten Unordnung befand. Alle öffentlichen Kassen wurden mit Kleingeld über-

¹ Das wesentliche Material hierüber enthält Aurich, St.A., OAB II c, Urk. 541, 542, 700.

² Nach einer Nachricht war 1579 der Emd. Gulden auch gleich der preußischen Mark (St. Danzig, 300, Abt. 53, Nr. 41, 110, 113; 1579 Okt. 29; Emden an Danzig). Bis zum Jahre 1576 war der Gulden gleich einem halben portugiesischen Dukaten.

schwemmt. Der Münzmeister schlug einmal den Grafen vor, man solle auf einen Gulden nur im Betrage von 2 Schapen Zweiwittensstücke und von 1 Schap Witten anzunehmen verpflichtet sein. Er versprach sich von dieser Maßregel die gute Folge, daß sich das Kleingeld »vercruppen« werde¹. Das ganze Geldwesen kann kaum besser charakterisiert werden. Die Merchant Adventurers rechneten in Emden mit Hamburger Geld. Die Ostfriesen selbst blieben zwar bei ihrem Rechengulden, zahlten aber mit fremdem Geld. Wer ostfriesisches Kleingeld gegen grobes Geld einwechseln wollte, mußte seit Mitte der siebziger Jahre immer Aufgeld bezahlen. So ergibt sich die Aufgabe, nicht den Feinsilbergehalt der ostfriesischen Münzen zu bestimmen, sondern das Wertverhältnis des Guldens zu einer guten Geldsorte festzustellen. Als solche kann nur der Reichstaler in Frage kommen, der seit den achtziger Jahren bei allen großen Zahlungen vorherrschte. Schon damals kam es bei der Wertschätzung der ostfriesischen Münze lediglich darauf an, wieviel man für einen Reichstaler geben mußte. Selbstverständlich suchten die Grafen seinen Wert möglichst niedrig zu setzen. Eine Münzordinanz des Grafen Edgard von 1580 März 5² setzte ihn auf 1 gl. 8 s. 15 w. und bedrohte alle die mit schweren Strafen, die ihn höher ausgeben würden. Aber ein Blick in die Stadtrechnungen lehrt, daß der Reichstaler damals auf 2 gl. stand und beim Wechseln kleiner Geldsorten außerdem noch ein Aufgeld zu zahlen war.

Die folgende Tabelle beruht im wesentlichen auf den Münzwerten der Stadtrechnungen. Dazu ist zu bemerken, daß vom Jahre 1576 ab der Reichstaler fast stets um das Wechselgeld von 2—6 Witten niedriger in den Ausgaben steht, als er tatsächlich mit ostfriesischen Münzen bezahlt wurde.

Nach der Reichsmünzordnung von 1566 hielten 8 Reichstaler 14 Lot und 4 Grän, 1 Reichstaler also 25,979 14 g Feinsilber.

		Der Reichstaler galt:	Ein Gulden entsprach demnach:
1565—1571	1 gl. 5 s. 10 w.		16,760 738 g Feinsilber
1572—1576	1 „ 6 „ 0 „		16,236 965 „ „
1576	1 gl. 6 s. 0 w.—1 gl. 6 s. 10 w.		16,236 965—15,744 936 g Feinsilb.
1577	1 „ 6 „ 0 „ —1 „ 6 „ 10 „		16,236 965—15,744 936 „ „

¹ Aurich, St.A., OAB II c, 13.

² Brenneysen, Ostfriesische Historie und Landesverfassung I, VI, 10.

	Der Reichstaler galt:	Ein Gulden entsprach demnach:
1578	1 gl. 6 s. 10 w.—1 gl. 7 s. 10 w.	15,744 936—14,845 225 g Feins.
1579	1 " 7 " 10 " —1 " 9 " 0 "	14,845 225—13,673 233 " "
1580	2 gl. 0 s. 0 w.	12,989 572 g Feinsilber
1581	2 " 1 " 0 "	12,371 021 " "
1582	2 gl. 1 s. 0 w.—2 gl. 2 s. 0 w.	12,371 021—11,808 702 g Feins.
1583—1585	2 gl. 2 s. 0 w.	11,808 702 g Feinsilber
1586	2 " 2 " 10 "	11,546 286 " "
1587	2 " 3 " 0 "	11,295 280 " "
1588	2 " 3 " 10 "	11,054 955 " "
1589—1595	2 " 4 " 0 "	10,824 644 " "
1595—1600	2 " 4 " 5 "	10,713 048 " "

Für Maße und Gewichte werden die folgenden Abkürzungen gebraucht:

l = Last,	℔ = Pfund,
t = Tonne,	s℔ = Schiffspfund,
f = Faß.	

2. Die seerechtlichen Verhältnisse.

Das ostfriesische Landrecht enthält keinerlei Bestimmungen über den Seeverkehr. Die Ostfriesen rezipierten das damals in allen nördlichen und westlichen europäischen Meeren herrschende Seerecht, dessen Grundlagen das Seerecht von Oléron-Damme und die aus dem Verkehr mit der Zuidersee erwachsene Ordinancie waren¹. Als Wisbysches Seerecht besaßen diese alten Satzungen noch im 16. Jahrhundert eine große praktische Bedeutung. Allerdings in vielen wichtigen Bestimmungen waren sie durch die Entwicklung überholt. Das im 16. Jahrhundert gültige Recht ergibt am besten die Ordinanz Philipps II. von 1563 und die hansische Schiffsordnung von 1591/1614.

Die Kenntnis des formalen Rechts läßt wenig zu wünschen übrig. Die Seerechte selbst liegen in vielen Drucken vor. Auch der allgemeine Gang der Entwicklung des Rechts in Verbindung mit den Veränderungen im Verkehrsleben ist von berufener Hand klar dargelegt worden².

¹ Teltng, Die altniederländischen Seerechte. Haag 1907. Rezension von W. Stein, Hans. Gbl. 1908 S. 252 ff.

² R. Wagner, Handbuch des Seerechts I (Leipzig 1884) § 2, bes. 25 ff., § 3, bes. 47 f.

Es kann nicht die Sache dieser Arbeit sein, in allen Einzelheiten nachzuprüfen, wieweit die verschiedenen Bestimmungen in Emden Gültigkeit hatten. In der Hauptsache waren die Rechtsätze über die große Haverei und die Stellung der Bootsleute anerkannt. Soweit aber die Seerechte Normen für den Seeverkehrsbetrieb vorschrieben, hatten sie nur eine äußerst beschränkte Gültigkeit.

Auf einen der wesentlichsten Punkte mag hier hingewiesen werden, auf das Verhältnis des Schiffers zu seinen Reedern. Die hansische Schiffsordnung stellt hier in der Hauptsache eine Neubildung dar. Sie ist schifferfeindlich. Überall sucht sie den Einfluß der Reeder in möglichst großem Umfange zu wahren. Der Schiffer soll zum bloßen Bediensteten der Kaufleute herabgedrückt werden¹. Mißbrauch der Schiffergewalt, Veruntreuungen von anvertrauten Schiffen und Gütern, die nun einmal nach der menschlichen Natur nicht ausgeschlossen waren, gaben den Anlaß zu dieser Gesetzgebung. Um ihre geringe Geltung ins rechte Licht zu setzen, braucht nur auf ein Gutachten der Amsterdamer Kaufmannschaft aus der Zeit um 1630 verwiesen zu werden². Da heißt es: Das Reedereigeschäft rentiert sich jetzt nicht mehr. Nur Leute, die ihren Erwerb aus der Ausrüstung und Versorgung von Schiffen ziehen, beteiligen sich als Partner an den Schiffen, ferner Bauern, die mit ihrem Gelde nichts besseres anzufangen wissen. Sehr oft legen auch Leute Kapital in Schiffen an, die einen guten Freund zum Schiffer befördern wollen. Daß ein Schiffer, der unter solchen Verhältnissen die Führung eines Schiffes übernahm, eine ganz andere Rolle spielte, als sie ihm das hansische Schiffsrecht zuwies, nicht ein Bediensteter, sondern der Leiter der Reederei war, ist selbstverständlich. Die Stellung des Schiffers ist aber keine nebensächliche Frage. In ihr liegt vielmehr der Schlüssel zur Kenntnis des Reedereiwesens im 16. Jahrhundert überhaupt.

Genau so wie hier die Rechtsquellen versagen, geben sie auch über viele andere Institutionen des Seeverkehrs keine Auskunft.

¹ Hierher gehören die Artikel I, 2, 3, 4, 6; II, 1, 3; III, 4, 13, 14, 15, 16; V, 1, 2, 3, 6; XI, 2, 3; XII, 2, 3.

² Blok, Koopmansadviezen aangaande het plan tot oprichting eener Compagnie van Assurantie (1629—1635), Bijdragen en Mededeelingen v. h. Hist. Genootschap XXI, 48.

Der Mangel einer rechtlichen Kodifikation der Zustände ist für die Entwicklung nicht schädlich gewesen. Er ermöglichte eine große Anpassungsfähigkeit und Mannigfaltigkeit der Formen. Aber für die Rechtsübung hat er nachteilige Folgen gehabt. In Emden erscheinen die wesentlichen Rechtssätze als Gewohnheitsrecht und als allgemein bekannt. Aber darüber hinaus herrschte Ungewißheit. Der Rat entschied nach gemeinem Obligationenrecht. Alle seerechtlichen Fragen überwies er guten Leuten zur Entscheidung. Diese sahen dann ihre Aufgabe nicht darin, einen Rechtssatz zu finden, sondern die Parteien in dem betreffenden Einzelfall zu vergleichen. Drang aber eine Partei auf gerichtliche Entscheidung, so lag es in der Hand des Rates, den Prozeß durch Jahre zu verschleppen.

3. Das Reedereiwesen.

Reedereien, die mehrere Schiffe ausreedeten, waren im 16. Jahrhundert in Emden eine ungewöhnliche Erscheinung. Es mochte vorkommen, daß mehrere Schiffe denselben Leuten gehörten, aber doch jedes für sich ein besonderes Unternehmen darstellte. Im allgemeinen umfaßte jede Reederei nur ein einziges Schiff.

Der Betrieb einer solchen Reederei konnte verschiedene Formen annehmen und zwar je nach der Stellung, die der Schiffer, der Führer des Schiffes, in dem Betrieb einnahm. Diese richtete sich in der Hauptsache nach den Eigentumsverhältnissen an dem Schiff. Dem Schiffer konnte ein Bruchteil an dem Schiffe gehören. Er konnte das Schiff zur Hälfte, oder gar zu überwiegenden Teilen zu eigen haben. Er konnte alleiniger Eigentümer seines Schiffes sein. So kann man von einer Partenreederei, einer Halbartreederei, einer unechten Partenreederei und einer Einzelreederei sprechen. Schließlich konnte auch der Schiffer überhaupt kein Eigentumsrecht am Schiffe besitzen. Auch in diesem Fall nahm der Betrieb besondere Formen an.

a) Die Partenreederei¹.

Die echte Partenreederei, wo der Schiffer mit einer Anzahl anderer Leute gemeinsam das Schiff ausreedete und keinem der

¹ Vgl. v. Below, Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter, Jahrb. f. Nationalökonomie und Statistik III. Folge, XX, 44 ff.

Partner das halbe oder mehr als das halbe Schiff zukam, war die häufigste Betriebsart.

Das Partenwesen an sich war eine allgemeine Institution. Aus dem Erbrecht ergab sich ganz von selbst die Erscheinung, daß sich die verschiedensten Objekte im Parteneigentum befanden, Schuldverschreibungen genau so gut wie ein Stück Vieh. Die Hälfte aller Gebäude in Emden befand sich im Parteneigentum, und zwar waren Sechzehntelanteile gar nicht selten¹. In anderen Orten war es nicht anders. Ein Brügger Emigrant Lucas Galliard brachte seiner Frau mit in die Ehe »dat rechte theinde part in drie huser sthaende in der stadt Brugge umbtrent dat marckt«².

Ein Vierteileigentümer konnte verlangen, daß ihm das Viertelhaus auch eingeräumt wurde. Konnte er sich mit den anderen Partnern nicht einigen, so entschied zuletzt das Gericht darüber, was ihm zustand. Der Anspruch auf Teilung hörte erst da auf, wo eine Teilung nicht mehr durchzuführen oder mit einer Schädigung des Objektes verbunden war. Aber auch wenn keine Teilung stattfand, konnte jeder Partner seinen Anteil mit Schulden belasten, verpfänden, ja sogar veräußern. Erst gegen den Käufer konnten die anderen Teilhaber ihr Näherkaufsrecht geltend machen. Gegen den Erbgang konnten sie keine Einwände erheben. Waren Ausgaben nötig oder mußten überhaupt Beschlüsse im Interesse des Objektes gefaßt werden, so mußten sämtliche Partner befragt werden. Die Majorität der Parten entschied. Wer sich ihr nicht unterwerfen wollte, konnte durch Gerichtsurteil dazu gezwungen werden.

In außerordentlich vielen Fällen vollzog sich die Verwaltung eines Partenguts in der Weise, daß ein Bevollmächtigter, gewöhnlich einer der Partner selbst, eingesetzt wurde, der das Gut im gemeinsamen Interesse aller Teilhaber verwaltete und ihnen Rechenschaft ablegte. Wenn die Partner an verschiedenen Orten wohnten, war diese Form der Verwaltung ganz von selbst geboten. Lucas

¹ van Rensen, 180: $\frac{1}{64}$ part grundes unde warves in den Boeness, unvordeleth. Aurich, St.-A., OAP 10, XII, 691; 1572 Dez. 16: Eine Frau verkauft »dat achtende parth in einer kamer up der nye stadt twisschen Hermen Hissen up dat norden und Hermen Ferver up dath sueden, zampt dath achtende parth in huesgeraeth und beesten«.

² Aurich, St.-A., OAP 10, XIV, 760; 1579; Ehekontrakt.

Galliard in Emden konnte sich herzlich wenig um die drei Häuser in Brügge kümmern. Er bezog nur die Früchte, gleich als wenn ihm eine Rente aus den Gebäuden zugestanden hätte, nur mit dem Unterschied, daß die Partien wandelbare, die Rente aber feste Erträge lieferten.

Das Schiffspartenwesen war im Grunde nichts anderes wie das Partienwesen an anderen Gütern, nur daß es durch die Eigenart des Objekts modifiziert wurde.

Die Partienreederei war kein einfaches Reedereigeschäft, sondern stets ein Unternehmen zum Zwecke des Gelderwerbs schlechthin. Das eingelegte Kapital sollte werben. Das war der Zweck, den alle Reeder verfolgten.

Die Teilhaber eines Reedereiunternehmens hießen Reeder, Schiffsfreunde, Freunde. Die Anteile waren sehr verschieden. In der Regel lagen sie in der geometrischen Progression von $\frac{1}{2} = \frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{32}$, $\frac{1}{64}$. Daneben war die Drittel- und Fünftelteilung als Grundzahl ziemlich häufig. Einmal lassen sich Siebentel¹ und einmal bei einem Schiff von 39 Lasten Dreizehntelparten² nachweisen. Halb-, Drittel- und Fünftelteilung erscheinen vielfach miteinander verquickt, z. B. $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{6}$, $3 \times \frac{1}{12}$; $4 \times \frac{1}{10}$, $5 \times \frac{1}{12}$, $2 \times \frac{1}{15}$, $\frac{1}{20}$. Ein Anteil wird kurz genannt »ein part schepes«, oder näher bezeichnet »ein achte part schepes«, »twe sesteinde parten schepes«. In der Regel bezeichnet Part (dat part schepes) den Inbegriff alles dessen, was dem Teilhaber an dem Unternehmen gebührt. Gelegentlich sind die Belastungen und Guthaben noch besonders hervorgehoben. Da findet sich auch hin und wieder das Wort Aktie im Sinne der Forderung, die der Parteninhaber gegen das Unternehmen erheben kann³.

¹ Seebriefreg. 1572 Juni 3: Schiffer Pieter Lienardtz, Büse von 22 l.

² Aurich, St.A., OAP 10, XVI, 159; 1581: In Syvert Schmitz schip is verkoft ein dartheinde part, drie last rums, voer negentich gl.

³ Prot. III, 118; 1580 August 31; Verkauf von 3 »parten schepes . . . ock mit solliche beschwerung, actie und gerechticheit, als gemelter Boedeker diesulve parten gehatt und gebrucket«. Das Wort »actie« ist übrigens gar nicht selten. In der Form »actie pretenderen« kommt es recht häufig vor, z. B. Aurich, St.A., OAP 10, XVI, 60, 61: Dariemens dan ock die vorg. wedwe absteit und vorlet al solliche actien und gerechticheit, als sie up oir vorg. mans . . . guder . . . bis anher prætendiren hebbe muegen.

Die Reederei wurde geleitet durch den Schiffer, der stets zugleich als Partner an dem Unternehmen beteiligt war. Bei den zahlreichen Schiffskaufprotokollen, wo ein Schiffer sich in eine bestehende Reederei hineinkauft, ist nie von einer Mitwirkung der Reederei etwas zu spüren. Trotzdem ist zweifellos eine Vereinbarung mit den übrigen Reedern wegen der Schifferschaft in jedem einzelnen Fall vorausgegangen. Über die Bestallung des Schiffers sollte nach der hansischen Schiffsordnung stets eine Urkunde ausgefertigt werden¹. In Emden scheint das nur in seltenen Ausnahmefällen geschehen zu sein. Der Lohn des Schiffers wurde nach den Fahrten bemessen, die er machte. Nach der hansischen Schiffsordnung sollte ihm für jede Route der Lohn in der Bestallung festgesetzt werden². Andere Vergünstigungen genoß er im allgemeinen nicht. An dem Gewinn der Fahrt nahm er wie die anderen Reeder entsprechend seinem Part teil. Genau so wie diese mußte er auch zu den Kosten beitragen.

Die Befugnisse des Schiffers waren im Heimathafen andere als im Ausland. Zuhause hatte er keine größeren Rechte als die anderen Teilhaber. Die Reederversammlung entschied mit Partenmajorität über die Verwendung des Schiffes, das Ziel der neuen Reise und die Aufgaben. Vor jeder Reise wurde ein Anschlag über die Kosten der Ausreedung, das heißt der Heuer des Schiffsvolks und des Schiffers, der Verproviantierung und Ausrüstung aufgestellt. Jeder Teilhaber hatte den auf sein Part fallenden Betrag aufzubringen. Falls die Reederei auf eigene Rechnung Handel treiben wollte, wurde dazu noch die Einlage, das Betriebskapital, auf dieselbe Weise erhoben. Wer die Summen nicht so aufbringen konnte, der mußte Geld auf sein Schiffspart leihen. Tat er das nicht, so geschah es zwangsweise durch seine Mitreeder³.

¹ Hans. Schiffsordnung II, 3.

² Hans. Schiffsordnung II, 2.

³ Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschnitt Bodmereiwesen. »Inlage« bezeichnet gewöhnlich nur das für den Handel bestimmte Kapital, gelegentlich aber auch die Ausreedung. Das Material über die Reederversammlung ist recht dürftig, es genügt gerade, um zu beweisen, daß hier in der Hauptsache die Bestimmungen der hans. Schiffsordnung (V, 1, 7) Geltung hatten. Ob über den Beschluß ein Schriftstück aufgesetzt wurde, ist wohl zu bezweifeln. Wenigstens hat sich keine derartige Urkunde erhalten. In Prozessen, wo sie hätte wertvoll sein

In gewissem Umfange konnten die einzelnen Teilhaber im Heimathafen über ihre Partien selbständig Bestimmungen treffen und zwar auf Grund des dem Partienbesitz allgemeinen Anspruchs auf Teilung, soweit die anderen Teilhaber nicht dadurch geschädigt würden. Jedes Part war nicht nur ein bestimmter Anteil am ganzen Schiff, sondern auch ein bestimmtes Maß des Schiffsraums z. B. »ein vierde part schepes groet vyff last rums«. Jeder Partner wußte, wieviel Lasten Raum auf sein Part fielen. Über ihre Verwendung konnte er in gewissem Maße selbständig verfügen. Wenn zum Beispiel das Schiff nach dem gemeinsamen Beschluß mit Ballast nach Danzig segeln sollte, konnte einer der Reeder dem Schiffer auf sein Part Güter mitgeben. Sollte in Danzig Frachtgut angenommen werden, so konnte ein Partner dem Schiffer Geld mitgeben, damit er für seinen Raumanteil Getreide lade. Der Frachtgewinn ging dann allein auf die Rechnung der anderen Reeder¹. Selbst dem Schiffer stand solche Sonderbestimmung über sein Part zu. Ein Prozeß aus dem Jahre 1565 gibt darüber einige Aufschlüsse. Ein Emdr Schiffer Remmer van Jever hatte in Danzig Roggen geladen, daneben aber auch vier Lasten Frachtgut angenommen und zwar nach seinen Angaben lediglich auf den Schiffsraum der Reeder. Er selbst wollte über sein Part schon in Emden verfügt haben. Da nun der Frachtgewinn von 9 Gulden für jede Last in keinem Verhältnis stand zu dem Gewinn, den der Roggen abwarf², verlangten die Reeder, daß er zum mindesten eine Last Frachtgut auf sein Viertelpart übernehme, und wollten seine Rechnung nicht annehmen, beschuldigten ihn überhaupt der Untreue. Der Schiffer beschränkte seine Verteidigung im wesentlichen auf den Nachweis, daß er das Geld zum Roggenkauf für sein Part von Emden mitgenommen habe³. Hätte

können, wird nie auf sie angespielt. Man darf sich die Reederversammlung überhaupt nicht als eine förmliche Versammlung vorstellen.

¹ Dies beruhte darauf, daß alle Spesen schon vor der Fahrt durch die Ausreedung aufgebracht waren. Was der Schiffer heimbrachte, galt daher ausnahmslos als Gewinn.

² Die Last war in Danzig zum Preise von 45 gl. eingekauft. Nach der Emdr Chronik (Aurich, St.A., Msc.) galt sie 1565 November 16 in Emden 124 gl. Die Verhöre fanden 1565 Nov. 19 und 22 statt, bevor das Schiff gelöscht hatte.

³ Verhösprot. 206—209.

er das Geld erst in Danzig sich beschafft, so wäre es auf gemeinsame Rechnung gegangen.

Es ist den Reedern nicht zu verdenken, daß sie an diesem Geschäft Anstoß nahmen. Denn es war allgemeine Regel, daß, was der Schiffer außerhalb des Heimatshafens tat, auf gemeinsame Rechnung aller Reeder gehen sollte. Mochte ihm das Recht zustehen, über seinen Raumanteil in Emden selbständig Bestimmungen zu treffen; es war doch ungewöhnlich, daß er es tat. Er hat auch bald darauf sein Schiffspart an die Reeder verkauft und damit ihren Dienst verlassen¹. Streitigkeiten zwischen Schiffer und Reedern mußten für beide Teile gleich unerwünscht sein.

Sonderbestimmungen einzelner Reeder über ihre Schiffsraumanteile waren überhaupt seltene Ausnahmefälle, vor allem aber für die Fahrt von fremden Häfen nach Emden. Der an Ort und Stelle befindliche Schiffer mußte die Geschäftslage in jedem Fall besser beurteilen können als der daheimgebliebene Reeder.

Im allgemeinen ist über das Schiff stets einheitlich disponiert worden. Mochten rechtlich alle Partner im Heimathafen einander gleichstehen, tatsächlich war auch da der Schiffer der Leiter des Unternehmens. Es war ein übles Zeichen, wenn die Reeder anders wollten als er, wenn sie an seinen Vorschlägen auszusetzen hatten. Daß der Schiffer das volle Vertrauen genoß, war für den geschäftlichen Erfolg unbedingt erforderlich. So ist es nicht verwunderlich, daß der Schiffer in Emden selbst eine andere Rolle spielte, als ihm rechtmäßig zukam. Alle erhaltenen Frachtverträge sind vom Schiffer allein abgeschlossen. Nur in einem einzigen Fall geschah es im Namen der Reeder. Bei Kaufverträgen fungierten die Reeder höchstens als Bürgen. Dem Rate und den gräflichen Behörden gegenüber vertrat stets der Schiffer allein die Reederei. Die weit überwiegende Mehrzahl aller Bodmereibriefe, die in Emden ausgefertigt wurden, lautete nicht auf einzelne Parten, sondern auf den Schiffer und das ganze Unternehmen.

In den meisten Fällen war das Part des Schiffers größer als das jedes einzelnen Reeders, oder doch dem größten gleich. Der Einfluß des Schiffers wurde hierdurch noch mehr gestärkt. Außer-

¹ Verh. prot. 149 a; 1566 Febr. 9; Remmer quittiert über die Bezahlung, stellt Bürgen für freie Lieferung des Schiffsparts.

dem aber gab es zahlreiche Fälle, wo der Schiffer allein schon durch die Art und Verteilung seiner Reeder die Geschäftsleitung völlig in die Hand bekam, so zum Beispiel wenn die Reeder eines Schiffes an verschiedenen Orten wohnten. Im Seebriefregister 1572 erscheint ein Schiffer Gert Berenßen mit einem Bojer von 60 Lasten, bei dem sich die Anteile folgendermaßen verteilten: Clawes Boelßen in Riga $\frac{1}{4}$, Hinrick Franßen in Danzig $\frac{1}{4}$, Steven Jansen in Emden $\frac{1}{8}$, der Schiffer $\frac{2}{8}$. Ein anderer Schiffer Reiner Reime in Larrelt besaß selbst in seinem Schiff von 80 Lasten $\frac{1}{4}$, Clawes Boelßen in Riga $\frac{1}{4}$, Hinrick Franßen in Danzig $\frac{2}{16}$, Hermen Rodenborch de olde in Hamburg $\frac{2}{16}$, Elberich Kornelius $\frac{1}{8}$. In beiden Fällen war der Schiffer in jedem einzelnen Hafen mit seinem Part ausschlaggebend. Zwar waren die Fälle, wo die Reeder vorwiegend außer Landes wohnten, ziemlich selten. Aber es kam doch recht häufig vor, daß Bauern und Eingesessene der verschiedensten ostfriesischen Flecken und Dörfer Parten in einem Emdr Schiff besaßen, die natürlich nicht jedesmal nach Emden kommen konnten, wenn ihr Schiffer eine Reise beendet hatte. Ein Schiffer Menso Eiben hatte als Reeder den Kanzler und Vogt von Esens¹, die sich ebenfalls nicht um die Geschäftsführung des Schiffers in allen Einzelheiten kümmern konnten. Dasselbe galt, wenn Graf Edzard sich als Reeder an einem Schiffe beteiligte.

1580 wurde ein Bojer von einer Emdr Reedereigesellschaft gekauft. Teilhaber waren Schiffer Johann Stapelmoir $\frac{1}{4}$ und seine Schiffsfreunde Fecko van Rehen $\frac{2}{16}$, Fecko van Buerwhale $\frac{1}{8}$, Otto Segelmaker $\frac{1}{16}$, Garrelt Leffertz $\frac{1}{16}$, Beno van Tunxtorp $\frac{1}{16}$, Harmen van Aßchendorpe $\frac{1}{16}$, Siverd van Brahe $\frac{1}{16}$, Hinrich Berendtz von Stickhausen $\frac{1}{16}$, Johann Klaesen Backer $\frac{1}{16}$ ². Der letzte Mann stammte aus Halte, Garrelt Leffertz aus Rhede, Otto Segelmaker aus Aschendorf. Siverd van Brahe war Gastwirt, alle anderen von Beruf selbst Schiffer, zum größten Teil Danzigfahrer. Es waren Landsleute und Berufsgenossen, die hier einen der Ihrigen zum Schiffer eines Ostseefahrers beförderten. Ähnliche Beispiele lassen sich in Hülle und Fülle beibringen.

¹ Prot. IV, 214; 1580 April 8. Das Schiff wurde zu Drittelparten ausgereedet.

² Prot. IV, 198; 1580 Febr. 16.

In allen diesen Fällen bestand das wesentliche Ergebnis darin, daß die tätige Mitwirkung der Reeder an dem Unternehmen auf das geringste Maß beschränkt wurde, daß die Beteiligung an einem Schiff zur bloßen Kapitalsanlage wurde.

Sobald das Schiff den Heimathafen verlassen hatte, hörte jeglicher Einfluß der Reeder auf das Unternehmen auf. Fortab gebot der Schiffer unbeschränkt. Seine Aufgabe bestand darin, das Beste des Unternehmens zu suchen. Wie er das tat, ob er sich an die Abmachungen hielt, die auf der Reedereiversammlung getroffen waren, oder nicht, war seine Sache. Nur dessen mußte er sich stets bewußt bleiben, daß er nach beendigter Reise seinen Reedern Rechenschaft von seinem Tun und Lassen abzulegen hatte.

Die Befugnisse des Schiffers auf der Fahrt und in fremden Häfen waren allgemein bekannt. So ist es auch nicht verwunderlich, daß, wenn in den Schiffskontraktenprotokollen einmal die Bestallung eines Schiffers vorkommt, sie sich in der Regel auf die Worte beschränkt »und is bedungen, dat N. N. sall schipper syn«. Nur in einem einzigen Falle, wo ein Franzose sein Schiff zur Hälfte an einen Emdener verkaufte und diesen zugleich zum Schiffer bestellte, sind die Befugnisse einzeln aufgezählt. Danach stand dem Schiffer frei, nach fremden Häfen und Gewässern zu segeln, wohin ihm gerade gut scheinen würde, Frachten anzunehmen oder selbst Waren einzukaufen, zu laden und zu löschen, auch das Schiff zu verkaufen, wenn es mit Vorteil geschehen könnte, und das Kaufgeld einzuziehen, überhaupt alles zu tun, was ihm zum Nutzen des gemeinsamen Unternehmens geraten schiene. Der Franzose verpflichtete sich, alles das, was der Schiffer vornehmen würde, für genehm zu halten. Dagegen versprach der Schiffer nur, sich in seinem Amt als ein Mann von Ehre zu erweisen¹.

¹ Prot. III, 102; 1579 Juni 22: Ferner bekant, dat he (Nicolas Krolboiß, Fransoise) den vorg. Eltien Pieters up vorg. schepe, darvan oinen beyden jeder die helfte thokumpt, (vor) schipper gesthelt und vor-ordent, umb mit dat gemelte schip van hir up ander hafen und sthroemen, whaer idt am besten geraden sein werdt, tho gemeiner nutt tho seylen, fracht anthonemen oder sunst gude whare tho kopen, tho laden, tho loßen, ock dat schip, so es mith fordell geschien konde, tho vorkopen, darvan penninge tho entfangen und sunst alles tho dohen und tho handlen, wat der gemeinen sachen noturft und fordell eyschen und eme

Eine wichtige Befugnis des Schiffers, auf Schiff und Ladung oder Schiff und Fracht Geld zu leihen, ist noch übergangen. Hier liegt nun allerdings keine echte Partenreederei mehr vor, sondern Halbpartenreederei, bei der die Reederversammlung wegfällt; aber die hier aufgezählten Vollmachten kamen jedem echten Schiffer, dem selbst ein Part in seinem Schiffe gehörte, zu. Sie lassen sich dahin zusammenfassen, daß der Schiffer mit dem Gut der Reederei handeln konnte und sollte, wie mit seinem freien Eigentum.

Die weiteste Befugnis war jedenfalls das Recht zum Verkauf des Schiffes. Die Bedürfnisse der Praxis hatten sie geschaffen, das lehren ungezählte Beispiele. So hatte 1573 der Flensburger Schiffer Christoffer Bandingh, der Emdr und Amsterdamer Reeder im Schiff beteiligt hatte, auf der Fahrt mit Holz nach Lissabon, viermal den Besuch von Freibeutern über sich ergehen lassen müssen. Sein Bootsvolk war ihm aus dem Schiff geholt, Anker Taue, Segel, Proviant waren ihm geraubt. Als er endlich in einem kleinen spanischen Hafen eintraf, ohne Mittel zur Weiterfahrt, sah er sich gezwungen, Schiff und Ladung, sogar das Frachtgut zu verkaufen, um überhaupt etwas zu retten. Von seinen Reedern scheinen ihm keinerlei Vorwürfe gemacht zu sein. Es gab eben Notlagen, wo der Schiffer verkaufen mußte. Schon im nächsten Jahre war ihm wieder ein Schiff anvertraut. Nur der Eigentümer des Frachtguts, ein Danziger Kaufmann, machte Schwierigkeiten, wollte den ganzen Erlös für sich allein¹.

geraden duncken wordt. Belofend dartho die halfe uthredinge nha gebuer darin tho dohen, ock sunst genem und bundich tho holden, wes schipper Eltie vorg. darin handlen und dohen wordt, under vorbandt sein perboen und guder.

Dariogens bekennt schipper Eltie, dat he dat halfe schip, so groet und klein, als idt iß, tho seinen willen und genoege entfangen hebbe, belofend by dieser schipperschaft seine beste threw und flyt anthowenden, als sollichs ein mhan van ehren eget und geboeret, ock under vorplichtung sein perboen und guder.

¹ St. Danzig 300 Abt. 53 Nr. 41, 36; 1576 Sept. 7 Lissabon; Hanß Pellicke und Caspar Cunertorf an Claes Horen: Sie übersenden das durch den Verkauf erzielte Geld. Bis zur Einigung zwischen den Reedern und dem Frachtherrn, Jonas Conow in Danzig, soll es bei ihm deponiert bleiben.

Im gleichen Jahre scheiterten vor der Stadt Emden in einem großen Sturme mehrere Schiffe, darunter auch eine Antwerpener Hoje, die mit Roggen von Danzig gekommen war. Da das Wrack in der Hafeneinfahrt lag, befahl der Rat, es ungesäumt wieder emporzuwinden. Das geschah auch. Aber die Ladung war bereits völlig verdorben und die Haut des Schiffes allenthalben von den Hafenspählen zerbrochen. Der Schiffer wußte sich nicht anders zu helfen, als daß er das Wrack an Emders Leute verkaufte, die die Ausbesserung unternahmen¹.

Freibeuter und Seenot waren die Gewalten, die die weitgehendsten Befugnisse für den Schiffer erheischten. Aber nicht nur unter dem Zwange der Verhältnisse konnte der Schiffer sein Schiff verkaufen, sondern auch sonst, wenn sich eine gute Gelegenheit bot, es mit Gewinn loszuschlagen. Auch diese Befugnis war damals allgemein anerkannt. Hansische, vor allem Danziger Schiffer fuhren immer wieder im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts nach den Häfen der Pyrenäenhalbinsel, um dort nicht nur die Ladung, sondern auch das Schiff zu verkaufen. 1584 ließen die staatlichen Auslieger auf der Ems die Emders Spanienfahrer auf Befehl der Generalstaaten erst dann passieren, nachdem ihnen die eidliche Versicherung erteilt war, daß die Schiffe weder direkt noch durch Mittelspersonen an den König von Spanien verkauft werden sollten². Aber auch sonst war es ein alltäglicher Fall, daß ein Schiffer sein Schiff verkaufte, weil ihm ein günstiges Angebot gemacht wurde. In den Schiffskontraktenprotokollen lassen sich viele Beispiele anführen, wo ganz enorme Gewinne bei einem solchen Verkauf erzielt wurden. Nur in höchst seltenen Fällen behielt sich ein Schiffer vor, gegen Zahlung einer Abstandssumme den Verkauf wieder rückgängig machen zu können für den Fall, daß seine Reeder damit unzufrieden wären³.

¹ ER 733, 115; 1574 Okt. 4; Zeugenverhör über diese Sache. Der Schiffer war, als er seinen Reedern Rechnung ablegen wollte, in Antwerpen gefangen gesetzt. Nach aller Zeugen Aussage hatte er aber nur korrekt gehandelt.

² ER 334, 316, 317; 1584 Juni 28; Resolution der Generalstaaten.

³ Z. B. Prot. VI, 151; 1584 Febr. 27; Andreas Hoppener und Everdt Pein verkaufen zugleich im Namen ihrer Prinzipalen, sämtlich Bürger von Rostock, einen Kreier von 80 Lasten mit einer Ladung von

Mit dem Verkauf des Schiffes wäre die Reederei dem Namen nach zu Ende gewesen. Aber die Schiffer kauften auch ein neues Schiff, wenn sich ihnen ein gute Gelegenheit bot. Doch muß die Befugnis dazu nicht allgemein anerkannt gewesen sein. In einem Fall weigerten sich die Reeder, das von ihrem Schiffer gekaufte Schiff zu übernehmen. Der Schiffer mußte es allein behalten. Allerdings geschah dies nicht auf Grund eines gerichtlichen Urteils, sondern eines Vergleiches, der einige Reeder ganz und gar nicht befriedigte¹.

Dagegen stand zweifelsfrei fest, daß der Schiffer sein Schiff gegen ein anderes austauschen konnte². Hiervon wurde der ausgiebigste Gebrauch gemacht. Schiffstausche sind damals fast so häufig gewesen wie einfache Käufe. Es muß eine förmliche Manie unter den Schiffern geherrscht haben, wenn sie in den Häfen nebeneinander lagen, ihre Schiffe zu vergleichen und schließlich auszuwechseln, wobei dann nur die Differenz bezahlt wurde. Es

50 Psaltern schottischen Steinkohlen an den Emdr Bttrger Tonny Huygen für 700 gl. Sollten sich ihre Reeder mit dem Verkauf nicht einverstanden erklären, so soll ihnen binnen Monatsfrist gegen 100 Reichstaler Abstandsgeld der Rücktritt von dem Kaufvertrag freistehen. Tonny Huygen soll in diesem Fall von dem Verkauf der Kohlen Rechnung ablegen und für seine Mühe belohnt werden.

¹ Verhörprot. 50, 51; 1560 Jan. 21; Verhör über den Vertrag zwischen dem Schiffer Roleff Landegge und seinen Schiffsfreunden.

² ER 335, 146; 1585 Juli 5; Hoorn an Emden: Der Ratsherr Symon Pieterß Cort von Hoorn hat »by titule van ruylinge« von dem Emdr Schiffer Jacob Wiltes für ein neues Karvelschip ein altes Schmalkarvel empfangen und außerdem eine Geldsumme verschrieben erhalten. Auf dies Geld erhebt Rotger van Meppen in Emden als Reeder des alten Schmalkarvels Anspruch. Das ist aber gegen alles Recht. »Aengemerct die voorn. Jacob heer ende meester vant voors. oude smalscheepe zynde wel vermochte buyten slants zynde t' voorscreven oude schip te veruylen aen een nieu ende beter schip; sulcx dat alle ruylinge buytinge ende vercoopinghe van scheepen, die by den schipperen buyten lant gedaen worden, stadthouden ende van waerden gekent worden in sulcker vougen, dat die reeders mer personele actie behouden op heuren schipper in der vougen, zoe den voorn. Rutgher noch eenighe penningen vuyt saicke van zyne gepretendeerde rederye ofte andersins van voorn. Jacob souden moegen resten, dat hy gehouden soude weesen, die selve te versoucken aen des selfs Jacobs erffgenamen ofte zyne goeden, dien hy achter gelaeten mach hebben«.

gab Emden Schiffer, die jedes zweite Jahr ein anderes Schiff führten und zwar immer mit denselben Reedern. Ein Schiffer, der länger als sechs Jahre auf demselben Schiffe fuhr, war in Emden eine Seltenheit.

Für das Verkehrsleben hatte die größte Bedeutung die Befugnis des Schiffers, auf Rechnung der Reederei Handelsgeschäfte zu betreiben. Sie bewirkte, daß das Emden Reedereiunternehmen des ausgehenden 16. Jahrhunderts nicht so sehr ein Speditionsgeschäft als vielmehr ein Seehandlungsinstitut war.

Alle Maßnahmen, die der Schiffer als Führer des Schiffes außer Landes traf, hatten bindende Gültigkeit für die Reeder. Nur gab es eine Grenze. Über die Beteiligung an der Reederei hinaus konnten die Reeder nicht haftbar gemacht werden. Außerdem konnten sie sich wieder an den Schiffer halten, von ihm Rechenschaft verlangen und bei schlechter Verwaltung Schadenersatz fordern. Allerdings einen Schiffer außer Landes wegen seiner Schiffsführung anzusprechen und vor Gericht zu ziehen, war schlechterdings unmöglich, solange der Schiffer noch das Schiff führte.

War der Schiffer nach vollendeter Reise in den Heimathafen zurückgekehrt, dann hatte er den Reedern Rechnung zu legen von seiner Verwaltung, dann konnten die Reeder ihn eventuell zur Rede stellen. Es ging bei der Rechnungslegung wie es stets bei solchen Dingen zu geschehen pflegt; solange die Geschäfte gut gingen und große Gewinne abwarfen, pflegte man mit dem Schiffer zufrieden zu sein. Erst wenn Verluste eintraten, große Zubaßen gefordert wurden, schwand das Vertrauen.

Daß der Schiffer immer das Beste der Reederei suchte, dafür bürgte den Reedern seine Beteiligung an dem Unternehmen. Für seine Ehrlichkeit, für seine Treue aber bürgte seine Lebensstellung. Es war nicht jeder dazu berufen, Schiffer einer Partenreederei zu werden. Nur Leute, die sich vorher als Binnen- und Küstenfahrer erprobt hatten, Leute, die ein eigenes Heim, Weib und Kind in der Stadt hatten, erhielten ein großes Schiff anvertraut. Es braucht kaum hervorgehoben zu werden, daß ein Beruf, der eine solche Fülle von Vertrauen erheischte wie der des Schiffers, in allgemeiner Achtung stand. Länger als ein Jahrzehnt hat ein Spanienfahrer Klaes Horen auf dem Bürgermeisterstuhl der Stadt

gesehen, nicht als einer unter vielen anderen, sondern als eigentlicher Leiter der Stadt.

b) Die Halbpार्टreederei.

Die echte Partnereederei endigte, sobald dem Schiffer die Hälfte des Schiffes gehörte. Die Reeder wurden damit zu bloßen Geldgebern. Der Schiffer war ihnen Rechenschaft schuldig. Gegen offenkundige Schädigungen gewährten die Gerichte ihnen Schutz, aber sie hatten keinen wirklichen Einfluß auf die Geschäftsführung.

Halbpartreederei kam häufig als ein Übergangsstadium zur Einzelreederei vor, indem ein Schiffer erst die eine Hälfte eines Schiffes und später, nachdem er diese bezahlt hatte, auch die andere erwarb. Es kam auch vielfach vor, daß ein alter Schiffer, wenn er seinem Sohn den Betrieb überließ, die Hälfte des Schiffes selbst behielt, die andere aber dem Sohne überantwortete.

Die Halbpartreederei bestand aber auch als eine selbständige Betriebsform, vorwiegend bei kleineren Schiffen, die zwei Leute zur Bedienung erforderten, gelegentlich aber auch bei größeren. Sie beruhte auf dem Zusammenarbeiten beider Partner. Jeder hatte die Hälfte der Kosten zu tragen und die Hälfte der Leute zu stellen, eventuell auch die halbe Arbeit zu leisten. In der Regel fuhren beide Partner auf ihrem Schiff. Wer Schiffer war, das richtete sich nach den besonderen Verhältnissen und Abmachungen. In vielen Fällen läßt sich eine ausgesprochene Schifferschaft überhaupt nicht nachweisen. Häufig fungierte der eine der Partner immer als Schiffer, der andere als Bootsmann. Sehr oft wechselten sie alle Reisen, manchmal auch alljährlich¹⁾. Die Rechte des

¹ Bei fast allen Buttfishern scheint eine Schifferschaft nicht üblich gewesen zu sein. Ein Partner stets Schiffer: Seebriefreg. 1572 Jan. 9: schipper Johan Schwarth van der Kloppenborch, ein karviel van 16 lasten, eme mith sein hulper Goeke van Rehen thostendich. Prot. III, 136; 1581 Dez. 5: Johann Joellis verkauft an Albert Jurgens $\frac{1}{2}$ Schute. Doch is beredet, dewile vorg. Johann Joellis die halfe schute noch thokumpt, dat Johann derwegen diesulve foeren und Albert vorg. sein reder sein soll und will. Hier darf das Wort »reder« nicht verwirren. Albert stellte zweifellos den zweiten Mann; denn er fuhr später selbst als Schiffer auf dieser Schute. Seebriefreg. 1572 Jan. 8: schipper Wolberdt van Emmelen . . . (22 l), Johan Wolbertz sein reder und maeth. Im Seebriefregister 1571 (Nr. 334) wird ein Schiffer Anne Hillebrandtz mit

Schiffers in der Halbparteerederei waren dieselben wie die in der echten Parteneerederei. Jene oben angeführte Schifferbestallung stammt aus einer echten Halbparteerederei. Der Franzose, der das halbe Schiff an den Emden Schiffer verkaufte, behielt selbst die andere Hälfte. Auf ihr fuhr sein Sohn als Bootsmann. Allerdings wird die Praxis hier mildernd eingewirkt haben. Es war ja ganz natürlich, daß der mitfahrende Partner einigen Einfluß auf das Unternehmen ausübte, mochte er auch nicht Schiffer sein.

Natürlich mußte Einvernehmen zwischen beiden Partnern herrschen, sonst mußten sie wieder auseinander gehen. Dies geschah gewöhnlich nach einem altbewährten Rezept, das bei Erbschaftsteilungen allgemein in Übung war. Einer der Partner, der gegebenenfalls vom Gericht dazu bestimmt wurde, mußte den Wert des Schiffes feststellen. Der andere hatte dann die Wahl, ob er das Schiff zu diesem Preise ganz übernehmen oder ganz dem Partner überlassen wollte¹.

einem Schiffe von 40 Lasten aufgeführt, das er mit einem Remer Jacobs zusammen besaß. In einem Verhör seines Bootsvolks (EK XXVI, I, 35; 1571 Okt. 23) wegen eines Raubanfalls erscheint dieser Remer Jacobs als Zimmermann, hinter dem Steuermann, also an dritter Stelle, auf dem Schiff. — Dagegen Seebriefreg. 1570, Nr. 6: Jarch Lollles tho Norden, ein karwel van 28 lasten, dath flegende harte; Douwe Sipkes oeck schipper up dem sulven schepe. Das. Nr. 300: Dirck Domels van Ravestein und Otto Tiarchs, schippere, 80 l. . . , den schipperen allenich. Das. Nr. 321: Onno Hinrichs underdanc, 10 l. . . , eme und Hermen Evers thobehorende, beide schipperen. In allen diesen Fällen wechselten die Schiffer einander ab, wie die Impostbücher ergeben. In sehr vielen Fällen ist nicht ersichtlich, ob wirkliche Halbparteerederei oder nur vorübergehende vorliegt. Beides kann zugleich vorkommen: Prot. IV, 154, 155; 1579 Juni 11: Hinrich Franßen verkauft $\frac{1}{4}$ »part schepes in ein smalkarviel, so Hinrich mit Cornelis Jansen ein tydtlanck half unde half gefoeret unde geholden unde nhu gehel mit kope an sich gebracht«, an Hans Jodeke von Lunden in Dithmarschen.

¹ Prot. V, 281; 1583 Febr. 28: Ebele Waelken aus Loquard kauft $\frac{1}{2}$ Schute von Edo Jansen, »mit sollicher condition, dat Edo vorg. angenommen, dusse schuete mit unde benevens Ebelen vorg. dussen ganden jare up gemeiner schade und bate tho foren. Unde soferne sie nach ummekumpst deses jares sich nicht vordragen konen, sal Edo dese schuete setten unde Ebele kesen mogen«.

c) Die Einzelreederei.

Die echte Halbparterreederei genügte unmittelbar einem vor-handenen technischen Bedürfnis in der vollkommensten Weise, indem auf Schiffen, die zwei erwachsene Männer zur Bedienung brauchten, der Betrieb von beiden gemeinsam unternommen wurde. Die echte Partenerreederei dagegen verdankte ursprünglich kaufmännischen Erwägungen ihr Leben. Es war ratsam, sein ganzes Vermögen nicht in ein einziges Schiff zu setzen, sondern lieber einzelne Partien in mehreren Schiffen zu erwerben. Ging ein Schiff zugrunde, so machten die Gewinne aus den anderen den Schaden wieder wett. Wohl kannte man Seeversicherungen. Die Schiffer wollten nichts von ihnen wissen. Tatsächlich war der Seehandel derartig organisiert, daß er ohne Versicherung wohl existieren konnte.

Die Zeiten waren aber längst vorüber, wo die Sorge um den Verlust alle Kaufleute zwang, Geld und Gut auf mehrere Schiffe zu verteilen. Es war kein seltener Fall, daß ein Kaufmann ein Schiff allein befrachtete, ja mehrere Schiffe ganz allein zugleich mit Ladung versah. Die Kapitalanhäufung war derartig fortgeschritten, daß das Risiko trotz alledem nicht größer geworden war. Reichere Handelsherren hätten ganze Geschwader mit ihren Geldmitteln erwerben und ausreedern können; daß sie es nicht taten, sondern in alter Weise sich mit dem Erwerb von einzelnen Partien begnügten, lag nicht an der Sorge um ihr Geld, sondern daran, daß die echte Partenerreederei die zweckmäßigste Organisation des Seeverkehrs war. Den führenden Schiffer konnte der Großkaufmann durch einen Angestellten nicht ersetzen. Daher kam es, daß, abgesehen von seltenen Ausnahmefällen, die Einzelreederei nur in der Form auftrat, daß der Schiffer der alleinige Eigentümer seines Schiffes war.

Da nun Leute mit großen Kapitalien sich nicht dem gefährlichen Schifferberuf zu widmen pflegten, so blieb die Einzelreederei im wesentlichen auf die kleineren Schiffe beschränkt. Überall da, wo Halbparterreederei vorkam, war auch sie anzutreffen. Auch große Schiffe wurden gelegentlich vom Schiffer allein ausgereedet. Doch läßt sich im 16. Jahrhundert in Emden kein Fall nachweisen, wo ein neugebautes großes Schiff sich im alleinigen Eigentum des

Schiffers befand. Es waren ausnahmslos ältere und dementsprechend billigere Schiffe, vor allem alte Büsen und Boote, die als Holzschiffe dienten. Für denselben Preis, den man für einen neuen Überwattfahrer von zehn Lasten zu zahlen hatte, konnte man auch jederzeit einen alten Hulk von 60 bis 100 Lasten erstehen. Der wesentliche Unterschied bestand allein darin, daß die Ausrüstung eines großen Schiffes viel beträchtlichere Kosten verursachte als die eines kleinen.

Der Einzelreeder war sein eigener Herr. Er besaß volle Verfügungsfreiheit über sein Schiff. Ihm hatte niemand dreinzureden.

d) Amt und Funktionen des Setzschiffers.

Die Stellung des echten Schiffers beruhte darauf, daß er zum mindesten mit einem Part als Eigentümer an dem Schiffe, das er führte, beteiligt war. Es kam nun aber auch vor, daß der Schiffer kein Eigentumsrecht am Schiffe besaß, daß er von den Reedern auf ein Schiff gesetzt, lediglich als Angestellter mit der Führung des Schiffes betraut war. Man nannte einen solchen Schiffer Setzschiffer (settschipper, gesettschipper, gesetteder schipper).

Das Charakteristikum des Setzschiffers bestand darin, daß er keinen Anteil am Unternehmen besaß und folgerichtig auch über Schiff und Gut der Reeder nicht verfügen konnte. Er war lediglich der oberste unter dem Bootsvolk des Schiffes. Wie die Bootsleute erhielt er seine Heuer und seine Führung. Wegen Verschulden konnte er jederzeit, sonst nach jeder Fahrt entlassen werden. Ein Rechtsanspruch auf sein Schifferamt kam ihm nicht zu. Dies Institut beruhte nicht auf dem Seerecht. Es war in wesentlichen Stücken eine Neubildung und hatte in der Hauptsache noch keine festen Formen erlangt, zeigt vielmehr im einzelnen große Mannigfaltigkeit.

Eine Bestallung eines Setzschiffers ist erhalten. Es verlohnt sich, diesen Fall näher anzusehen. Im Oktober 1578 kauften die beiden Emders Stadtsekretäre Hinricus Geerdes und Hinricus Paulinus nebst den Emders Bürgern Cinna Tycheler und Hinrich Wollef sowie ihrem Schiffer Hans van Koemen einen Kreier von 40—50 Lasten. Die Reeder bezweckten mit dem Kauf nebenher, dem Schiffer, einem leichtsinnigen Sohne hochgeachteter Eltern,

die Mittel zu einem ordentlichen Beruf und Erwerbe zu verschaffen. Da aber der Schiffer und seine Verwandten die Kaufsumme für das Part des Schiffers nicht aufbringen konnten, so mußten die beiden Bürger Cinna Tycheler und Hinrich Wollef als Bürgen das Geld erlegen. Der Schiffer besaß also kein Eigentum an dem Schiffe, deshalb ließen sich die Reeder von ihm eine Erklärung ausstellen, daß er das Schiff nur als Setzschiffer führen, ohne die ausdrückliche Einwilligung der Reeder weder mit Anleihen beschweren, noch vertauschen, verkaufen oder sonst den Eigentümern entfremden werde. Zugleich protestierten die Reeder für den Fall, daß der Schiffer trotzdem gegen sein Versprechen handeln werde, dagegen, daß solche Handlungen ihren Eigentumsrechten Abbruch tun könnten¹.

¹ Prot. III, 80, 81; 1578 Okt. 5; Kaufkontrakt. Prot. III, 81, 82; 1578 Okt. 5; Erklärung über die Setzschifferschaft: Wy burgermeister und raith der stadt Embden dohen kundt . . . Nachdem die ersamen Cinne Ticheler, Hindrich Wollef und consorten eme (Hans) ein kreier twischen veertich und vyftich last grot thom besten upgekoft, emhe dar settschipper und vorwalther ingesetth, darmit he sein kost sehewart mit gottlicher gnaden winnen und sein hues vorsthaen muchte, welch schip sie gantz und gaer als principale schuldenere und kopere bethalen moten, dath he derwegen belovet, geredet und annimpt, who he dan ock deßen giene mathe noch macht hebbe, dath schip oder die ingeladene guder binnen oder buthen landes keiner mathen mith enighe lasten, penninge oder bodemerye tho beschweren, tho vorsetten, vorbueten, verkopen oder eniger mathen tho voralierenen onhe der egeneren vorg. expreß consent, wiethen und willen, und dathsulve by ehren, threwen und geloven ahn eedes statt vastiglich belovende und sich vorpflichtende. Und imfall darjegens over thovorsicht van emhe oder jemandt van seinent wegen gehandelt worde, sall und will he deßfalls allen heren, hoven, rechten und richteren, who und whar he dan mit dath schip tho bethreden, sein person, schip und guder underworpen und verbunden hebben . . . — Listlich syn ock erschenen gedachter Cinna Tichelar und Hendrich Wolleff und hebben opentlich protestiret und bedungen, dath sie dath schip vor sich und oir consorten gekoft und entfangen und Hans van Koemen darvan nichtz thosthaen. Und im fall he dath schip beschweren, verkopen oder voralierenen worde, dath sollichts buther orhen wethen und willen soll geschehen, dartho sie emhe kein consent geven und onhen derwegen unschedlich sein soll, dan voelmher in dem fall dath schip als oir egen proper gudt up allen haven und sthromen, who und whar idt tho bethreden, wedder ahn tho spreken und ahn tho tasten bedacht.

Der Schiffer wurde von den Reedern mit einer Salzladung nach Marstrand gesandt. Dort sollte er das Salz verkaufen und Heringe für den Erlös einkaufen und mit diesen nach Emden zurücksegeln. Er ließ sich aber verleiten, auf den freien Raum Frachtgut nach Danzig anzunehmen. Dort fand er nicht nur eine schlechte Marktlage für die Heringe, sondern er mußte auch Winterlage halten und sein Volk für die Zeit verpflegen, so daß die Reeder ein außerordentlich schlechtes Geschäft machten. Diese ergriffen alsbald Maßnahmen gegen den Schiffer, der sich an seine Verpflichtungen so wenig gebunden hielt; ja sogar ihr Schiff mit Bodmerei beschwert hatte. Ein Danziger Kaufmann wurde mit der Wahrnehmung ihrer Interessen gegen ihn betraut und ein neuer Schiffer nach Danzig gesandt, um Hans van Koemen Schiff und Rechnung abzufordern. Es gelang ihnen, sich in den Besitz des Schiffes zu setzen. Hans van Koemen hielt sich in der Stadt verborgen. Als aber das Schiff segelfertig war, erschien er wieder, maßte sich sein Recht als Schiffer an und setzte schließlich durch, daß das Schiff vom Danziger Rat mit Arrest belegt wurde. Als Handhabe für seine Forderungen diente ihm der Schiffskaufbrief, in dem er als Käufer mit aufgeführt wurde. Er behauptete Eigentümer eines Partes und damit echter Schiffer zu sein. Auch seinen Reedern gegenüber spielte er sich als solcher auf¹. Erst nachdem eine authentische Kopie des Schriftstücks über die Setzschifferschaft nach Danzig gesandt war, konnten die Reeder ihren Willen durchsetzen².

Der Kernpunkt lag in diesem Falle darin, daß die Reeder einem Setzschiffer die gleichen Pflichten und dasselbe Maß von Verantwortlichkeit aufgebürdet hatten, wie sie ein echter Schiffer besaß, ohne ihm deshalb auch die Vollmachten eines echten Schiffers einzuräumen. Die Befugnisse des echten Schiffers waren aber notwendig bei den damaligen Verkehrsverhältnissen. Die Stellung,

¹ St. Danzig 300 Abt. 53 Nr. 41 Bl. 87, 90; 1579 Jan. 28 Danzig; Hans van Koemen an Hinrikus Paulinus: Wyder so seinter luede geweest, die wolden mein schip mit redt geldt kopen. Kan ick 600 daller krygen, so mochten u. l. schryven, ofte u. l. belevet, dat ich verkopen, so mochten u. l. my dat schryven. Ich wil u. l. doch nit onthere, sunder wat mein leven freunden belevet, dat belevet my oeck.

² Vgl. St. Danzig 300 Abt. 53 Nr. 41, 80 ff.

die hier dem Schiffer zugewiesen war, entsprach nicht den Erfordernissen des Seeverkehrs. Über kurz und lang hätten sich ganz von selbst Unzuträglichkeiten einstellen müssen.

Das Setzschifferamt war in dieser Form in der Regel etwas Vorübergehendes. So wurden Setzschiffer bestellt, um eine angefangene Reise zu vollenden, wenn der echte Schiffer auf der Fahrt starb oder erkrankte¹. Es kam vor, daß eine Schifferwitwe einen Setzschiffer mit der Führung des Schiffes ihres verstorbenen Mannes betraute, bis sich ihr die Gelegenheit zum Verkauf bot². Gelegentlich scheint das Setzschifferamt als Probezeit gegolten zu haben. So hatte 1571 der Emdr Kaufmann Anthoni Dama auf seinem Schiff von 28 Lasten einen Setzschiffer. 1572 aber war derselbe Mann Partner und echter Schiffer. Derselbe Vorgang wiederholte sich damals auf einem Schiff von 56 Lasten, das dem Kaufmann Johann Vorborch gehörte. Ziemlich häufig kam es vor, daß ein alter Schiffer, der das Gewerbe aufgab, seinem Sohn als Setzschiffer das Schiff übergab. Das Familienband bürgte dafür, daß der Schiffer sein Bestes in seinem Amte tat. Es war wohl anzunehmen, daß der Reeder das billigte, was sein Sohn für gut befand. Die Schifferbefugnisse mögen in einem solchen Fall denen der echten Schiffer faktisch nichts nachgegeben haben.

1578 geriet ein Husumfahrer Alrich van Harberen in Konkurs. Zwei Jahre später schossen sechs seiner Landsleute aus dem Emslande je 25—50 Gulden zusammen, kauften ein kleines Schiff und bestellten Alrich zum Setzschiffer mit der Weisung, nicht außerhalb der Dünenkette Fahrten zu machen³. Die Absicht war offenbar, dem Mann wieder die Möglichkeit zum Emporkommen zu gewähren. Daß er nur als Setzschiffer bestellt wurde, bezweckte allein, die Eigentumsrechte der Geldgeber zu betonen und zu verhindern, daß Alrichs alte Gläubiger Hand auf das Schiff legten.

¹ Zertifikatenreg. I, 48; 1584 Sept.: Die Reeder von Tiardt Willems beauftragen einen Mann, das Schiff aus Rotterdam nach Emden oder Hamburg zu führen, »diewile die schipper gewundet, dat he idt hir nicht brengen kan«.

² Seebriefreg. 1571, 262: Warner Jansen setschipper up salige Johan Brunsings borgers schip, der wedwen Johanken allene thostendich (22 l).

³ Prot. IV, 208; 1580 März 8; Kaufkontrakt.

Im einzelnen hatte der Schiffer genau so zu handeln wie andere Schiffer auf derselben Route. Seine Reeder, von denen vier selbst Schiffer waren, konnten sich um den Betrieb nicht näher kümmern.

Einmal ist ein Schiffer als Setzschiffer bezeichnet, trotzdem ihm ein Viertelpart gehörte¹. In diesem Fall scheint der Schiffer durch sein Part nur am Betriebsgewinn beteiligt und demgemäß interessiert gewesen zu sein, während der Reeder sich die Disposition über das Schiff vorbehalten und den Schiffer zur Befolgung seiner Weisungen verpflichtet hatte. Der Schiffer war vom Reeder abhängig, trotzdem kein eigentlicher Setzschiffer mehr, da er an dem Unternehmen und Geschäftsgewinn teilnahm. Dies Verhältnis zwischen Schiffer und Reeder scheint übrigens nicht selten gewesen zu sein, sondern immer bestanden zu haben, wenn neben dem Schiffer nur ein Reeder und zwar überwiegend am Schiffe beteiligt war².

1581 kauften der Stadtsekretär Hinricus Geerdes und Simon Ticheler eine Krabschute von 12 oder 13 Lasten und bestellten darauf einen Mann zum Setzschiffer³. Der Stadtsekretär war Eigentümer einer Ziegelei, Simon der Unternehmer. Die Schute diente zum Torf-, Stein- und Erdetransport. Die Stellung des Schiffers war dieselbe wie die eines Fuhrmanns, der mit dem Fuhrwerk der Ziegelei Steine in die Stadt fahren mußte. In dieser Form ist das Setzschifferamt recht verbreitet gewesen. Das Salzwerk auf der Insel Nesserland, Brauereien, vor allem aber die verschiedenen Ziegeleien hatten ihre kleinen zum Betrieb ge-

¹ Prot. IV, 175; 1579 Dez. 12; Gerdt Funcke in Oldersum kauft ein Witschiff von 28 Lasten. Sent Sentzen »alse gesetschipper up dit bovengerorte witschip« gelobt den vierten Pfennig zu bezahlen.

² 1572 verzeichnet das Seebriefregister sechs ostfriesische Schiffer mit Schiffen von 150, 130, 100, 80, 70 und 44 Lasten, die zum größten Teil rigaischen Reedern gehörten. Bei den beiden größten Schiffen findet sich sogar die Notiz »tho Rygha allene thostendich«; doch ist anzunehmen, daß auch bei diesen Schiffen wie bei den anderen die Schiffer Anteile besaßen. Sie erhielten keine Seebriefe, sondern nur Bescheinigungen über ihre Heimatsberechtigung. Bei allen diesen Schiffern scheint das Verhältnis zu ihren Reedern von dieser Art gewesen zu sein.

³ Prot. V, 96; 1581 August 16: . . . darup sie also foirt Embken Ubbes tho einen gesetteden schipper gestellet hebben.

hörenden Schiffe mit Setzschiffen bestellt. Hier entsprach das Setzschifferamt durchaus den Bedürfnissen.

Es existierte aber auch im großen Seeverkehr in lebensfähigen Formen. So kam es vor, daß ein Schiffer, der sein eigenes Schiff als Einzelreeder führte, ein zweites dazu erwarb und mit einem Setzschiffer bestellte. Beide Schiffe fuhren zusammen. Der Eigentümer nahm die Geschäfte beider wahr. Der zweite Schiffer war lediglich erster Offizier an Bord seines Schiffes.

Vorübergehend hatten in Emden zwei Gesellschaftsunternehmungen ihren Sitz, die mehrere große Schiffe ausreedeten, die Kompagnie von Nordsalzburg und das welsche Getreidehändlerkonsortium. Bei der Kompagnie von Nordsalzburg scheint der Seehandelsbetrieb in der Hauptsache noch auf der Einheit des einzelnen Schiffes beruht zu haben. Die Schiffe waren hier überwiegend mit Setzschiffen bestellt, bei den welschen Getreidehändlern ohne Ausnahme. Die ausgedehnten Geschäftsbeziehungen ermöglichten es, daß der Schiffer völlig auf die nautische Leitung des Schiffes beschränkt wurde. Am Bestimmungsort erwarteten ihn Bevollmächtigte der Gesellschaft, die sofort die Rechte der Gesellschaft wahrnahmen. Wurde das Schiff aber aufgebracht oder mußte es Unwetters halber einen anderen Hafen anlaufen, so war es doch möglich, daß in kurzer Zeit ein Faktor zur Stelle war, der die nötigen Anordnungen traf. Die Sorge um die Beschaffung der Ladung, um die zum Betriebe erforderlichen Geldmittel war Sache der Beauftragten der Gesellschaft. Der Schiffer hatte allein das Schiff im Stande zu halten, im übrigen die Befehle der Handlungsfaktoren auszuführen.

Bei den welschen Getreidehändlern läßt sich der Brauch nachweisen, daß bevollmächtigte Kaufleute, deren Befehle für die Schiffer maßgebend waren, an Bord mitreisten. Die Befugnisse, die sonst der echte Schiffer besaß, waren hier einfach in die Hände der Kaufleute gelegt.

Es versteht sich von selbst, daß das Setzschifferamt sich keiner hohen Achtung erfreute. Tüchtige, erprobte Schiffer gaben sich zu diesem Dienste nicht her. »Freigesellen«, das heißt ledige Leute, die kein eigenes Heim, gewöhnlich auch kein eigenes Vermögen besaßen, führten die Schiffe der welschen Getreidehändler. In Emden war es unerhört gewesen, daß ein unverheirateter Mann

Schiffer sein konnte, und als unter dem Druck des Freibeuterunwesens 1569 und 1570 die Schiffe des Konsortiums nach Emden kamen, wollte der Rat den Schiffen keine Seepässe erteilen. Er hatte keine Garantien gegen einen Mißbrauch des Siegels der Stadt. Der ledige Mann besaß nicht das moralische Verantwortlichkeitsgefühl des verheirateten Bürgers. Wenn der Rat damals, in den siebzigiger Jahren, den Schiffen auf Ersuchen der Kaufleute die Pässe schließlich gewährte, so ist er doch später wieder zu dem Grundsatz zurückgekehrt, daß Freigesellen keine Schiffe führen durften.

e) Die Verteilung der verschiedenen Betriebsarten.

Einer Statistik über die verschiedenen Betriebsarten können nur die Jahre zugrunde gelegt werden, aus denen Seebriefregister vorliegen. Auch hier ist die Statistik nicht vollständig, da bei einigen Schiffen alle Eigentumsangaben fehlen. Bei ziemlich vielen Schiffen fehlen genaue Angaben über das Verhältnis der Parten zueinander. Wo nun mehrere Reeder genannt werden, ist das Schiff stets zur Rubrik der echten Partenreederei gewiesen, wo nur der Schiffer und noch ein Reeder als Eigentümer aufgeführt werden, zur Halbpartreederei. Die echte Halbpartreederei, wo beide Partner gemeinsam ein Schiff führten, konnte von der unechten nicht getrennt werden. Es darf nicht verschwiegen werden, daß sich ein Teil der Schiffe, die unter Emden Flagge segelten, als Besucher des Emden Hafens überhaupt nicht nachweisen läßt; und zwar gilt dies am stärksten von den Schiffen von 20 bis 29 Lasten in Halbpart- und Einzelreederei, am wenigsten von den Schiffen von 30—50 Lasten.

Soweit die Schiffskontraktenprotokolle über die Reedereiverhältnisse der achtziger und neunziger Jahre Auskunft geben, kann die Verteilung der verschiedenen Schiffsklassen nicht viel anders gewesen sein. Allein die Zahl der von Setzschiffen geführten Schiffe muß im Verhältnis beträchtlich niedriger gewesen sein. Entsprechend der großen Zunahme der Heringsfänger, die ausnahmslos von echten Partenreedereien ausgereedet wurden, muß der Anteil dieser Gruppe an den kleineren Schiffen etwas größer gewesen sein.

1572 zählte die Emdr Kaufahrteiflotte Schiffe von					
	100 und mehr Lasten	50—99 Lasten	30—49 Lasten	20—29 Lasten	10—19 Lasten
In echter Partenreederei	18: 2360	122: 8346	58: 2276	34: 875	10: 170
In Halbpartenreederei	1: 120	4: 235	13: 441	46: 1125	41: 586
Mit überwiegenden Schifferparten	—	8: 450	3: 124	1: 28	1: 18
In Einzelreederei	—	2: 113	10: 354	48: 1144	118: 1638
Von Setzschiffen geführt	2: 220	6: 445	—	2: 40	2: 30
Insgesamt	21: 2700	142: 9589	84: 3195	131: 3212	172: 2442
1573:					
In echter Partenreederei	16: 2181	104: 7010	66: 2525	40: 1060	4: 70
In Halbpartenreederei	—	5: 315	10: 378	42: 1007	43: 634
Mit überwiegenden Schifferparten	—	3: 155	1: 38	—	—
In Einzelreederei	1: 120	1: 50	8: 268	48: 1134	107: 1452
Von Setzschiffen geführt	1: 115	9: 669	2: 78	4: 101	3: 38
Insgesamt	18: 2416	122: 8199	87: 3287	134: 3302	157: 2194
Ausdrücklich als Setzschiffer sind bezeichnet:					
1570	—	3: 192	1: 30	—	2: 47 u. 2: 15
1571	1: 170	6: 426	2: 69	2: 50	—
Als Einzelreeder:					
1570	—	7: 445	6: 239	17: 86	?
1571	—	6: 376	11: 432	30: 719	?
Von den Schiffen in echter Partenreederei des Jahres 1572 gehörten:					
Ausschließlich niederländischen Emigranten	4: 500	27: 1817	7: 291	13: 318	4: 69
Zur Hälfte oder überwiegend	4: 590	28: 1938	7: 275	1: 26	—

Von den nicht von echten Partenreedereien ausgereedeten Schiffen gehörte der Lastenzahl nach die gute Hälfte niederländischen Emigranten, verhältnismäßig am wenigsten die Schiffe von 10—19 und 30—49 Lasten, ganz überwiegend die Schiffe von über 50 Lasten Größe.

Die Tabelle weist in den einzelnen Jahren große Veränderungen auf. Es mag auf einige hingewiesen werden. 1571 erscheint ein Setzschiffer mit einem Schiff von 170 Lasten in den Seebriefregistern. 1572 ist derselbe Mann mit einem Schiff von 120, 1573 von 115 Lasten aufgeführt. Ein Setzschiffer von 100 Lasten 1572, hat 1573 nur 95 Lasten. Solche Schwankungen in den Größenangaben sind etwas ganz Gewöhnliches. Die größten Veränderungen weist die Tabelle bei den Einzelreedern auf. Sie sind aber leicht zu erklären. 1570 erscheint der Schiffer Grate Sibrans mit einem Schiff von 50 Lasten als Einzelreeder. 1571 wird der Emdener Notar Johann Boelsen als sein Reeder aufgeführt. Aus dem Register von 1572 geht hervor, daß ihm nur $\frac{1}{16}$ des Schiffes gehörte. Pieter Gelmers und Pieter Syowkes von 55 und 50 Lasten sind 1570 Einzelreeder. 1571 ist auch bei ihnen Johann Boelsen mit $\frac{1}{8}$ und $\frac{1}{16}$ beteiligt. 1573 werden bei Pieter Syowkes außerdem die Emdener Bürger Johann Pricker, Luelef Moeystheen und Garrelt Fewen als Reeder aufgeführt, ohne daß ihr Anteil näher bezeichnet ist. Alle diese Schiffer waren westfriesische Norwegenfahrer. Bei mehreren anderen läßt sich dieselbe Entwicklung verfolgen. 1570 und 1571 waren alle Einzelreeder von über 40 Lasten ausnahmslos niederländische Emigranten. Man könnte deshalb leicht auf den Gedanken kommen, daß ihre Angaben über die Besitzverhältnisse nicht den Tatsachen entsprächen. Aber in Emden selbst begegnet man seit dieser Zeit besonders unter den Holzschiffen Fahrzeugen von hundert und über hundert Lasten in Einzelreederei.

Es war in allererster Linie eine Geld- und Mutfrage für den Schiffer. 1573 kaufte ein Emdener Altbürger Tonnis Huegen ein Rahsegel von 120 Lasten, das er über zehn Jahre lang als Einzelreeder führte. Wie dieser Betrieb geführt wurde, das lehren am besten die Einfuhrnotizen der ersten beiden Jahre. Im Mai 1574 lief er von Norwegen her mit 400 Eichenbalken, 50 Stulpen, 1000 Mulden und einer großen Last Bandholz ein, im November

von Lissabon mit 1300 Maßen Salz, im Mai 1575 wieder von Norwegen mit 553 Eichenbalken, 600 Mulden, Bandholz und Fellen im Einkaufswert von 95 Gulden, im September von Danzig mit 14 Lasten Roggen, 14 Lasten Mehl, 60 Lasten Asche, 1200 Wagenschotten und zwei großen Hundert Klapholz für eigene Rechnung, 40 Schiffspfunden Geschützkugeln für die Grafen oder den Rat, dazu 10 Lasten Roggen und 20 Lasten Asche Frachtgut für fremde Rechnung. Abgesehen von diesen letzten Posten gehörte immer die ganze Ladung dem Schiffer. Das Holz verkaufte er zum größten Teil an den Rat für das neue Rathaus. Obendrein befrachtete Tonnis Huegen 1574 in Norwegen andere Schiffe mit 390 Balken und 120 großen Stulpen, 1575 ein kleines Bremer Schiff mit 23 Balken, 30 Stulpen, 150 Rundhölzern und einer Last Bandholz auf seine eigene Rechnung nach Emden. In den folgenden Jahren aber reedete er wiederholt noch ein zweites größeres Schiff aus. Ein Setzschiffer, später als solcher sein eigener Sohn, führte das andere Schiff. Verglichen mit dem Gesamtverkehr hatte dieser eine Schiffer allerdings nicht viel zu bedeuten; aber in diesem Zeitalter, wo die Partenreederei völlig dominierte, war die Leistung dieses Einzelreeders doch recht beachtenswert.

Eine Sonderstellung im Seeverkehr nahm die Hochseefischerei ein. Sämtliche Hochseefischer, Herings- wie Kabeljau- fänger befanden sich in echter Partenreederei. Daß bei Fischereifahrzeugen von 20 Lasten Sechzehntelpartner sich beteiligten, war ganz gewöhnlich. Die Kosten der Ausrüstung und das Risiko waren so groß, daß niemand sie allein tragen wollte. Die Seebriefregister verzeichnen 1572 14 Hochseefischer von 368 Lasten. 1573 9 von 251 Lasten, von denen aber nur die Hälfte mit Teilen ihres Fanges nach Emden kam. Zwei Drittel der Schiffe gehörten niederländischen Emigranten. 1572 befanden sich zwei Schiffe von 20 und 18 Lasten in echter Drittelpartreederei; die drei Fischer hielten selbst die Parten. Die größte Emd'er Büse von 60—65 Lasten wurde von der alten Bürgerschaft ausgereedet.

Die kleineren Fischerfahrzeuge, die Buttschiffe, befanden sich größtenteils in Halbpartreederei, wenn nicht, so pflegte der Sohn des Fischers mitzufahren. 1572 waren von 18 12, 1573 von 15 11 in Halbpartreederei.

4. Der Handelsverkehr über See.

Der Passagierverkehr hatte auf den meisten Routen wenig zu bedeuten. Die meisten Schiffe nahmen ja wohl gelegentlich Reisende mit, aber ihre eigentliche Aufgabe fanden sie im Warentransport. Dieser konnte sich unter verschiedenen Formen vollziehen. Zwei große Gruppen lassen sich hier unterscheiden, je nachdem die geladenen Güter der Reederei selbst gehörten oder anderen Leuten.

a) Der Warenhandel der Reedereien auf eigene Rechnung.

Das welsche Getreidehändlerkonsortium war eine Handlungsgesellschaft. Das Reedereiunternehmen war nur ein Zweig des Geschäftes, wahrscheinlich der jüngste. Man beförderte die Waren, die man verhandelte, auf den eigenen Schiffen. Die Kompagnie von Nordsalzburg ließ durch ihre Schiffe das grobe französische und portugiesische Seesalz heranzuführen, das in den Werken der Gesellschaft zu feinem Speisesalz umgesotten wurde. In beiden Fällen war die Reederei nicht Selbstzweck, sondern dem großen Handelsunternehmen eingeordnet.

Auch bei der gewöhnlichen Partenreederei bildete das Speditionsgeschäft nicht die eigentliche Aufgabe. Man wollte aus dem Seehandelsverkehr Gewinn ziehen. In der Regel mußte dieser größer sein, wenn man sich nicht auf den bloßen Transport beschränkte, sondern die Ladung selbst einkaufte. Denn der Kaufmann, der dem Schiffer Frachtgut überantwortete, wollte ja sein Geschäft erst über die Fracht hinaus machen. Den Gewinn brauchten sich die Reedereien nicht entgehen zu lassen. Maßgebend dafür, ob die Schiffe auf die Rechnung der Reeder beladen wurden oder Frachtgut annahmen, in welchem Maße sie beides taten, war die Geschäftslage, je nachdem man auf die eine oder andere Weise größere Gewinne zu erzielen glaubte. In hohem Grade war es auch eine Geldfrage. Mußte eine Reederei mit fremdem Gelde arbeiten, so konnte bei dem hohen Zinsfuß es leicht fraglich erscheinen, ob für die Reeder überhaupt ein Gewinn übrig bleiben werde. In der echten Partenreederei wurde das Kapital für den Handelsbetrieb gewöhnlich ohne Schwierigkeiten aufgebracht. Wer

in Emden ein Schiffspart erwarb, der hatte damit zu rechnen, daß die Summe, die er für den reinen Schiffsanteil bezahlen mußte, noch einmal beim Auslaufen des Schiffes als Ausreedung und Einlage von ihm erhoben werden würde, Einzel- und Halbpartmenteern mußte es natürlich viel schwerer fallen, das Kapital für den Handelsbetrieb zu beschaffen. So war denn auch bei ihnen die Teilnahme an dem Frachtverkehr viel größer als bei den echten Partentreedereien.

Der Träger des Handels der Reedereien war der Schiffer. Er kaufte und verkaufte. Geld und Gut waren ihm genau so anvertraut wie das Schiff. Nach außen war er der Eigentümer.

Auf den beiden Haupttrouten der echten Partentreederei, der Ostseefahrt und der Salzfahrt nach Westfrankreich und den pyrenäischen Häfen überwog der Betrieb auf eigene Rechnung völlig. Aber auch auf andern Routen überall, wo billige Massengüter zu befördern waren, trat die Frachtfahrt zurück.

Zur Beurteilung des Umfangs des Handels auf Rechnung der Reedereien liegt gutes Material vor in den Impostbüchern, den Hehebüchern der Einfuhrabgabe von allem von auswärts eingebrachten ostfriesischen Gut. Wenn der Schiffer die Abgabe entrichtete, so war das Gut auf Rechnung der Reederei eingebracht. Das trifft nun zwar nicht unbedingt immer zu, da der Schiffer auch dann die Gebühr bezahlte, wenn er als Beauftragter von andern Leuten wirkte; aber bei der echten Partentreederei war dies Verhältnis höchst selten. In ganz hervorragendem Maße gestatten zwei erhaltene Impost-Kladdebücher der Jahre 1574 und 1575 und 1579 bis 1582 eine Nachprüfung. Hier sind bei jedem einzelnen Schiffer die verschiedenen Einläufe verzeichnet nebst der ganzen impostpflichtigen Ladung. Wurde die Gebühr entrichtet, so durchstrich der Einnehmer die betreffende Notiz. Nun kommt es immer wieder vor, daß einzelne Posten besonders durchstrichen sind, während die ganze Eintragung schließlich durch zwei gekreuzte Striche getilgt wurde. Vergleicht man nun die Posten mit den Impostbüchern, so findet man, daß alle besonders durchstrichenen Posten nicht vom Schiffer, sondern von andern Personen verimpostet sind. Gelegentlich sind auch die ursprünglichen Zahlen durch neue ersetzt. Immer stellen die zuletzt noch übrigen Posten den Teil der Ladung dar, für den der Schiffer die Gebühr entrichtete. So sind

1575 September 25 beim Einlauf eines Rahsegels von 115 Lasten, Schiffer Berend Hinrichs, von Setubal her als Ladung verzeichnet 364 Moy grobes Salz, drei Kisten und zwei Körbe Spezereien, ein Sack Pfeffer und ein Faß Sirup. Bis auf das Salz sind alle Posten längs durchstrichen. Für sie bezahlt Oktober 28 Arent van Kollen den Impost, November 18 der Schiffer für 1300 Maße Salz. Es ist wohl kein Zweifel daran möglich, daß hier die Salzladung auf die Rechnung des Schiffes ging. Gelegentlich findet sich auch ausdrücklich bemerkt, daß das Gut den Reedern zukam¹. Es liegt auch keinerlei Grund vor, weshalb ein Emdener Kaufmann, der einem Schiffer Frachtgut anvertraut hatte, die Gebühr dafür nicht selbst entrichten sollte. Gehörte die Ladung fremden Frachtherrn, so war sie nicht impost- sondern zollpflichtig.

Obendrein aber liegen Nachrichten in Hülle und Fülle vor, die über den Handel auf Rechnung der Reedereien reiche Auskunft geben. Den Schiffer beim Kornkauf in den Ostseestädten lernen wir durch eine Anzahl Verhöre unmittelbar kennen². Es

¹ Schiffer Franß Fransen (90 l): Anno 75 am 29. septembris van S. Tugeß inbracht ungefher 80 last groff soldt, $\frac{1}{2}$ pype wyn. Heft Johan Stypel anschreven laten. Hirvan sal Franß wegen seine redern bethalen 2 hundert unde $1\frac{1}{2}$ quarter soldt unde de wyn. De reste is in den tolln betalet.

² Verhörprot. 133; 1564 Nov. 13; Verhör über eine Meuterei an Bord. Der Schiffer sagt aus: Dath he tho Dansche gekomen und des nachtes im schepe bliven willen. Hedden overst de boeskinder gesecht, he an landt gahen solde und seine dinge bestueren. Welch he gedahen und sein vollick vormaneth, dath sie in geine unbehorliche plaetze lopen solden, he wolde ein werrick schaffen. Und hedde also gekoft und des anderden dages koren an boerth geschicketh. Overst gemanth was tho schepe gewesen, uthgenomen sein junge und Marrye Pels soene und den kock. Derwegen he twe manne gehuereth, de dath koren overgeschoten etc. Das. 41; 1558; Aussage des Emdener Schiffers Christoffer van Oldersum: Er war 1557 in Riga. Dort kam der Schiffer Marten Papen zu ihm und bat ihn, ihm beim Korneinkauf beizustehen. St. Danzig 300 Abt. 53 Nr. 41, 149; 1577 August 17; Aussage des Emdener Schiffers Hessel Bothes (Schiff von 32 l): . . . Darnach als ehr (Hessel) von Königsbergk zu lande nach Elbingk gereiset, umb daselbst korn zu kaufen, ist ehr unter weges an einen kommen, der auf einen wagen gefahren. Weiß nicht, obs ein Königsbergischer oder Elbingischer burger gewesen, mit dem ehr einen kauf auf roggen und weizen geschlossen, also das ehr von ihme gekauft in alles, mit der kinder huhre $20\frac{1}{2}$ last

ist oben ein Fall erwähnt, wo ein Schiffer mit seinen Reedern in Streit geriet wegen vier Lasten Frachtgut. Das Schiff, um das es sich handelte, führte 83 Lasten. Gingen drei Lasten auf die Führung, so blieben doch auf die drei Viertelparten der Reeder noch 56 Lasten eigenes Gut. Die vier Lasten Korn hatte der Schiffer bereits gekauft gehabt, aber aus allerlei Bedenken an einen anderen Emders weiterverkauft, der sie ihm als Frachtgut anvertraute. Einer seiner Reeder, ein Schiffer, der gerade ebenfalls in Danzig weilte, hatte ihm dort schon Vorhaltungen gemacht, weshalb er nicht mehr Geld auf Bodmerei nehmen wollte, um das ganze Schiff auf Rechnung der Reeder beladen zu können¹. Es war eben ganz selbstverständlich, daß der Schiffer in Danzig zunächst alles versuchen mußte, um sein Schiff auf Rechnung der Reederei zu beladen, ehe er Frachtgut annahm.

Nicht anders lag der Verkehr auf der anderen großen Route der echten Partenreederei, der Salzfahrt. In den siebziger Jahren kam es zwar gelegentlich vor, daß Emders Schiffe, vor allem die der niederländischen Emigranten, auf fremde Rechnung Salz luden, in den achtziger und neunziger Jahren aber so gut wie garnicht.

roggen, die last fur 33 gulden und 12 last weitzen, nemblich 6 last fur 44 fl. und 6 last fur 45 fl.; dan es nicht einerley guet gewesen. Solchs gut habe ehr fur sein proper eigen gelt eingekauft; dan ehr mit sich an bahrem gelde gehabt, ihme und seinen obgedachten schiffsredern zukommende, 1200 thaler ungefehr. Das guet hat ihm der kaufman aus Elbingk in sein schiff ungefehr eine meile wegese von der stadt geliebert. Sagt, daß dem Arndt von Holten (Danziger Bürger, Reeder eines Sechzehntelparts) auch sein anpart mit zukomme von den eingeladenen gutern. Den vergangenen herbst habe er ihme zwey last roggen mitgethan, davon ehr, der schipper, noch bey sich das geldt habe, welchs ehr mit in obberuertes guet bestettiget. Es wisse aber Arndt von Holten hirvon, das ehr in Elbinge gewesen, gar nichts. Dan die gantze zeit uber, das ehr von hier gewesen, habe er kein schreiben von ihme dem schipper bekommen, das ehr vom schiffe keinen bescheidt haben konnen.

¹ Verhørsprotokoll 208: Alberth van Jennelte deposuit, dat he Remmer angesproken, dewile he de vorige reise so voele gebodemt, warumme he up disse reise nicht ein weinich kunde bomen. Darup Remmer geandtwordeth, he sich thofreden solde geven; wath he gebodemt, dat solde he nha antall mede geneten; scholde woll tho sein koren komen. Vgl. oben S. 341.

Immer wieder werden in den Schiffskontraktenprotokollen Schiffsparten zugleich mit dem Anteil an der Salzladung verkauft¹. Gar nicht selten brachten auch die Westseefahrer Weinladungen auf Rechnung ihrer Reedereien ein².

Das Geschäft auf Rechnung der Reederei endigte mit dem Moment, wo der Schiffer in den Emdener Hafen einlief. Dort mußten als erstes die aufgenommenen Gelder zurückgezahlt werden. Wie sie aufgebracht wurden, ob durch eine Umlage bei den Reedern oder durch Verkauf eines Teiles der Ladung, ist nicht ersichtlich. Wahrscheinlich hatten die Reeder sofort nach der Austeilung der Ladung gemäß ihrem Anteil die Gelder einzuzahlen. Andere Unkosten gab es nicht. Das Bootsvolk erhielt seine Führung und die übrige Ladung wurde den einzelnen Reedern entsprechend ihren Parten zugemessen. Was jeder mit seinem Gut machte, war seine Sache. In der Hauptsache speicherte und kellerete wohl jeder selbst. Bei einer Erhebung über den Vorrat von handelbarem Getreide

¹ Prot. X; 1590 Febr. 2; Hans Putz verkauft an Doeke Krudener »ein sesteinde part schepes in schipper Johann Pietz itz alhir binnen Embden liggende schip groet umbtrent 100 lasten, so idt jungst uth der sehe van Sant Tuves gekomen is, mit sein quota und andeil des soltes, tho weten ungefer over dat gantze schip viftehundert soltes«. Bei einem Verkauf von fünf verschiedenen Schiffsparten (Aurich, St.A., OAP 10, XVI, 159; 1581 Febr. 22) werden zwei mit Salzladung aufgeführt: In Johann van Rysums schip verkoft ein achte part, soevende-half last rums mit soß last soldtz, etc. In Johann van Diepholdtz schip voerkoft ein sosteinde part, vierdehalf last rums mit 3 last soltes und ein quartier, etc.

² Prot. IV, 159; 1579 Juni 25: Leonhard Slueter überträgt an Rotger van Osenbrugge »alle solliche wynen, als eme, Leonhardt Slueter, van Schipper Jurgen Frerichs enichsinnnes competeren und thofallen mogen, nomblich 43 oxhoveden, umb diesulve wynen in sein gewaldt unde gewaersamb anthonemen«. Slueter war Reeder von Jurgen Frerichs. Prot. IV, 187; 1580 Jan. 17: Leonhardt Slueter überträgt an Jasper Hinrichs »alle solliche guederen, idt sei winen oder andere waren, ock sollich part schepes unde andere gerechtigkeiten, also hie, Leonhardt, in dem schepe, darup Anna Winkes idtziger tydt schipper is, groet ungeverlich vertich lasten, weßhero gehadt«. Abel Eppens, Chronik (Mskr. im Groninger Rijksarchief) 575: »Daerto so kumpt to Embden an Egbert Hilbrans uth Spannien, in 25 weken uthgeseylet, nu up den 13. may (1589) bynnen, synde vul wynen unde secken, dat die 100 gl. wol 500 gl. gewonnen hadde«.

in der Stadt im Januar 1588 wurden in 13 von den 18 Stadtquartieren allein 299 Bürger gezählt, die Getreide zum Verkauf auf ihren Böden geschüttet hatten¹. Auch Wein scheint von den verschiedensten Leuten der Stadt gelagert zu sein. Allein beim Salz kam es ziemlich häufig vor, daß man die Ladung nur zum Teil ausmaß, den Rest aber auf Rechnung der Reederei weiter verschiffte. So gingen 1574 von 35630 Maßen grobem Salz 8625 ohne Umladung weiter nach der Ostsee. Beim Getreide läßt sich etwas derartiges nicht nachweisen. Es war auch ganz natürlich, daß man das über See eingebrachte Korn zur Erholung erst schüttete, ehe man es weiter verhandelte.

Über die Ausfuhr von Emden nach fremden Orten unterrichten am besten die Ladungszertifikate in den Zertifikatenregistern. Es ist eigentlich nicht auffällig, daß bei der Warenausfuhr der Handel auf Rechnung der Reedereien viel geringer war, als bei der Zufuhr. In Emden konnte der Kaufmann über die Geschäftslage am Bestimmungsort des Schiffes ziemlich ebensogut urteilen wie der Schiffer. Obendrein war durch das Ausmessen und Verteilen der Waren nach dem Einlauf des Schiffes die eigentliche Grundlage für den Ausfuhrhandel der Reederei genommen und den einzelnen Partnern zugeteilt. Die Waren, mit denen man handeln wollte, mußten erst wieder eingekauft werden. Gewöhnlich geschah das wohl, indem die Reederei die Vorräte der einzelnen Partner zum Marktgang übernahm. Bei der Ausfuhr nach Westfrankreich und der Pyrenäenhalbinsel überwog sicherlich der Eigenhandel der Reedereien. Nach Italien sind Emdr Schiffe fast ausnahmslos von ihren Reedereien beladen worden.

Die Grenze, die dem Handel der Reedereien gezogen war,

¹ ER 431, 75—79; 1588 Januar 19 und 20. Bei diesen 13 Quartieren sind alle Personen einzeln mit ihrem Quantum aufgeführt. Von zwei weiteren Quartieren liegen nur die Gesamtergebnisse vor. — Über das Ausmessen vgl. Verhörprotokoll 105; 1562 Febr. 26; Aussage des Schiffers Johann Klene: Er hat sieben Lasten Salz auf $\frac{1}{10}$ Part geliefert. Hätte er gleich nach der Ankunft die Ladung ausgemessen, so wären wohl acht Lasten herausgekommen. In demselben Jahre habe er einmal so viel geliefert. Ein Reeder hat damals auch begehrt, man sollte ihm das Salz zumessen. Aber er habe ihn abweisen müssen mit dem Bedeuten, »de rederen wolden, dath hie vorerst soven last scholde entfangen, wes dath men sege, wo men tho komen muchte.«

war lediglich eine Wertgrenze. Man beschränkte sich in der Hauptsache auf den Verkehr mit Massengütern. Die feineren Produkte gingen fast ausnahmslos als Frachtgut oder auf Privatrechnung einzelner Reeder, so Gewürze, Farbstoffe und Gewebe. Allerdings wurden auch englische und andere Tuche garnicht so selten auf Rechnung des Schiffs nach Norwegen und den Ostseeländern geführt.

Der Handelsbetrieb der Reederei konnte sich auf eine einzige einfache Fahrt beschränken, oder Hin- und Rückfahrt, oder sogar eine durchgehende Reise umfassen. So kam es wiederholt vor, daß die Schiffe mit Ladung von Emden nach Westfrankreich oder der Pyrenäenhalbinsel, von dort nach Danzig und zurück nach Emden liefen, stets auf Rechnung der Reedereien. Es stand auch dem nichts im Wege, daß ein Schiffer, wenn er mehr Geld zur Verfügung hatte, als er für seine eigene Ladung gebrauchen konnte, noch ein anderes Schiff auf Rechnung seiner Reederei befrachtete. In den Ostseehäfen, besonders in Danzig, wo er das Geld nicht anderen Schiffern auf Bodmerei geben durfte, war das geradezu Gebot.

Halbpart- und Einzelreeder konnten natürlich ebenso Handel treiben. Sie mußten nur über die dazu nötigen Mittel verfügen.

b) Der Frachtverkehr.

Dem Handel auf Rechnung der Reedereien stand die Frachtfahrt gegenüber, wo die Reederei sich mit dem Gewinn begnügte, den sie aus der Beförderung fremder Güter erzielte. Ständige Frachtfahrer hat es damals in Emden kaum gegeben, wenigstens keine von über 20 Lasten. In den meisten Fällen findet sich Frachtverkehr neben dem auf eigene Rechnung. Kein Lissabonfahrer pflegte Pfefferballen und anderes hoch bezahltes Frachtgut abzulehnen.

Die seerechtlichen Bestimmungen über den Frachtverkehr waren äußerst dürftig. Schiffer und Frachtherr sollten einander die Verträge halten oder sonst den Schaden, der dem anderen Teil erwachsen würde, ersetzen¹. Alle anderen Bestimmungen betrafen die Berechnung von Verlusten, die über Schiff und Ladung

¹ Hans. Schiffsordnung V, 5.

gingen. Bei dieser Lage kann es nicht auffallen, daß der Frachtverkehr unter den verschiedensten Formen sich vollzog.

Im wesentlichen standen zwei große Gruppen einander gegenüber, der freie Verkehr, bei dem die Fracht zwischen der Reederei beziehungsweise dem Schiffer und dem oder den Frachtherrn akkordiert wurde, und der Fährverkehr, wo nach einem festen Tarif die Waren befördert werden mußten. Diese ganze letztere Gruppe soll besonders behandelt werden, da sie eine eigene Form des Verkehrs darstellt. Hier wird nur der freie Verkehr berücksichtigt.

Die Annahme von Frachtgut geschah auf grund eines Abkommens zwischen dem Schiffer und dem Befrachter. In Fällen, wo es sich um geringe Warenmengen zumal noch von geringem Wert handelte, mag man sich mit der bloßen Verabredung begnügt haben. Wurden Waren von höherem Wert und bedeutenden Mengen verfrachtet, so schloß man einen schriftlichen Frachtvertrag.

Ein alleingültiges Schema für einen solchen Vertrag gab es nicht; aber einige feste Formen hatten sich ziemlich allgemeine Übung verschafft. Ein Frachtvertrag wurde als *Certepartei* (*charta partita*) ausgefertigt. Das heißt er wurde zweimal auf demselben Blatt nebeneinander oder übereinander niedergeschrieben. Mitten zwischen beide wurden einige Buchstaben oder ein oder einige Worte gesetzt; dann wurden beide Teile durch eine wellenförmige Linie auseinander geschnitten, so daß die auf der Schnittstelle stehenden Zeichen zur oberen Hälfte auf dem einen, zur unteren auf dem anderen Exemplar standen. Eins von diesen erhielt der Schiffer, eins der Frachtherr¹.

Die Aufnahme solcher Verträge war im allgemeinen Sache

¹ Vgl. Langenbeck, Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht S. 143. Der Name *Certepartei* war in Emden in Gebrauch. Zertifikatenreg. II, 24; 1598 Mai: Gerrit Jacobs Stickelkamp, Herman Krabbe, Jacus de Fraye, Claes Grawertz borgere bekennen, dat alsodane schip, als Homme Frixs foeret, sampt ingeladene guet vermoege beiliegender certer parthei borger gueder sein und sunst nemande thostendich, ock se de ingeladene weite, roggé und garste an mr. Groensmit, umb in Engelant tho Bostapel (Barnstaple) tho lefern, verkoft.

der Notare¹. Deren Register sind nicht mehr vorhanden. Gelegentlich sind aber auch Frachtverträge vor dem Emden Rat abgeschlossen und dann in die Schiffskontraktenprotokolle aufgenommen worden. So sind 23 Frachtverträge erhalten, die immerhin ein vorzügliches Material darstellen. Zwei von ihnen lauten auf je zwei Schiffe. Das heißt der betreffende Vertrag wurde zweimal als Certepartei jedoch auf verschiedene Schiffer ausgefertigt. Die Eintragungen in den Protokollen sind Konzepte. Sie galten als die Originaldokumente, während die Urkunden in den Händen der Kontrahenten Ausfertigungen waren.

Eine zweite Urkunde, die im Frachtverkehr des 17. Jahrhunderts bereits allgemein gebraucht wurde, das Konnossement, die Empfangsbescheinigung, die der Schiffer dem Befrachter aushändigte, nachdem ihm die Waren ins Schiff geladen waren, kann nur in äußerst beschränktem Maße in Gebrauch gewesen sein. In allen Streitigkeiten über die Menge von eingeladenen Gütern, wo das Konnossement als Beweisurkunde hätte dienen können, mußten Zeugen vernommen werden. Nur ganz gelegentlich zeigt eine Notiz, daß diese Urkundengattung überhaupt bekannt war, und zwar allein im Verkehr mit Lissabon. Das ist nicht verwunderlich; denn das Konnossement ist eine Einrichtung des mediterranen Seerechts².

Eine Empfangsbescheinigung eines Schiffers ist nun allerdings erhalten; aber sie beweist gerade in diesem Falle das Fehlen des Konnossemments; denn sie ist mit in den Frachtvertrag aufgenommen³.

¹ ER 510, 56; 1586 April 19: Frachtvertrag (rechte Certepartei), ausgefertigt von dem Notar Joannes Haionis Vallingius. Schiffer und Frachtherr haben unterschrieben.

² Prot. IV, 83; 1578 Juni 10: Johann van Huesem empfängt von dem Schiffer Hinrich Schutte von Bremen drei Säcke Ingwer, Eigentum von Bonaventura Bodeker in Danzig, »under expresse protestation, dewile hie van den vorg. gengbar geine cognoscementen noch einige breven untfangen hedde, dat hie desulve sich nicht wider anmaten wolde, dan by sich beholden up wider avys thot proffit der genen, de dartho sol befonden werden berechtiget tho syn«.

³ Prot. X; 1595 November 4: Reiner Gers und Wolter Mullers contract. — Anno 1595 den 4. novembris is erschenen Reiner Geers, freiwilllich bekennende, van duser stadt borger Wolter Muller sestich lasten haver tho seinen benoegent und gefallent ingeladen und in seinen

Dagegen liegt eine Quittung vor, in der der Frachtherr und drei Schiffer, die Holzkohlen von der Eider nach Emden geführt hatten, sich gegenseitig für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen bedanken¹.

Man konnte für einzelne Waren von bestimmter Ladungsqualität bestimmte Frachtsätze vereinbaren, aber auch für einige Lasten Ladung, ohne diese näher zu beschreiben, für einen bestimmten Raum im Schiff, für das halbe oder das ganze Schiff, ja auch für mehrere Schiffe zugleich. Der erste Fall war naturgemäß der häufigste, da fast alle wertvolleren Güter als Frachtgut gingen. Verträge über solche einzelne Stücke brachte man nicht vor den Rat. Nur ein einziger der in den Stadtprotokollen erhaltenen Kontrakte enthält einzelne Frachtsätze für einige Lasten Teer, einige Fässer Federn und einige Schiffspfund Hanf, die von Emden nach Rouen verschifft wurden². Wenn mehrere Schiffe zugleich nach ein und demselben Orte Frachtgut annahmen, dann mag es vorgekommen sein, daß die Frachtherren gemeinsam mit allen Schiffern bestimmte Sätze feststellten³.

schepe, die golden Leuwe genoemet, ontvangen tho hebben. Welche sestich lasten haver der schipper Reiner beloved binnen Roetzell mit goedtlicher hulpe tho leveren. Und wen diesulve leverunge also geschehen, beloebet der gemelter Wolter den voerg. Reiner voer ieder last tho fracht veer kroenen, dar ganckbaer seinde, sunder inrede tho erleggen und tho bethalen. Und sulches under pandunge hoer allingge guederen, repliche und unrepliche guederen. Alles sunder list. Tugen meister Johannes Lindemius schoelmeister und Mathias Jansen van Dockum. Orkunde hoer handen: Wolter Muller, Reiner Gerts (eigenh.).

¹ Prot. VII, 203; 1586 August 8; Claeß Meyer, Hindrick Boiens, Junge Ouwe und Johann Normann quitans.

² Prot. III, 78; 1578 Sept. 17: »Pieter die Grevill der junger, in nhamen seines vaders Pieters die Grevill des olden «befrachtet» schipper Albert Muller und Sicko Folckertz, foerende thosamen ein wytship van 22 last« mit 18 *stb* Hanf, 5 1 11 t Teer, 4 großen Federfässern von Emden nach Rouen. Der Frachtlohn beträgt für 1 *stb* Hanf 37 st., für 1 1 Teer 4 gl. 5 s., für ein Federnfaß 3 gl. und soll am Löschplatz ausgezahlt werden. »Darbenefens soll die koepman alle ungelt, als pylotaye, ankeraye und dergelycken, so up die reyse und in Franckryck noetwendich uplopen werden, over schip und gudt fry erleggen und bethalen«.

³ Verhörsprot. 38; 1558: Aussagen über die Vorkommnisse in einer Versammlung der Emden Kaufleute, die Getreide nach Lissabon verfrachtet hatten. Dabei wurde ein Brief verlesen »an die ghene, die den

Von den erhaltenen Frachtkontrakten betrifft nur einer die Heuer eines halben Schiffes. Bei allen anderen wird entweder das ganze oder doch ziemlich das ganze Schiff befrachtet. Ein Frachtvertrag über bestimmte Waren wurde stets nur für eine einfache Fahrt abgeschlossen. Dagegen konnte ein ganzes oder halbes Schiff oder ein Anteil Raum im Schiff für eine einfache Fahrt, für Hin- und Rückreise oder für eine durchgehende Reise, von Emden nach einem Ort, von dort nach einem anderen und erst von diesem zurück nach Emden, geheuert werden. Der weit-aus häufigste Fall war der zweite. Nur fünf der erhaltenen Verträge betreffen einfache Fahrten, zwei Reisen mit verschiedenen Gütern nach Rouen¹, eine Haferfracht nach la Rochelle², zwei Schiffe zugleich mit Roggen nach Vigo³, ein Ostseefahrer unter Ballast nach Newcastle und von dort mit Steinkohlen und anderem Frachtgut nach Danzig⁴.

Nur ein Vertrag betrifft eine durchgehende Reise. In diesem Fall wurde ein holländisches Schiff von einer Emdener Reederei zur Fahrt nach den westfranzösischen Salzhäfen, von dort nach Danzig oder Königsberg und zurück nach Emden geheuert⁵.

contract mith die schippere gemaket, van Dirck Peters uth Lissabon geschreven».

¹ Oben S. 371 Anm. 2. Zertifikatenreg. I, 6; 1584 Juni 18: Schiffer Johann Jansen von Peter de Greville dem Jungen mit 6 l Pech, 6 l 1 t Teer, 50 *stb* Rigischem Flachs, 20 *stb* Hanf und 6 Federfässern nach Rouen befrachtet, 14 Arbeitstage Löschfrist, 270 gl. Fracht, $\frac{1}{3}$ der kleinen Haverei vom Schiffer zu tragen.

² Oben S. 370 Anm. 3.


³ Prot. VII, 98: Anno 85 ahm 13. septembris is ein verfrachtunge geschehen twischen Reiner Nittarth koepman eins und schipper Menso Eiben anderdeils folgender gestalt: Reiner schepet in Mensen schip 52 lasten roggen, in Beonen in Galicien tho brengen. Und want de schipper dat guedt aldaer geliefert, sall he tho fracht hebben van ider last 8 ducaten, aldaer tho entfangen und fry tho sein, und in viertein dagen gelosset werden. So overst de schipper van Reinertz wegen langer liggen muste, sall und will he den schipper na gude lueden seggen alhir tho freden stellen. Alle haverie und pilotasie nha usancie van der zee. Tuegen Johan Geerdes und Johan Wiggerinck. —

In eadem forma up Peter Hilligelande de summa van 63 last roggen.

⁴ Prot. X; 1591 Febr. 6: Lubbert Camholts und Hindrich Lha Engelsmanß befrachtung.

⁵ Prot. VIII; 1589 März 21: Sybrandt Johansens und Simen Hin-

Es ist charakteristisch, daß vielfach die Zielpunkte der Fahrt nicht genau angegeben sind, besonders im Verkehr mit Norwegen. Fast stets heißt es auch nach Danzig oder Königsberg¹. Wiederholt ist der Fall berücksichtigt, daß zwingende Umstände eine Fahrt unmöglich machen. So mußten die Kaufleute einem im Spätherbst nach Narwa befrachteten Schiffe auch für den Fall Rückfracht zusagen, daß das Schiff vor dem Einfallen des Winter-

drichsens befrachtung. Anno 89 am 21. Martii iß eine befrachtung geschehen twischen die ersamen Sibrandt Johansen und sine samptliche rederen eins und schipper Simen Hindrichsen van Rarup anderdielß dergestaldt, dat gemelter schipper midt den ersten guiden windt, den Godt geven werdt, van hir nha Burwaß in Franckreich, up Olderdoene oder S. Martens Eilandt, whar idt am foglichsten sin werdt, faren soll, umb aldaer sein schip ful soltes tho laden, so balde idt mogelick, und van dar wedderumb midt sin ingeladen soldt na oisten, tho weten Dantzig oder thom widesten up Koningsbergen tho lopen, darsulvest wedderumme up idt forderlichst sein last tho lossen, und wan gemelter schipper gelosset, alsobaldt sine ladung wedderumme nha vorloep van tein dagen, doch vorbehalten Gades wher und windt, sunder andere vorlettinge tho endtfangen und inthonemen, und wan alsdan der schipper also geladen, wedderumb van dar midt den ersten foglichsten windt dorch Gades hulpe up deser stadt Embden und sunst neergendes midt seine last und waren tho faren und lossen, alwhar he nha geschene leveringe syne fracht, also nemblich vor jeder last, so vole he ostwerdt udteleverdt, twintich Emdr gulden, in guden groven ganckbaren gelde, alle lichten, lossen und rosenobel geltt nha Hollendischem gebrucke, endtfangen soll. Is widers beforwordet, so ferne de schipper Simon Hindrichsen vorg. van konigliche matt. tho Hispanien soldaten udt Flanderen muchte beschediget oder angeholden worden, datt alsdan in dem fall der schipper up sin bon und bote sein persoen und schip und die kopluden oire eigene guder vordedigen und frey maken sollen und jeder diel sein eigen last dragen. Alles sunder arch ofte list. Tugen Johann Grote Gerdes, Roloff Switker und Rembertus Frese. — Orkundt oire hirunder getekendt handen (eigenh.): By myn Symen Heymrickzen. By myn Dirck Corneliszen . Dith bekenne ick Egbert Backker alß boven. Frerick (?) Swers (?).

¹ Prot. VII, 242: nha Danske oder Koningsbargen. Prot. III, 68: nha Norwegen, up ein vuren hafen. Prot. V, 194: nach Frerichstadt ofte Swinesundt in Norwegen. Prot. VI, 43: nha Maserlandt in Fißbeckell oder Beckwick. Prot. IV, 140 (mit Holz zurück): unde wedderumb tusschen de Ja und Flei ofte in de Emes, waer de windt am besten wert foegen.

eises Narwa nicht mehr erreichen würde¹, einem anderen, das im Winter mit Heringen von Masterland nach Emden segeln sollte, eine Sondervergütung, wenn es durch den Frost veranlaßt werden würde, weiter nach Frankreich oder England zu segeln². Ein Schiff wurde von Emden nach Kings Lynn und von dort nach der Maas befrachtet. Hinderten aber Wind und Wetter die Fahrt dorthin, so sollte es nach Emden laufen³.

Die meisten Verträge enthalten Bestimmungen über die Liegefristen, über die Zeit, die der Schiffer in einem Hafen stillliegen sollte, damit der Kaufmann unterdessen löschen oder laden konnte. Bei dem Narwafahrer war Winterlage auf der Narwa bedungen. Mußte der Schiffer aber im Frühjahr bei offenem Wasser noch auf die Ladung warten, so hatten die Kaufleute ihn zu entschädigen. Bei kleinen Schiffen, die Kohlen in Newcastle einzunehmen hatten, betrug die Liegefrist 5 oder 6 Tage, bei anderen 8 Tage. 14 Tage war das gewöhnlichste Maß. In französischen Häfen wurden wiederholt je 14 Tage für das Löschen und Laden ausbedungen, bei einem Nantesfahrer von 100 Lasten, in dem die Frachtherren den halben Raum geheuert hatten, 31 Werk-tage. Versäumte der Schiffer mit dem Einkauf der Ladung für die andere Hälfte des Schiffes den Endtermin, so hatte er seiner-seits die Kaufleute zu entschädigen⁴. Ganz allgemein sollte die Vergütung nach dem Befinden guter Leute geschehen. Es kam nebenbei bemerkt recht oft vor, daß die Schiffer länger auf die Ladung warten mußten, als ausbedungen war, und obendrein noch den guten Reisewind verpaßten⁵.

¹ Prot. VI, 256; 1584 Okt. 10.

² Prot. VI, 43; 1583 Okt. 17.

³ Prot. II, 81: Anno 72 am 22. septembris is gekomen und erschenen Peter Knoptzen und heft midt frien willen vor sich und seine erven bekennet, dath eme Jasper Weßen van Linnen hebbe vorfrachtet up Linnen und wedder van Linnen up de Mase, so es nicht dorch wedder und wint beschadiget wert, so es overst dardorch beschediget, up Embden vor de summa van 32 *fl.*

⁴ Prot. VI, 248; 1584 Sept. 17: . . . wo ock in gelicken die kop-luden guderen dar durch des schippers vorsumenisse, umme sein andere ladung tho kopen, upgehouden muchten worden.

⁵ Verhörprot. 133, 170: Streitigkeiten wegen der Ausdehnung der Liegezeit.

Besondere Abmachungen betrafen auch die kleine Haverei, das heißt die üblichen Belastungen der Schifffahrt, Piloten-, Feuer-, Baken- und Tonnen-, Pfahl- und Hafengeld. Gewöhnlich wurde bestimmt, daß sie nach der Gewohnheit der See (na kostume, ordnung, usancie van der see) entrichtet werden sollte, nämlich ein Drittel vom Schiff und zwei Dritteile von der Ladung entsprechend der Lastenzahl. Nur in einem Falle übernahmen die Befrachter die ganze Summe¹. Abmachungen über die kleine Haverei finden sich übrigens nur bei Befrachtungen nach französischen und iberischen Häfen.

Es mögen hier gleich einige Worte über die große Haverei hinzugefügt werden. Auch diese sollte nach Seegewohnheit gehandhabt werden, das heißt gleichmäßig über Schiff, Fracht und Gut nach dem Werte verteilt werden. Damit der Schiffer die Kaufleute nicht übervorteilte, hatten diese das Recht, das Schiff zu der Summe, auf die der Schiffer es geschätzt hatte, zu übernehmen. Zur großen Haverei gehörten die Verluste, die durch Sturm und Raub verursacht wurden; im einzelnen war hier vieles strittig. In Emden spielten eine größere Rolle allein die vielen Beraubungen durch Freibeuter, durch die Wassergeusen, staatische, englische und hugenottische Kapitäne und schließlich durch die Dünkircher. Die allgemeine Praxis ging dahin, daß Verluste, die den Schiffer oder das Schiff betrafen, als große Haverei galten. Wenn aber die Freibeuter nur einige Warenballen aus dem Schiffe geholt hatten, mußten die Eigentümer den Schaden allein tragen. Man hat diese Fälle recht treffend als Partikularhaverei bezeichnet².

Die Fracht wurde nach gemeinem Brauch erst nach Beendigung der ganzen Reise ausgezahlt. Nur in geringem Maße sind Vorschüsse bei Beginn oder nach Vollendung der halben Reise gezahlt worden. In jedem Vertrage ist genau angegeben, was als Fracht geleistet oder wonach die Fracht berechnet werden sollte. Ihre Höhe war ungemein verschieden auf den einzelnen

¹ Oben S. 371 Anm. 2.

² Langenbeck, Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht S. 162: Particulier Avarie.

Routen. Schiffsraumangebot und besondere Umstände, vor allem kriegerische Verwicklungen beeinflussten sie aufs stärkste. Alte Schiffe mußten sich mit Geringerem begnügen als gute neue.

1571 erhielten Terschellinger Schiffer für eine Roggenladung von Kopenhagen nach Emden 5 Gulden Fracht von jeder Last¹. Im Herbst 1575 wurde ein Emdener Kopenhagenerfahrer von 30 Lasten von burgundischen Kapitänen weggenommen. Die Reeder berechneten ihren Verlust auf 1040 Gulden, 800 am Schiff und 240 an der Fracht. Diese hätte demnach 8 Gulden für die Last betragen².

Umgekehrt aber brachte die Fahrt von Emden nach dem Sunde keinen Frachtgewinn. Der dänische König konnte Mauersteine zum Bau von Kronborg in vielen Schiffsladungen von Emden beziehen, ohne einen Pfennig Fracht zu zahlen. Es mußte nur den Schiffen neuer Ballast im Sunde eingeladen werden. Ein Emdener Schiff, das 1577 mit einer Salzladung von Enkhuizen nach Königsberg lief, erzielte 1 Gulden Fracht für die Last³. Da die Hälfte aller Schiffe zwischen der nordwestdeutschen und niederländischen Küste und der Ostsee unter Ballast fuhr, kann der niedrige Satz nicht auffallen. Der Emdener Schiffer, der 1591 von Newcastle nach Danzig mit Frachtgut segelte, erhielt 262½ Gulden. Die Größe des Schiffes ist nicht ganz genau bekannt, betrug aber weniger als 60 Lasten. Immerhin erzielte der Schiffer schon einen wirklichen Frachtgewinn.

Die Fahrt aus der Ostsee nach Emden wurde allgemein nur mit voller Ladung gemacht; sie warf daher auch größere Gewinne ab. 1583 mußte der Emdener Rat für 3225 Pfund Eisen von Danzig nach Emden 18 Gulden Fracht zahlen⁴. Der Emdener Narwafahrer, der im Spätherbst 1584 ausgesegelte, Winterlage hielt und im Früh-

¹ EK XXVI, II, 130; 1571 November 12. Die Ladung gehörte dem Kopenhagener Bürgermeister Markus Hesse. Freibeuter hatten das Schiff weggenommen. Die Schiffer hatten nur sieben Last nach Emden gebracht, für die sie die Fracht erhielten.

² EK XXVI, I, 176; 1576 Januar 16; Schadenprotokoll. Die Ladung gehörte Johann van Gelder in Kopenhagen.

³ St. Danzig 300, Abt. 53, Nr. 41, 142, 143; 1577 August 17; Aussage des Schiffers.

⁴ EK XIII, 3, Rathausbaurechnung. Wahrscheinlich ist dabei die Mühe des Schiffers mit verrechnet. Sonst wäre die Fracht sehr hoch.

jahr 1585 heimkehrte, erhielt für 50 Lasten Ladung hin und zurück zusammen je 30 Gulden¹. Ein Emders Schiffer, der im Frühjahr 1587 von Emden nach Danzig oder Königsberg mit Ballast, von dort mit 25 Lasten Roggen nach Oldenburg segelte, bekam dort für jede Last 15 Gulden ausgezahlt². Einem norwegischen Schiffer wurden in demselben Jahre für eine Fahrt mit Ballast nach Danzig und von dort mit 38 Lasten Roggen, 40 Wagenschotten und einem halben Ring Klapholz zurück nach Emden 220 Reichstaler entrichtet, d. h. für 40 Lasten Ladung 506 Gulden³. Der holländische Schiffer, der 1589 von Emden nach Brouage, von dort mit voller Salzladung nach Danzig und mit Frachtgut zurück nach Emden lief, erhielt nur 20 Gulden für jede Last, soviel er ostwärts auslieferte, in Emden ausgezahlt⁴.

Zwei Frachtverträge aus dem Jahre 1583 betreffen den Verkehr mit Masterland. Ein Esenser Schiff von 30 Lasten wurde zur Fahrt nach Bekkevik und mit 20 Lasten Hering auf Rechnung des königlichen Zöllners Niel Severin zurück nach Emden gedungen. Die Fracht betrug 13 Gulden für die Last. Wollte der Frachtherr dem Schiffer 4 oder 5 Lasten mehr einladen, so durfte dieser sie zu demselben Frachtsatz nicht ablehnen⁵. Ein Emders Schiff von der gleichen Größe, das einen Monat später 150 Maße spanisches Salz nach Fisbøekkil oder Bekkevik und 27 Lasten Hering heimbringen sollte, erzielte 14 Gulden für die Last⁶.

Alle diese Frachtverträge waren einfach, da die Fracht stets in barem Gelde nach vollendeter Reise ausgezahlt wurde. Beim norwegischen Holzhandel aber waren die Bedingungen höchst

¹ Prot. VI, 256; 1584 Okt. 10. Nach Zertifikatenreg. I, 55 führte das Schiff von Emden nach der Narwa 38 l Salz, 13 Pipen und 1 Oxhoft französischen Wein, 1 Ballen Papier und 1 Lakenpack.

² Prot. VII, 242; 1587 Jan. 19. Das Schiff lud auf Rechnung des Oldenburger Kaufmanns Johann Dues.

³ Prot. VII, 313; 1587 Mai 13. Emders Frachtherr.

⁴ Oben S. 372 Anm. 5.

⁵ Prot. VI, 31; 1583 Sept. 17; Befrachtungsvertrag, abgeschlossen zwischen Hans Wylmeßen, als Faktor von Niel Severin, und Schiffer Ede Dirkes von Esens.

⁶ Prot. VI, 43; 1583 Okt. 17; Befrachtungsvertrag, abgeschlossen zwischen dem Emders Bürger Johann van Horen und den Schiffern Johann Klaesen und Arendt van den Dam.

mannigfaltig. Die fünf erhaltenen Verträge betreffen sämtlich Einzelreeder. In einem Falle wurden dem Schiffer für die Fahrt von Emden nach Bergen und zurück 342 Gulden gezahlt; aber die Größe seines Schiffes ist nicht bekannt¹. In zwei anderen Verträgen war ebenfalls eine Geldzahlung ausbedungen. 1582 erhielt ein Schiffer für eine Reise nach Frederikstadt und zurück mit einem Schiff von 20 Lasten 165 gl. und einen halben Faden Holz. Außerdem durfte er für eigene Rechnung einen Balken mitbringen². 1579 wurden für ein Schiff von 23 Lasten von Emden nach Larvik und zurück 157 $\frac{1}{2}$ Gulden Fracht gezahlt. Außerdem aber mußte der Frachtherr als Bootsmann auf dem Schiffe Dienste tun³. In den beiden anderen Verträgen erhielt der Schiffer die halbe Ladung als Fracht, 1586 bei einem Schiff von 120 Lasten nichts weiter⁴, 1578 aber bei einem Schiff von 20 Lasten außerdem noch 10 Gulden. Daneben mußte der Kaufmann in diesem Falle Bootsmannsdienste tun oder einen Bootsmann stellen. Der Schiffer hatte auch 20 Gulden Vorschuß von ihm erhalten⁵.

Für eine Schiffsfracht von 36 Lasten von Emden nach Kings Lynn und von dort nach der Maas wurden 1572 32 Pfund Sterling (etwa 225 Gulden) ausbedungen⁶. Zwei Emdener Schiffe von 17 $\frac{1}{2}$ und 18 Lasten sollten 1585 für eine Fahrt nach Newcastle und von dort mit Steinkohlen zurück nach Emden 125 und 130 Gulden⁷, 1589 ein anderes für eine Reise nach Sunderland und von dort mit 30 Psaltern Steinkohlen nach Norden 150 Gulden⁸ erhalten.

¹ Prot. VIII; 1588 Juni 10.

² Prot. V, 194; 1582 Mai 18; schipper Jacob Jansen und Michel Norman koepman.

³ Prot. IV, 140; 1579 März 15; Berendt Rolofs also koepman und Wyert Jurgens also schipper: Unde soll de koepman sulvest mede faren unde den schipper einen mahn besparen.

⁴ ER 510, 56; 1586 April 19; Schiffer Baucke Rioerdtzen, Lambert Jansson.

⁵ Prot. III, 68; 1578 April 2; Schiffer Eltke Pieters, Hindrich van Oldenborch.

⁶ Oben S. 374 Anm. 3.

⁷ Prot. VII, 74; 1585 Mai 28; Anthoni Potter van Dorn, Engelder, und die Schiffer Johan Wangeroge und Reiner Timens.

⁸ Prot. VIII; 1589 August 15; Henry Lawe von Newcastle, Schiffer Dode Aldrichs.

1584 betrug die Fracht für 6 Lasten Pech, 6 Lasten und eine Tonne Teer, 50 Schiffspfund Flachs, 20 Schiffspfund Hanf und 6 Federnfässer von Emden nach Rouen 270 Gulden¹. Nach den Frachtsätzen, die 1578 galten², hätte der Schiffer nur 197 oder entsprechend der Geldverschlechterung nicht ganz 225 Gulden erhalten müssen. 1595 betrug die Fracht für 60 Lasten Hafer von Emden nach Brouage oder la Rochelle, 4 französische Kronen oder 12 Gulden für jede Last, da 3 Lasten Hafer zwei Schiffslasten ausmachten, 18 Gulden für die Roggenlast³.

1583 erhielt ein Schiffer für eine Ladung von 50 Schiffslasten von Emden nach Nantes je 15 Gulden Fracht für die Last. Den Kaufleuten stand es frei, ihn in Nantes wieder nach Emden zurück zu befrachten. In diesem Fall bekam der Schiffer dort nur einen Vorschuß von 50 oder 60 Gulden auf die Fracht, die dann 26 Gulden für jede Last betrug⁴. Im September 1584 heuerten dieselben Leute ein Schiff von 50 Lasten ganz, ein anderes von 100 Lasten zur Hälfte zu einer Reise nach Nantes und zurück nach Emden zum Preise von 24 Gulden für jede Last. Jeder Schiffer sollte außerdem 20 Gulden als Geschenk für eine neue Flagge erhalten, dazu der erste eine Last im Schiff selbst beladen dürfen, der andere aber noch 8 Pfund Flämisch »tho ein nie mutze tho ein voreringe hebb«⁵. Es sind dies die einzigen Fälle, wo die sogenannten »Kaplaken« und anderen Rejouissanzen für den Schiffer in den Verträgen erscheinen.

Die beiden Schiffer, die im Herbst 1585 mit 52 und 63 Lasten Roggen nach Vigo segelten, erhielten 8 Dukaten oder 22 Gulden Fracht für jede Last⁶. Die Spanienfahrt hat auch in der Folgezeit die höchsten Gewinne abgeworfen. Schon 1586 wurde ein Emd'er Schiffer zum Preise von 60 Gulden für die Last von Eng-

¹ Oben S. 372 Anm. 1.

² Oben S. 371 Anm. 2.

³ Oben S. 370 Anm. 3.

⁴ Prot. VI, 66; 1583 Dez. 18; Schiffer Pieter Rauwertz van Hilligelande, Pieter die Greviel, Vater und Sohn, und Berent thom Kampe, Frachtherren.

⁵ Prot. VI, 248, 251; 1584 Sept. 17 und 25; Schiffer Dirrick Pricker und Menso Eiben, Berent thom Kampe und Kons. Frachtherren.

⁶ Oben S. 372 Anm. 3.

land nach Lissabon befrachtet¹. Während auf den nördlichen und östlichen Routen die Schiffe oft unter Ballast oder mit geringer Ladung verkehrten, liefen sie auf der Fahrt von und nach den westfranzösischen und spanisch-portugiesischen Häfen fast stets mit voller Ladung. Das ist bei dem Vergleich der Frachtsätze noch besonders zu berücksichtigen. Das englische Piratentum, das von der Königin Elisabeth förmlich groß gezogen wurde, war die Hauptursache der enormen Höhe der Frachtsätze.

Nur wenig Angaben liegen für den Überwattverkehr vor. Im Sommer 1574 wurde ein Emdener Schiff von 14 Lasten auf der Fahrt mit voller Ladung von Middelburg nach Emden von den burgundischen Truppen auf der Ems weggenommen. Der Schiffer berechnete seinen Schaden an verlorener Fracht auf 120 Gulden. Da er selbst für eigene Rechnung 29 Rollen Segeltuch geladen hatte, kamen auf die Last 8—9 Gulden Fracht². Im Frühjahr 1575 mußte ein Schiffer, ohne Ladung abzuwarten, zwei Emdener Gesandte nach Holland überführen. Er erhielt für die Reise 120 Gulden, da das Schiff 14 Lasten führte, für die Last 8 Gulden $5\frac{3}{4}$ Schapen. Die Verpflegung der Gesandten wurde noch besonders bezahlt³. Als 1588 beide Kapen auf Rottum durch das staatliche Kriegsvolk niedergeschlagen waren, mußte ein Buttfischer zwei und eine halbe Woche lang vor der Emsmündung kreuzen, um alle einlaufenden Schiffer zu warnen. Er erhielt dafür 66 Gulden⁴.

Für den Transport von 8 Geschützen im Gewicht von 9000 Pfund von Hamburg nach Emden mußte der Rat 1570 7 Gulden und 2 Schapen bezahlen⁵, 1577 für 100 Wagenschotten genau soviel⁶. Ein Emdener Schiffer, der 1576 Bier von Hamburg nach Emden führen sollte, ließ sich 4 Gulden Fracht für jede Last zusichern⁷.

Beim Nahverkehr lagen die Verhältnisse gänzlich anders.

¹ ER 448, 40, 41 (1586); Kaspar Muller an Graf Edzard.

² EK XXVI, I, 175.

³ EK XXXIV, 30; 1575.

⁴ EK XXXIV, 32; 1588. Das ergäbe bei 40 Wochen Tätigkeit ein Jahreseinkommen von 1056 gl. auf zwei erwachsene Männer und einen Jungen mit einem Schiff im Werte von 500 gl.

⁵ EK II, 14; 1570 Jan. 24.

⁶ EK XII, 2; 1577 Jan. 12.

⁷ ER 333, 223, 224; Jost Burken an den Hamburger Rat.

Über die Frachten bei Ziegel- und Sandlieferungen liegt ein reiches Material in den Stadtrechnungen vor. Aber ein Vergleich mit dem Fernverkehr ist schon deshalb nicht angebracht, weil das Risiko fortfiel und die zu solchen Transporten dienenden offenen Schuten doch ein wesentlich billigeres Transportmittel bildeten als die Seeschiffe und Überwattfahrer. 1568 erhielt ein Überwattfahrer, der 200 Maße Salz von Greetsiel nach Emden führte, 6½ Gulden Fracht, das heißt nicht ganz ½ Gulden für die Last¹.

Seitdem Groningen zur Partei des spanischen Königs übertreten war (1580) und staatliche Auslieger die Groningerländischen Küsten blockierten, stiegen die Frachten von Emden nach den Groningerländischen Häfen ganz gewaltig, besonders seit dem Spätherbst 1583, als die Ems auch den Winter über besetzt blieb. Damals wurden 12—20 Gulden Fracht für die Last gezahlt. Im Frühjahr 1587 erzielte gar ein Schiffer 45 Gulden für jede Last, 495 Gulden für die eine kurze Fahrt von Emden nach Reide. Allerdings führte der Weg an drei staatlichen Ausliegern vorbei, die auf den Blockadebrecher warteten².

Vermietungen von Schiffen scheinen nur höchst selten und nur bei kleinen Fahrzeugen vorgekommen zu sein. Im Herbst 1582 überließ ein Emdr Schiffer einem anderen seine Schute von etwa 10 Lasten zu einer Fahrt nach Westfriesland gegen ein Entgelt von 14 Gulden³.

Es bleibt nun noch die Stellung des Schiffers gegenüber dem Frachtherren und dem Frachtgut zu erörtern. In den Seerechten heißt es: Wenn sich ein Schiff in Seenot befindet, so soll der Schiffer die Kaufleute befragen, ob sie mit den Maßregeln, die er zu ergreifen gedenkt, einverstanden sind. Stimmen sie ihm nicht zu, so soll er doch nicht unterlassen, das zu tun, was er und die Mehrzahl seiner Bootsleute für notwendig halten. Das heißt aus nautischen Gründen steht dem Schiffer die Verfügung auch über das Frachtgut zu. Er kann es über Bord werfen, um Schiff und Leben der Leute zu retten.

¹ EK II, 14; 1568 Juli 5.

² Abel Eppens, Chronik Bl. 454.

³ Prot. III, 145; 1582 Febr. 7.

Ferner haftet in allen Fällen das Frachtgut dem Schiffer für die Fracht. Er braucht es nicht eher auszuliefern, als bis er die Sicherheit hat, daß er sein Frachtgeld erhält.

Im übrigen konnte seine Stellung sehr verschieden sein. Im wesentlichen lassen sich zwei große Gruppen unterscheiden, je nachdem die Ladung dem Schiffer allein anvertraut war, oder von dem Frachtherrn selbst oder seinem bevollmächtigten Diener begleitet wurde.

Beide Arten fanden sich natürlich auf den verschiedensten Schiffen nebeneinander vor. Oft mochte es der Zufall fügen, daß der Kaufmann als Passagier mitfuhr, während er zugleich Frachtgut im Schiffe hatte. Jeder Reisende führte schließlich Gut mit sich. Es war selbstverständlich, daß er darüber auch sein Verfügungsrecht behielt. In der Hauptsache aber kommt hier nicht das rein zufällige Mitfahren, sondern das geschäftsmäßige Begleiten in Betracht, auch nicht einzelne Stückgüter, sondern ganze, zum mindesten halbe Schiffsladungen.

War die Ladung dem Schiffer anvertraut, so lautete seine Weisung, sie nach irgendeinem Orte zu führen und dort an jemand abzuliefern. Ihn band der Frachtvertrag. Er mußte ihm nachkommen. Aber es konnten Umstände eintreten, die eine Durchführung der Vertragsbestimmungen unmöglich machten, Seenot, Piraten, kriegerische Verwicklungen. In allen solchen Fällen hatte der Schiffer die Interessen des Befrachters wahrzunehmen, wie er den Vorteil seiner Reederei wahrnahm, und ihm Rechenschaft zu leisten. Sonst aber war sein Verfügungsrecht über das Frachtgut auf einen einzigen Fall beschränkt. Wenn dieses aus leicht verderblichen Waren bestand und wenn er befürchten mußte, daß die Ladung bei einer Fortsetzung der Fahrt nicht mehr die Fracht wert sein würde, dann durfte er sie verkaufen. Ja er war es seiner Reederei schuldig. Sonst aber stand ihm keinerlei Verfügung über das Frachtgut zu, auch im Interesse des Frachtherrn nicht. Mochten noch so günstige Verkaufsgelegenheiten auf der Fahrt sich bieten und die Marktlage am Bestimmungsort sich noch so ungünstig gestalten; das war Sache des Frachtherrn und nicht des Schiffers.

Selbstverständlich haben oft genug die Schiffer die dringenden Interessen ihrer Frachtherrn wahrgenommen. Sie wären eben

keine echten Schiffer gewesen, wenn sie es nicht getan hätten. Ob ihnen immer Dank dafür gewußt wurde, ist eine andere Sache. 1564 waren drei Emdr Schiffer, die englisches Bier in London eingekommen hatten, nach Seeland verschlagen. Da das Bier angesäuert oder schon völlig sauer geworden war, so verkauften sie es dort. Der eine hatte auf eigene Rechnung geladen, der zweite seinen Frachtherrn an Bord, der selbst das verdorbene Bier zur Branntweindestillation nach Amsterdam sandte. Der dritte aber handelte ohne Auftrag seines Frachtherrn. Als er nach London kam, weigerte sich der Vertreter des Kaufmanns seine Rechnung anzunehmen und ließ ihn arrestieren¹. Im eigenen Interesse hätte der Schiffer besser daran getan, das saure Bier ruhig nach Emden an seinen Bestimmungsort weiter zu führen.

Der Grundgedanke dieses Frachtbetriebes, wo die Waren lediglich dem Schiffer anvertraut wurden, war der, daß der Transport über See eben nichts anderes als ein Transport wäre. Die Güter wurden in einem Hafen dem Schiffer eingeladen, im anderen sofort wieder vom Kaufmann oder dessen Sachwalter in Empfang genommen.

Es liegt auf der Hand, daß namentlich in politisch bewegten Zeiten, unter Freibeuternot und allerlei Bedrängnissen der Kaufmann schwere Schädigungen erleiden konnte, allein weil dem Schiffer durch den Frachtvertrag die Bestimmungsfreiheit genommen war. Aus diesem Grunde war es empfehlenswert, einen Bevollmächtigten des Frachtherrn an Bord mitreisen zu lassen, der den Umständen gemäß handeln, eventuell mit dem Schiffer neue Verträge vereinbaren, überhaupt selbständig Order erteilen konnte. Der Kauf und Verkauf auf Lieferung über See, wobei ein Kaufmann in einem Hafen einem Schiffer Ware einlud, die dieser dann in einem anderen Hafen dem neuen Eigentümer aushändigte, war ein seltener Ausnahmefall. Entweder wurde die Ware schon im ersten Hafen von dem neuen Eigentümer erworben und ging dann auf sein Risiko über See; oder aber der erste Kaufmann sandte sie über See, und dann fand der Verkauf erst im zweiten Hafen statt. In jedem Falle war für den, der das Gut über See führte, eine Vertretung in beiden Häfen nötig. Die damaligen Seehand-

¹ Verhörsprot. 137, 138; 1564 Nov. 27 und 29.

lungsgesellschaften basierten hierauf, indem die verschiedenen Teilhaber in den verschiedenen Häfen die Geschäfte der Gesellschaft besorgten, und das Faktorenwesen, indem die Geschäftsfreunde an verschiedenen Orten gegenseitig ihre Interessen wahrnahmen. Der Kaufmann »überschrieb« die Waren an seinen Faktor im fremden Handelsplatz, aber er »vereignete« sie ihm nicht. Die Vereignung erfolgte erst durch den Faktor¹.

Es war nun nicht jedermanns Sache, an dem Orte, wohin die Waren verschifft wurden, einen Geschäftsfreund zu besitzen oder einen Faktor zu unterhalten. Die Begleitung der Ladung durch den »Kaufmann« ersetzte den fremden Sachverwalter. Dieser Ladungsanwalt hieß schlechtweg der »Kopman« oder »Kopgesell«, wenn er ein Angestellter war. Der Name Supercargo findet sich nicht in dieser Zeit.

Die Begleitung des Frachtguts durch den Kaufmann war keine rudimentäre Erscheinung, sondern völlig zeitgemäß. Sie hatte ihre Nachteile und Vorteile so gut wie die andere Betriebsform des Frachtverkehrs. Beide Arten finden sich vielfach unmittelbar nebeneinander.

Von den erhaltenen Frachtverträgen, die den Verkehr mit französischen Häfen betreffen, beziehen sich nicht weniger als fünf auf Schiffe, die von Peter de Greville, Vater und Sohn, befrachtet wurden, zwei nach Rouen und drei nach Nantes, die letzteren in Gesellschaft mit Berend thom Kamp. Aus zweien dieser Verträge geht klar hervor, daß Peter de Greville der Sohn die Ladung begleitete, einmal nach Rouen und einmal nach Nantes. Es ist wohl zweifellos, daß dies auch bei den drei anderen Schiffen geschah, die sämtlich 1584 befrachtet wurden, nur daß die beiden nach Nantes bestimmten Schiffe diesmal von Berend thom Kamp begleitet sein werden, da dieser als eigentlicher Kontrahent in den Verträgen erscheint, während nach Rouen wieder Peter de Greville der Sohn gereist sein wird².

¹ Diese Verhältnisse illustriert am besten die von Mr. J. Nanninga Uitterdijk herausgegebene Handelskorrespondenz: Een Kamper Handelshuis te Lissabon 1572–1594. Zwolle 1904.

² Peter de Greville war ein Hugenotte, der sich in Emden niedergelassen hatte. Berend thom Kamp entstammte einer alten Emdener Familie.

Von den Ladungszertifikaten des Jahres 1584 lauten drei auf Schiffe, die von Hans Putz allein, zwei auf solche, die von ihm im Verein mit andern nach Rouen befrachtet wurden, eins von diesen letzteren erst nach Marstrand und von dort mit Heringen nach Rouen, alle übrigen von Emden direkt dorthin. In allen Fällen sollte Peter Caulier die Ladung in Rouen in Empfang nehmen. Dreimal war sie als Hans Putzens Eigentum, einmal als das eines Kaufmanns Johann de Schamps, einmal nicht näher bezeichnet. Es ist selbstverständlich, daß hier das Frachtgut nur überschrieben, aber nicht begleitet wurde. So fanden sich beide Gewohnheiten bei zwei dem Charakter nach verwandten Handelsunternehmungen, die beide für sich über den Rahmen der sonst in Emden üblichen Unternehmungen hinausgingen und obendrein nach denselben Gegenden Handel trieben.

Über die Befugnisse der Kaufleute an Bord und die Stellung der Schiffer ihnen gegenüber unterrichtet am besten ein Prozeß.

Im Winter 1558/59, also noch während des Krieges zwischen Frankreich und den Ländern der spanischen Monarchie sowie dem mit Philipp II. verbündeten England ging von Emden eine Getreideflotte nach Lissabon, zum mindesten sechs große Schiffe¹. Vier von ihnen waren von dem welschen Getreidehändlerkonsortium befrachtet mit den »kopgesellen« Willem de Gardyn und Arnout Clement »als vulmchtigere der gueder« an Bord. Andere Schiffe unterstanden dem »kopgesell« Hermen Syvertz. Die Flotte wurde von französischen Streitschiffen im Kanal gestellt, einige Tage festgehalten, geriet dann in Nebel und gelangte schließlich nach Falmouth. Von dort aber kehrte sie nach Emden zurück, einmal weil Gegenwind die Weiterfahrt hinderte und dann weil das Korn in den Schiffen warm wurde und kein längeres Warten vertrug, in Falmouth aber keine Gelegenheit zum Trocknen des Getreides vorhanden war. In Emden forderten die Schiffer ihre Fracht, die, wie sie behaupteten, ihnen von den Ladungsbevollmächtigten zugesichert war. Darüber kam es zum Prozeß. Erhalten sind nur die Aussagen beider Parteien. Aber trotz der Widersprüche

¹ Dirck Buiser, Hinrick Albers, Lutke Goeke van den Dam und Gerdt van Jemgum waren von den welschen Getreidehändlern befrachtet. Daneben werden noch die Schiffe von Cornelys Gerritz und Johann Vecht erwähnt. Ob dies alle Schiffe waren, steht dahin.

genügen sie völlig, um die hier allein in Betracht kommende Frage zu klären¹.

Als die Schiffe den französischen Kriegsschiffen begegneten, gingen die Kaufleute zu diesen an Bord und führten die Verhandlungen ohne Mitwirkung der Schiffer, auch ohne diesen später näheres über das Ergebnis mitzuteilen. Nach der Aussage eines Schiffers hätten sie den Franzosen auch eine Ranzion oder doch ein Geschenk bewilligt². Alle Schiffer erklärten, sie hätten annehmen müssen, daß, wenn die Kaufgesellen zu den Verhandlungen mit den Franzosen befugt gewesen wären, sie auch zu einer Abmachung wegen der Fracht berechtigt gewesen seien.

Willem de Gardyn konnte in keiner Weise bestreiten, daß er mit Arnout Clement allein das Abkommen mit den Franzosen getroffen hatte. Er suchte die Sache so darzustellen, als hätten die Schiffer seit dem Zusammentreffen mit den Franzosen alles darauf angelegt, um die Heimkehr zu erzwingen. Verabredetermaßen seien sie nach der Wiederkehr klaren Wetters nach Fal-mouth gelaufen und dort am nächsten Morgen alle in einem Schiff zusammengekommen. Dorthin hätten sie auch die Kaufleute gebeten und ihnen schreckliche Schauernären aufgetischt von den Gefahren, die ihrer auf der Weiterfahrt harreten, und von ihnen begehrt, daß die Schiffe heimkehren sollten. Er habe schließlich wenn auch ungerne eingewilligt. Dagegen leugnete Willem de Gardyn, irgendeine Zusage wegen der Fracht gemacht zu haben. Er habe dazu auch gar keine Vollmacht besessen. Einer der Schiffer habe ihm darin selbst zugestimmt³.

¹ Verhösprot. 198; 1559 Febr. 20: Willem de Gardyn beantragt, die Schiffer zur Aussage zu den von ihm aufgestellten Artikeln vorzufordern. 67–74; 1560 März 23: Aussagen der Schiffer. 4, 5 (undatiert): Aussagen der Bootsleute und Entlader.

² Aussage des Schiffers Hinrick Albers, wendet sich gegen die Beschuldigung, daß die Schiffer aus Furcht vor den Franzosen umgekehrt wären: . . . dan genente Willem und Arenth hebben er vorgehouden, dath de Fransoesen gesecht scholden hebben: sinne gy nicht tho frede mith den kleine, dath wy jw genomen, dar werden noch ander komen, de veth tho kosten sollen.

³ Derhalven begerden se van my, dat ick consenteeren wolde, dat se na hueß muchten reysen. Dartho ick nicht ser willich was, um tho consenteren. Doch nicht thomin so hebbe ick dat int leste dorch oer

Ganz anders lauteten die Aussagen der Schiffer. Ohne Verabredung, indem einer dem anderen folgte, wären sie nach Falmouth gelangt. Dort wäre es ganz selbstverständlich gewesen, daß sie zusammenkamen, um die Lage zu besprechen. Da wäre dann befunden, daß das Getreide in den meisten Schiffen warm geworden wäre. Die Schiffer hätten die Kaufleute um Leichterfahrzeuge ersucht, damit man das Getreide kühlen könnte. Doch diese hätten ihnen erwidert, daß die kleinen Fischerfahrzeuge von ein bis drei Lasten dazu undienlich wären. Andere Schiffe aber gäbe es in Falmouth nicht. Schließlich hätten die Kaufleute die Schiffer um Rat gebeten, aber von ihnen den Bescheid erhalten, sie sollten sich selbst miteinander beraten, denn ihnen, den Kaufleuten allein, wären die Güter anbefohlen, nicht den Schiffern; und sie sollten ihren Beschluß so fassen, daß sie in Emden damit bestehen wollten. Darauf hätten die Kaufleute Rat gepflogen und entschieden, daß man mit dem ersten Wind wieder in See gehen und dann, wohin der Wind zwei Mahlzeiten lang wehen würde, nach Lissabon oder zurück nach der Ems segeln solle. Sie, die Schiffer, hätten wegen ihrer eigenen und ihrer Reeder Güter im Schiff darein gewilligt¹. Sie hätten sich die Fracht sichern wollen und deshalb

anholden geconsenteert. Darup hebben se my wider gefraget, off se dan ock hoer fracht hebben sulden, wen se wedderkerden. Darup hebbe ick mit claren worden one geantwordet, dat ick dat nicht wiste. Sunder wen se tho Emden quemen, so muchten se myn meyster darum anspreken, wente ick sulckes van my tho seggen geen macht hadde. Doe antworde Dirck Buzer und bekende dat opentlick wol, dat ick sulckes tho doende geen macht hadde. So gy overst, sprack ick, na Lisboen seilen wilt, so hebbe ick macht, dar komende dat goedt tho entfangen und jw de fracht tho geven, so de gudern so vele werdich werden syn.

¹ Buiser sagt aus, »dath er, komende in Geerth van Jemgum schip, dath warme koren geroken und gesecht: Gerth, wo geith dith tho, is jw koren heeth? Darup Arenth Clement geandwordeth, dath oir koren al warm were. Darnach weren Corneliss Gerritz und de andere schippere dartho komen und hedden fast over oir koren, dath idt also oeck gestalth, geklageth. Daruth nach worde und wedderworde so wyth gekomen, dath de coepgesellen Willem Gardyn, Arenth Clementh und Hermen Syvertz van den schipperen begereth, se doch raden solden, wath with und orbar. Darup van oir geandwordeth, de gueder oir bevolen, se sich erst mith einander, wath geraetsaem und wath se dhoen oft laten wolden, bespreken solden und nicht anders dar seggen oft

eine Erklärung von den Kaufleuten verlangt. Diese hätten ihnen die ganze Fracht zugesagt, falls sie nach Lissabon kämen. Gelangten sie aber nach Holland oder Seeland oder zurück nach Emden, so wollten sie ihren Meistern einen solchen Bericht erstatten, daß die Schiffer ehrlich zufrieden gestellt werden sollten. Ihre Meister wären die Leute nicht, die den Schaden der Schiffer begehrten. Zwei Schiffer hätten darauf eine schriftliche Erklärung verlangt, aber ein dritter habe sich mit den Worten der Kaufgesellen voll zufrieden erklärt, »he kende oire heren woll«; so hätten sich dann auch die anderen dabei beruhigt.

Es ist zweifellos, daß die Kaufleute eine bindende Erklärung den Schiffern gegenüber hintertrieben haben, daß sie sie aber erteilt hätten, wenn ihnen keine andere Wahl geblieben wäre.

Die Stellung der Schiffer gegenüber den Ladungsbevollmächtigten wird von den Schiffern selbst zur Genüge gekennzeichnet. Sie waren lediglich nautische Leiter. In allen nicht rein technischen Fragen hatten sie den Kaufleuten zu gehorchen, kaum anders als deren Angestellte. Das Gut, das sie und ihre Reeder im Schiffe hatten, galt nur soviel, wie auf anderen Schiffen die Bootsleitung. Es mußte dahin gehen, wohin das Frachtgut ging.

In dem Frachtvertrag über den Narwafahrer bedangen sich die Kaufleute aus, daß für die Reise ein besonderer Setzschiffer bestellt werden sollte¹. Selbstverständlich war in diesen Fällen die Stellung des Schiffers zum Frachtherrn nicht dieselbe, wie die des Setzschiffers gegenüber dem Bevollmächtigten der Reederei. Vielmehr hatte der Schiffer das Interesse seiner Reederei, vor allem das Interesse an der Fracht den Kaufleuten gegenüber wahrzunehmen.

Streitigkeiten zwischen Schiffer und Kaufmann waren ziem-

spreken, dan se tho Embden bekandt wolden wesen. Derwegen de koesgesellen indt voerschip gangen, den raetschlag tho nemen, und ingebracht, oir geraethsam duchte, dath se mith de erste winth wedder zeewarth lopen scholden, und waer de winth twe ethmael hen foegede, nach Lysseboen ader nach de Ems, dath se darhen, umb dath koren tho bergen, sich begeven und faren scholden, darinne se nach genommen raeth, dewyle oir frunde und se sulvest ein parth oeck gueder darmanck hedden, de sie oeck gerne gereddeth segen, bewilligeth«.

¹ Prot. VI, 256: Johann Tammen soll »gesetzt schipper sein mit des kopman wille . . . also dat Johann Tammen mit Ocko van Larrelte (der eigentliche Schiffer) und seiner freunden schip« . . .

lich häufig. Einmal ließ ein englischer Frachtherr aus York einen Emdr Schiffer seine Salzladung nicht in Hull, wie ausbedungen war, löschen, sondern zwang ihn zur Weiterfahrt nach Danzig. Dort erhob sich der übliche Streit zwischen dem Schiffer und Kaufmann wegen der Höhe der Fracht. Der Engländer wollte schließlich dem Schiffer überhaupt nichts geben, da er ja nicht, wie ausgemacht war, in Hull gelöscht hatte.

Übrigens war die Stellung des Kaufmanns dem Schiffer gegenüber vielen Modifikationen unterworfen. Der Ladungsbevollmächtigte auf den großen Spanienfahrern spielte eine andere Rolle als der Kaufmann auf den kleinen norwegischen Holzschiffen, der als Bootsmann mitfuhr. Sobald ein Schiff überwiegend Güter auf Rechnung der Reederei führte, war der Schiffer die einzig ausschlaggebende Persönlichkeit an Bord.

Es gab schließlich noch eine dritte Art des Frachtverkehrs, wo der Schiffer zugleich zum Sachverwalter des Frachtgutes bestellt wurde. Diese Gattung wird aber besser für sich gesondert behandelt; denn die reine Frachtfahrt hört hiermit bereits auf.

c) Der Auftragsverkehr.

Es läßt sich kaum ein passender Name finden für die vielen Formen, unter denen der Schiffer zugleich als Sachwalter und Frachtfahrer tätig sein konnte.

In einem Frachtvertrag von 1583 erhielt ein Einzelreeder sein Schiff von 40 Lasten mit Holz befrachtet mit dem Auftrag, nach la Rochelle oder Brouage zu laufen, dort die Ladung zu verkaufen oder gegen andere Waren, worüber die Kaufleute ihm einen schriftlichen Bericht mitgaben, zu verhandeln und mit diesen zurück nach Emden zu segeln. Dort sollte er 450 Gulden Frachtgeld erhalten¹.

Man kann das Verhältnis, das hier obwaltete, schwerlich präzisieren, da die Stellung, die der Schiffer dritten gegenüber einnahm, nicht bekannt ist. In vielen ähnlichen Fällen erscheint

¹ Prot. VI, 3; 1583 Juli 2; Befrachtungsvertrag zwischen Schiffer Hindrich Tonnis und den Emdr Bürgern Johann tho(r) Wick und Philips Jansen: . . . verkopen oder voer anderen wharen, wo sie eme darvan schriftlichen bericht gedaen, verhandelen.

der Schiffer bald als Bevollmächtigter, bald als Treuhänder. So war es ein alltäglicher Fall, daß Emdener Schiffer in Hamburg von Hamburger Kaufleuten Bier oder Salz überliefert bekamen mit dem Auftrage, sie in Emden zu verkaufen. In Emden war alles fremde Gut zollpflichtig. Der Schiffer bezahlte also den Zoll von den Waren, die der Hamburger ihm anvertraut hatte¹. Nachher aber verkaufte er die Waren wie sein eigen Gut an andere Leute. Der Hamburger Kaufmann konnte sich nur an ihn halten, nicht aber an die Leute, denen der Schiffer das Gut verkauft hatte. Wie der Auftrag des Kaufmanns an den Schiffer lautete, richtete sich natürlich nach den Verhältnissen. Einmal brachte ein Schiffer 23 Tonnen Bier nach Hamburg zurück, weil sie in Emden nicht verkauft werden konnten². Nun ist ziemlich ausgeschlossen, daß Hamburger Bier einmal wirklich keinen Abnehmer in Emden gefunden hätte. Der Kaufmann wird diesmal nur einen zu hohen Minimalpreis für sein Gut gesetzt haben.

Bis zu welchen Formen dies Verhältnis gedeihen konnte, das mag ein Beispiel zeigen. Im Sommer 1576 verkaufte ein Hamburger Jost Burken dem Emdener Schiffer Emme Eden eine Last Lübisches Bier für 33 Reichstaler und lud ihm dazu noch zwei Lasten und zwei Tonnen ein, die er in Emden verkaufen sollte. Das Geld für das verkaufte und das anvertraute Gut sollte der Schiffer erst bei der Wiederkehr erlegen. Da traf die Nachricht ein, daß die Holländer in diesem Jahr überhaupt kein fremdes Gut nach Emden lassen wollten. Jost Burken verkaufte deshalb noch das übrige Gut dem Schiffer und zwar zu dem gleichen Preise. Aber er übernahm selbst das Risiko auf der See und einen etwaigen Preisausfall beim Verkauf in Emden und sicherte dem Schiffer für alle Fälle einen Frachtgewinn von vier Gulden an jeder Last zu.

Das Schiff wurde trotzdem von Barthold Entes auf der Ems angehalten und nach Enkhuizen geführt. Dort begann der Wassergeuse mit dem Verkauf des Bieres. Dem Schiffer bedeutete er, daß er selbst den Kaufleuten Rechnung erstatten wolle. Als Jost

¹ Im allgemeinen verzeichnen die Zollbücher auch dann nur des Schiffers Namen, nur ausnahmsweise daneben den des Auftragsgebers. Z. B. Focko van Larrelt vortolth 5 last solth van wegen Hans Becker tho Hamborch.

² Zertifikatenreg. I, 55.

Burken von diesem Ausgang erfuhr, eilte er nach Holland. In Alkmaar bei Barthold Entes bemühte er sich vergeblich. Er hielt sich endlich an den Schiffer. Dieser entrichtete ihm die 33 Reichstaler für die eine Last, wies ihm das noch vorhandene Bier zu und erhob die Fracht davon. Da aber zwei Emders Leute auch Bier in dem Schiffe hatten, so kam es zwischen diesen und dem Hamburger zu Streitigkeiten¹.

Der Ausgang an sich interessiert hier wenig, sondern nur die außerordentliche Anpassungsfähigkeit, die dem Verhältnis zwischen Kaufmann und Schiffer eigen war. Ob zwischen dem Auftraggeber und dem Schiffer gelegentlich schriftliche Verträge aufgesetzt wurden, ist immerhin möglich; in der Hauptsache aber geschah alles mündlich auf Treu und Glauben. So hatte 1560 ein Emders Bürger Dirck Napken dem Schiffer Alrich Muddepenning eine Tonne Butter nach Hamburg mitgegeben; dafür sollte er ihm sechs Tonnen Bier und zwei Tonnen Essig heimbringen. Der Schiffer wurde in Hamburg erschlagen, seine Ladung von einem Hamburger Bürger im Auftrag der anderen Emders Schiffer veräußert. Aber der Einkauf unterblieb, da im Rechenbuch des Erschlagenen nichts von der Tonne Butter stand. Dirck Napken konnte seine Rechte auch nur durch Zeugen, nicht durch Schriften erweisen².

Dieser Auftragsverkehr hatte die größte Verbreitung bei den kleinen Küstenfahrern. Die Impostbücher geben leider über ihn keinerlei Auskunft, da die Schiffer für das meiste Gut, das sie für Emders Bürger einbrachten, selbst die Gebühr entrichteten. Einige gelegentliche Notizen geben aber doch überraschende Einblicke, so vor allem das Schuldregister eines Husumfahrers. Dieser Mann hatte von 22 Emders Leuten insgesamt etwa 1038 Gulden³ in barem Gelde mitbekommen, um dafür 26 Lasten Malz und Gerste in Husum zu kaufen. Die einzelnen Aufträge schwankten zwischen einer Viertellast und zwei Lasten. Außerdem hatte ihm ein Mann 30 Reichstaler anvertraut, die er in Husum abliefern sollte. Eine Frau hatte ihm 50 Ellen Leinwand zum Verkauf nach Husum

¹ ER 333, 223, 224 (1576); Jost Burken an den Rat der Stadt Hamburg.

² Verhörprotokoll 89; 1560 Okt. 21.

³ 439 Reichstaler, 111 dicke Königstaler, 10 alte Taler, 96 Prinzentaler.

mitgegeben, ein Maß 6 Wannen. Eine Schifferwitwe hatte durch ihn eine Schuld von 16 Reichstalern in Husum einziehen lassen. In Husum hatte der Schiffer drei Lasten Malz als Frachtgut von einem Husumer Kaufmann eingenommen, die er an dessen Faktor in Emden abliefern sollte¹. Nur die Inhaberinnen zweier Bodmereibriefe und der Besitzer einer Schuldverschreibung über 57 Reichstaler besaßen schriftliche Zeugnisse für ihre Forderungen.

Bei vielen anderen Küstenfahrern mag der Betrieb ziemlich ähnlich gewesen sein. Ein Emdener Amsterdamfahrer, der 1560 in der Emsmündung unterging, hatte auch in ziemlich bedeutendem Umfang Aufträge zum Ein- und Verkauf von Waren angenommen².

Es lag in der Natur dieses Verkehrs, daß er sich hauptsächlich auf die kleineren Schiffe beschränkte; aber gelegentlich nahmen auch die Schiffer größerer Schiffe Aufträge an. So überantwortete 1586 Graf Enno von Ostfriesland, der Herr des Harlingerlandes, dem Schiffer Menso Eiben mehrere Lasten Roggen mit dem Auftrag, sie in Lissabon gegen Gewürze zu verhandeln³. Ein anderer

¹ Schuldregister I, 162, 163: Alrich van Harberens schulde anno 77 am 23ten decemb. nha geschiener publication uth befehl burgermeister und raithz richtlich vorthreckent. — Egbert Backer klaget up 29 reichsdaler und 16 konningsdaler, welche penninge hie eme in jungstvorgangen octob. mithgedhaen tho thwe last garsten tho Husum tho kopen, etc. Außer den im Text aufgeführten Posten sind noch die folgenden Schulden verzeichnet. Für 10 000 Dachpfannen bei den letzten Fahrten nach Husum von Dirrick Ticheler geliefert 101 $\frac{1}{4}$ gl., 2 Bodmereibriefe von 29 gl. 7 s. und 30 gl. nebst 4 gl. Bodmerei, 15 gl. Restbetrag eines Schiffskaufbriefes, 4 gl. für geliefertes Bier, 14 $\frac{1}{2}$ gl. für Tauwerk, 108 gl. 6 s. geliehenes Geld. Jedenfalls hat der Schiffer seine Aufträge nicht sämtlich erfüllt, sonst hätte er unmöglich in Husum noch die drei Lasten Frachtgut laden können, da sein Schiff nur 25 Lasten Malz führen konnte.

² Verhörprotokoll 91, 92, 100. Vgl. auch Schuldreg. I, 19; 1572 Mai 5; »Johan Diethers schulden: Mechtelt, Hans van Diepholtz wedwe, mistet 9 gl. 5 s. vorstreckede penninge, umb 4 tonne roggen tho Oldenborch tho kopen, up vastelavend anno 72 eme mithgedhaen. Bawe Pottebackers wedwe« ebenso 5 gl., »welch gelt he geholden und nien roggen gebracht, Barbara sal, Tap Hindrichs wedwe« ebenso 54 gl., Focko Ayßma ebenso 146 Reichstaler. »Tonny Lowenstein und Hindrich Wolf, whonend tho Oldenborch, misten thosamen 102 gl. 3 s. van hoppen, poste, noetholter, so sie kortverruckter thydt Johan Dieters tho Oldenborch ingedhaen, umb hirher tho bringen«.

³ ER 431, 62; 1586 April 19 Esens; Graf Enno an Emden.

Spanienfahrer gelobte 1579 seinem Auftraggeber Bezahlung für 2 $\frac{1}{4}$ Last Roggen, die er diesem entfremdet und für eigene Zwecke verkauft hatte¹.

Der Rat beauftragte Schiffer mit dem Einkauf von Eisen in Danzig, bezahlte aber erst nach der Ablieferung². Bei verschiedenen Leuten ist es sehr wahrscheinlich, daß sie ihre Einkäufe in den preußischen und baltischen Häfen durch die Schiffer besorgen ließen. So bezog der Emd'er Tauschläger Jochum Winolths jahraus, jahrein größere Hanfmengen aus Riga, Königsberg und Danzig, 1576 mit sieben verschiedenen Schiffen 209 Schiffspfund. Nur zwei Nachrichten betreffen Fälle, wo Emd'er Leute sich durch einen Schiffer Roggen aus Danzig liefern ließen. Einmal war der Schiffer Einzelreeder, das andere Mal sind die Eigentumsverhältnisse am Schiff nicht näher bekannt³.

Wie weit im einzelnen der Schiffer seinen Auftraggebern gegenüber haftete, wer vor allem das Risiko auf der See trug, um dies zu entscheiden, reichen die vorhandenen Nachrichten nicht aus. War dem Schiffer Gut anvertraut, so mag der Auftraggeber auch die große Haverei für das Gut haben tragen müssen, ob auch

¹ Aurich, St.A., OAP 10, XIV, 837; 1579 Nov. 9; Franß Kapun bekennt an Allen Pietersen zu schulden 82 gl. 16 st. »als rest herkomende van twe last roggen und ein quartier, so he als schipper van eme undert sich gehat und ane sein, Allertz, vorwiethen und willen voralienert und verkofft«.

² EK XIII, 3; 1583 Juni 1: 18 gl. Fracht an den Schiffer Aycke van Knypenß für Eisen von Danzig her eingebracht. 1583 August 5: An schipper Aeycke van Knipenß foer 3225 fl osemundt, welcker be- loopt an gulden corrent 198.5.6. Ob der Schiffer das Geld für das Eisen bereits ausgelegt hatte, läßt sich nicht erweisen, ist aber recht unwahrscheinlich.

³ Schuldreg. I, 171; 1578 Okt. 6; schipper Reyner Janßen (Einzelreeder, Boot von 22 l) schulden: Jacob Jacobßen schipper klaget up 60 gl., die he Reinern tho Lutckenbroeck gedaen, umb darvoer ehm roggen mit van Dansich tho brengen. Aurich, St.A., OAP 10, XVI, 455; 1582 Sept. 22; Pacta dotalia zwischen Laurens Johans von Nimwegen, Korbmacher in Emden, und Anna Hindrichs. Laurens Johans bringt ein »die somme van 30 gl. tho thein schapen in baren gelde, als sein egen vordient lohen und noch dartein, so he schipper Wigger Claesen (Ostseefahrer) tho ein halfe last roggen mitgedhaen. Wath darvan kumpt, mach he alsdan geniethen«.

dann, wenn er dem Schiffer Geld mitgegeben hatte, oder wenn er ihm den Auftrag zum Einkauf von Waren erteilt hatte, die erst nach der Lieferung bezahlt werden sollten, ist nicht sicher¹.

Dieser Auftragsverkehr stellte an die kleinen Einzelreeder, die die Küstenfahrt betrieben, ganz außerordentlich hohe Anforderungen. Die Schiffer mußten grundehrliche tüchtige Männer sein. Wohl war es gar nicht so selten, daß auch nach Hamburg und Schleswig-Holstein Leute fuhren, die nicht einmal lesen und schreiben konnten. Im allgemeinen aber nahmen die Überwattfahrer eine nicht minder angesehene Stellung als die Schiffer der großen Partenreedereien ein. Es ist auch garnicht selten vorgekommen, daß ein Spanienfahrer seiner Schiffferschaft auf dem großen Schiff entsagte und sich noch einige Jahre als Küstenfahrer betätigte, bevor er sich gänzlich von der See zurückzog. 1593 waren zwei Überwattfahrer Olderluide der Schiffergilde, Arent Wolters, ein geborener Bremer, der sein Leben lang nur nach Bremen gefahren war, und Rotger van Meppen, ein Hamburgfahrer. Noch einer von den vier Schaffern Hindrick Terhoff war geborener Bremer und Bremenfahrer².

d) Verteilung der verschiedenen Verkehrsformen auf die einzelnen Routen.

Es ist schon im vorhergehenden wiederholt auf einzelne Erscheinungen der verschiedenen Routen hingewiesen worden. Hier mögen kurz die wesentlichsten Züge zusammengefaßt werden. Im allgemeinen war der Handelsverkehr für eigene Rechnung der Reedereien viel stärker an der Einfuhr als an der Ausfuhr beteiligt. Beim Frachtverkehr lagen die Verhältnisse umgekehrt, während beim Auftragsverkehr sich keine wesentlichen Unterschiede nachweisen lassen.

In der echten Partenreederei überwog der Handel auf eigene Rechnung, während Halbpart- und Einzelreederei mehr im Auf-

¹ ER 333, 52, 53; 1574 Nov. 23; Aussage des Schiffers Johann Kriger über die Wegnahme seines Schiffes durch englische oder schottische Piraten. Dabei gingen auch 14 Stück Eisen, die für die Stadt bestimmt waren, verloren. In den Rechenbüchern der Stadt sucht man vergeblich nach einer hierauf bezüglichen Ausgabe.

² ER 445, 10, 11; 1593 Mai.

trags- und Frachtverkehr tätig waren. Da aber die verschiedenen Reedereibetriebe zugleich gewissermaßen Größenklassen darstellten, so ergibt deren Verteilung auch einen Anhalt für das Überwiegen der Partenreederei. Im allgemeinen verkehrten die größeren Schiffe nur zwischen Emden und den Ländern östlich des Sundes und westlich von Rouen. Dazwischen lag das Gebiet der kleineren Schiffe. Norwegen und England wurden von kleinen und großen Schiffen besucht. Auch dem Verkehr mit Dänemark dienten gelegentlich Schiffe von über 30 Lasten.

Im Verkehr mit Husum pflegten die Emdr über Watt zu fahren, während die Husumer vielfach mit großen Schiffen durch das offene Meer nach Ostfriesland kamen. Der Verkehr mit der Elbe und Weser ging wohl ausschließlich über Watt, wenn auch gelegentlich Schiffe bis zu 28 Lasten an ihm teilnahmen. Daß ein Schiff von über 35 Lasten jemals von Hamburg oder Bremen nach Emden oder umgekehrt von Emden nach diesen Städten gesandt wäre, dafür liegt keine Nachricht vor. Wenn Emdr Ostseefahrer in die Elbe oder Weser einliefen, was ziemlich häufig geschah, so sandten sie ihre Ladung stets in kleinen Schiffen über Watt nach Emden¹.

Auch dem Verkehr mit den Niederlanden dienten nur kleine Schiffe. Allerdings war es nicht selten, daß große Schiffe aus dem Vlie in die Ems liefen, aber nie um Güter aus Holland nach Emden zu bringen sondern stets aus anderen Gründen, gewöhnlich, weil Sturm ihnen das Verweilen in den an Untiefen reichen Gewässern zwischen Holland und Friesland gefährlich machte. Der Verkehr zwischen Emden und den Hafenplätzen an der Zuiderzee ging stets über Watt zwischen der Inselkette und dem Festland. Nach der Maas, Seeland, Brabant und Flandern segelte man auch außen herum, doch nur mit Schiffen unter 30 Lasten.

Daneben zeigen auch die verschiedenen Jahre manche Abweichungen. Die zugewanderten Niederländer der siebziger Jahre

¹ 1575 lief ein Emdr Danzigfahrer auf die Weser und einer auf die Elbe. Dieser letztere ist im Anzeichenbuch als von Danzig eingelaufen verzeichnet. Im Impostbuch selbst aber heißt es: Agge Jargeß 55¹/₄ l roggem, so he mit sein schip up de Elve angebracht und alhyr mit klene schepe van dar ingebracht. Auf der Geeste überwinterten gar nicht selten Emdr Schiffe.

beschäftigten sich viel stärker mit der Frachtfahrt als die Emden. Das gewaltige Anwachsen des Verkehrs in den ersten Jahren des niederländischen Aufstandes kam in viel höherem Grade dem Frachtverkehr zugute als dem Handel auf Rechnung der Reedereien. Auch die Niederlassung der Merchant Adventurers in Emden (1579–1587) belebte die Frachtfahrt etwas. In den neunziger Jahren wurden ziemlich häufig fremde Schiffe von Emden Kaufleuten befrachtet.

Die Ausfuhr von Emden nach der Ostsee ging ziemlich zur Hälfte auf Rechnung der Reedereien¹, die von den Salzhäfen fast ausschließlich. An der Einfuhr aus der Ostsee war der Eigenhandel der Reedereien in den achtziger und neunziger Jahren mit etwa 80 vom Hundert der Warenmenge beteiligt. Das war in vielen Jahren die gute Hälfte der gesamten Einfuhr. In den siebziger Jahren, wo große Teile des hansischen Handels nach den Niederlanden ihren Weg über Emden nahmen, war die Zufuhr von Frachtgut beträchtlich größer. All' die Erzeugnisse, mit denen die Osterlinge auf dem Antwerpener Kontor handelten, Asche, Häute, Wolle, Hanf, Flachs und Wachs, gingen als Frachtgut, auch größere Mengen Teer, Pech und Wagenschotten, sowie Danziger Weizen und Gerste, auch Jopenbier.

Im Verkehr mit Marstrand, der namentlich in den achtziger Jahren sehr bedeutend war, scheint die Fahrt auf eigene Rechnung zum mindesten der Frachtfahrt die Wage gehalten zu haben. Von 13 Masterlandfahrern des Jahres 1584 liegen Ladungszertifikate vor. 10 von diesen Schiffen hatten allein auf Rechnung der Reedereien, einer daneben auch Frachtgut, 2 nur Frachtgut geladen.

Der Verkehr zwischen Emden und Bergen war in den siebziger Jahren zeitweilig ganz außerordentlich stark. Emden selbst waren an ihm nur als Frachtfahrer beteiligt. Die ganze Fischzufuhr ging auf Rechnung hansischer vor allem deventrischer Kaufleute.

Die Holzfahrt nach Norwegen und die Steinkohlenfahrt nach England und Schottland ging überwiegend auf Rechnung der Schiffer.

¹ Ladungszertifikate liegen nur in ganz bescheidenem Umfang vor, so 1584 nur vier.

Der Verkehr mit England konzentrierte sich in den siebziger Jahren auf eine ziemlich regelmäßige Verbindung mit London, die von zwei oder drei Emdr Schiffern bedient wurde. Frachtgut waltete vor. In den achtziger Jahren sind die Beziehungen schnell gewachsen, zum Teil infolge der Verlegung des englischen Tuchstapels nach Emden, so die Zufuhr von englischem Bier nach Ostfriesland. Sie ging vorwiegend als Frachtgut. Steinkohlen und Bier waren ziemlich die einzigen Produkte, die fremde Schiffer in England laden durften; alle anderen Erzeugnisse waren gesetzlich den englischen Schiffen reserviert oder derartig mit Fremdenzöllen beschwert, daß man die Ausfuhr den Engländern selbst überlassen mußte. Die Zufuhr von Emden nach England aber konnte sich ungestört entfalten. Getreide, Holz, Salz und Wein wurden dorthin verschifft. Der Handel auf Rechnung der Reedereien scheint vorgeherrscht zu haben. Von 15 Ladungszertifikaten, die aus den Monaten Januar bis Mai 1598 vorliegen, sind 10 vom Schiffer, nur 5 von Kaufleuten deklariert. 2 Ladungen sind nach Barnstaple übergeschrieben, 1 aber dem Schiffer anvertraut¹. Auch als der englische Tuchstapel in Emden sich befand, war der Verkehr von Emdr Schiffen zwischen England und Emden stets beträchtlich größer als der von englischen.

Im Verkehr mit Dänemark herrschte in den siebziger Jahren Frachtfahrt auf dänische Rechnung vor. In der Folgezeit wurden die Dänen mehr und mehr ausgeschieden. Der Verkehr lag seitdem fast ganz in den Händen der Emdr Schiffer, wie weit im Auftrag anderer, läßt sich nicht feststellen. Der Frachtverkehr mit Hamburg erhielt größere Bedeutung durch die Niederlassung der Merchant Adventurers in Emden. Nachher ging er wieder zurück zugunsten der anderen Betriebsarten. Die Verlegung des Tuchstapels nach Stade 1587 eröffnete einen lebhaften Frachtverkehr zwischen Emden und diesem Orte. Ob die Schiffer eine bestimmte Reihenordnung hielten, läßt sich nicht erweisen. Sehr

¹ Zertifikatenreg. II, 5; 1598 Febr. 9: Jasper Bouwer und Hindrich van Letten bekennen geschept tho hebben in Erich Gerridtz schip haver, umb nha Franckrich oder Engellandt, whar dem schipper soll best duncken, tho verforen und tho verkopen, oinen und anderen dieser stadt borgern thostendigh.

wahrscheinlich ist, daß der Verkehr zwischen Emden und Bremen als Börtfahrt organisiert war.

Die Beziehungen zu den niederländischen Provinzen waren mannigfaltig. Am bedeutendsten war der Verkehr mit Holland. Bis in die siebziger Jahre hatte Emden von dort gelegentlich auch Ostseeprodukte, Salz und andere Massengüter erhalten. Seitdem aber bezog Emden nur noch wertvollere Produkte aus Holland, während es selbst dorthin Massengüter versandte. Über die Formen des Ausfuhrverkehrs sind wir nur sehr schlecht unterrichtet. Es scheint Frachtfahrt vorgeherrscht zu haben. Der Einfuhrverkehr war auf der wichtigsten Route, von Amsterdam nach Emden, als Börtfahrt organisiert.

e) Der Fährverkehr.

Regelmäßige Verbindungen über See waren durch die hergebrachte Betriebsart der Segelschiffahrt so gut wie ausgeschlossen. Die Schiffer warteten ausnahmslos den günstigen Wind ab, mochten sie noch so lange stillliegen. Dagegen waren die Verhältnisse im Überwattverkehr weit günstiger, da hier die Schiffer mit den Gezeiten rechnen konnten und die Gefahren geringer waren. Hier sind die ersten regelmäßigen Schiffsverbindungen eingerichtet, die entsprangen den Interessen der Kaufleute und der Reisenden.

Das wesentliche Merkmal des Fährverkehrs bestand darin, daß die Schiffer, die auf einer bestimmten Route verkehrten, eine Ordnung, Bört oder Reihe hielten¹. Sie legten hintereinander in einer Reihe an der Kajung an, der zuerst gekommene als vorderster, der zuletzt eingetroffene als hinterster. Nur der erste der Reihe nahm Ladung ein. Wenn er genügende Ladung hatte oder sonst seine Zeit gekommen war, fuhr er ab. Der nächste der Reihe begann dann zu laden. Die Schiffe, die diesem Dienst oblagen, hießen Fährschiffe (dat veerschip, dat veer). Selbstverständlich war diese Einrichtung nicht für den Massenverkehr berechnet, sondern für die Reisenden und für den Transport von mehr oder weniger wertvollen Stückgütern.

¹ Vgl. Baasch, Die Börtfahrt zwischen Hamburg, Bremen und Holland. Forschungen zur hamburgischen Handelsgeschichte II, Hamburg 1898.

Das Material zur Kenntnis der Fährverbindungen ist sehr gering. Aus den Impostbüchern geht hervor, daß die zwischen Bremen und Emden verkehrenden Schiffe stets einzeln fuhren, so daß man wohl annehmen darf, daß hier eine Fährordnung von den Schiffen befolgt ist.

Die Fahrt von Amsterdam nach Emden war als Börtfahrt organisiert und zwar einseitig von den Emdener Schiffen. Fremde Schiffe nahmen an dem Verkehr nicht teil. Schon vor dem niederländischen Aufstand wird wiederholt das Fährschiff auf dieser Route genannt. Während der Blockade von Amsterdam 1572 bis 1578 war die Verbindung unterbrochen. Dann wurde sie von neuem eingerichtet. Ob hierbei die Emdener Obrigkeit oder die Schiffergilde mitwirkte, oder ob die Ordnung nur zwischen den interessierten Schiffen und Kaufleuten vereinbart wurde, ist nicht bekannt. Die Ordinance selbst ist nicht erhalten. Nur soviel steht fest, daß sie einen Tarif für die gangbarsten Stückgüter und für die Reisenden enthielt. Die Fährschiffe müssen besondere Einrichtungen zur Personenbeförderung besessen haben¹. Selbstverständlich besaßen die Fährschiffe auf dieser Route kein Privileg. Jeder Kaufmann konnte auch andere Schiffe benutzen. Die Zahl der Schiffe, die außer der Fähr zwischen Emden und Amsterdam verkehrten, war nicht gering.

Der Fährverkehr zwischen Emden und dem Delfzijl war obrigkeitlich geregelt, indem auf beiden Seiten die gleichen Bestimmungen erlassen wurden. Die Groninger Fährschiffe bedienten die Fähr auf der Fahrt vom Groningerlande nach Emden, die Emdener die umgekehrte Route. Die Fährschiffe hatten das Privileg des Personenverkehrs. Kein anderer Schiffe durfte Leute übersetzen. Nur wer mehrere Lasten Gut hinüberführen ließ, durfte bei seinen Waren bleiben. Eine Fährordnung für die Groninger Seite aus den siebziger Jahren liegt vor. Danach versahen sechs Schiffe den Fährdienst. Jedes der Fährschiffe mußte einen Wert von 400 Gulden darstellen, von zwei kräftigen Männern bedient sein und zwei Landungsbrücken für das Ein- und Aussteigen führen. Der Fahrpreis betrug in der Zeit von Gregorii (Februar 13) bis Martini (November 11) zwei Stüber und ein

¹ Vgl. EK XXVI, II, 157; III, 87.

Krummert für jede Person; das waren ein Schap und vier Witten Emden Geld. Die Fähre ging in dieser Zeit alltäglich einmal (am Vormittag). Die Fährschiffer waren aber außerdem gehalten, stets zu fahren, wenn Leute es forderten. Nur mußte ihnen ein Minimalpreis von zwei Gulden im Sommer und drei Gulden im Winter für jede Fahrt gezahlt werden, wenn nicht genug Leute mitfahren, um diese Summe durch das gewöhnliche Fahrgeld zusammenzubringen¹. Im Gütertransport besaßen die Fährschiffe keinerlei Vorrechte. Wieviel Personen die Fährschiffe überhaupt hinüberbringen konnten, ist nicht bekannt. Als 1575 einmal die Fähre von holländischen Freibeutern angefallen wurde, befanden sich 70 bis 80 Personen an Bord². In den Jahren der Blockade des Groningerlandes (1580—1594) ruhte diese Fährverbindung. Dann wurde sie auf derselben Grundlage wieder hergestellt.

An diese ausländischen Fähren reißen sich die binnenländischen, deren wichtigste die zwischen Emden und Leer war. Auch hier hatten die Fährschiffer das Privileg der Personenbeförderung. Wegen der Beteiligung herrschte stets Zank zwischen den Emden und Leerer Schiffen. 1582 erkannten die Emden noch vier Leerer Schiffe als tauglich zum Fährdienst an³, während sie selbst zum mindesten acht Schiffe stellten. 1588 verkündete endlich Graf Johann in Leer dasselbe Fährstatut, das in Emden galt, für die Leerer Schiffer⁴. Aber bis zur Durchführung der Zweiteilung hatte es noch gute Weile. Zu dieser Zeit wurde der Fährzwang in Emden auch auf alle nach Leer bestimmten Güter ausgedehnt. Damit sicherten sich die Emden das Übergewicht; denn dem Warentransport von Emden nach Leer stand kein gleicher Güterverkehr in umgekehrter Richtung gegenüber. Nach der Emden Revolution machte eine neue Fährordnung des Rates diesen Zustand gesetzlich. Darüber kam es zu scharfen Auseinandersetzungen zwischen der Stadt und dem Grafen Edzard, der die Forderung der Leerer Einwohner, den Fährzwang abzuschaffen, sich zu eigen machte⁵.

¹ ER 454, 4; Fährordnung.

² EK XXVI, VI, 150; 1575 Mai 28; Zeugenverhör.

³ ER 452, 3, 5; 1582 Januar 2; Antwort der Emden Fährschiffer auf eine Klage der anderen Leerer Schiffer (ER 452, 4).

⁴ Aurich, St.-A., Msc. A 164, 589; 1588 Januar 5.

⁵ ER 452, 8—26.

1596 wurden die Emders Schiffe von einer Ratskommission nach ihrer Tauglichkeit zum Fährdienst gemustert und 14, je sieben für die Fähre nach Delfzijl und für die nach Leer, privilegiert. Die Delfzijler Fährschiffe mußten einen Mindestwert von 600, die Leerer von 300 Gulden besitzen¹. Das Fährschiff nach Leer ging ebenfalls alltäglich.

Die Sorge für den Fährdienst lag dem Emders Hafenmeister und dem Baumschließer ob. Sie hatten darauf zu achten, daß die Fährschiffe ihre Börten und Zeiten einhielten und daß keine anderen Schiffe ihnen »zum Vorfang« Leute oder Güter beförderten².

Der Verkehr zwischen Emden und den anderen Ortschaften der Grafschaft stand allen frei, wenn auch zwischen den meisten Flecken und Dörfern und Emden immer dieselben Schiffer mit einer großen Regelmäßigkeit verkehrten. Allein auf den Wasserläufen nach Marienhafens und Riepe, auf dem halben Weg nach Aurich, bestand ein geordneter Fährverkehr. Eine Fährordinanz liegt erst aus dem Jahre 1610 vor³. Sie ist aber nicht die erste gewesen. Ein Tarif für die gangbarsten Waren ist ihr einverleibt. Auf jeder der beiden Routen mußte damals alltäglich um neun und einhalb elf vormittags ein Schiff in Emden abfahren.

f) Fahrt in Geschwadern und Admiralschaften.

Das Gegenteil der Reihenfahrt war die Fahrt in Flotten und Geschwadern. Sie entsprach den Interessen der Schiffer. Geteilte Gefahr war halbe Gefahr. Man war immer besser aufgehoben, wenn man mit anderen zusammenfuhr, sowohl in Seenot wie gegen Freibeuter. Selbstverständlich konnten nicht nach allen Häfen die Schiffe in Geschwadern vereinigt segeln, zumal auf wenig befahrenen Routen. Sie suchten aber doch solange wie möglich in der Begleitung von anderen zu fahren. In den Zeiten der Wassergeusen pflegten auch die Emders Hamburgfahrer in Flotten zu segeln. Die Ostseefahrer trafen sich im Sundens und machten von dort vereint die Reise nach Emden. Die Salzschiffer, die nach Brouage oder Lissabon fuhren, auch die Italienfahrer segelten gewöhnlich in Geschwadern.

¹ ER 454, 7; 1596 Mai 13; Ratsmandat.

² ER 447, 10, 11.

³ ER 453, 1—4.

In besonders gefährlichen Zeiten schufen die Schiffer einen regelrechten Flottenverband. Einer der erfahrensten und tatkräftigsten Schiffer wurde zum Admiral bestellt, ein anderer zum Vizeadmiral, und mit Befugnissen ausgestattet, wie sie den Befehlshabern von Kriegsschiffen zukamen.

Ein Admiralsbrief der Ostseefahrer aus dem Jahre 1575 ist erhalten¹. In ihm verpflichten sich die Schiffer durch Namensunterschrift die Artikel der Admiralschaft zu halten. Diese beziehen sich größtenteils auf die gemeinsame Fahrt. Jeden Morgen und Abend soll jeder Schiffer so nah an das hinterste Schiff segeln, daß er mit dieser Sprache halten kann. Niemand darf bei Nacht an dem Licht des vordersten Mannes vorbeisegeln, überhaupt nicht die Flotte verlassen ohne besondere Erlaubnis des Admirals. Kommen Freibeuter in die Flotte, so soll derjenige, der es zuerst gewahr wird, mit zwei Schüssen die anderen warnen. Rudern die Freibeuter bei Windstille heran, so sollen alle ihre Boote aussetzen und die Schiffe zusammenschleppen. Wer im Kampfe verwundet wird, der soll auf Kosten der Admiralschaft wieder gesund gemacht werden oder sein lebelang seinen Unterhalt bekommen. Läuft ein Schiff auf, so sollen die anderen zwei Gezeiten bei ihm ausharren und mit ihren Booten es abzuschleppen versuchen.

Das Zusammensegeln in Flotten schuf schroffe Preisübergänge. Die Ankunft eines einzigen Schiffes hatte gewöhnlich keinen großen Einfluß auf die Marktlage. Aber wenn eine ganze Flotte mit voller Ladung einlief, so erfolgte regelmäßig ein Preissturz. Die größte Flotte, die wohl je nach Emden gekommen ist, war die Ostseeflotte, die im September 1574 einlief. Sie zählte 187 Schiffe, zur Hälfte Ostfriesen, zur anderen Hansen, Dänen und Niederländer². Es gab übrigens stets Schiffer, die es vorzogen, allein zu segeln, um möglichst eine günstigere Marktlage zu erreichen.

Das Schiffsvolk.

Über die Stellung der Bootsleute dem Schiffer und den Reedern gegenüber geben die Seerechte genügende Auskunft. Die in ihnen enthaltenen Bestimmungen galten auch in Emden.

¹ Emden Jahrbuch II, 1, S. 127.

² Emden Chronik.

Sie berücksichtigten aber nur den Fernverkehr über See, nicht die Eigenart des Nahverkehrs und der Küstenfahrt. Darum mag auf einige Besonderheiten kurz hingewiesen werden. Die Halbpartreederei ersetzte den geheuerten Bootsmann durch den Teilhaber oder seinen Vertreter oder Angestellten. Auf den anderen Küstenfahrern scheint der Bootsmann in der Regel nicht für einzelne Fahrten, sondern für längere Zeit, gewöhnlich ein Jahr gedungen zu sein. In den Schuldregistern finden sich mehrere Heuerforderungen, die auf Zeitlohn beruhen; dagegen liegt nur eine Nachricht vor, wo ein Bootsmann für eine einzelne Fahrt nach Borkum geheuert wurde. Der Bootsmann erhielt freie Kost und seine Heuer; ein Anspruch, für eigene Rechnung einen Teil des Schiffsraums zu beladen, stand ihm nicht zu. Im übrigen war seine Stellung dieselbe wie auf den großen Seeschiffen.

Auf diesen wurde das Bootsvolk nur für einzelne Reisen angeworben. Nach der Ausdehnung der Fahrt ohne Rücksicht auf ihre Dauer, mochte auch das Schiff unterwegs Winterlage halten, wurde der Lohn bemessen. Wollte der Schiffer weiter fahren, als ausbedungen war, oder gar eine Zwischenreise einschieben, so durften die Bootsleute ihren Dienst nicht verweigern. Nach der Rückkehr in den Heimathafen mußte ihnen aber eine angemessene Entschädigung gemäß dem Schiedsspruch »guter Leute« entrichtet werden. Sie hatten dem Schiffer in allen Dingen Gehorsam zu leisten und Schiff und Gut gegen Sturm und Feind zu verteidigen.

Sie erhielten als Lohn freie Kost während der Reise, ihre Heuer und Führung. Die Heuer bestand in einer Geldsumme, die in der Regel je zur Hälfte beim Beginn der Fahrt und auf halbem Wege ausgezahlt wurde. Sie mußte unter allen Umständen entrichtet werden. Mochte auch der Schiffer deshalb Schiff und Gut verkaufen müssen. Selbst, wenn das Schiff scheiterte und nur ein wenig von der Ladung geborgen wurde, so mußte den Bootsleuten soviel gegeben werden, wie ihnen nach Berechnung des bereits zurückgelegten Weges zustand¹. Nur wenn nichts

¹ Prot. VI, 267; 1584 Dez. 5: Schiffer Peter Frericksen von Enkhuizen, dessen Schiff im Unwetter bei Greetsiel gestrandet ist, verkauft, um sein Bootsvolk bezahlen zu können, 9 t Tran, ihm von seinen Reedern anvertrautes Gut.

gerettet war oder wenn sie selbst dem Schiffer beim Bergen ihren Dienst versagt hatten, konnten sie keinen Anspruch erheben. Der Schiffer durfte das Bootsvolk nicht willkürlich entlassen; tat er das, so hatte er ihm die Heuer zu entrichten. Verkaufte er sein Schiff auf der Reise, so mußte er dem Bootsvolk Gelegenheit zur Heimfahrt verschaffen.

Wer im Dienst des Schiffes verunglückte, mußte auf Kosten der Reederei geheilt werden. War dies nicht möglich, so mußte er entschädigt werden. Auch der Schiffer besaß diesen Anspruch gegen seine Reederei¹. Wenn aber ein Mann umkam, so hatten seine Erben allein Heuer und Führung zu fordern². Die Verpflichtung der Reederei, für alle Unfälle aufzukommen, konnte außerordentlich drückend werden, zumal auf kleineren Schiffen, wenn auch die Rechtsprechung von der Billigkeit sich leiten ließ und nicht zum Unglück des Bootsmanns den Ruin der Reeder fügte. Bildeten die Schiffe eine Admiralschaft, so übernahm die ganze Flotte die Sorge für die von Feinden beschädigten Personen. In einem Fall, wo ein Schiffer einen Jungen in die Lehre nahm, mußten die Vormünder geloben, keine Ersatzansprüche zu erheben, wenn dem Jungen ein Unglück durch die See oder durch Freibeuter widerfahren würde³.

Die Führung (voringe) war die Berechtigung der Seeleute, ein bestimmtes Warenquantum an Bord mit sich führen zu dürfen. Dieses Recht erstreckte sich nur auf die Fahrt von fremden Häfen nach Emden, auf durchgehenden Reisen wohl auch auf die Fahrt zwischen zwei fremden Häfen. Die Führung war auch nicht auf

¹ Aurich, St.A., OAP 10, XIII, 166; 1570 Dez. 20: Die Reeder von Alrich Burman, der auf einer Reise nach Aalborg im Kampf mit Freibeutern seinen linken Arm eingebüßt hat, geloben ihm, seinen Schaden nach gerichtlichem Erkenntnis zu ersetzen, leisten dafür Bürgschaft. Der Schiffer mußte entsprechend seinem Schiffspart einen Teil der Entschädigungssumme selbst tragen. Prot. V, 66; 1581 April 22: Johann van Schaer quittiert über die Leistung der Entschädigung wegen eines Unfalls, der ihn als Steuermann eines Danzigfahrers betroffen hatte.

² ER 733, 84; 1569 Dez. 21; Verhörprotokoll: Schiffer Johann Bonnens Knecht ist bei Borkum über Bord gefallen und ertrunken. Die Witwe des Mannes hat sich geweigert, die Heuer anzunehmen, weil sie ihr zu gering schien.

³ Prot. V, 174; 1582 März 1.

allen Routen üblich, sondern beschränkte sich hauptsächlich auf die Ostsee- und Salzfahrer. Auf den Ostseefahrern betrug die Führung des Schiffers gemeiniglich eine ganze, die des Steuer- mannes eine halbe Last, die der Bootsleute je fünf Tonnen. Doch konnte sie auch größer oder kleiner sein.

Gewöhnlich lud das Bootsvolk dieselben Güter wie die Reeder und ließ sie dann zusammen mit dem Gut der Reeder durch den Schiffer einkaufen¹. Kam das Schiff in den Heimathafen, so erhielt das Bootsvolk zunächst seine Führung zugemessen, ehe die Ver- teilung an die Reeder begann. Nach den Impostanzeichenbüchern war dieser Brauch allgemein. Die Bootsleute waren aber nicht gehalten, dieselben Waren zu laden wie die Reeder. Als 1573 ein Lissabonfahrer von staatlichen Ausliegern auf der Ems aus- geplündert wurde, beklagten sämtliche Bootsleute den Verlust von größeren und kleineren Mengen Apfelsinen, einige auch den Verlust von Öl, Essig und Zucker². Fast die ganze Zufuhr von frischen und ein großer Teil der Zufuhr von getrockneten Süd- früchten, Feigen, Rosinen, Korinthen, ging als Schiffsführung.

Die Führung war allenthalben abgabefrei. Deshalb durfte sie ein gewisses Maß nicht überschreiten. Wenn Bootsleute Pfeffer- ballen als Führung hätten laden wollen, so wäre das dem Sinn der Einrichtung zuwider gewesen. Aber gerade das Zollprivileg lud zur Mitnahme wertvoller Ladung ein. Die größten Zöllner des 16. und 17. Jahrhunderts, der dänische König und die General- staaten, suchten die Institution ganz zu beseitigen³. Auch die hansische Schiffsordnung war ihr nicht günstig. Sie gewährte den Reedern ein Näherkaufsrecht auf das von den Bootsleuten geladene Gut⁴.

In Emden unterlag die Führung keinerlei Beschränkungen. Nur das vom Schiffer als Führung geladene Gut war abgaben- pflichtig. Die meisten Schiffer hatten ja überhaupt keine Führung,

¹ Verhösprot. 41: Der Steuermann Kornelis Remtzen gab seinem Schiffer Marten Papen in Riga 6 Taler und bat ihn, die 8 gl., die ihm als Heuer zukämen, dazuzulegen und eine halbe Last Roggen dafür einzukaufen. Vgl. St. Danzig 300 Abt. 53 Nr. 41, 149, oben S. 364 Anm. 2.

² EK XXVI, III, loses Blatt; 1573 Juni 27; Notariatsakte.

³ Wagner, Seerecht I S. 30.

⁴ Hans. Schiffsordnung XIII, 5.

⁵ Impost 1568 Juli 18: Item Remmerth Jansen, schipper tho Oldersum,

sondern nur die Setzschiffer und die, welche auf ihren ganzen Schiffsraum Frachtgut angenommen und sie sich dabei ausbedungen hatten.

Die Bedeutung der Führung im Seehandel ist nicht gering gewesen. Bei den Ostseefahrern kann man auf je 25 Lasten Roggen der Einfuhr eine Last abgabenfreier Bootsleuteführung rechnen. In Tonnis Huegens Schiff betrug die Führung auf der Fahrt von Danzig nach Emden im September 1575 vier Last Roggen, bei einem Spanienfahrer von 90 Lasten auf eine Ladung von 12 Hundert Maß Salz, eineinhalb Hundert, bei einem anderen von 150 Lasten auf eine Ladung von 20 bis 21 beinahe 2 Hundert¹. So entziehen sich bei den Salzschiffen rund zehn Prozent der Einfuhr dem statistischen Nachweise.

Das Bodmereiwesen.

Es gab viele Mittel und Wege, auf denen sich die Reedereien das zum Betriebe notwendige Kapital beschafften. Es konnte auf dieselbe Weise geschehen wie bei allen Geschäftsleuten. Es gab aber auch eine besondere Art der Geldleihe für den Schiffsbetrieb, das Bodmereiwesen. Man lieh Geld auf das Schiff selbst, auf des Schiffes Boden und des Schiffes Kiel, unter Verpfändung des Schiffes und was zum Schiffe gehörte, man nahm Geld auf Bodmerie (up bodemerye gedaen, upt kyll scheps upgenomen, up sein schip und schepeskyell, up sin schepes kyll und bodem, up sin schip und sines schepes geredtschup). Man nannte dies auch kurzweg »bodemen«,

is erschenen und bekanth, dath he vor sich in syn schip hefft 1 last roggem, syn voring — 0.1.10. Auch anderes Gut wurde als Führung verschifft. *Impost 1569 Juli 26: Geerth Noß, schipper van Amsterdam, 30 stuck delen — 0.1.10.46 1 Roggen bildeten die Ladung.*

¹ *Impostanzeichenbuch: 1574 März 7 Tonnus Dowtz von Setubal eingebracht »321 moy grof soldt, utmeten ane voring 10¹/₂ hundert«. 321 Moy sind gleich beinahe 12 Hundert (27 Moy = 1 Hundert). Steffen Jansen März 22 »550 moy groff soldt, utmeten ane voringe 18¹/₂ hundert«, Oktober 1 »564 moy groff soldt, utmeten ane voring 19 hundert«. Bei einem Ostseefahrer Reiner Reinerß von 38 Lasten sind im Juni 1574 bei einem Einlauf von Kopenhagen her »32 grote lasten molt, utmeten ane voring 42³/₄ last« verzeichnet. 32 große Lasten sind aber beinahe 48 kleine Lasten. Bei einem Einlauf von Danzig her kamen auf 36 Lasten Roggen, Reedergut, 2 Lasten Führung.*

»bomen«. Die Geldgeber hießen »bodemherren«, »bomherren«. Sie konnten sich für ihre Forderung nur an das Schiff halten, auf das sie Geld geliehen hatten. Ging das Schiff verloren, so verfiel auch die Forderung. Wer Geld auf Bodmerei verlieh, tat dies daher auf die Gefahr der See hin, »up idt rechte eventuer van der sehe«, »up aventuer van der see«. Der Zins, der für das Darlehen gezahlt wurde, hieß Bodmerei. Gelegentlich findet sich der Name auch für das Darlehen samt dem Zinse angewandt, manchmal wird dann noch unterschieden »hoeftgeld sampt die bodemerie«.

Der Schiffer, der Geld auf Bodmerei nahm, händigte dem Bodemherrn einen Bodmereizettel oder Bodmereibrief (bodemzedel, bodemzedul, bodembrief, bodemobligation, connossement¹) ein. In der Regel mag die Ausstellung dieser Urkunden durch die Schiffer selbst oder durch Notare geschehen sein. Einige Bodmereibriefe sind aber auch von dem Rat aufgenommen und so in die Stadtprotokolle gelangt.

Der Bodmereibrief enthielt immer die Namen des Geldgebers und Entleihers, oft auch einige nähere Angaben über dessen Schiff, die Geldsumme und zwar ziemlich oft Hauptsumme und Bodmerei zusammen in einer Summe, oft auch beide besonders, das Datum der Aufnahme und den Termin der Tilgung².

Man konnte Geld auf Bodmerei für einfache Fahrten, Hin- und Rückreise und durchgehende Reisen aufnehmen, aber auch für längere Zeit. Sehr oft wird das ursprünglich für eine Reise

¹ Vgl. unten S. 410 Anm. 5.

² Beispiel eines Bodmereibriefes. Prot. VII, 308: Anno 87 den 6. april is erschenen Jacob Jansen Paradys und heft mit freien willen vor sich und seinen erven bekennet up bomereie genomen und entfangen tho hebben up sein schepes kyll und alle thobehoer upt rechte eventuer van der sehe van Peter Lauwens de summa van achteindehalf daler, tho viftein schapen den daler gerekent. Und belovet vor ieder daler an den gemelten Peter, wenn he seine reise up Norwegen gedaen und anhero oder up andere platsen, dar he sein last breken werdt, uth dyt gemelte schip und darin seinde guderen veer stuver tho betalen und de principale mit de boddemerei wedderumb tho erleggen und tho entrichten. Darvor sein schip und alle sein thobehor tho underpande stellende, umb dese gemelte penningen frei, kost- und schadeloes daruth erhalen und tho soken. Sunder argelist. Tugen Remet Frese und Johann Geerdes. — Yacop Jansson (eigenh.).

geliehene Geld auch für die nächste Reise stehen geblieben sein¹. Die Berechnung scheint stets nach Reisen erfolgt zu sein, auch wenn das Geld für längere Zeit ausgeliehen wurde. Häufig haben die Geldgeber sich besondere Bürgschaften stellen lassen für die Bezahlung. Oft haftet der Schiffer mit seinem ganzen Vermögen für die Bezahlung jedoch unter der Voraussetzung, daß das Schiff auch die Reise vollbringen würde. Ausnahmsweise haben die Geldgeber das Prinzip des Bodmereiwesens, die Übernahme der Gefahr auf der See, durchbrochen und bestimmt, daß ihnen wenigstens ein Teil ihres Geldes zurückgezahlt werden sollte, wenn das Schiff untergehen würde².

¹ Schuldregister I, 62; 1574 Febr. 8; salige Johan van Boeckholtz schulden: Franck Franckßen 25 rychsdaler hoeffsomme und dartho up jeder daler 35 brab. stuver nha ludt sein bodemzedull anno 72 am 6. martii datiret, under vorbandt salige Johan van Boeckholtz schip und guder. Ulfert Vly mistet 30 daler hoefthsomme mith twe mall achterstellige bodemerye, facit thosamen 38 daler, nha ludt sein bodemzedull anno 72 am 26. februarii. In den Schuldregistern erscheinen fast bei allen Schiffern alte Bodmereizettel mit der Bodmerei für die letzte Reise oder auch mit keiner Bodmerei, z. B. I, 76; 1574 Sept. 13; schipper Jacob Pieters schulden: Hans Kethelhaken 37 daler hoeftgeld mit 5 st. bodemerie up ider daler na ludt sein bodemobligation anno 72 am 4ten juli datirt. Im Schuldregister Alrich van Harberens (vgl. oben S. 392 Anm. 1) erscheinen zwei Bodmereiposten: Frowke Allertz dochter 18 reichsdaler up bodemerie gedhaen nha ludt oir bodemzedull anno 76 am 13. junii. Kathrina Harmens van Griethe Kupers tho Hatzums wegen klaget up 30 gl., eme up bodmerie gedaen nha ludt dat bodemzedull anno 77 und 4 gl. bodemerie.

² Aurich, St.-A., OAP 10, X, 611: Anno 67 am 17. martii is erschenen Dirck Wantscher, unse borger, und heft mith fryen willen voer sich und seine erven bekenneth, dath he recht redelich schuldich und plichtich is, unsen ock mithborgern Carol Schauerbecke unde seine erven de summe van einunddertich daleren, so he vorgangen hervest van Carol up bomerye upgenomen hedde. Und belovet derwegen vor sich und seine erven upgemelte 31 daler schadeloes gelt tho betalen up dre tyden, tho weten elven daler, nadem he van seine erste reise wedder tho hues kumpt, darnha thein daler nha wedderkumst van seine anderde reise, lestlich de rest na wedderkumst van de derde reise, ader so he allenich twe reisen dohen wurde, up kumstigen Martini, mith bedinghe, dath Carol vorgeschreven dath eventuer iederes termynes up sich nempt, so Dirck mith dath schip zewarth wurde bliven. Doch oft dath schip up de erste reise bliven wurde, dath Godt affwende, sall Carol de reste

Genauere Angaben über den Umfang des Bodmereiwesens fehlen. Aber soweit die Schuldregister und vereinzelte Urteile in den Akten einen Überblick erlauben, kann es kaum einen Schiffer gegeben haben, der nicht gelegentlich Geld auf Bodmerei nahm¹. Die Schuldregister ergeben vielfach ganz außerordentlich hohe Belastungen der Schiffe. Als im Herbst 1577 eine Anzahl Emdr Schiffe vor Elbing von den Danzigern aufgebracht wurden und ihre Ladung in Danzig lassen mußten, da kamen mehrere Schiffer in schwierige Lagen wegen der Höhe der aufgenommenen Gelder. Auf einem Rahbojer von 58 Lasten ruhten 1329 Reichstaler, fast soviel wie das Schiff wert war².

Über die Höhe der Prämie für Bodmereidarlehen liegen nur wenig Nachrichten vor. Es war natürlich, daß gute Schiffe weniger zu zahlen hatten als schlechte und daß in ruhigen Zeiten die Bodmeriesätze niedriger waren als in Kriegsjahren. Selbstverständlich wurde auch die Länge und Gefährlichkeit der betreffenden Reise berücksichtigt.

Im Herbst 1577 betrug die Bodmerei, d. h. die Prämie für Seedarlehen, für eine Fahrt von Elbing, Königsberg oder Danzig nach Emden 15,15—24,24% und zwar bei ein und demselben Schiffe³. 1580 für eine Fahrt von Emden nach Danzig und zurück 17,14%⁴, 1589 für eine Fahrt nach Königsberg und zurück

alwege uth Dirckz allinge guedere soeken und vormanen mogen, de darvoer tho underpande benevens sein parth schepes in kraft dusses gestellet und hipoticeret werden, alles umb orsaken, dath Carol vorge-schreven uth sundrige frunthschaft de penninge, so rede erlecht sein solden, guethlich eme vorstrecketh. Sunder geferde. — Dyt bekenne yck Dyrck Wantscher, wo boven steydt (eigenh.).

¹ Vgl. oben S. 365 Anm. 1.

² Schuldreg. I, 165; 1578 Febr. 17; Johann Willems schulde.

³ Schuldreg. I, 165; Johann Willems Schuld: Juni 22 in Elbing 15 Rtlr. à 5 st. Bodmerei, Sept. 5 in Königsberg 393 Rtlr. à 5½ st., Sept. 21 ebenda 125 Rtlr. à 5½ st., Sept. 30 im Sunde von Emdr Schiffen 11 Rtlr. à 5 st., Okt. 29 in Danzig 250 Rtlr. à 6½ st., Nov. 1 in Danzig 60 Rtlr. à 8 st., Nov. 20 12 Taler à 6 st. Aurich, St.A., OAP 10, XIV, 748: Schiffer Harmen van Aßkendorp in Danzig 115 Rtlr. à 5¾ st. (vgl. Prot. IV, 249). Schuldreg. I, 170: 1578 Reyner Jansen (20 l) 200 Taler à 5 st.

⁴ Aurich, St.A., OAP 10, XVI, 58; 1580 Juli 6: Klaes Willems 30 Rtlr. zu je 35 st. (!) geben je 6 st. Bodmerei.

10,9375 %¹. Für eine Fahrt von Emden nach Norwegen und zurück betrug 1587 die Bodmerci 13 $\frac{1}{2}$ %², 1589 6 $\frac{2}{3}$ %³, 1591 18,1818 %², in demselben Jahre für eine durchgehende Reise von Emden nach Norwegen, von dort nach England und zurück nach Emden 20 %³, 1579 für eine Fahrt von Newcastle nach Emden 11 $\frac{2}{3}$ %³, 1589 für eine Reise nach England und zurück 10 %⁴, 1573 für eine Fahrt von Lissabon nach Emden 25 %⁵, 1587 nur 7 %. Doch scheint es sich in diesem Fall um besondere Verhältnisse gehandelt zu haben⁶,

Die Einrichtung des Bodmerciwesens ließ in Emden viel zu wünschen übrig. Ein Geldgeber wußte oft vom anderen nichts. Es fehlten Bodmercibücher, die allen zur Einsicht offen lagen. So konnte es wiederholt vorkommen, daß Schiffe und Schiffsparten weit über dem Wert beliehen wurden. Ein Ratsstatut bestimmte, daß jeder Schiffspartner, auch der Schiffer nur sein eigenes Part in Emden belasten durfte, es sei denn, daß die Reeder beschlossen hätten, gemeinsam Geld auf ihr Schiff zu leihen. Daß die einzelnen Reeder Geld auf ihre Partien aufnahmen, kam nun zwar nicht so selten vor⁷, aber in der Hauptsache lauten doch auch die

¹ Prot. VIII, 1589 Mai 24: Harmen Syvers (55 l) leih zu einer Fahrt nach England 76 Taler und 20 st., à Taler 3 st. Bodmerci, bezahlt Juli 23 61 $\frac{1}{2}$ gl., behält den Rest für eine Reise nach Königsberg, à Rtlr. 5 $\frac{1}{4}$ st. Bodmerci.

² Prot. VIII; 1589 Juni 6; Menso van Wytmonde (20 l) nimmt 30 Taler auf Bodmerci, à Taler 2 st. S. oben S. 407 Anm. 2, unten Anm. 7.

³ Prot. X; 1591 April 26: Gosen Popken nimmt 31 Taler auf. Bodmerci: 6 st. für jeden Taler.

⁴ Aurich, St.A., OAP 10, XIV, 762; 1579 April 20; Ubbo van Wener (38 l) nimmt 50 Taler auf; Bodmerci: 3 $\frac{1}{2}$ st. für jeden Taler. Vgl. oben Anm. 1.

⁵ St. Danzig 300 Abt. 53 Nr. 43, 33; 1573 September 7 Lissabon; Hanß Pellicke und Casper Cunertorf an Claes Horen: Bringer van desen, schipper Hillebrant Jacobsen van Nirep, den heft up bodemerye gegeven Casper Cunertorf und ick 150 ducaten. Darvor sall he bethalen midt mer 25 pro 100, is fl. 375 corent, luit dat conossement.

⁶ Aurich, St.A., OAP 10, XVIII, 414; 1587 Mai 27; Quittung über die Rückzahlung der geliehenen Summe nebst der Bodmerci. Das Geld war einem Emdrer Schiffer mitgegeben, um es in Spanien nutzbringend anzulegen. Dieser hatte es einem anderen dort auf Bodmerci geliehen.

⁷ Prot. X; 1591 April 15; Philips Johansens und Amandt die Braemß verhandlung: . . . Anfencklich soll und will Philips Johansen upp. sein

in Emden selbst ausgestellten Bodmereibriefe auf die ganzen Schiffe. In dem Nachlaß eines angesehenen Bürgers, der 1602 verstarb, fanden sich 12 Bodmereibriefe, von denen kein einziger auf einzelne Parten lautete¹. Es hing dies mit der außerordentlichen Bedeutung der Schiffer in den größeren Reedereien zusammen, daß sie auch in Emden immer die Leiter des ganzen Unternehmens waren. Bei kleineren Schiffen kam es allerdings vor, daß die Schiffer ihr Part ohne Wissen der Reeder außerordentlich belasteten. Wurde das bekannt, so drangen die Reeder selbst auf Versteigerung des einen Parts. Denn es bestand immer die Gefahr, daß die Bodmereiherren das Schiff außer Landes mit Beschlag belegen und wegen ihrer Forderung sich an das ganze Schiff halten und dessen öffentlichen Verkauf herbeiführen könnten². Denn

(Amandts) verde pardt in sodane rasegel, de witte schwane genommet, als schipper Arendt Harmensens nu foret, udtreden und rusten mit 125 gulden vor die udtredinge und mit noch 150 gulden tho die ladinge . . . Midt welche udtredung und ladung oir schipper Arendt Harmensen, gleich he ock jegenwordich angenommen, soll midt den ersten gueden windt, den Godt geven werdt, van hir up Norwegen segelen, umb darsulvest sein schip mit holdt tho laden und van daer wedderumb mit die last up deser stadt oder Amsterdam, whar hem die windt dan foegen sall, doch nicht widers tho lopen. Dariemens hefft Amandt de Bramß midt frien willen beloved, geredet und angenommen, vorgemelten Philips Johansen daetlichen, doch acht dagen unbehalet, dese upg. 275 gl. mit viftich geliche gulden winninge, in maten de penningen upt rechte aventuer der she lopen, kostloes und schadeloos tho betalen. Ingelichen hefft Amandt thogesecht, alle kosten, so der schipper up dese sine voer-genomene reise doen und anwenden muchte, tho dragen und up sich tho nemen. Und darmit Philips Johansen dessen vorwesset sein muchte, stellet Amandt de Brams eme tho underpande seine dre achte parten in gemelten schepe midt de ladinge, umme darudt sine schadeloese betalinge tho soken und erhalen . . . In der gleichen Weise nahm am selben Tage der Schiffer Arent Hermans von Philips Johansen 63 gl. auf sein Viertelpart auf.

¹ Aurich, St.A., Landsch.A., Aufnahme des Nachlasses von Roleff Suhr dem Älteren.

² Schuldreg. I, 41: Anno 73 am 5. martii. Nachdem Johan van Iperen, Goecke Evertz, Johan die Boeser, Michael die Grave, Hindrich Backer und Davidt Jansen und consorten als redere tho Claes Dirricksen van Lehen schip, ungeferlich achtunddardtich last groedt, tho rechte geklaget, welcher gestalt gedachter schipper Claes Dirricks sein achte part scheps mith bodemerieschult mercklich beschweret, und wowoll dat

natürlich galt das Emdener Sonderstatut in fremden Häfen nicht. Um dies zu verhüten, wurde das Part versteigert und dem neuen Schiffer eine Bescheinigung über die Versteigerung und die Depositionierung der Kaufsumme beim Rat zugunsten der Bodmereiherren eingehändigt¹.

Ein fremdes Bodmereistatut hat für die Stadt Emden eine höhere Bedeutung besessen als dies eigene. In Danzig, dem für Emden bei weitem wichtigsten Handelsplatze, war Gesetz, daß nur Danziger Bürger fremden Schiffern Geld auf Bodmerei leihen dürften. Die Schuldregister zeigen nun zwar, daß diese Ordnung vielfach umgangen wurde, aber sie ergeben doch auch, daß in gar nicht geringem Maße Danziger Bürger an dem Emdener Verkehr als Geldgeber Anteil hatten.

Das Bodmereiwesen eröffnete auch vielen Leuten, denen der Erwerb von Schiffsparten verschlossen war, die Möglichkeit, sich an dem Schiffahrtbetrieb zu beteiligen. Bodmereibriefe von 10 Reichsthalern waren keine Seltenheit. Wie die Schuldregister dartun, verliehen sehr oft Frauen Geld auf Bodmerei.

Das Bodmereiwesen diente außerdem noch einem Verkehrsbedürfnis der Geldübermittlung. Bare Summen vertraute man nicht gern den Schiffen an. Nur die Ostseefahrer führten gewöhnlich größere Geldmengen an Bord. Aber auf den von Freibeutern stets bedrohten Reisen nach Frankreich und den Häfen der iberischen

sie uth befelch borgermeister und rades opentlich publicieren lathen, dat jeder creditor, so up Claes Dircks part gelt up bodemerie gedhaen, seine schulde richtiglich angeven und vorthekenen lathen solle, und oeverst sollichs bis anher nicht gescheen, dan alleine van twe, dardurch vormuethlich, dat diesolve creditoren oir recht nich hir, diewyle die bodemerie ahne der rederen consent jegen ordnung und gebruck dieser stadt upgenomen, sunder ahn anderen orden und plaetzen up dat schip thovorfolgen bedacht sein, dardurch dan dat schip up andere have und stroeme muchte angeholden werden, und dat der schipper ein frybeuter geworden, demnach is voer gudt und raithsam angesehen und van borgermeister und raith den rederen vorloevet, dit Claes Dirricks achte part schepes opentlich by der kersen tho vorkopen, darvan die penninge in rechtshanden sollen gebracht werden tho derjenigen best, die daertho berechtiget sein moegen. Actum Embdœ in curia ut supra. D. Lucht. cons.

¹ Prot. V, 87, 88; 1581 Juli 20; Bescheinigung über den Verkauf von Harmen van Dersums Schiff. Vgl. Schuldreg. I, 47; 1573: Verkauf von Schiffer Robert Jansens Schiffspart.

Halbinsel war es nicht ratsam, größere Summen an Bord befördern zu lassen. Kamen Freibeuter ins Schiff, so waren sie stets verloren. Selbst »befreundete« Kapitäne verschmähten nie bares Geld. Man sah es den Münzen nicht an, woher sie stammten. Deshalb war es ein beliebtes Mittel, das Geld, das man nicht durch Wechsel bestellen konnte, den Schiffern auf Bodmerei zu leihen, die es dann zum Einkauf der Ladung verwandten und am Bestimmungsorte auszahlten¹.

Die Aufnahme von Bodmereigeldern ist nicht die einzige Form, in der die Schiffe belastet werden konnten. Neben ihr standen noch zwei große Gruppen anderer Belastungen, die aus den Schiffskäufen herrührenden Forderungen und die Ansprüche der im Schiffsdienst tätigen Leute auf Vergütung ihrer Arbeitsleistung. Die Konsequenzen, welche sich aus der Belastung der Schiffer durch das Bodmereiwesen ergaben, werden besser im Zusammenhang mit diesen anderen Arten von Belastungen der Schiffe behandelt.

Der Grundsatz des Bodmereivertrages, daß der Darlehnsgeber die Seefahrt trägt, ist nicht auf das einfache Seedarlehen beschränkt geblieben. Es findet sich wiederholt bei Schiffsverkäufen², gelegentlich auch bei Warenverkäufen³. Ein Kaufkontrakt zwischen einem Amsterdamer und einem Grootebroeker Schiffer ist erhalten, in dem der Amsterdamer 5000 Zwiebeln für eine Reise nach Norwegen zum Preise von 70 Gulden und 15 Stavern übernahm, während der Verkäufer das Risiko auf der See behielt. Doch war dieses dahin eingeschränkt, daß der Käufer auch dann zahlen mußte, wenn nur das Schiff untergehen, er selbst aber am Leben bleiben würde⁴.

¹ Der oben S. 410 Anm. 5 aufgeführte Fall gehört hierher. Prot. V, 186; 1582 März 29; Übersendung von Geld von Danzig nach London. Prot. V, 59, 60; 1581 April 4: Übersendung von Geld von Emden nach Riga auf das Risiko des Empfängers. In diesem Fall wird die Summe dem Schiffer »thogestellet unde behandelt«.

² Darüber wird näher im folgenden Abschnitt gehandelt.

³ Schuldregister I, 78; 1574 Nov. 6; Schiffer Johann Brouwers Schulden: Joest Janßen mistet 32 keyzers gl. van laken und ander whaer up recht van bodemerye nha ludt sein handtschrift anno 74 am 23. may datiret.

⁴ Prot. V, 219; 1582 Sept. 12.

Kauf und Verkauf von Schiffen.

a) Freihändiger Verkauf.

Ein Emdener Statut ordnete an, daß alle Verkäufe und Käufe von Schiffen und Schiffsparten, an denen der Schiffer beteiligt war, vor dem Rat abgeschlossen werden mußten, um rechtskräftig zu sein. Die Bestimmung war nicht ungerechtfertigt. Denn der Rat mußte über die Eigentumsverhältnisse an den Schiffen obrigkeitliche Atteste ausstellen. Zudem war es bei den außerordentlichen Befugnissen der Schiffer ganz angebracht, wenn sich die Grundlagen dazu in den Händen des Gerichts befanden.

In den niederländischen und den benachbarten deutschen Seestädten wurden die Schiffskaufbriefe gewöhnlich von Notaren ausfertigt. Es finden sich aber auch reine Privaturkunden¹. Auch in Emden waren sie nicht ausgeschlossen. Sie mußten jedoch in die Stadtprotokolle aufgenommen werden.

Verkäufe von ganzen Schiffen und Schifferparten geschahen in den weitaus meisten Fällen freihändig. Nur wenn ein Schiff oder ein Schifferpart auf Antrag der Gläubiger veräußert wurde, geschah es durch öffentliche Versteigerung an den Meistbietenden. Dann wurden die Erwerbssurkunden von der Behörde ausgestellt, die die Versteigerung besorgte. Der Rat erteilte nur eine Quittung über die Deponierung des Kaufgeldes beim Stadtgericht oder eine Bescheinigung über die Rechtsgültigkeit des Erwerbes, die dann gelegentlich auch in die Stadtprotokolle aufgenommen wurde. In der Hauptsache aber enthalten die Schiffskontraktenprotokolle die Urkunden über die freihändigen Verkäufe.

Man kann vier Arten von Beurkundungen unterscheiden: Verkaufsbescheinigungen, Schuldverschreibungen, Quittungen und Bürgschaften. Ein Schriftstück kann alle Gattungen enthalten z. B.: A bekennt, an B sein Schiff für die Summe von 1200 gl. verkauft und den ersten Termin im Betrage von 400 gl. erhalten zu haben, worüber er quittiert. B bekennt, das Schiff zu seinem

¹ Prot. X; 1590 Dez. 1; Vidimusbrief eines Kaufvertrages von 1590 Juli 23 in Riga abgeschlossen: Schiffer Garbrandt Petersen von Emden verkauft an Hans Schröder von Lübeck sein Schiff »dat seperdt van 96 last saltz int sechszehende jhar alt mit aller redschaft«.

Dank empfangen zu haben, und gelobt, die noch restierenden 800 gl. je zur Hälfte an den beiden folgenden Martinitagen zu bezahlen, stellt dafür das Schiff, von dem die Schuld herrührt, und weiterhin seine sämtlichen Güter zum Pfande. Es verbürgen sich C, D, E für ihn an A. A gelobt, das Schiff nach erhaltener Bezahlung auf allen Gewässern ansprachenfrei zu liefern. Dafür leisten F, G, H an B Bürgschaft. Am Rande sind dann die Quittungen über die beiden letzten Zahlungen verzeichnet.

Die Mehrzahl der Briefe sind aber als Schuldbriefe abgefaßt: B bekennt an A 800 gl. zu schulden als Rest von einem Schiff, das er von A gekauft und zu seinem Dank empfangen hat usw.

Quittungen und Bürgschaften allein sind recht selten. Wenn in dem angeführten Beispiel der Kaufpreis sofort erlegt wurde, so konnte auch die Urkunde als Quittung oder Bürgschaft ausgefertigt werden: A bekennt, von B die ganze Bezahlung für ein Schiff, das er an ihn verkauft hat, erhalten zu haben oder: nachdem A an B ein Schiff verkauft und die ganze Kaufsumme erhalten hat, so verbürgen sich F, G, H für A an B für ansprachenfreie Lieferung des Schiffes.

Quittungen und Bürgschaften kommen aber häufiger vor in Verbindung mit Verkäufen und Käufen, die an fremden Orten geschehen sind. Wenn ein Emd'er Schiffer in einem fremden Hafen ein Schiff gekauft hatte, so mußte er gewöhnlich dem Verkäufer Bürgen in Emden für die Bezahlung stellen, oder wenn er schon Bürgen am Verkaufsort gefunden hatte, diesen Warbürgen. Hatte er am fremden Ort sein Schiff verkauft, so verlangte der fremde Käufer in der Regel eine vom Emd'er Rat beglaubigte Quittung und Bürgen für ansprachenfreie Lieferung. Ziemlich häufig sind am fremden Orte aufgenommene Verträge als Vidimusbriefe in die Protokolle aufgenommen. So geben diese in ganz überraschend zahlreichen Fällen auch über die Beteiligung der Emd'er an Schiffsveräußerungen außerhalb Emdens Auskunft.

Die Zahl der Ausfertigungen einer Urkunde richtete sich ganz nach den Verhältnissen. Die Eintragung im Protokollbuch galt stets als Original. Schuldbriefe, Quittungen und Bürgschaften wurden in den meisten Fällen nur in einem Exemplar ausgefertigt¹.

¹ Die Protokolle verzeichnen stets die Zahl der Ausfertigungen.

Wurden zwei oder mehr Exemplare ausgegeben, so geschah das in der Form der charta partita. Eine solche Schuldurkunde, die obere Ausfertigung, ist erhalten¹. Sie ist vom Stadtsekretär unterzeichnet. Die Quittungen über die einzelnen Zahlungen stehen auf der Rückseite.

Die Verwendbarkeit dieses Materials für statistische Zwecke ist dadurch sehr erschwert, daß die Bezeichnung der Kaufsumme und des Kaufobjekts sehr viel zu wünschen übrig läßt. Quittungen und Bürgschaften ergeben in der Regel den Kaufpreis gar nicht. Die als Schuldbriefe aufgenommenen Verträge nennen in drei Vierteln aller Fälle nur die Schuld, nicht die ganze Kaufsumme. Das Kaufobjekt wird gewöhnlich nur als Schiff, Schute, Rahsegel usw. aufgeführt. Nur die Hälfte der Protokolle gibt die Größe des Schiffes an, eine ganz geringe Anzahl auch das Alter.

Die Übergabe des Schiffes geschah fast regelmäßig zugleich mit dem Verkauf. Nur in wenigen Fällen lag das Schiff in einem anderen Hafen und war dort von dem Käufer zu empfangen. Einmal ist es vorgekommen, daß ein in Danzig liegendes Schiff dort durch einen Bevollmächtigten der Reederei an ein Danziger Konsortorium und wenige Tage später durch die Reeder selbst in Emden an den Faktor derselben Danziger nochmals, aber um eine nicht unbeträchtlich niedrigere Summe verkauft wurde². In allen Fällen lag das Schiff sicher in einem Hafen und war dort dem Verkäufer und Käufer bekannt. Nie wurde das Eigentum an einem ganzen Schiff während der Fahrt auf hoher See übertragen. Recht selten wurden im Gebrauch befindliche Schiffe verkauft, während die Lieferung erst später erfolgen sollte³. Häufiger sind Verträge über Lieferung von neuen Schiffen abgeschlossen worden. Doch pflegten auch die Zimmerleute nicht auf Bestellungen zu warten, sondern die fertigen Schiffe zum Verkauf auf den Markt zu bringen. Der Kontrakt, der über den Verkauf eines neuen Schiffes vom Schiffbauer an den ersten Schiffer aufgesetzt wurde, hieß der Zimmermannsbrief (timmermansbrief). Lautete

¹ ER 733, 74; 1568 Juni 25.

² St. Danzig 300 Abt. 53 Nr. 41, 110; 1579 Oktober 29; Emden an Danzig. Die Kaufsummen betragen 3650 und 3424 gl.

³ Prot. IV, 46; 1577 Dez. 23: Verkauf eines Bojers. Die Übergabe soll erst im nächsten Frühjahr erfolgen.

er auf spätere Lieferung und gab er auch Maße und Art des neuzubauenden Schiffes an, so nannte man ihn auch Beilbrief (bilbrief).

Der Emdr Schiffbau genügte nicht im entferntesten, um den großen Schiffsbedarf zu decken. Die große Mehrzahl der unter Emdr Flagge segelnden Schiffe war in fremden Städten gebaut. In Emden unterlagen daher auch die Veräußerungen von Schiffen keinerlei Beschränkungen.

In den Verträgen über den Erwerb von Schiffen für Partenreedereien sind wiederholt neben dem Schiffer alle Reeder mit Namen als Kontrahenten aufgeführt. Gewöhnlich, besonders außer Landes, kaufte der Schiffer allein im Namen der Reederei. Manchmal verbürgten sich die Reeder vor dem Einkauf mit bestimmten Beträgen für die Bezahlung der Kaufsumme¹. Die Urkunde darüber nahm der Schiffer mit auf die Suche nach einem Schiff. Manchmal wurden neben dem Schiffer auch einige oder einer der Reeder zum Einkauf bevollmächtigt². Vielfach erscheinen die Reeder nur als Bürgen im Kaufkontrakt³. Es kam auch vor, daß der Schiffer den Kauf allein in seinem eigenen Namen abschloß und die Reeder völlig zurücktraten⁴, daß der Schiffer erst das ganze Schiff kaufte und dann einzelne Parten weiterveräußerte⁵. Bei Verkäufen von Schiffen erscheint wiederholt der Schiffer als alleiniger Kontrahent, auch in Emden selbst. Nicht selten war der Fall, daß der Schiffer mit mehreren Reedern verkaufte, während einige ihre Parten behielten⁶.

Bei Halbpartreedern war es gang und gäbe, daß jeder Partner seinen Anteil für sich allein erwarb. Das konnte aber auch bei der echten Partenreederei geschehen⁷.

¹ Prot. VII, 86; 1585 Juli 26: acht Reeder. Prot. VI, 26; 1583 Sept. 3: Schiffer Franß Jansen will in Holland ein Schiff von 18 oder 19 Lasten kaufen. Es leisten Bürgschaft Anthuenis Jansen für $\frac{1}{4}$ Part, Tonny Huygen für 70 gl., Evert Breroe für 50 gl.

² Prot. IV, 139; V, 275; VI, 48.

³ Prot. III, 31; V, 59, 60, 153, 294, 298.

⁴ Prot. IV, 194, 214; V, 297.

⁵ Prot. V, 44, 306; VI, 11, 60.

⁶ Prot. III, 20, 24, 26; IV, 136, 196.

⁷ Prot. III, 60, 61; IV, 196'; V, 288, 338.

Für die Kaufsumme bürgten vielfach alle Reeder solidarisch. Oft konnte der Verkäufer aus der Zahl der Bürgen einen oder zwei auswählen, die dann mit ihrem ganzen Vermögen für die Bezahlung hafteten¹. In anderen Fällen bürgten die einzelnen Reeder nur in der Höhe ihres Anteils und für ihr eigenes Part². Ziemlich häufig wurde bei Schiffskäufen durch Partenreedereien, auch wenn neben dem Schiffer kein Reeder mit Namen im Kaufbrief aufgeführt wurde, keine Bürgschaft verlangt.

Der Kaufpreis wurde nur selten sofort bar ausgezahlt. Häufiger geschah es, daß der Verkäufer einen Teil bar, den anderen in Schuldbriefen erhielt. Ergaben diese bei ihrer Fälligkeit nicht die Summe, auf die sie lauteten, so haftete der Käufer für den Ausfall³. Die Regel war aber, daß der Kaufpreis in mehreren Raten erlegt wurde. Am häufigsten war Drittelung, je ein Drittel Anzahlung, nach einem Jahr und nach zwei Jahren fällig. Auch Viertelung kam oft vor, Halbierung fast nur bei größeren Schiffen. Terminzahlungen, die sich über vier, fünf, sechs, ja über acht Jahre erstreckten, waren nicht selten. Vielfach waren die an den einzelnen Terminen fälligen Summen nicht gleich hoch bemessen. Bei langfristigen Zahlungen pflegte man eine höhere Anzahlung zu fordern. Bei kleineren Schiffen waren vielfach mehrere Termine in einem Jahre fällig. Ein Westfalenfahrer hatte nach jeder Fahrt 5 Taler zu entrichten⁴. Der Käufer einer offenen Schute hatte 8 Gulden anzuzahlen und dann bis zum Winter und

¹ Prot. III, 80, 81; IV, 137. Vgl. van Rensen S. 173.

² Prot. III, 37; V, 301, 303; VI, 218; X, 1597 Juni 20.

³ Prot. III, 153; 1582 Sept. 1: Johann Jollis verkauft an Willemb Hindrickz »2 parten schepes (2/3), darvan dat hiele 11 last groet«, für 246 gl. 13¹/₂ st. Er erhält sofort überwiesen für 20 gl. Tauwerk, 50 gl. bar, einen Brief von 94 gl. »holdende up Roleff Arendtzen« und einen anderen von 60 gl. »holdende up Hindrich Apeldorn«. Für Ausfälle hat der Käufer aufzukommen. 22 gl. 13¹/₂ st. sind im Mai 1584 zu entrichten. Prot. III, 155; 1582 Sept. 8: Johann Jollis kauft von Johann Willembßen »ein wrack schepes mit sein thobehoer« für 106 gl. (!), bezahlt 10 gl. bar. »Darbenevens dohet he oeck gemelten Johann Willembß ein brief van 94 gl, holdende up Roleff Arendtz, in bethalinge, welch Johann Willembßen oeck entfangen, doch mith dem bescheide, dat Johan Jollis jeder tidt voer die bethalinge staen soll«.

⁴ Prot VII, 205.

wieder vom nächsten Frühjahr an allwöchentlich einen Gulden zu erlegen, bis der ganze Kaufpreis von 44 Gulden abgetragen war¹.

Ziemlich häufig überschrieb der Verkäufer sämtliche oder nur die späteren Termine auf das Schiff und übernahm die Gefahr auf der See; er verkaufte sein Schiff »up dat rechte eventuer van der see«. In einem Falle ist die ausstehende Leistung ausdrücklich als auf Bodmerei ausgetan bezeichnet². Schiffsparten, halbe und ganze, große und kleine Schiffe, wurden unter dieser Form verkauft. Bald waren die Termine langfristige, bald kurzfristige³.

Die Übernahme der Gefahr auf der See durch den Verkäufer schloß eine Beschränkung der Verkaufsbefugnis für den Käufer in sich. Der Verkäufer konnte sich weigern, die Gefahr auch gegenüber einem neuen Eigentümer zu übernehmen. Deshalb wurde in den Verträgen wiederholt bestimmt, daß die noch ausstehenden Summen in gewöhnliche Schuldsummen umgewandelt werden sollten, wenn der Käufer das Schiff weiterveräußern würde, und daß der Verkäufer nach dem Erkenntnis »guter Leute« für die Ablösung der Seegefahr von seiner Forderung nachgeben sollte⁴. Doch kam es auch vor, daß der Verkäufer ausdrücklich auf diese Beschränkung verzichtete. In diesem Falle trat der neue Käufer einfach an die Stelle des alten dem Träger der Seegefahr gegenüber⁵.

¹ Prot. IV, 226.

² Prot. VI, 138; 1584 Febr. 22: Schiffer Sybrandt Jansen kauft von Lutken Engelstedt $\frac{1}{4}$ »part schepes in ein boet, 50 lasten groet, so he itzunder foeret, up dat rechte eventuer van der sehe dieses seines schepes kyll«, gelobt zu bezahlen »die helfte gereede und die ander helfte mit dertich gulden alse bodmerie, facit in alles 380 gulden up vastelavendt anno 85«.

³ Z. B. Prot. V, 231; 1582 Dezember 7: Jacob Rolefs verkauft an Ubbo Tonckens $\frac{1}{3}$ Part in einer Schute von 15 l für 300 gl., je 50 gl. Anzahlung, Lichtmeß 1584, 85, 86, 87, 88, die letzten vier Termine »up dat adventer van der zehe«. Prot. VI, 164; 1584 März 5: Jellis Martens verkauft an Korneliß Janßen ein Schmalschiff von 27 l für 1075 gl., $\frac{1}{4}$ angezahlt, der Rest Fastabend 1585, 86, 87. »Die gerechte derdendiel, so vastelavendt 85 vorfallen wordt, up dat rechte eventuer van der sehe«.

⁴ Prot. IV, 147; V, 328.

⁵ Prot. V, 300; 1583 März 16: Lambert Evertz von Hamburg verkauft an Johann van Petkum in Emden ein Witschiff von 25 bis 26 l für 1300 gl., alljährlich mit 150 gl. zu tilgen, »upt eventuer van der sehe . . . dergestalt, soferne dat gemelte schip, welch Johann van Petkum

Verkäufe mit langfristigen Terminzahlungen unter Übernahme der Gefahr auf der See durch den Verkäufer kamen in der Wirkung ziemlich einer stillen Teilhaberschaft gleich, nur mit dem Unterschied, daß der Verkäufer eine feste Rente bezog und von den rein geschäftlichen Erfolgen und Mißerfolgen nicht berührt wurde. Die Terminzahlungen überhaupt bewirkten eine Beteiligung fremden Kapitals an dem Unternehmen; sie ermöglichten Leuten den Ankauf von Schiffen, die selbst nicht die nötigen Mittel dazu besaßen. Häufig genug waren die einzelnen Zahlungen so bemessen, daß der Käufer sie aus seinem Verdienst bestreiten konnte, daß er das gekaufte Schiff regelrecht abverdienen mußte.

Statt der Geldzahlungen konnte sich der Verkäufer auch andere Leistungen ausbedingen. Ein Schiffsbauer ließ sich für den Neubau eines Schiffes, in dem er selbst ein Drittelpart behielt, fünf und eine halbe Schiffsladung Krumholz desselben Schiffes, in jedem Jahr eine, zusichern. Der Käufer konnte aber jede einzelne Ladung mit 200 Gulden abkaufen¹. Ein Ziegelbrenner verkaufte eine Schute gegen 15 Lasten schwarzen Torf, die ihm in den nächsten 14 Monaten zu liefern waren², ein anderer eine Schute gegen 40 Schiffsladungen Erde, innerhalb der nächsten drei Jahre zu liefern. Dem Käufer stand es frei, jede Lieferung mit fünf Talern abzulösen³. Recht häufig waren Verkäufe gegen Steinlieferungen⁴. Einmal wurde ein Schiff gegen ein Haus⁵, ein andermal gegen

einen anderen, het sei wie het will, overthodragen und tho foeren lathen unverbunden sein soll, inwendich der terminen bliven und umkomen muchte, soll sollichs Lamberten vorg. und nicht Johann van Petckums schade sein«. Prot. V, 306; 1583 März 21: Johann van Petcum überträgt zwei Drittelparten in diesem Schiff an (seine Reeder) Johann Rolefs van Langen und Lubbert Haien auf die gleichen Bedingungen hin. Prot. VI, 276; 1585 Januar 11: Johann van Petcum überträgt das ganze Schiff, »ingestalt und up condition he dat van Lammert Evers, borger tho Hamborch, gekofft, up idt eventuer van der zehe«, an Johann Luwertz für 1400 gl., 300 gl. Anzahlung und alljährlich 200 gl. Abzahlung.

¹ Prot. X, 1593 Nov. 19.

² Prot. IV, 165.

³ Prot. X, 1591 Juni 11.

⁴ Prot. IV, 66, 79, 92, 109.

⁵ Prot. V, 325.

einen Rentenbrief verkauft¹. Norder Schiffer hatten dem Verkäufer eine Last Salz nach Marktgang zum Aschendorfer Markt zu liefern². Für zwei Sechzehntelparten in einem Englandfahrer erhielt jeder der beiden Verkäufer 80 Gulden, 350 Dutzend Hornknöpfe und 301 Paar Kirseienhosen³. Ähnliche Fälle lassen sich in großer Zahl noch anführen.

Sehr häufig waren Schiffstausche (butenschup, roilinge). In manchem Jahr betrifft jedes achte Schriftstück in den Protokollen einen Austausch von Schiffen oder Schiffsanteilen.

Ein Schiffer verkaufte seinem Bruder die Hälfte seines Schiffes und verpflichtete sich zugleich, ein Jahr lang mit ihm zu fahren und ihn in der Führung des Schiffes zu unterrichten⁴. Gelegentlich behielt sich auch ein Schiffer den Rücktritt von einem Kaufgeschäft innerhalb einer bestimmten Frist vor⁵. Der Käufer eines Drittelparts in einem Buttschiff sollte eine Restschuld an zwei Pfingsttagen der beiden folgenden Jahre bezahlen. Fing er aber im nächsten Frühjahr keine 12000 Schollen, so sollte er die ganze Summe erst zu Pfingsten im zweiten Jahre erlegen⁶. Ein norwegischer Schiffer kaufte im März 1570 die Hälfte eines in Kvinesdal liegenden Emdr Wrackes und sollte dafür Michaelis 60 Taler bezahlen. Kam er aber vorher mit dem Wrack an die friesische Seite, so hatte er sofort 20 Taler, den Rest Michaelis zu entrichten⁷. Im Mai 1592 verkaufte ein Emdr Schiffer einem anderen sein Schiff von 24 Lasten mit einer Ladung Eichenholz für 2600 Gulden, die erst dann ausgezahlt werden sollten, wenn die Stadt Groningen zum Anschluß an die staatliche Partei gebracht wäre⁸. Der Verkäufer hatte also sein Schiff verwettet.

Der Verkäufer konnte auch dem Käufer die Verfügungsfreiheit über das angekaufte Schiff beschränken, so lange er noch Forderungen auf ihm ruhen hatte. Häufig wurde ausbedungen,

¹ Prot. VI, 226.

² Prot. IV, 204.

³ Prot. X, 1596 April 8.

⁴ Prot. III, 113.

⁵ Prot. III, 123.

⁶ Prot. IV, 261.

⁷ Prot. I, 34.

⁸ Prot. IX, 1592 Mai 25.

daß das Schiff nicht weiter als bis zum Delfzijl oder nach Borkum oder nicht außerhalb der Dünenkette fahren dürfe, es sei denn daß dem Verkäufer vorher genügende Bürgschaft geleistet werde¹. Als die staatlichen Auslieger die Küsten des Groningerlandes blockierten, wurde ebenso die Fahrt dorthin verboten². In einem Falle legte der Verkäufer dem Käufer die Verpflichtung auf, das Schiff ohne seine ausdrückliche Einwilligung weder mit Bodmerei zu beschweren noch zu verkaufen³.

Sobald die letzte Zahlung geleistet war, hatte der Verkäufer dem Käufer das Schiff frei zu liefern. Es durfte kein Rechtstitel mehr aus seiner Zeit auf dem Schiffe ruhen, so daß es nicht in fremden Gewässern wegen alter Belastungen angesprochen werden konnte. Oft mußte der Verkäufer auch dafür Bürgschaft stellen.

Die Schiffskaufbriefe wurden ausgestellt auf den Verkäufer, dessen Erben oder den Inhaber (den *vorkoperen, sine erven ofte holdern dusses breves*). Sie waren also übertragbar. Der Schuldner konnte fordern, daß der Inhaber des Briefes sich über den rechtmäßigen Erwerb auswies. Gelegentlich war ausbedungen, daß der Inhaber der Schuldverschreibung, der die letzte Terminleistung erhielt, auch die Freilieferung zu besorgen hatte. Deshalb geschah die Übertragung stets förmlich, sei es durch eine Eintragung auf dem Kaufbrief, oder durch eine Übereinkunft zwischen dem Gläubiger und dem Schuldner, oder durch schriftlichen Vertrag. Einige Verträge darüber sind in den Stadtprotokollen erhalten. In den weitestmeisten Fällen hat der Verkäufer die Einziehung des Geldes selbst besorgt. Es fand aber auch eine regelrechte Diskontierung durch Kapitalisten statt. In Johann Krudeners Nachlaß fanden sich zwei Schiffskaufbriefe, mit denen er selbst direkt nichts zu schaffen hatte, die er nur durch Kauf erworben haben konnte⁴. Einmal ließ sich der Verkäufer über jeden Termin einen besonderen

¹ Prot. III, 32, 144; IV, 208, 211, 218, 222, 240 usw.

² Prot. VI, 128.

³ Prot. V, 244.

⁴ Aurich, St.A., Landsch. Archiv. n. 67: Hans Hoyers schepesbrief up Luer Hoppe up idt darde termin holdende, vergangen lechtmisß vorgefallen 208.0.0. n. 82: Ein schepesbrief van Peter Claesen schuete an Claes Eggen, Gerdt Meyer et consorten tho Bremen wegen 767.0.0.

Schuldbrief ausstellen, »damit er den einen desto besser verkaufen könne«¹.

Kamen die Käufer ihren Verpflichtungen nicht nach, so konnte sich der Verkäufer an die Bürgen halten, die auch häufig die Kaufsumme entrichten mußten. Daß die Termine nicht genau innegehalten wurden, war etwas alltägliches. In einem Falle bedang sich der Verkäufer aus, das Geld auf Kosten der Käufer aufnehmen zu dürfen, wenn diese zur festgesetzten Zeit nicht zahlen würden².

b) Versteigerung von Schiffen.

War ein Schiff überlastet und bestanden die Gläubiger auf Exekution wegen ihrer Forderungen, so wurde es nach öffentlicher Bekanntmachung an den Meistbietenden versteigert. Die Versteigerung besorgten die Schützenhäuptlinge (der schutten hovetlinge), die Behörde, der der Polizeidienst in der Stadt unterstellt war, »by bernender kersen und der kloeken umbslach«. Das Schiff wurde durch Ausrufer ausgeläutet und ausgerufen. Bei Beginn der Versteigerung wurde eine Kerze angezündet. Solange diese brannte, konnte geboten werden. War sie verloschen, so erhielt der, welcher zuletzt geboten hatte, den Zuschlag. An der Versteigerung konnte sich jeder beteiligen. Es ist sogar vorgekommen, daß der Schiffer, dessen Schiff versteigert wurde, dieses wieder erwarb³. Die Kaufsumme mußte bald nach der Versteigerung beim Rat deponiert werden und wurde den Gläubigern gegen Kautions ausgehändigt. Der Rat übernahm die Freilieferung dem Käufer gegenüber und stellte ihm zu diesem Zweck eine Urkunde aus. Die Schuldregister zeigen, daß die Zahl der gerichtlich versteigerten Schiffe nicht sehr groß war.

Die Schützenhäuptlinge besorgten aber auch die Versteigerung

¹ Prot. VI, 258; 1584 Okt. 13: Darvan up des vorkopers Johan Ubbens beger sein gemaket twe certers, jeder van twehondert gl., die eine holdende up carstydt anno 84 und die ander up michaelis anno 85, welche beyde gemelter vorkoper entfangen, umb die eine seiner gelegentheit nha destho bether tho vorkopen.

² Prot. IV, 149.

³ Prot. VI, 33, 34. Der Schiffer verkaufte das Schiff nach Ablauf eines Monats weiter. Offenbar handelte es sich in diesem Falle nur um Bodmereischulden.

von Schiffen und Schiffsparten auf Antrag der Eigentümer und zwar unter denselben Formen. Ganze Schiffe wurden auf diese Weise nur sehr selten verhandelt, eigentlich nur neugebaute Schiffsrümpfe und Wracke, desto mehr Schiffsparten, die Anteile der Reeder. Diese wurden jederzeit veräußert, einerlei wo das Schiff sich befand, ob es in dem Augenblick überhaupt noch existierte. Die Schiffsparten stellten sehr veränderliche Werte dar. Ein Schiff, das leer im Hafen lag, war schließlich weniger wert als eins, das mit voller Ladung erwartet wurde, bei dem aber noch ungewiß war, ob es überhaupt heimkehren werde. Man kalkulierte und spekulierte¹. Es gab kaum ein Objekt, das dazu geeigneter gewesen wäre, als die Schiffsparten. Die Auktion der Schützenhäuptlinge bildete eine regelrechte Schiffspartenbörse.

Der Vertrieb von Schiffsparten mußte aber öffentlich geschehen, weil die Reeder eines Schiffes nur so ihr Näherkaufsrecht geltend machen konnten, ohne den Verkäufer in seinem Vermögen zu schädigen. Verkäufe der Parten zwischen Reedern desselben Schiffes konnten immerhin privatim geschehen².

c) Umfang des Handels mit Schiffen und Schiffsparten.

Da die »Kerzenkaufsprctokolle« fehlen, so läßt sich die Ausdehnung des Handels mit Reederparten nicht näher feststellen. Wie die Seebriefregister ausweisen, kamen bei einigen Schiffen jahrelang keine Veränderungen vor, während bei anderen die Reeder schnell wechselten³. Nach dem ostfriesischen Landrecht durften Mündelgelder nicht im Handel angelegt werden. So kam es, daß bei fast allen Todesfällen die im Nachlaß befindlichen Schiffsparten verkauft wurden. Auch sonst war es bei Erbteilungen Brauch, den Kurswert der Schiffsparten durch Versteigerung feststellen zu lassen. Wollte einer der Erben sie behalten, so konnte er sie kraft seines Näherkaufsrechts übernehmen. Die Zahl der

¹ In einem Fall (Prot. X, 1591 März 19), wo ein Sechzehntelpart verkauft wurde, sicherte sich der Käufer gegen allzugroßen Verlust. Der Verkäufer mußte ihm 50 gl. Gewinn an der Ladung verbürgen.

² Prot. X, 1596 April 8; Vidimusbrief.

³ Schiffer Bastian Jacobs hat im Seebriefreg. 1571 drei Reeder, 1572 nur noch einen von diesen, daneben vier neue; 1573 fehlt wieder einer; für ihn sind fünf neue verzeichnet.

Schiffsparten, die auf diese Weise auf den Markt kamen, kann nicht gering gewesen sein¹.

Über den freihändigen Verkauf von Schiffen geben die Stadtprotokolle Auskunft. Die Zahl der Verkäufe unterlag großen Schwankungen. In Jahren, wo der Seeverkehr darniederlag, wurden fast gar keine großen Schiffe verhandelt. Die Partenreedereien waren durchweg verhältnismäßig schwächer an den Verkäufen beteiligt als die Einzel- und Halbpartereder. Jedes große Schiff war mindestens Gegenstand zweier Verkäufe, zuerst vom Schiffbauer an die Reederei, dann, nachdem es abgenutzt war, an den Holzschiffer. Schließlich konnte es noch auf Abbruch verkauft werden. Schon damals war die Fahrt mit Schiffen, die auf ihrer Ladung schwammen, eine Spezialität der Norweger. Westfriesen und Nordfriesen von Föhr, Nordstrand, Husum und Tondern machten ihnen einige Konkurrenz. In Emden gab es auch einige Holzschiffer, aber die Mehrzahl der verbrauchten Emdr Schiffe wurde an Leute aus diesen Gebieten losgeschlagen. Abgesehen von diesen notwendigen Verkäufen lag es im Interesse des Schiffers, nicht zu lange ein und dasselbe Schiff zu führen. Denn der Wert des Schiffes ging schnell zurück, und dementsprechend verschlechterte sich auch seine ganze Stellung.

Ein Schiffer Menso Eiben führte bis zum September 1571 ein Schiff von 25 Lasten in Halbparterederei. Dann kaufte er zusammen mit seinem Partner und zwei anderen Reedern einen Bojer von 40 Lasten, den er 1573 wieder mit einem Schiff von 28 Lasten vertauschte, das bereits im Sommer 1574 wieder verkauft wurde. Seitdem fuhr er auf einem Bojer von 48 Lasten. Im Mai 1576 erwarb er ein Witschiff von 26 Lasten mit anderen Bürgern zusammen. Dieses Schiff vertauschte er in Hoorn mit einem neuen Rahbojer von 45 Lasten, wobei er und seine Reeder 1000 Gulden zuzuzahlen hatten. Im Februar 1580 verkaufte er seine drei Achtelparten an einen neuen Schiffer und dessen Freunde und erwarb in Hoorn einen Bojer von 28 Lasten für 1660 Gulden, an

¹ Aurich, St.A., OAP 10, XVI, 156; Inventarium von Claes Leffertz Gütern: Noch seindt dar verkofft 5 parten schepes up ein jaer und dach by bernender kersen. Drei weitere Parten wurden unter anderen Bedingungen verkauft. Das. XIII, 115; Lievin Bauwins Nachlaß: . . . de parten schips metten bernen vanden keerbe vercocht . . .

dem er den Kanzler und Vogt von Esens mit je einem Drittelpart beteiligte. Im Juli des folgenden Jahres gab er das Schiff für 1521 $\frac{1}{2}$ Gulden an seinen Schwager weiter und erstand nun ein Rahsegel von 60 Lasten in der Versteigerung für 570 Gulden, das er fortan als Einzelreeder führte. Im September 1584 übernahm er einen neuen Schiffsrumpf, den sein Schwager bei einem Emdener Schiffbauer bestellt hatte, zum Preise von 1237 $\frac{1}{2}$ Gulden¹. Und in demselben Verhältnis ging es weiter. Viele andere Schiffer wechselten nicht weniger oft ihre Schiffe.

Die Preise der Schiffe lassen sich nur sehr schlecht verfolgen. Im März 1580 verkaufte der Zimmermeister Brun van Haren ein im Bau befindliches Schiff an den Schiffer Hinrich van Ruele für 475 Gulden. Davon waren 260 Gulden sofort und 215 Gulden bei der Lieferung zu zahlen. Bevor noch das Schiff eine Reise gemacht hatte, gab der Käufer es an Rotger van Meppen für 505 Gulden bar weiter. Dieser wieder verkaufte es nach zwei Jahren für 750 Gulden an den Schiffer Claes Wolders aus Assel im Land Kehdingen². Das größte Emdener Schiff, ein Rahsegel von beinahe 250 Lasten, wurde im März 1579 als Neubau in Holland gekauft. Der Kaufbrief verzeichnet nur eine Schuld von 2673 Gulden, die nach Jahresfrist getilgt werden sollte. Der Kaufpreis würde demnach 5346 Gulden betragen haben. Als 1583 der Schiffer Sivert Vechter auf der Heimreise von Lissabon starb, übernahm der neue Schiffer Berendt Albertus dessen drei Zweiunddreißigstelparten von der Witwe für 625 Gulden, zur Hälfte sofort, zur Hälfte nach Jahresfrist zahlbar. Das Schiff hätte demnach damals mit voller Ausrüstung einen Wert von 6667 Gulden gehabt. Im Mai 1589 aber wurde es an ein Konsortium Rigaischer Kaufleute, die sich in Amsterdam niedergelassen hatten, Arendt Stenhower, Gerdt Hudde, Hans Krum und Genossen, für 10 000 Gulden verkauft durch denselben Makler, der 1579 den Ankauf vermittelt hatte³.

Ein Vergleich der Preise für neugebaute Schiffe in den

¹ Vgl. Seebriefreg.; Prot. III, 31; IV, 196, 214; VI, 7, 33, 34, 250.

² Prot. IV, 220; V, 10, 233.

³ Prot. IV, 137; VI, 62; VIII, 1589 Mai 22. Die eine Hälfte war sofort, die andere nach Jahresfrist zu entrichten.

siebenziger und neunziger Jahren ergibt, daß die Schiffe in den zwanzig Jahren etwa um die Hälfte teurer geworden sind.

Zum Jahre 1586, als der Emders Verkehr infolge der Bedrückung durch die Auslieder der Staaten völlig darniederlag, enthalten die Protokolle 155 Schriftstücke, die sich auf Verkäufe von Schiffen und Schiffsparten beziehen, 14 Schiffsauswechselungen, 96 Verkäufe von ganzen, 14 von halben Schiffen, neun von Schiffsparten, 22 Quittungen, Bürgschaften und Verpfändungen. Für die meisten Jahre liegen mehr als 200 Eintragungen vor, 1584, wo der Emders Verkehr auch schwer zu leiden hatte, 202:9 Schiffsauswechselungen, 129 Verkäufe von ganzen, 28 von halben Schiffen, 18 von Schiffsparten, 18 Quittungen usw., 1583 237:21 Schiffstausche, 146 Veräußerungen von ganzen, 32 von halben Schiffen, 18 von Schiffsparten, 20 Quittungen, Bürgschaften, Verpfändungen.

Die Belastung der Schiffe.

Die einzelnen Forderungen, die auf einem Schiffe ruhen konnten, sind noch gegeneinander abzuwägen. Arbeit ging über Geldleistung. Alle Forderungen, die aus der am Schiff geleisteten Arbeit herrührten, hatten den Vorzug. An erster Stelle stand der Heueranspruch des Schiffsvolks, das Leib und Leben im Dienste des Schiffes wagte. Dann folgte der Anspruch der Leute, die am Schiff gearbeitet hatten, des Zimmermanns, der es gebaut hatte. Es war gleichgültig, ob er selbst oder ein anderer die aus dem Zimmermannsbrief herrührenden Forderungen geltend machte. Auch alle Ausbesserungen, Lieferungen von Segeln, Tauwerk, Eisenwerk, wurden aus dem Schiff bezahlt¹. Dann erst folgten die Bodmerei- und Kaufbriefe.

Über deren Stellung zueinander gibt das vorhandene Material nur geringen Aufschluß. Es kam nur höchst selten vor, daß Bodmereibriefe und Kaufbriefe zusammen an dem Erlös einer Versteigerung teilnahmen, bei echten Parteneredereien nie. Die

¹ Verh. prot. 149: Wybe Smith klagt auf Bezahlung von 9 gl. gegen Schiffer Remmer van Jever für Arbeiten, die er an dem Schiff geleistet hat, als Johann Bouwer das Schiff führte. Es wird entschieden, »dath Remmer als itziger tydt des schepes schipper und vorwalter Wyben betalen und klageloes stellen solle«.

Kaufbriefe lauteten nicht nur auf das Schiff, sondern auch auf die Käufer und deren Vermögen. War aus dem Schiff nichts zu erzielen, so hielt sich der Gläubiger an das Vermögen der Reeder und deren Bürgen. Die Bodmereibriefe lauteten gewöhnlich nur auf das Schiff. War dieses überlastet, so wurde es versteigert, der Erlös auf die Bodmereibriefe verteilt. Nur wenn die Kaufsumme auf das Schiff selbst verschrieben, dieses »up dat rechte eventuer van der sehe, upt recht van bodmerye« verkauft war, dann nahm der Kaufbrief am Erlöse gleich den Bodmereibriefen teil.

Sonst kamen Kaufbriefe nur in Konkurrenz mit den Bodmereibriefen, wenn über das Vermögen eines Schiffers der Konkurs verhängt wurde. In den Bodmereibriefen auf Schiffe von Einzelreedern findet sich ziemlich häufig die Bestimmung, daß der Schiffer, falls das Schiff die Seefahrt vollführen würde, mit seinem ganzen Vermögen für die Bezahlung eintreten sollte. Bestand dieses nur aus dem Schiff, und war der Schiffer, was garnicht selten geschah, außer Landes gegangen und hatte sein Schiff liegen gelassen, so nahmen Kauf- und Bodmereibriefe an dem Erlöse teil¹.

Daß unter den Bodmereibriefen die älteren den Vorzug vor den jüngeren hatten, läßt sich mit Sicherheit nicht erweisen, ist aber wohl anzunehmen. Die Schuldregister ordnen die Briefe vielfach nach dem Alter. Wie weit der Vorzug ging, ist nicht ersichtlich, auf keinen Fall nach Tagen, sondern allein nach Reisen. Der Vorzug des jüngsten Bodmereibriefes gehört erst einer späteren Zeit an, nachdem das Bodmereidarlehen zum reinen Notdarlehen geworden war.

Der ältere Kaufbrief ging dem jüngeren stets vor. Im allgemeinen kam aber bei Versteigerungen nur der jüngste Kaufbrief in Frage. Dieser lautete allein auf das Schiff und den Schiffer, dessen Gut versteigert wurde, der vorhergehende aber auf das Schiff und den letzten Verkäufer. Dieser mußte ihn eventuell aus seinem eigenen Vermögen begleichen. Obendrein pflegten die Forderungen der Vorgänger in der letzten Schuld enthalten zu sein. Wenn z. B. A das Schiff an B, B an C und C an D ver-

¹ Schuldreg. I, 79: Die Inhaber der Kaufbriefe (lautend auf verschiedene Schiffe) geben je 10 gl. nach, verlangen dasselbe von den Inhabern der Bodmereibriefe.

kauft hatte und von allen Verkäufen noch Forderungen auf dem Schiff ruhten, so pflegten diese sich so abzustufen, daß B von C und dem Schiff die Hälfte oder zwei Drittel der Summe zu fordern hatte, die D an C schuldete, A aber von B und dem Schiff ein Viertel oder ein Drittel dieser Summe. Wenn also C von D 300 Gulden, B von C 200, A von B 100 Gulden zu fordern hatte, so ruhten zwar nominell 600 Gulden auf dem Schiff, faktisch aber nur 300 Gulden. Diese einzutreiben war die Sache von C. War D zahlungsunfähig, so mußte C doch seinen Verpflichtungen gegen B nachkommen. War aber B insolvent, so hielt sich A an das Schiff. D mußte ihm seine Forderung erstatten, kürzte aber seinerseits C um die an A gezahlte Summe; C brachte sie wieder gegen B in Anrechnung.

Wenn B von A ein Schiff gekauft hatte und dafür noch zwei Zahlungen an z. B. zwei Martinitagen zu leisten hatte, so setzte er beim Weiterverkauf an C die Termine ebenfalls auf diese Martinitage. Es kam auch vor, daß der Zwischenkäufer seine Forderungen dem ersten Verkäufer überwies und fortan nur als Bürge für seinen Käufer dem Verkäufer haftete.

(Wird fortgesetzt.)

XI.

Eine hansische Gesandtschaftsrechnung vom Jahre 1425.

Von

Karl Kunze.

Das Kölner Stadtarchiv enthält neben der langen Reihe von Rechnungsbüchern der städtischen Rentkammern, die durch Knippings Ausgabe der Forschung erschlossen sind¹, eine große Zahl einzelner, bei besonderen Gelegenheiten entstandener Rechnungen, unter denen die Aufzeichnungen der vom Rat nach auswärts abgeordneten Gesandtschaften naturgemäß von besonderem Interesse sind². Leider beginnen sie erst mit dem Schluß des 14. Jahrhunderts, wie denn auch von den ordentlichen Kämmereregistern der Stadt vor diesem Zeitpunkt nur spärliche Reste erhalten sind. Die älteste dieser Sonderrechnungen, welche die Ausgaben der Kölner Ratssendeboten auf der Fahrt zum Lübecker Hansetag von 1399 betrifft, ist in den Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln Heft 10, S. 77—90 von Höhlbaum veröffentlicht. An diese schließt sich hier die zweite in der Reihe der speziell hansischen Sonderrechnungen, bei der es sich um die Kosten der kölnischen Gesandtschaftsreise nach Brügge im Jahre 1425 handelt.

¹ Knipping, Die Kölner Stadtrechnungen des Mittelalters. Bd. 1. 2. Bonn 1897—98. (Publikationen d. Ges. f. Rhein. Geschichtsk. XV.)

² Vgl. Höhlbaum, Mitteil. a. d. Stadtarchiv v. Köln H. 10, 77 sowie die Verzeichnisse der erhaltenen Rechnungen von Schwörbel und von Knipping, das. H. 21, 11 ff. und H. 23, 192 ff.

Klagen des deutschen Kaufmanns zu Brügge über Nichtbeachtung der hansischen Privilegien durch die vier Lede von Flandern hatten schon 1417 zur Abordnung einer hansischen Gesandtschaft nach Brügge geführt, die aber ohne jedes Ergebnis blieb. In der Folgezeit waren es namentlich eine Münzordonnanz des Herzogs von Burgund von 1418 und die den Hansen nachteilige Getreidehandelspolitik der Vlamen, die im Verein mit dem allgemeinen Rückgang des geschäftlichen Lebens in Brügge, wie er durch die Wirren des englisch-französischen Krieges und die zunehmende Versandung des Zwijn herbeigeführt wurde, die Stellung des hansischen Kaufmanns gefährdet erscheinen ließen. Nach dem Lübecker Hansetage vom Mai 1425 wurde daher eine neue Abordnung nach Flandern entsandt, die mit den vier Leden über die Abstellung der Beschwerden des Kaufmanns verhandeln sollte. Neben Vertretern der wendischen, preußischen und livländischen Städte nahmen auch zwei Sendeboten Kölns an dieser Gesandtschaft teil: Ritter Heinrich Hardevust, der Abkömmling einer alten Kölner Patrizierfamilie, und der Pastor zu Kl. St. Martin in Köln Heinrich Vront, der seit Anfang des Jahrhunderts zuerst als Protonotar, dann als geschworener Rat im Dienste der Stadt tätig war und bald nach dieser Reise aus dem Leben geschieden ist². Die Ausgaben, welche für die beiden Abgesandten der Stadt und ihre Begleiter während ihrer Abwesenheit zu bestreiten waren, sind von Hardevust in täglichen Aufzeichnungen zusammengestellt; sie finden sich aufgezeichnet in einem Heft von 12 Blatt Papier in schmal Folio, welches jetzt die Signatur Hanse IV 105 trägt.

Danach ging die Fahrt von Köln aus, wo am 8. Juni der Aufbruch stattfand, auf der alten Handelsstraße, aber mit Umgehung von Aachen, über Jülich, Maastricht, Diest, Mecheln, Dendermonde und Gent nach Brügge, das am 14. Juni erreicht wurde (also nicht erst am 19. Juni, wie Koppmann, HR. 7 S. 358 auf Grund der Brügger Weinrechnungen annimmt). Gleich den am Tage vorher eingetroffenen Ratssendeboten der anderen Städte³ wurden auch die Kölner auf halbem Wege zwischen Gent

¹ Vgl. die Übersicht bei Daenell, Blütezeit der Hanse 1, 361; 368 ff.

² Vgl. Stein, Akten z. Gesch. d. Verfassung u. Verwaltung der Stadt Köln 1, S. CXXXII ff.

³ HR. 7 Nr. 807.

und Brügge vom deutschen Kaufmann feierlich eingeholt. Über den Verlauf der Verhandlungen mit den Vlamen sind uns nur die Beschwerdeliste des Kontors und die Antwort erhalten, welche die vier Lede darauf am 30. Juni den Sendeboten der Städte überreichten (HR. 7 Nr. 801, 802). Die weiteren Verhandlungen wurden nach Ausweis unserer Rechnung zweimal, nämlich vom 15.¹ bis 28. Juli und vom 2. bis 12. August, nach Gent verlegt. Am 29. August traten dann Kölns Vertreter die Rückreise an, die sie auf demselben Wege wie auf der Hinreise, diesmal aber über Aachen, in 7 Tagen nach Köln zurückführte.

Die Gesamtausgaben der Kölner beliefen sich auf 736 $\frac{1}{2}$ Rhein. Gulden 7 Sch. und wurden unterwegs teils von den aus Köln mitgenommenen Geldern, teils in Brügge durch Anleihen bei verschiedenen Kaufleuten und durch Überweisungen des Kontors gedeckt. Beim Abschluß der Rechnung sind bei den Hansestädten noch 429 Rhein. Gulden zu liquidieren. Nach der Ordonnanz, welche die Ratssendeboten im Verein mit dem deutschen Kaufmann am 16. Juli festgestellt hatten, sollte das Kontor zur Deckung der gesamten Gesandtschaftsunkosten von allen hansischen Kaufleuten in den Niederlanden bis zum Juli 1426 einen besonderen Schoß erheben. Die obigen 429 Gulden hätten demnach nachträglich aus den Erträgen dieses Schosses an Köln wiedererstattet werden müssen. Darauf bezieht sich die im Hans. UB. 6 Nr. 587 Einl. abgedruckte Aufzeichnung, wonach die Stadt Köln von dem Deutschen Kaufmann aus Anlaß dieser Gesandtschaftsreise noch Geld zu bekommen hat. Wie aber die verschiedenen, von Hardevust gebuchten Eingänge auf die Gesamtsumme und die Schlußliquidation zu verrechnen sind, das läßt sich allein aus den Angaben dieses Rechnungsbuches nicht mit Sicherheit feststellen.

Bei der Wiedergabe des Textes sind überall die reduzierten

¹ So auch die flandrischen Rechnungen, HR. 7 Nr. 808, 4; vgl. 8 Nr. 1094, 1. Das Datum des von Juli 16 aus Brügge datierten Berichts über die Verhandlungen der Ratssendeboten mit dem deutschen Kaufmann scheint mit diesen Angaben in Widerspruch zu stehen. Es beweist das m. E. aber nur, daß hier ebenso wie bei den umfangreicheren Rezessen der hansischen Tagfahrten das Beurkundungsdatum sich durchaus nicht immer mit dem tatsächlichen Datum der Verhandlung deckt.

Tagesdaten in Klammern beigefügt. Abkürzungen wurden lediglich bei den Münzangaben eingeführt.

Grundlegend für die Aufzeichnungen ist die kölnische Währung: 1 Mark (m) = 12 Schilling (s.) = 144 Pfennig; 1 Rhein. Gulden (R. gl.) = 3 m. 5 s.; 1 oberländischer Rhein. [Gold-] Gulden = 3 m. 9 s.; 1 Weißpfennig (wisp.), sonst Albus genannt, = 2 s. = 12 Mörchen (moirgen, moirgin, morgin)¹. Von fremden Münzsorten kommen daneben vor: Schild, Deventer Gulden (Teventer gl.) und Pfund [vläm. Grote], letzteres hier = 23 m. 8¹/₆ s. Bei der Feststellung des am Schlusse beigegebenen Wortregisters hat mich Freund Keussen in Köln gelegentlich unterstützt.

Brugge, quod principalis summa se extendit ad 736¹/₂ gl. R. 7 s. anno etc. [14]25 per dominum Henricum Vruntet dominum Henricum Hardefust ambaxiatos. Dis soilen die Hensesteide noch weder richten van gebreche alre cost ind perde 429 gl. R. Computatum feria quinta post festum pasche anno 1426².

Item dit sint de 50 gl., de wir van Coelne voirten, ind ouch 12 schijlde ind 3 overlens gl. ind 6 m., dat wir dartzo geleint hatten. —

[Juni 8.] Item in dat eirste eyn fridach 9 m. 6 s. vur schincken uisgegein zo Coelne. Item 2 m. vur 1 karpfen. Item 8 s. vur win, den wir vouten. Item 4 s. armen luden. Item 2 Teventers gl. den tzoldener geschenckt, want sy geleiden uns. Item 1 gl. deme geleitzman van Coelne bis zo Koyninckstorp³. Item van Koyninckstorp 1 gl. deme geleitzman bis zo Berchem⁴. Item vertzert 6 m. 8 s. zo Berchem vur houwe ind haver ind win, beir ind broit, vischz ind eyer zo mittage. Item zo Guylge⁵ 17 s. nisgegein den wane zo machen, beslach ind zo wainsmer. Item 7 s. vur durre schollen. Item 1 schilt dem geleitzman van Berchem bis zo Gulge. Item zo Gulge vertzert 5 R. gl., 1 m. 2 s. vur win, haver ind houwe, broit ind vischz ind eyer eyne naicht.

¹ Vgl. Kruse, Köln. Geldgeschichte (in: Westdtsh. Zeitschr., Erg.-H. 4) S. 86 ff. und Knipping a. a. O. 1 S. XXVII ff.

² 1426 April 4.

³ Groß-Königsdorf, westl. Köln.

⁴ Bergheim, a. d. Erft.

⁵ Jülich.

[Juni 9.] Item eyn sadersdach 6 m. vertzert zo Royde¹ eyne mittach, vur haver ind houwe ind win ind beir ind eyer. Item deme geleitzman $\frac{1}{2}$ gl. zo verdrincken, want der droisses in woude gein gelt hain. Item zo Valkenborgh² stoinden wir aff, 2 m. vertzert vur win, houwe ind broit. Item 1 Teventers gl. deme geleitzman van Valkenborgh bis zo Tricht³. Item uisgegein zo Tricht des aventz 5 s. zo scheiren. Item 4 s. den wane zo machen. Item dem koch 4 s. 3 m.⁴ zo vischen gegein. Item 1 m. vur fleisch ein sondach zo morgen. Item 11 m. ind 2 s. vur houwe ind haver, win ind beir ind broit. Item 1 Teventr. gl. vur beddinck ind ander unkost in der kuchen. Item 1 m. deme gesinde geschenckt eine nacht.

[Juni 10.] Item ein sondach 5 m. ind 3 s. vertzert zo Hassel⁵ eyne mittach vur haver ind houwe ind fleisch ind hoinre ind win ind beir ind broit. Item zo Deist⁶ die nacht 5 Teventr. gl. ind 2 m. vur haver ind houwe ind hoinre ind fleisch ind win ind beir ind broit, beddinck ind drinckgelt deme gesinde in der herbergen genomen. Item deme koch $7\frac{1}{2}$ wisp. up deme mart hoinre geholt. Item tusschen Deist ind Mechelen⁷ $1\frac{1}{2}$ Teventr. gl. vertzert zo mittage ein mandach vur haver ind houwe ind win, beir ind broit ind ander unkost up der heiden zum Graen Woulff.

[Juni 11.] Item ein mandach zo nacht 4 Teventr. gl. vertzert zo Mechelen vur haver ind houwe ind win ind beir ind broit ind ouch des anderen morgens zo essen da. Item 2 Teventr. gl. vur bedtscheir ind ander unkost. Item 1 Teventr. gl. zo drinckgelde deme gesinde. Item 7 s. vur 1 halder. Item 5 s. der stede wapen zo malen⁸. Item 2 m. ind 3 s. vur 1 hamen zo machen ind smer zom hamen ind wane. Item deme koch 6 m. ind 9 s. zo fleisch ind hoinren gegein. Item 1 m. de pert zo beslain⁹.

¹ Herzogenrat, nördl. Aachen.

² Valkenburg, holl. Limburg.

³ Maastricht.

⁴ So!

⁵ Hasselt, belg. Limburg.

⁶ Diest, Brabant.

⁷ Mecheln.

⁸ Wohl zur Bezeichnung des Quartiers der Gesandten.

⁹ Der letzte Posten später eingeschaltet.

[Juni 12.] Item ein dinsdach zo Denremunde¹ ein nacht 4 Teventr. gl. ind 1 m. vur haver ind houwe ind win ind beir ind broit. Item 1 Teventr. gl. vur bedtscheir ind drinckgelt deme gesinde. Item 1 m. zo Napels² over dat wasser zo varen.

[Juni 13.] Item ein goedesdach zo Gynte³ den gantzen dach vertzert $\frac{1}{2}$ R. gl. vur sedel zo vullen ind zo machen ind zo scheren. Item des morgens ind die naicht ind des anderen dachs 3 schilde⁴ vur fleischz ind hoinre ind vur vischz. Item 3 schilde vur haver ind houwe ind win ind broit ind beir. Item 2 m. vur bedtscheir gegen. Item 1 m. deme gesinde zo drinckgelde. Item 2 m. ind 3 s. den wane zo machen yseren schenen.

[Juni 14.] Idem ein donresdach zo Oursel⁵ 1 schilt ind 2 m. vertzer[t] up halven wege tusschen Gynte ind Bruck⁶ vur haver ind houwe ind win ind beir. Item 2 m. vertzert ein halve mile van Brucke, da warden wir der kouflude, want sy uns woulden in geleyden.

Item hie geit die rechenschaft an, de wir dem koufman over gegen hain, dat uns heren uisgegein ind verlacht hain, doch gehurt sy in dijt vurs[chreven], as wir van Colne uiszoigen. —

[Juni 14.] Item ein donresdach quamen wir zo Brücke⁷, $\frac{1}{2}$ R. gl. vur hoinre. Item 3 m. myn 3 s. gegen vur kertzen ind kochwin ind speleluden.

[Juni 15.] Item ein fridach 2 schilde uisgegein vur vischz. Item 1 schilt vur haver ind houwe ind stroe. Item 1 gl. vur win ind husenblasen. Item 10 s. vur oillich ind sals ind ertzen.

[Juni 16.] Item ein sadersdach 2 schilde myn 1 m. ind 6 d. vur vischz uisgegein. Item 6 s. vur kochwin ind ullich. Item 2 m. ind 3 s. gegen speluden ind vur eppel ind keis ind essich ind zo duppen gegoulden.

Item dese vurs[chreven] summe
louf up 68 gl. 2 m. ind 3 s.

¹ Dendermonde oder Termonde, Ostflandern.

² Appels, westl. Dendermonde, a. d. Schelde.

³ Gent.

⁴ Danach durchstrichen: ind 2 m. vertzert.

⁵ Ursel, Ostflandern.

⁶ Brügge.

⁷ Mit diesem Ankunftsdatum stimmt auch das Schreiben des Lübecker Ratssendeboten Jordan Pleskow an Lübeck vom selben Tage, HR. 7 Nr. 807.

Item hait uns Johan Rosenkrancz geleint, Johan Dassen¹ leger zo Bruck, 5 punt, de machent 31 $\frac{1}{2}$ gl. 3 $\frac{1}{2}$ s., dit sint overlens R. gulden. —

Item 1 gl. deme selven Johan geein, den hie uns leinde zo fleischz, do wir ein donresdach zo Bruck quamen.

[Juni 16.] Item ein sadersdach 8 s. vur eppel ind essich ind butter geein. Item 1 overlens R. gl. ind 10 s. vur haver geein. Item 2 m. vur zwa tortzen waiskerten. Item $\frac{1}{2}$ overlens R. gl. vur ruckenbroit ind win vur uns des morgens. Item $\frac{1}{2}$ gl. vur ertzen ind keis ind R[ijnschen] win des avent ind win zo kochen.

[Juni 17.] Item ein sontag zo morgen 7 $\frac{1}{2}$ s. vur R[ijnschen] win ind eppel. Item $\frac{1}{2}$ overlens R. gl. vur R[ijnschen] win des avents, do aissen de alderlude mit uns. Item 6 s. vur kochwyn. Item 1 overlens R. gl. vur rintfleisch ind swinenfleisch. Item 8 wisp. vur hoinre.

[Juni 18.] Item ein mandach zo morgen zo der Sluys² uisgeein 1 gl. 8 s. vur hamelfleisch ind hoinre, sals, smals ind ander gereitschaf. Item 5 overlens R. gl. vur haver ind houwe einen dach ind nacht zer Sluys ind vur win, beir ind broit, bedtscheir ind drinckgelt deme gesinde.

[Juni 18.] Item ein mandag zo avent 1 overlens R. gl. zu Brucke uisgeein vur swine ind hamelfleisch ind broit ind win.

[Juni 19.] Item ein dinstach 2 gl. ind 9 wisp. vur swinenlānen ind rintfleisch ind hamelfleisch ind hoinre. Item 8 s. vur kochwin ind taffelbroit. Item 16 wisp. den speilluden ind den kneichten geschenckt, de uns beir brachten ind schincken.

[Juni 20.] Item ein goedesdach 1 R. gl. ind 6 wisp. vur zwene wane houwes ind 1 wain stroes. Item $1\frac{1}{2}$ gl. vur hamelfleisch ind rintfleisch ind vur vische. Item $\frac{1}{2}$ gl. vur eyer ind hoyhre. Item 7 $\frac{1}{2}$ wisp. vur R[ijnschen] win vur uns. Item vur haver 1 overlens R. gl. ind 5 s. Item 1 gl. vur gesins roetwin³ eicht dagh lanck. Item 11 wisp. vur der stede wapen zo machen ind ein bret darzo⁴, ind vur win.

[Juni 21.] Item ein donresdach 2 gl. uisgeein vur hamel-

¹ Kölner Großkaufmann; vgl. Hans. UB. 6.

² Sluys, nordöstl. Brügge.

³ D. h. Rotwein für das Gesinde. Für die Ratssendeboten treffen seit dem 19. Juni häufig Weinspenden der Stadt Brügge ein. HR. 7 Nr. 811.

⁴ Vgl. oben S. 435 Anm. 8.

ind rintfleischz ind hoinre ind ander unkost. Item 1 Teventr. gl. myn 3 s. uisgegein vur 3 wapen zo machen¹, ind geschenck eyne kneicht, die uns lampreiden bracht.

[Juni 22.] Item ein fridach 2 overlens R. gl. vur vischz ind stoir, butter, zucker ind rijs, essich, sals, ullich ind herinck ind win zo kochin. Item 10 wisp. vur 1 halder ind vur eyer, mostart ind bittercelie.

[Juni 23.] Item ein sadersdach vur 1 leven hamel 1 overlens R. gl. Item 1 gl. ind 10 s. vur vischz, karpfen, hecht, schailen, ertzen ind herinck, butter ind eyer. Item 7 wisp. vur kneil ind meil ind win zo kochin. Item 1 gl. vur zwene seck haveren up den mart gegoulden.

Summa 31¹/₂ gl. 3¹/₂ s.

Item dit sint de hundert gulden van Dederich² vanme Rijnne, overlens R. gl. —

Item deme pastoir betzalt heren Heinrich Vrudt 12 overlens R. gl. ind 14 wisp., die hie in der eirster rechenschaft van Coelne geleint hadde.

[Juni 23.] Item ein sadersdach 7 wisp. vur scheiren ind essich ind eppel.

[Juni 24.] Item ein sontagh 2¹/₂ overlens R. gl. ind 7 s. sent Johans dach vur hamelfleischz gegein, do wir der stede vrunt³ ind die alderlude baden, ind rintfleischz. Item 8 s. vur sals, die hemel zo sprein. Item 1 overlens R. gl. vur zwene wane houwes myn 3 s. Item 1 overlens R. gl. ind 6 s. vur bestant zo der gallentynen zo den gesten. Item ¹/₂ gl. vur ruckenbroit ind taiffelbroit zo sniden. Item 1 gl. ind 7 s. vur win zo der galentijnen. Item 6¹/₂ wisp. vur kertzen ind kirssen.

[Juni 25.] Item ein maendach⁴ vur rintfleischz 3 overlens R. gl. ind 7 wisp. Item 2 gl. ind 15 wisp. vur hoinre ind antvogel. Item 8¹/₂ s. den speilluden ind zo win. Item 2 gl. ind 9¹/₂ wisp. vur vischz, hecht ind sleien zo der galentijnen zo den gesten. Item 3 m. ind 8 s. gegein vur capuyne. Item 7 wisp. vur fleischz eynen avent. Item 7¹/₂ wisp. vur potte ind ullich ind beir geloint zo voeren.

¹ Vgl. oben S. 435 Anm. 8.

² Davor durchstrichen: Heinrich.

³ Die anderen hansischen Ratssendeboten.

⁴ Davor durchstrichen: dinstach.

[Juni 26.] Item ein dinstach 7 wisp. vur kirssen zo den gesten. Item 8 s. vur win, den wir besagen. Item $1\frac{1}{2}$ gl. vur hoinre, die uns gebraichen, ind eppel ind ullich ind $\frac{1}{2}$ punt tritzeren. Item 7 wisp. vur win zo deme peffer. Item $7\frac{1}{2}$ wisp. den speilluden ind vur win in de pasteiden zo vullen. Item $7\frac{1}{2}$ wisp. vur hoinre des aventz ind ulloich.

[Juni 27.] Item ein goedesdach $17\frac{1}{2}$ wisp. vur vischz, herinck, ulloich ind eyer ind win zo kochen ind schaillen. Item 9 wisp. vur 1 wane houwes. Item 1 overlens R. gl. vur haver. Item 2 m. $3\frac{1}{2}$ s. vur malmensey zo den gesten. Item 10 wisp. vur kolen. Item 5 overlens R. gl. umb win zo den gesten. Item 14 wisp. uns vur R[ijnschen] win. Item $\frac{1}{2}$ gulden zo baden zo Brucke in der stoiffen. Item 7 s. vur taiffelbroit.

[Juni 28.] Item ein donresdach $1\frac{1}{2}$ overlens R. gl. vur roden wyn van Byaen¹ vur dat gesinde betzalt. Item $1\frac{1}{2}$ gl. vur vischz, vur karpfen ind hecht, schaillen, herinck ind salm, butter ind ander unkost. Item 7 wisp. vur R[ijnschen] win. Item 3 overlens R. gl. ind 9 s. vur swinenfleisch ind 3 stuck beirsweils zo den gesten. Item 2 m. ind 4 s. vur zwene kapuyne. Item vur vogel in die pasteiden ind rasinen 3 overlens R. gl. ind vort kruyt ind tarten ind vladen ind 17 s. zo den gesten.

[Juni 29.] Item ein fridach uisgegein 15 wisp. vur houwe ind bonen ind kirssen. Item 2 overlens R. gl. 8 wisp. ind 6 d. vur vischz, stoir ind karpfen ind vort ander vischz. Item 2 m. ind 4 s. vur unrait zo den gesten. Item 10 wisp. vur R[ijnschen] win.

[Juni 30.] Item ein sadersdach 5 s. vur eppel ind kirssen. Item 7 wisp. vur kertzen ind taffelbroit. Item vur haver ind stroe ind houwe 2 overlens R. gl. Item 2 overlens R. gl. ind 7 wisp. vur hecht, karpfen ind ander vischz, butter ind eyer ind win zo kochen ind hoinre intgan ein sondagh. Item uisgegein 5 overlens R. gl. vur 3 veirdel rintfleischz myn 7 wisp. ind zwene hemel buyssen Bruck gegoulden intgan de wech. Item 7 wisp. vur sals zo sprene ind kochwin ind essich.

[Juli 1.] Item ein sondach 10 s. uisgegein na² unser vrauwen dach vur kochwin ind mois ind ander unkost, sals. Item 3 m. vur R[ijnschen] win des aventz, do hatten wir geste.

¹ Wein von Beaune in Burgund.

² So!

[Juli 2.] Item ein mandach $\frac{1}{2}$ overlens R. gl. vur fleischz zo braden ind hennen ind zo kochwin ind mois. Item 1 gl. vur haver. Item 10 wisp. den kneichten zo schoinnen. Item 1 schilt spelluden ind anderen varenden luden. Item 1 gl. vur 1 par larssen ind 1 par schoin Johannes des pastoirs kneicht betzailt.

[Juli 3.] Item ein dinstach 1 gl. ind 1 m. vur fleischz zo braden ind kirssen ind zwen wane houwes.

[Juli 4.] Item ein goedesdach vur hoinre ind fleischz 2 gl. ind ouch vischz. Item 7 s. vur taffelbroit. Item $\frac{1}{2}$ gl. vur win uns.

[Juli 5.] Item ein donresdach 2 ov[er]lens R. gl. myn 5 wisp. vur antvogel ind vur hoinre ind fleischz zo braden. Item vur win 2 m. ind 4 s. Item des aventz $\frac{1}{2}$ gl. vur fleischz ind hoinre, do hatten wir geste. Item 1 overlens R. gl. $7\frac{1}{2}$ s. vur zwene wane houwes ind speilluden gegein. Item 5 s. 6 d. vur essich ind mostart ind ullich.

[Juli 6.] Item ein fridach 2 overlens R. gl. uisgegein vur vischz, karpn, herinck, hecht, zungn ind mandeln. Item betzailt 7 overlens R. gl. vur broit vur de ziit, dat wir da hadden gelegen. Item 9 s. gegein speilluden ind vur bonen. Item 6 s. vur kirssen ind eppel.

[Juli 7.] Item ein sadersdach 2 overlens R. gl. myn 13 s. vur vischz, hecht, bolgin ind karpn, butter, essich ind ander unkost. Item 1 gl. ind 6 s. vur hoinre ind antvogel. Item 1 gl. vur 1 wane houws ind 1 wane stroes. Item 6 overlens R. gl. ind 2 m. ind 4 s. vur kruit zo der galentijnen ind zo kochen, do wir de geste hadden.

Summa 100 gl. overlens R.

Item dit sint de zwey hundert gulden Herman Heinrichs kneicht van Roistorp intfangen. —

[Juli 7.] Item ein sadersdach zo avent uisgegein 1 gl. ind 5 s. vur haver. Item 3 overlens R. gl. ind 8 wisp. ind 4 d. vur 1 half rint ind 1 hamel buyssen Bruck geholt. Item 6 s. vur 1 sadel zo machen ind vur groin ertzen.

[Juli 8.] Item ein sontagh 1 gl. myn 1 s. vur sals ind taffelbroit ind zo scheren ind kertzen ind zo schoinen ind zo wine ind haver zo dragen gegein.

[Juli 9.] Item ein mandach 25 wisp. vur hoinre ind hennen ind antvogel gegein. Item 1 m. zo smals ind kochwin gegein.

[Juli 10.] Item ein dinstach 4 s. 8 d. vur taffelbroit gegein. Item 2 overlens R. gl. vur hoinre ind dāven ind hamel ind swinenfleischz gegein. Item 1 gl. myn 5 s. vur houwe.

[Juli 11.] Item ein goedesdach 1 gl. ind 15 wisp. vur hamelfleischz ind hoinre ind vur vischz, herinck ind eyer. Item betzalt 2 $\frac{1}{2}$ gl. vur roden win van Byaen vur dat gesinde. Item 1 gl. vur haver gegoulden.

[Juli 12.] Item ein donresdach 7 wisp. zo scheren ind vur essich, ullich ind mois. Item 1 gl. ind 16 $\frac{1}{2}$ wisp. vur rintfleischz ind hamelfleischz ind hoinre ind mois.

[Juli 23.] Item ein fridach 8 wisp. ind 6 d. vur kirssen ind appel ind suckerbroit. Item 1 gl. vur houwe. Item 1 gl. vur kruit zo kochen, saffrain, genfer ind peffer ind keis ind win van Buttauwe¹, gaffelen ind voydervas. Item 7 wisp. vur R[ijnschen] win. Item 3 s. 6 d. 1 sadel zo machen ind zo vullen. Item 2 overlens R. gl. vur vischz, hecht ind bolgin, schailen ind ander vischz ind unkost. Item 8 s. 2 d. vur taffelbroit. Item des aventz 10 $\frac{1}{2}$ wisp. vur R[ijnschen] win.

[Juli 14.] Item ein sadersdach 6 s. vur kirssen ind butter. Item 1 $\frac{1}{2}$ gl. ind 6 wisp. vur vischz, hecht, schalllen, karpfen ind ander vischz ind mois. Item 1 gl. vur hoinre intgan ein sontagh. Item 15 s. vur stroe. Item 1 gl. vur haver. Item 7 wisp. vur win. Item $\frac{1}{2}$ gl. vur vischz, want wir gest hadden des aventz. Item 7 wisp. vur wyn.

[Juli 15.] Item ein sontagh $\frac{1}{2}$ overlens R. gl. vur win uns. Item betzailt vur roden win, do wir van Brucke zo Gynte zoigen², 1 $\frac{1}{2}$ overlens R. gl. ind 3 $\frac{1}{2}$ s. vur dat gesynde. Item 2 overlens R. gl. betzalt vur broit. Item 1 $\frac{1}{2}$ gl. vur hamel ind rintfleischz ind gense³ in[d] duven. Item 3 overlens R. gl. vur reyger⁴, do wir die geste hadden. Item 8 wisp. ind 2 d. vur capuyn⁵, mois ind ullich, dat⁶ die mait verlacht hadde⁶. Item 13 wisp. eyme artzeder

¹ Wein aus Poitou.

² Zur Verhandlung mit den vier Leden von Flandern; vgl. HR. 7 Nr. 808, 4.

³ In der Handschrift ursprünglich: gensen.

⁴ Über die Verwendung des Reiher als eßbares Geflügel s. Alw. Schultz, Das höfische Leben I², 388.

⁵ Ursprünglich: capuynne.

⁶ Dieser Satz steht doppelt in der Handschrift.

Johannes, des pastoirs kneicht. Item 2 overlens R. gl. 12¹/₂ wisp. ind 4 d. vur seys stuk beirsweils zo den gesten. Item 7 s. vur roden win des aventz. Item 9 wisp. 8 d. gegein dem voirman an sinen loin. Item 6 s. vur kertzen. Item 23¹/₂ wisp. ind 4 d. eyne kneicht, die deme koche in der kuchen halp arbeiden.

[Juli 16.] Item ein mandach na divisio apostolorum. Item 7 wisp. vur broit ind zo scheren ind armen luden. Item 3 gl. des koufmans klerck vur schripen geschenckt¹. Item 1 gl. de pert zo beslain. Item 2 gl. 11 s. 6 d. vur hamel ind rintfleisch ind hoinre. Item 8 wisp. 4 d. vur speck ind ma[n]delen ind sucker ind butter, de der huyskneicht verlacht hadde. Item 7 s. vur roden win zo mittage. Item 1 gl. des aventz vur broit ind Rinschen ind roden win. Item betzalt 13 overlens R. gl. ind 6 wisp. myn 4 d. vur dat beir, dat wir de zii[t] gedruncken hadden. Item betzalt 4 gl. vur beir, haver ind houwe, dat uns Johan Greifroede in dat eirste verlacht hadde, do wir zo Bruck quamen. Item 6 wisp. vur roden win ind varenden luden.

[Juli 17.] Item ein dinstach 50 overlens R. gl. betzalt unsen wirde zo Bruck in der herbergen vur houltz, dorffe ind beddinck ind ander gereitschaf. Item 6 gl. deme gesinde zo drinckgelde. Item 15 wisp. 4 d. vur broit ind win. Item 17¹/₂ wisp. vur fleischz. Item 1 gl. 5 wisp. 6 d. zo fleischz des aventz ind intgan ein goedesdach zo morgen, da wir tusschen Bruck ind Gynte zeirten. Item 1 gl. ind 7 wisp. vur win ind broit ind kertzen ind zo schoin. Item 1 overlens R. gl. vur haver. Item 8 s. vur 1 budel ind zo scheren. Item 6 s. vur essich. Item 7 s. vur win des aventz. Item 1 gl. vur krüt, saffrain, genver, peffer ind ander kruit ind gereitschaf.

[Juli 18.] Item ein goedesdach zo morgen 7 wisp. eyne kneicht, die uns nede ind arbeit dede. Item 1¹/₂ gl. zo Gynte des aventz vur hamel ind rintfleisch ind hoinre ind win ind vischz, eyer, essich ind butter. Item ¹/₂ gl. ein pert zo artzedeien ind 1 par schoin. Item 8 wisp. 4 d. beir zo vuyren gegein zo Brucke, dat wir druncken.

[Juli 19.] Item ein donresdach zo Gynte 2 overlens R. gl.

¹ Wohl für Abschrift der vom 16. Juli datierenden Ordonnanz, HR. 7 Nr. 800.

ind 6 wisp. min 4 d. vur hamel ind rintfleischz ind duven, hoinre, speck ind mois. Item 7 wisp. gegen den monichen in de veir orden. Item 6 wisp. vur essich ind eyne heralde.

[Juli 20.] Item ein fridach 2 gl. ind $8\frac{1}{2}$ wisp. vur 1 tunne beirs betzalt. Item $\frac{1}{2}$ gl. vur roden win ind broit, do wir zeirst dar quamen. Item $16\frac{1}{2}$ wisp. vur beir zwepe dach lanck ind dat eirst. Item $17\frac{1}{2}$ wisp. vur R[ijnschen] win uns. Item dem koch 2 gl. ind 9 wisp. ind 4 d. vur vischz, hecht ind moven stockvischz ind herinck, butter ind eyer, mandelen, beren ind riis.

[Juli 21.] Item ein sadersdach 2 gl. vur vischz, hecht, breißem, bolge ind herinck, eyer ind butter.

[Juli 22.] Item ein sondach 2 gl. vur hamel ind swynen ind rintfleischz, duven ind hoinre. Item 6 wisp. gegen varenden luden ind mir zo neyven.

[Juli 23.] Item ein mandach 7 s. geschenkt, de uns wilbroit brachte, ind zo scheren. Item $1\frac{1}{2}$ gl. vur hame[l] ind rintfleischz, duven, swinenmagen ind mois. Item 7 s. vur kertzen ind beren. Item 2 gl. gegen unsem voirman an sinen loin. Item 2 m. ind 4 s. vur haver.

[Juli 24.] Item ein dinstach sent Jacobz avent 1 gl. vur vischz, hecht, karpfen ind herinck, koilvischz ind schallen ind eyer ind win van Buttauwe. Item des aventz $1\frac{1}{2}$ gl. vur fleischz ind antvogel ind hoinre intgain ein goedesdach, want man dan gein veil in vant.

[Juli 25.] Item ein goedesdach vur vischz 2 mr. ind 4 s. Item 6 wisp. vur keis ind beren ind nās. Item 4 s. 8 d. gegen eyne varende manne.

[Juli 26.] Item ein donresdach 4 s. 8 d. uns zo scheren gegen. Item 1 gl. ind 2 m. ind 4 s. vur hamel ind rintfleischz ind swinenfleischz ind hoinre, bittercelie ind mois. Item 5 s. vur nāsse ind beren. Item 5 s. min 4 d. eyne sprecher.

[Juli 27.] Item ein fridach 2 overlens R. gl. vur vischz, hecht, koilvischz, stockvischz ind herinck ind butter ind eyer. Item 1 gl. zo beslain uns pert. Item 7 s. eyne varende manne. Item 2 s. 4 d., die an haveren gebrachen an 11 gl. Item 2 gl. myn 5 s. ind 10 d. vur broit betzailt zo Gynte, do wir weder zo Brucke zoigen. Item 2 s. 4 d. den wain zo smeren vur smer.

Item 1 gl. vur broit ind win, butter ind essich, beren ind nās

ind sals ind speck. Item 9 wisp. ind 2 d. zwen varenden luden ind umb Got gegen.

[Juli 28.] Item ein sadersdach na sent Jacobz dach do reden wir von [Geynte]¹ zo Bruck. Item 2 gl. ind 9 s. 4 d. up halven wege vertzert zo mittage an vischen ind butter, win ind beir, haver ind houwe. Item 2 s. 4 d. ein tunne beirs zo voeren, do wir weder zo Bruck quamen. Item dem koch betzalt 6 m., de he geleint hadde zo den 50 gl. van Coelne, as vurs[chreven] in der eirster rechenschaf steit².

Summa 200 gl. dese vurs[chreven] rechenschafft.

Item diit sint de 100 gl., die uns Krispiin leverde, die der koufman zo sich hait genomen herna geschreven. —

Item gegen in der herbergen vur haver ind houwe ind pre-vante ind ovrich korn 11 overlens R. gl. up den vurs[chreven] sadersdach. Item $\frac{1}{2}$ schilt gegen der stede pyffer van Gynte. Item 1 schilt gegen des heren van Gistel³ und des heren Schoirsins⁴ piffer.

[Juli 28.] Item quamen wir zo Brucke des vurs[chreven] sadersdach, do gegoulden buyssen Brucke vur 2 gl. vleischz int-gain ein sondach. Item vur vischz des aventz 2 overlens R. gl., karpfen ind hecht, gesalssen vischz ind eyer. Item 1 m. vur kertzen, essich ind butter. Item 7 wisp. vur R[ijnschen] win uns.

[Juli 29.] Item ein sontagh 2 overlens R. gl. vur hoinre ind dâven ind zwinemagen, 1 punt suckers ind ander gereitschaff, do hadden wir geste. Item 11 wisp. vur R[ijnschen] win. Item 10 s. vur Buttauwe ind vur beren. Item 8 s. 2 d. vur kertzen, beren ind nûße.

[Juli 30.] Item ein mandach 7 s. vur artzedie eyne kneicht. Item 4 s. 4 d. eime geschenckt, die uns schincken brachte. Item vur vleischz 2 overlens R. gl. ind 7 s. vur hamelfleischz ind hoinre ind duven, ullich ind speck, saffrain ind gense ind win zo kochin

¹ Fehlt in der Handschrift.

² Hier folgt durchstrichen: Item deme pastoir. geleint 25 und 8 gulden hain ich eme geleint.

³ Ghistelles, südl. Ostende.

⁴ Vermutlich Mag. Niçlais Scoorkin.

ind ander gereitschaff. Item ein mandach zo avent 7 wisp. vur R[ijnschen] win. Item 5 s. vur keis, nûs ind beren.

[Juli 31.] Item ein dinstach 2 overlens R. gl. ind 17^{1/2} wisp. vur hamel ind swinenfleischz ind antvogel ind hoinre ind smals, zungen ind mois ind ander gereitschaf. Item 7 wisp. vur R[ijnschen] win. Item 2 schilde min 3^{1/2} s. uisgegein vur hamel ind rintfleischz ind hoinre ind kochwin. Item 10^{1/2} wisp. vur R[ijnschen] win uns des aventz. Item 1 schiltt gegein des koufmans klerck. Item 7 wisp. dem anderen kneicht, want sy brachten uns doich mallich zo eyne rocke.

[August 1]. Item ein goedesdach 1 schiltt vur vischz, hecht, karpfen, herinck ind schallen ind hoinre ind butter ind ander gereitschaff. Item betzalt vur broit 2 schilde. Item 10 s. 2 d. vur saffrain ind ander kochkrâit. Item 2 schilde ind 3^{1/2} s. vur roden win betzalt zo den kneichten, do wir weder van Brucke zoiche zo Ginte¹. Item 3 schilde vur haver ind houwe, de der wirt uns verlacht hatte in der herbergen. Item 8 wisp. ind 4 d. den pastoiir ind mich zo hausen gegein. Item 17^{1/2} s. vur R[ijnschen] win ind beren ind ein kette an mynen zom zo machen. Item 6 wisp. vur salve eyne kneicht ind ein par schoin ind zo wessen. Item des aventz 7 s. vur beren zo den gesten. Item 15 wisp. 8 d. vur R[ijnschen] win, do aissen uns burger mit uns. Item 7 s. vur unrait eyne armen kneicht.

[August 2.] Item eingain donresdach 1 schiltt ind 6 s. vur fleischz ind vur saffrain goulden wir eyne kneicht aff ind ouch geloint eyne kneicht, die in der kuchen hatte gearbeit. Item 10 wisp. ind 6 d. an roden win vur dat gesinde. Item 9 wisp. 8 d. an R[ijnschen] win uns. Item 7 wisp. ein donresdach zo morgen vur roden win, do wir aissen ind rijden woulden zo Gynte wart. Item 8 s. 8 morgen dem voirman gegein an sinen loin. Item 6 s. ind 4 d. armen luden ind zo scheren. Item 2 m. ind 4 s. gegein, da uns wane ind in deils pert stoinden zo Parens huis. Item 9 wisp. 8 d. vur R[ijnschen] win des morgens, as wir rijden woulden. Item 9 s. 4 d. vur kochwin, butter ind keis. Item 8 gl. unsem wurde gegein, as wir zom anderen male van Bruck scheden, vur

¹ Über diese neue Tagfahrt mit den vier Leden in Gent am 1. Aug. vgl. HR. 7 Nr. 808, 5.

bedtscheir ind vuyrinck. Item 2 gl. deme gesinde gegen zo drinckgelde.

Item ein donresdach zo Ursel uisgegein 1 schilt 13 wisp. ind 8 moirgen vertzert tusschen Bruck ind Ginte, do zogen wir van Brucke, vur haver ind houwe, beir, win ind broit zo mittage. Item des aventz zo Gynte $1\frac{1}{2}$ overlens R. gl. vur hamelfleisch ind hoinre ind win ind speck in ander gereitschaff.

[August 3.] Item ein fridach 1 schilt $7\frac{1}{2}$ s. 8 moirgyn vur vischz, hecht ind bolgin, wynden, herinck in ander vischz. Item vur 1 tunne beirs 2 schilde ind 1 overlens R. gl. myn $2\frac{1}{2}$ s. ind 2 d. Item betzalt vur R[ijnschen] win $17\frac{1}{2}$ wisp. ind roden win ind broit des aventz, as wir quamen, ind vur rasinen. Item 7 s. zwen senkers ind sprechers.

[August 4.] Item ein sadersdach 1 schilt ind 2 m. vur vischz, hecht, herinck, beirs ind koilvischz ind butten. Item $\frac{1}{2}$ gl. vur butter ind gelt zo tollen 1 par schoin. Item 13 wisp. vur hoinre, patrisgin ind zomme zo machen. Item vur zame hoinre 1 schilt myn $3\frac{1}{2}$ s.

[August 5.] Item ein sondach 1 overlens R. gl. ind 3 m. 4 d. vur swinen ind rintfleisch ind hamelfleisch. Item 3 m. vur Rijschen ind roden win ander halfven dach.

[August 6.] Item ein mandach 2 overlens R. gl. vur hamel ind rintfleisch ind hoinre ind kappus ind speck. Item 9 s. 4 d. dat gesinde ind uns zo scheren. Item Johan Bongart 2 overlens R. gl. 9 s. ind 4 d. betzalt vur 1 tunne beirs, de wir zo Brucke hadden gedruncken. Item 9 wisp. 8 d. vur patrisgin hoinre.

[August 7.] Item ein dinsdach 2 overlens R. gl. $18\frac{1}{2}$ wisp. ind 4 d. gegen vur fleisch ind ouch vur ein goedesdach vur hamel ind rintfleisch ind vur hoinre. Item vur essich ind rijs $4\frac{1}{2}$ s. 2 d. Item 16 wisp. ind 4 d. vur R[ijnschen] wyn ind beren ind vur unrait einen manne. Item vur patrisgin gegen $1\frac{1}{2}$ m. ind 3 s. Item 17 wisp. gegen heralden ind sprechers mins heren van Burgonien¹ ind der stat van Ginte myn 2 d. Item 11 wisp. vur roden win vur dat gesinde ind uns ind ullich ind sals.

[August 8.] Item ein goedesdach $\frac{1}{2}$ gl. vur vischz ind eyer ind hecht ind butten. Item 1 gl. ind $10\frac{1}{2}$ s. vur kruut zo kochin,

¹ Herzog Philipp der Gute von Burgund.

genffer, kaneel, peffer ind sucker ind ander krüt. Item 7 wisp. vur beir ind essich ind beren.

[August 9.] Item ein donresdach $1\frac{1}{2}$ overlens R. gl. vur vischz, breissemen, bleyen ind schailen ind aylle ind butten ind butter. Item 7 wisp. vur mailmensey win ind vur beir. Item 8 wisp. ind 7 moirgin vur R[ijnschen] win uns ind vur Buttauwe zo drincken ind zo kochen. Item 6 s. ind 2 d. vur mandelen ind rijs. Item 3 s. vur essich ind oillich.

[August 10.] Item ein fridach 1 gl. ind 19 wisp. ind 4 d. vur vischz, karpfen, hecht, herinck, eyer ind mois ind bleyen, sent Laurentius dach. Item vur Rinschen win ind vur beir ind essich $10\frac{1}{2}$ wisp. Item 7 wisp. vur beir ind win Buttauwe ind vur kertzen.

[August 11.] Item ein sadersdach 1 overlens R. gl. ind $10\frac{1}{2}$ s. vur vischz, hecht, schallen ind eyer ind bleyen ind butter. Item vur beren ind nusse ind sprechers 1 m. gegen. Item 8 wisp. vur beir ind R[ijnschen] win ind houtzen ind roden win. Item 1 overlens R. gl. ind 7 s. vur patrisgin intgan ein sondach ind intgan ein mantagh, do wir des morgens aissen ind de ander mit zo Brucke voirten. Item $\frac{1}{2}$ gl. vur baden ind zo scheren wir ind uns gesinde. Item 1 gl. vur R[ijnschen] win ind roden win ind vur beir ind vur schoin.

[August 12.] Item ein sondach 10 wisp. vur beslach unsen perden. Item $1\frac{1}{2}$ gl. ind 16 moirgin vur fleischz, hamel ind swinen ind rintfleischz zo mittage zo essen, do zogen wir weder zo Brücke. Item 9 wiisp. vur beir ind win, R[ijnschen] ind roden win. Item 17 wisp. vur broit ind R[ijnschen] win, der geborcht was. Item hatte der koch verlacht $5\frac{1}{2}$ s. vur Buttauwe. Item 2 schilde gegen der stede knecht ind dienre van Ginte, de den win drogen ind vur der durren stonden. Item 7 wisp. vur R[ijnschen] win ind Buttauwe ind essich ind beren. Item dem voirman 9 wisp. 8 d. an sinen loin gegen. Item 7 wisp. ind 4 d. vur saffrain ind breisteren gegen, de uns misse lassen, ind zo tolle.

[August 13.] Item ein mantagh zo morgen 6 m. 8 d. zo Oursel vertzert zo mittage vur haver ind houwe ind beir ind broit ind roden win ind fleischz ind ander gereitschaff.

Summa 100 gl., overlens R. gl.

Item dit is der kouflude gelt, dat sy uns in dat eirst gave 16 punt, de machent an gulden 100 ind 1 gl. 14 moirgin. —

Item gegein zo Ginte der herbergen vur voyder ind prevante 11 schilde, houwe ind stroe. Item 12 schilde in der herbergen den wirde gegein ind 2 m. ind 4 s. vur bedtscheir, houltz ind kolen, dit rechent wir mit em¹. Item schenckden wir eir 2 schilde. Item dem gesinde gegein 3 schilde zo drinckgelde.

[August 13.] Item ein mandach zoigen wir van Ginte weidder zo Brücke². 1½ overlens R. gl. uisgegein ind 1 m. vur hamel ind rintfleischz, hennen ind hoinre. Item des selven dachz gegein vur fleischz intgain ein goedesdach, want unser vrauwen avent gein veil in was³, 1½ overlens R. gl. vur hamel ind rintfleischz ind hoinre. Item 1 m. vur R[ijnschen] win ind beren ind nüsse. Item 1 gl. ind 1 m. myn 4 d. vur haver ind houwe.

[August 14.] Item ein dinstach unser vrauwen 2 overlens R. gl. ind 6 s. vur vischz, hecht ind bolgin ind karpfen, eyer, herinck, essich ind ertze ind ander gereitschaff. Item 1 m. vur schoin ind zo tollgelde ind rasinen. Item 15 wisp. ind 4 d. vur veir wapen zo malen. Item 1 m. vur schoyn ind vur kertzen. Item 1 m. vur hoinre des aventz unser vrauwen dach ein goedesdach.

[August 15.] Item ein goedesdach unser vrauwen dach 8 s. vur taffelbroit, beren ind nüsse. Item gegein vur vischz 1 gl. ind 1 m. hecht ind karpfen, eyer, bittercelie ind speck, mois ind zo sals.

[August 16.] Item ein donresdach gegein 2 overlens R. gl. ind 3 m. vur hamel ind rintfleischz zo essen ind intgan ein sondach zo sprene ind hoinre ind antvogel ind speck ind ander gereitschaf. Item 10 s. 4 d. vur beren ind kertzen.

[August 17.] Item ein fridach 2 gl. ind 7 moirgen vur vischz, hecht, bolgin, herinck, erwissen, butter, karpfen. Item 10 s. 4 d. den wain zo machen ind vur kochwin.

[August 18.] Item ein sadersdach 1 overlens R. gl. vur 1 wane houws ind 6 s. vur 1 wane stroes. Item 10½ s. ind 2 d. vur saffrain ind butter ind sals. Item vur vischz 2 overlens R. gl.

¹ Korrigiert aus: eyr.

² Vgl. HR. 7 Nr. 808, 2.

³ Da Aug. 14 nichts käufflich zu haben war.

ind 15 wisp. ind 4 d. vur schollen, karpfen, hecht, herinck ind ander vischz ind hoinre intgan ein sondach. Item 19 wisp. vur haver ind schoin. Item 8 s. 4 d. vur kertzen ind beren.

[August 19.] Item ein sontag zo moirgen 9 wisp. vur R[ijnschen] win ind 8 d. Item 1 overlens R. gl. 14 $\frac{1}{2}$ wisp. ind 2 d. vur hamel ind swinen ind rintfleischz. Item betzalt 7 s. vur 3 tunen beirs zo voeren.

[August 20.] Item ein mandach 9 wisp. 8 d. vur 1 wampis gegen Johannes des pastoirs kneicht. Item 2 overlens R. gl. ind 7 s. vur hamel ind rintfleischz ind hoinre ind antvogel. Item 4 s. 8 d. vur beren ind nüsse. Item hain ich 3 gl. dervan genomen, de ich dar geleint hatte in der eirster rechenschaft, do wir van Colne zogen, zo de 50 gl. vurs[chreven].¹

[Aug. 21.] Item ein dinstach 2 overlens R. gl. vur hamelfleischz ind rintfleischz, swinenmagen, hoinre ind antvogel, mois. Item 7 s. gegen zwen senckers. Item 1 gl. 7 $\frac{1}{2}$ s. ind 2 d. vur hamel ind rintfleischz intgan ein goedesdach, den gantzen dach. Item vur haver 1 gl. ind 3 $\frac{1}{2}$ s. Item vur hoinre 1 gl. 9 s. ind 8 d. ind vur vischz. Item 13 wisp. min 4 d. vur beslach unsen perden. Item $\frac{1}{2}$ gl. vur R[ijnschen] win uns, as wir quamen zo Brucke. Item betzalt vur roden win van Byaen vur dat gesinde ind uns 3 overlens R. gl. 14 moirgin. Item 16 wisp. 8 d. deim voijrman gegen vur 1 sadel. Item betzalt unsem wirde 3 overlens R. gl. 14 wisp. vur houwe, stroe ind haver, dat hie uns verlacht hatte. Item 1 m. myn 4 d. vur kertzen ind roden win.

[Aug. 23.] Item ein donresdach $\frac{1}{2}$ gl. vur oyllich ind roden win ind vur sals ind den wain zo machen. Item vur vischz 1 $\frac{1}{2}$ gl. ind 9 s. ind 4 d. vur bolgin, karpfen, herinck, butter ind eyer ind molner. Item vur roden win ind beren 10 wisp. ind 10 d. des aventz.

[Aug. 24.] Item ein fridach sent Barthomeus dach 7 s. vur roden win van Byaen. Item 2 gl. vur vischz, schailen, herinck, hecht ind karpfen, butter ind meil. Item des aventz 8 s. ind 2 d. vur roden win ind beren. Item 1 m. vur beir zo voeren ind essich ind unrait suckerbroit.

[Aug. 25.] Item ein sadersdach 7 s. vur roden win. Item 2 gl. vur vischz, hecht ind karpfen ind ander vischz, as vurs[chreven]

¹ S. S. 434, Zeile 20.

is, ind saffrain. Item 2 gl. vur 1 lamp ind hoinre ind antvogel min $3\frac{1}{2}$ s. ind 4 d. Item vur 1 wane houwes ind 1 wane stroes 1 gl. ind 7 s. Item vur haver 1 overlens R. gl. Item 1 gl. vur hamel ind rintfleischz ind smals. Item 8 s. vur roden win des aventz. Item $10\frac{1}{2}$ s. vur kertzen ind nüsse.

[Aug. 26.] Item ein sontagh $11\frac{1}{2}$ s. ind 2 d. vur swinenwammen ind roden win ind vur saffrain. Item $12\frac{1}{2}$ wisp. 8 d. vur R[ijnschen] win ind kochwin ind zo scheren.

[Aug. 27.] Item ein mantagh 5 overlens R. gl. myn 14 moirgin betzalt vur broit, as wir nu in dat leste heim zoigen, dat wir de zijt gessen hadden. Item 9 wisp. ind 8 d. vur win ind beren ind dat Clais verlacht hatte betzalt. Item 2 gl. vur hamel ind rintfleischz ind hoinre. Item deme koch betzalt 8 s., dat hie verlacht hatte vur saffrain, mostart ind essich. Item 7 wisp. vur roden win ind kertzen ind beren. Item 2 gl. min 4 d. gegein eyne armen kneicht vur 1 rock, die uns diende in der kuchen.

[Aug. 28.] Item ein dinstach 8 wisp. vur broit ind de hamen ind wain zo smeren. Item 3 gl. vur hamel ind rintfleischz ind swinenfleischz, hoinre, duven, zuncgen, dit is vur ein goedesdach ouch mit, do wir van Brucke zogen¹, up halven wege zo essen zo mittage. Item 1 gl. ind 7 wisp. vur saffrain ind genver, nale, zucker ind mandelen ind kaneel up den wech heimwart genomen. Item 1 m. 6 d. vur roden [win] ind beren.

Summa 100 ind 1 gl. 14 moirgin
van des koufmans gelde, 16 punt².

Item hain ich vort uisgegein van den 20 pu[n]ten, machent 126 gl. ind 1 m. ind 2 s. —

Item bin ich schuldych unsen heren 25 overlens R. gl.³ Item 16 overlens R. gl. deme wirde zo bedtscheir ind houls ind kolen. Item deme gesinde 3 gl. zo drinckgelde. Item 9 gl. gegein vur beir betzalt, dat wir gedrunken hain in dat leste. Item 2 gl. ind 9 wisp. heren Jordan⁴ gesant, dat hie uns verlacht hadde, myn

¹ Mit Aug. 28 hören auch die Weingeschenke Brügges an die Ratssendeboten auf, HR. 7 Nr. 811, 29.

² S. oben S. 448, Zeile 2.

³ Folgt durchstrichen: Item deme pastoir [d. i. Heinr. Vrun] 7 gulden geleint hievan.

⁴ Jordan Pleskow, der Vertreter Lübecks bei der Gesandtschaft.

6 d. Item 1 overlens R. gl. 4 s. 8 d. eyne kneicht in der kuchen ind eyne anderen, die uns neitte, wes wir behoufden, zosamen. Item 10 wisp. 4 d. vur broit ind essich ind sals ind 1 hoin des aventz.

[Aug. 29.] Item ein goedesdach 9 wisp. gegein in Parentz huis, da stoint uns wain ind de pert, deme kneicht zo verdrincken gegein. Item 8 s. armen luden ind preisteren, de misse lassen. Item zo Ginte 3 m. uisgegein vur broit ind R[ijnschen] ind roden win ind 8 d. Item vur haver ind prevante ind houwe 2 gl. 8 s. Item 2 gl. vur hamel ind rintfleischz ind hoinre ind vischz des aventz ind intgan den anderen morgen ind ander gereitschaf. Item 1 gl. zo bedtscheir. Item deme gesinde $\frac{1}{2}$ gl. zo drinckgelde. Item 11 wisp. 2 d. vur patrisgin. Item $11\frac{1}{2}$ wisp. 4 d. zwen heralden gegein. Item $10\frac{1}{2}$ wisp. gegein eyne kneicht zo Ginte in der kuchen ind vur overich haver. Item 1 m. vur R[ijnschen] win ind roden wyn.

[Aug. 30.] Item ein donresdach 4 s. vur win des morgens. Item zo Denremunde vertzert 2 gl. zo mittage vur haver ind houwe ind win ind beir ind broit ind fleischz, nusse ind beren ind keis. Item 13 s. myn 2 d. gegein zo tolle ind over ein wasser zo varen. Item des aventz zo Mechelen in der herbergen 2 gl. ind 13 wisp. myn 4 d. vur hamel ind rintfleischz, antvogel ind duven ind buckinck. Item 2 overlens R. gl. ind $3\frac{1}{2}$ s. vur haver ind houwe ind win, beir ind broit, roit ind wiisen win. Item 1 schilt zo bedtscheir ind ander unkost. Item deme gesinde 2 m. ind 4 s. zo drinckgelde. Item 13 s. Klais betzalt, dat hie hatte vur win ind beren ind flesschen wede heim zo voeren, ind zo wainsmeir. Item 7 wisp. vur buckinck intgan ein sadersdach.

[Aug. 31.] Item ein fridach zo mittage 2 gl. vur houwe ind haver ind broit, win ind beir ind butter ind eyer. Item zo avent zo Tiest¹ $1\frac{1}{2}$ overlens R. gl. 14 morgin vur vischz, hecht, bers, bleien ind herinck ind des anderen dachs zo mittage. Item 3 overlens R. gl. vur haver ind houwe ind win ind beir ind broit ind ander unkost. Item 1 Teventr. gl. zo betscheir ind vuyrinck ind sals. Item 10 s. 6 d. deme gesinde zo drinckgelde.

[Sept. 1.] Item ein sadersdach zo morgen zo Hassel 7 wisp. vur 1 huyrpert ind zo scheren ind win up dem wege. Item vertzert zo mittage 2 gl. 10 s. vur haver ind houwe, win ind beir, broit,

¹ Diest, Brabant.

butter ind eyer ind ander unkost. Item 6 s. vur win ind beren. Item des aventz zo Tricht vertzert de naicht 3 gl. vur haver ind houwe, win, beir ind broit myn 6 s. ind 2 d. Item 1 gl. zo bedtscheir ind vuyrinck. Item deme gesinde 7 wisp. Item 15 wisp. vur vischz den avent ind 6 d.

[Sept. 2.] Item ein sontach van Tricht deme geleitzman 1 gl. bis zo Gulben¹. Item van Gulben 1 gl. bis zo Aiche. Item zo Aiche vertzert 1 gl. ind 2 m. zo mittage an kost ind haver ind houwe. Item 6 s. gegen armen seichen luden zo 6 malen gegen. Item 7 s. vur zeichen ind remen zo Aiche gegen. Item zo Gulge des aventz vertzert 9 wisp. vur fleischz. Item vur haver ind houwe 4 gl. ind hoinre ind broit ind win ind bedtscheir ind ander unkost. Item 1 m. deme gesinde zo drinckgelde. Item dem gleitzman van Aiche bis zo Gulge 1 schilt.

[Sept. 3.] Item ein mandach vertzert den gantzen dach 5 overlens R. gl. ind 8 wisp. vur haver ind houwe, fleischz ind hoinre, win ind broit ind ander gereitschaf.

[Sept. 4.] Item ein dinstach vertzert zo Berchem 4 gl., do mich de tzoldenner houlden. Item 1 gl. eyne geleitzman, de mit deme pastoir² reit ind ouch mit mir. Item 2 gl. den zoldenner geschenckt. Item 1 gl. zo bedtscheir ind drinckgelt deme gesinde. Item 15 wisp. vur 1 pert van Hassel zo Coelne gegen zo huren.

Summa van den 20 pu[n]ten 100
ind 26 gl. ind 1 m. ind 2 s.

Item de summe van dem doich van uns gesins rocken kumpt vur 53 R. gl. overlens ind 14 wisp.

Item dat kruit zom Blaisbalch³ 17 m. 8 s., dit is men noch schuldich, dit hatten wir do wir van Coelne zoigen.

¹ Gulpen, holl. Limburg.

² D. i. Heindr. Vront.

³ Das Haus »Zum Blasbalg« lag am Altenmarkt; wahrscheinlich wohnte dort ein Gewürzkrämer, die am Altenmarkt lokalisiert waren. (Keussen.)

Wörterklärung.

Ein vollständiges Sachregister soll hier nicht geboten werden, sondern nur ein Hilfsmittel zum leichteren sprachlichen Verständnis, speziell der Formen des niederfränkischen Wortschatzes. Die Zitate beziehen sich auf die Monatstage der Rechnung. Bei häufiger vorkommenden Worten ist von einer Angabe der Belegstellen abgesehen.

- Artzeder, Arzt 15/7.
 artzedeien, kurieren 18/7.
 artzedie, Arznei 30/7.
 ayl, Aal 9/8.
 beddinck, Bettung, d. h. Nachtquartier 9/6. 10/6. 17/7.
 bedtscheir, Bettschere, Holzgestell zum Festhalten der Bettdecke; hier wohl = beddinck.
 beir, Bier.
 beirsweil, sonst berswel, gepfeffertes Gericht vom Halsstück des Ebers, mit Zimmt gewürzt 28/6. 15/7. Vgl. Schiller-Lübben, Mnd. Wörterbuch 8, 53 f.
 bere, Birne oder Beere.
 bere, Tragbahre (für Weinfässer) 30/8.
 bers, Barsch 31/8.
 bestant, Stand, Gallertstoff für die Galantine 24/6.
 bittercelie, Petersilie 22/6. 26/7. 15/8.
 bleye, Blei, ein Fisch.
 bolge, bolgin, Bolch, Kabliau.
 breissem, Brachsen, ein Fisch 21/7. 9/8.
 breister = preister.
 broit, Brot.
 Buttauwe, Wein aus Poitou.
 doich, Tuch 31/7.
 dorf, Torf 17/7.
 droisses, Truchseß, Drost 9/6.
 duppe, Topf 16/6.
 eppel, Äpfel.
 ertze, erwise, Erbse.
 galentijne, gallentijne, Galantine, kaltes Gericht von Fleisch oder Fisch mit Gallert 24/6. 25/6.
 genfer, genffer, genver, Ingwer.
 halder, Halfter 11/6. 22/6.
 hame, Kummetsgeschirr 11/6. 28/8.
 hausen, beherbergen 1/8.
 hoinre, Hühner.
 houlds, houltz, Holz 11/8. 13/8. 28/8.
 houw, houwe, Heu.
 husenblase, Hausenblase 15/6.
 huypert, Mietpferd 1/9.
 kappus, Weißkohl 6/8.
 capuyn, kapuyn, Kapaun.
 keis, Käse.
 kirsse, Kirsche.
 kneil, Kaneel, Zimmt 23/6.
 koilvisch, Kohlfisch, Köhler, Seefisch mit schwarzer Schnauze (Grimm, Dtsch. Wörterb. 5, 1591 unter Köhler 3); eine Art Seelachs 24/7. 27/7. 4/8.
 kruyt, Gewürz, Konfekt. kochkruit 1/8.
 lamp, Lamm 25/8.
 larsse, Stiefel 2/7.
 lüne, heute Lünthe, Nierenfett zum Auslassen (Hönig, Wörterbuch d. Kölner Mundart S. 113). swinen lünen 19/6.
 mailmensey, malmensey, Malvasier 27/6. 9/8.
 mait, Magd 15/7.
 meil, Mehl 23/6. 24/8.
 mois, Gemüse.
 mostart, Mostrich, Senf 22/6. 5/7.
 move = dick, fleischig (vgl. Grimm, Dtsch. Wörterb. 6, 1772 unter mauc). m. stockvisch 20/7.
 nale, Gewürznelken 28/8.
 neyven, nähen 22/7.

- oillich, Öl.
 ovrich = overich, übrig, auf Vorrat
 28/7. 29/8.
 pasteide, Pastete 26/6. 28/6.
 patrisgin, Rebhühner (mnl. partrise,
 auch patrise) 4/8. 7/8. 11/8. 29/8.
 p. hoinre 6/8.
 peffer, Pfeffer.
 piffer, pijffer, Pfeifer 28/7.
 preister, breister, Priester 29/8.
 prevante, Proviant.
 rasine, Rosine.
 reyger, Reiher 15/7.
 ruckenbroit, Roggenbrot 16/6. 24/6.
 schaille, schalle, Scholle (Fisch).
 durre sch., getrocknete Schollen
 8/6.
 scheiren, scheren 9/6.
 schene, Schiene, am Wagenrad 13/6.
 schoi, Schuh.
 sencker, Sängler 3/8. 21/8.
 sleie, Schlei 25/6.
 smals, Schmalz 31/7.
 sprein, spren, [mit Salz] bestreuen,
 einsalzen 24/6. 30/6. 16/8.
 stoiffe, Badestube 27/6.
 stoir, Stör 22/6. 29/6.
 taffelbroit, taiffelbroit, Tafelbrot.
 tarte, Torte 28/6.
 tortze waiskertze, gedrehte Wachskerze
 16/6.
 tritzere, mit Zucker gemischtes
 Gewürzpulver 26/6.
 ullich, ulloich, Zwiebel.
 unrait = Verschiedenes, in der kaufmännischen
 Rechnung, überhaupt Kosten (vgl. Mitteil. a. d. Stadtarchiv
 10 S. 90 u. Schiller-Lübben 5, 69) 1/8, 7/8. Auch = feines,
 lockeres Gebäck, Waffel; so wohl 29/6
 u. 24/8.
 voydervas, Fuderfaß 13/7.
 vullen, walken 13/6.
 vuyrinck, Feuerung.
 wain, wan, Wagen.
 wainsmer, Wagenschmiere 8/6. 30/8.
 wampis, Wamms 20/8.
 wech, Woche 30/6.
 wilbroit, Wildpret 23/7.
 wynde, ein Fisch 3/8.
 zeichen, Ziechen, Überzeug 2/9.
 zoum, zom, Zaum 1/8. 4/8.

XII.

Zur Geschichte der Deutschen auf Gotland.

Von

Wolfgang Schlüter.

Adolf Björkander, Till Visby stads äldsta historia. Ett kritisk bidrag. Akademisk afhandling. Upsala 1898.
8^o (138 Ss.)

Obwohl die Schrift A. Björkanders über Wisbys älteste Geschichte bereits vor mehr als einem Jahrzehnt erschienen ist, hielt ich es, im Einverständnis mit der Redaktion der Hansischen Geschichtsblätter nicht für unnütz, auch jetzt noch durch eine eingehende Wiedergabe des Inhalts auf diese, so viel ich weiß, bislang von der deutschen Wissenschaft nicht beachtete kleine aber inhaltreiche Untersuchung des leider der Forschung durch einen allzu frühen Tod entrissenen schwedischen Gelehrten hinzuweisen.

Die Schrift Björkanders will folgende Fragen beantworten: 1. Welche Voraussetzungen für das Emporkommen der Wisbyschen Stadtgemeinde fanden sich in der Handelsentwicklung der Gotländischen Landgemeinde? 2. Wer gründete die Stadtgemeinde in Wisby, die Deutschen oder die Gotländer? 3. Wie entstand diese Stadtgemeinde? 4. Welche Stellung hatten die deutschen Gäste in Wisby? 5. Wie gestaltete sich das Verhältnis zwischen Deutschen und Gotländern in Wisby vor und nach 1288? Die erste Frage behandelt Björkander in der Einleitung, den folgenden ist je eins der vier Kapitel gewidmet, in die sich die Arbeit zerlegt, und als Beilage folgt noch eine Untersuchung der ältesten got-

ländischen Siegel. Eine Antwort auf die zweite Frage zu geben, betrachtet Björkander als den eigentlichen Zweck seiner Arbeit und stellt als Ergebnis seiner Forschung von vornherein die Tatsache hin, daß die Deutschen die älteste wirkliche Stadtgemeinde in Wisby gegründet haben. Die übrigen Kapitel und auch die Beilage hängen so eng mit der Hauptfrage zusammen, daß man das ganze Werkchen eine kritische Darstellung der Geschichte Wisbys bis 1288 nennen darf. Da ich den erzielten Resultaten der Untersuchung Björkanders im Ganzen nur beistimmen kann, so werde ich mich in meinem Referate genau an den Gang seiner Beweisführung anschließen und mir nur erlauben, durch hie und da hinzugefügte Bemerkungen seine Ansichten zu stützen oder durch Zweifel an einzelnen Behauptungen zu erneuter Erwägung der strittigen Fragen anzuregen.

Nachdem Björkander in einem Vorworte (S. 1–14) seine Quellen aufgezählt und kurz die bisher über die Entstehung der Wisbyschen Stadtgemeinde geäußerten Ansichten (Odhner, Höhlbaum, Schäfer) angeführt hat, die in der mehr oder weniger deutlich ausgesprochenen Behauptung gipfelten, daß in Wisby ursprünglich zwei Stadtgemeinden, eine gotländische und eine deutsche, nebeneinander bestanden, bis sie im Laufe des 13. Jahrhunderts in eine zusammenschmolzen, — gibt er in der Einleitung »Über Gotlands ältesten Handel (S. 1–25) ein auf Grundlage der Münz- und Altertümfunde sowie der spärlichen Quellenberichte beruhendes Bild von dem Handel auf der Ostsee in der älteren Zeit des Mittelalters, insonderheit von dem Anteil, den Gotland an diesem Verkehr hatte. Im Gegensatz zu der deutschen Forschung betont Björkander die Bedeutung des gotländischen Handels vor dem Auftreten der Deutschen in der Ostsee, eines Handels, der in der Wikingerzeit selbstverständlich mit Seeraub und Abenteuerfahrt Hand in Hand ging. Wenn auch die alte Verbindung zwischen Ostsee und Mittelmeer, wie sie, nachweislich durch die Münzfunde, zur römischen Kaiserzeit bestanden hatte, durch die Völkerwanderung und die Ausbreitung der Slawen nach Westen unterbrochen wurde, so bildeten sich doch an ihrer Stelle neue Verkehrswege aus, die die Nordvölker über Hedaby-Schleswig und Dorestadt mit dem Westen und vermittelt der Wasserstraßen des Dneper, der Newa, Düna und Wolga mit Konstantinopel, Astrachan und

dem islamitischen Orient in lebhaftem Gütertausch erhielten. Zeugen sind die reichen Funde von angelsächsischen und kufischen Münzen auf Gotland sowie die arabischen Berichte über die Handelsprodukte des Nordens, und die vielfachen Hinweise der russischen Nestorchronik auf die Warägerstraße. Als der Handel eine friedlichere Gestalt annahm, als durch die festen Niederlassungen der Nordleute im Westen und Osten ihr Verkehr feste Anhaltspunkte erhielt, wurde Gotland, das vielleicht ursprünglich auch nur ein Seeräuberschlupfwinkel gewesen war (S. 3, Anm. 1), die wichtigste Zwischenstation für die Fahrt über die Ostsee; die tatsächliche, wenn auch nicht gesetzliche Unabhängigkeit der Insel, ihre günstige Lage und eine in demokratischer Gleichheit lebende Bevölkerung machten Gotland zum gern gesuchten Ziele fremder Schiffer. Aus der Zahl und dem zeitlichen Vorkommen der Münzfunde schließt Björkander, daß die durch die Warägerfahrten angebahnten Beziehungen Gotlands zu arabischen Handelszentren älter sind als die zu Westeuropa, und unter letzteren wieder die Verbindung mit England älter als die mit den deutschen Ländern. Daß die Gotländer selber an diesem weitausgreifenden Handelsverkehr teilhatten, wird durch den gotländischen Charakter der in Rußland mit angelsächsischen Münzen gleichzeitig gefundenen Altsachen bewiesen. Aber von einer hervorragenden Teilnahme Wisbys an dem gotländischen Handel in jenen Zeiten kann nicht die Rede sein, geschweige denn von einer führenden Rolle. Denn weder wird Wisby in dem etwa ums Jahr 1000 zwischen dem Upsalakönig und Gotland geschlossenen Verträge, der gerade den Schutz des gotländischen Handels bezweckte, genannt, noch zeichnet sich Wisby oder dessen Umgegend durch häufigere Münzfunde aus, die vielmehr überall sonst in den Landgemeinden der Insel, und sogar mehr im Osten als im Westen gemacht sind; die Landgemeinde Gotland war es auch, die während des ganzen Mittelalters den Gotenhof in Nowgorod verwaltete, nicht die Stadt Wisby; außer direkten Zeugnissen spricht auch für die Teilnahme der ganzen Insel an dem gewinnbringenden Handel der große Reichtum ihrer Bewohner, ihre Eifersucht auf das später emporkommende Wisby und ihr Trotz gegen den Schwedenkönig. Ich füge hinzu: die auffallende Tatsache, daß der Name Wisbys überhaupt nicht vor 1225 urkundlich zu belegen ist, daß in den Verträgen mit den

Smolensker und Nowgoroder Großfürsten aus dem 12. und 13. Jahrhundert immer nur von Goten und vom gotländischen Ufer, nie von Wisby die Rede ist, daß weder Adam von Bremen¹, Saxo, Arnold von Lübeck noch die Nestorchronik Wisby erwähnt, kann sich doch nur erklären, wenn wir für Wisby eine sehr viel spätere Entstehung annehmen, als Sage und selbst gelehrte Tradition voraussetzen, zugleich aber eine bei Koloniestädten, wie Lübecks und Rigas Beispiel zeigen, nicht ungewöhnliche schnelle Entwicklung.

Björkander wendet sich nun (S. 13) zu einer genaueren Schilderung dieses allgemeinen gotländischen Handels, dem er als Mittelglied zwischen dem alten Wikinger- und Warägerhandel und dem deutsch-gotländischen und dadurch auch als der Grundlage für die spätere Ausbreitung des hansischen Verkehrs eine welt-historische Bedeutung einräumt. Mit besonderer Ausführlichkeit geht er auf die Beziehungen Gotlands zu Nowgorod als die wichtigsten ein. Schon im 11. Jahrhundert finden sich urkundlich nachweisbar Gotländer in diesem nördlichsten Sitze russischer Großfürsten, die in noch immer enger Verbindung mit den verwandten und verschwägerten Fürstenhäusern der Nordländer standen, häufig Hilfe von ihnen erbaten und deshalb wohl leicht geneigt waren, den gotischen Stammesgenossen der Waräger Handels-freiheiten zu gewähren. Der älteste Vertrag zwischen Gotland und Nowgorod datiert zwar erst aus dem Schluß des 12. Jahrhunderts, bezeichnet sich aber selbst als eine Bekräftigung des alten Friedens. Bei der weiteren Ausmalung der Organisation der gotischen Faktorei in Nowgorod, der in Sommer- und Winterfahrten sich ordnenden Handelskarawanen, des eingeschlagenen Weges und anderer interessanten Einzelheiten dieses zwischen Gotland und Nowgorod sich immer mehr befestigenden Verkehrs bedient sich Björkander als ergiebiger Quellen teils des so ausführlichen Vertragsentwurfes von 1269, teils der für den St. Peterhof der deutschen Kaufleute in Nowgorod zusammengestellten Rechtsbücher, der sogenannten Nowgoroder Skraen, indem er — vielleicht mit einer etwas zu weit

¹ Adam erwähnt freilich auch Gotland nicht namentlich; ob unter der von ihm (IV, 16) genannten Insel Churland, die durch Reichtum, Handelsverkehr und eine kürzlich erbaute Kirche sich auszeichnet, wie Günther vermutet (s. Björkander S. XI), wirklich Gotland zu verstehen ist oder etwa eine Verwechslung mit Oesel (estnisch: Kuresaar) vorliegt, bleibt unsicher.

gehenden Zuversicht — annimmt, daß die Deutschen als die Nachfolger der Gotländer sich in allen Hauptsachen genau an das Vorbild ihrer Vorgänger gehalten haben. Wie abhängig freilich die Deutschen von ihren nordischen Vettern waren, läßt sich aus einer Anzahl von Ausdrücken schließen, die sie entsprechend den dadurch bezeichneten Begriffen zu ihrem sprachliche Eigentume machten, wie das von Björkander selbst angeführte »skra«, dem man noch »stevene«, »drell«, »vorschkerl« anreihen kann. Es mag hier andeutungsweise bemerkt werden, daß in analoger Schlußfolgerung viele von den Deutschen in den Ostseeprovinzen gebrauchten Ortsbezeichnungen wie —näs (Domesnäs; Lindanissa?), —wik, —ö (Runö, Dagö, Nargön u. a.) —holm, —by, Glint auf eine vor Ankunft der Deutschen erfolgte nordische Namengebung hinweisen; auch in den Formen der geographischen Namen Dyna, Oesel, Eistland verrät sich dieser nordische Einfluß.

Aber auch in anderer Richtung bahnte sich der gotländische Handel wichtige Wege; so vermittelst der Düna zu den russischen Handelsstädten Polozk und Smolensk, oder weiter nach Westen zu dem weitberühmten Emporium der Ostseeslawen Julin. Auch auf dem Wege nach Livland sind die Gotländer die Lotsen der nachfolgenden Deutschen gewesen; die Festnagelung der Ankunft der ersten deutschen Kaufleute in der Dünamündung auf ein bestimmtes Jahr (1160) erklärt Björkander als Festhaltung der Tradition, daß damals die Bekehrung Livlands begann. Ehe die Deutschen als Nachfolger der Gotländer auch in Julin festen Fuß fassen konnten, hatten sie selber in Lübeck einen Ausgangs- und Stützpunkt für ihren Ostseehandel geschaffen, der bald in der Zusammenfassung aller mit Gotland in der Vorherrschaft zur See rivalisierenden Kräfte zum beherrschenden Mittelpunkte des baltischen Meeres werden sollte.

Weiterhin (S. 22) weist Björkander auf Grund von urkundlichen Tatsachen¹ nach, daß auch in England, mit welchem Lande, wohl als Nachzügler seeräuberischer Wikinger und erobernder Dänen, die Gotländer nach Ausweis der Münzfunde seit dem

¹ Ich vermute freilich, daß unter den in englischen Urkunden des 13. Jahrhunderts genannten »mercatores de Gutland«, die Björkander allesamt für Gotländer hält, auch wisbysche Kaufleute deutscher Herkunft stecken können; Siefrid und Gerhard sind keine nordischen Namen.

10. Jahrhundert in Verbindung standen, die deutschen Kaufleute, die ziemlich gleichzeitig mit ihnen dort als »des Kaisers Männer« auftreten, ihre nordischen Nebenbuhler verdrängt haben; auch in den Handelsbeziehungen zwischen Flandern und dem Norden läßt Björkander den Gotländern den zeitlichen Vorgang vor den Deutschen. Doch ist meiner Meinung nach die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß die Friesen schon früh selbständig Handelsverbindungen mit dem Norden angeknüpft haben, und daß die binnenländischen deutschen Kaufleute, besonders Rheinländer und Westfalen, auch lange vor Lübecks Gründung über die friesischen Häfen oder auch quer durchs Land die Ostsee zu erreichen verstanden. Die »Schleswigfahrer« Soests weisen doch auf eine organisierte, längere Zeit vor der Vernichtung Hetbabys (1156) bestehende Kaufmannsgesellschaft zurück. Als Anzeichen für engere Berührungen zwischen Friesland und Gotland möchte ich vermutungsweise die an die friesischen Bußbestimmungen erinnernden Rechtssätze des Wisbyschen Stadtrechtes heranziehen und auf die m. W. bisher nicht erklärte friesische Münzbezeichnung »coenen« aufmerksam machen, deren Wertverhältnis zur Mark Silbers so auffallend mit dem Verhältnis von einer Mark Kunen zur Mark Silbers in der Nowgoroder Skra stimmt. Hat es mit der gewöhnlichen Erklärung der Kune als »Kaninchenbalg« (russ. kuniza, Kaninchen) seine Richtigkeit, so müßte man freilich, will man nicht an eine zufällige Übereinstimmung der Wörter glauben, eine sehr frühe Übertragung der ursprünglich russischen Wertbenennung durch die ost-westlichen Handelsbeziehungen annehmen.

In diese bisher von den Gotländern als Nachfolgern der Wikinger und Waräger ausschließlich beherrschten Seewege mündete nun der durch Deutschland von Süden nach Norden gerichtete Landhandelsweg ein, und bald überflügelten die an Kapitalkraft mächtigen, ein reicheres Hinterland mit aufblühender Industrie im Rücken habenden, an Wagemut den Nordländern nicht nachstehenden deutschen Kaufleute, die sich zu einem besonderen, im Schutze städtischen Gemeinwesens sich stark fühlenden Stande zusammenschlossen, ihre gotländischen Vorläufer bäuerlichen Standes¹. In diese Übergangszeit muß die Herausbildung Wisbys

¹ Schon in dem Jaroslaw-Vertrage vom Ende des 12. Jahrhunderts werden die Deutschen vor den Gotländern genannt.

als Stadt stattgefunden haben; aber die Erinnerung an die Bedeutung der gotländischen Landgemeinde für den Handel erhielt sich noch lange und fand ihren beredten Ausdruck darin, daß man nicht aufhörte von »mercatores de Gotlandia« zu sprechen, nachdem schon längst Wisby die alleinige Beherrscherin des Ostseehandels geworden war.

Soweit die Einleitung! Im wichtigsten von den nun folgenden vier Kapiteln (S. 26—34) beantwortet Björkander die Frage: ist die älteste Stadtgemeinde in Wisby deutsch oder gotländisch? im Gegensatz zu allen schwedischen und deutschen Forschern, die bisher sich in dieser Sache geäußert haben, zugunsten der Deutschen; und man kann, wenn man seiner auf das urkundliche Material gestützten und klar vorgetragenen Darstellung vorurteilslos folgt, ihm nur recht geben. Sicher ist, daß vor dem letzten Viertel des 13. Jahrhunderts sich keine Spur einer gotländischen Stadtverwaltung findet. Dagegen spricht schon eine päpstliche Urkunde von 1227 unzweifelhaft von »Theutonicis civibus de Visbu«, die sich bei der Gelegenheit eines gegen die räuberischen Oeseler geplanten Kreuzzuges zu den Gotländern, d. h. der gotländischen Landbevölkerung, in scharfen Gegensatz gestellt hatten, und deren »civitas und portus« wegen ihrer kirchenfreundlichen Gesinnung vom Papst in Schutz genommen wird. Noch andere Urkunden aus dem 13. Jahrhundert sprechen von den »deutschen Bürgern in Wisby« oder von den »Bürgern auf dem gotländischen Ufer«, aber nirgends zeigt sich ein Hinweis auf eine Teilung der Bürgerschaft in eine deutsche und gotländische Hälfte. Erst aus einer Urkunde von 1276, in deren Eingang die »consules, seniores et universitas tam Teuthonica quam Gutthensis, Gutland inhabitantes« als die Vertreter der Gesamtbevölkerung Gotlands erscheinen, hat man eine Zweiteiligkeit der Bürgerschaft und der Stadtverwaltung herauszulesen sich gewöhnt. Aber Björkanders scharfsinnige und unbefangene Interpretation macht es klar, daß unter »consules« die Ratmannen Wisbys, unter »seniores« die Vertreter der gotländischen Landgemeinde, unter »universitas tam Teuthonica quam Gutthensis« aber beide, die deutsche Stadtbevölkerung und die gotländische Landbevölkerung verstanden werden müssen. Für den einheitlichen deutschen Charakter der Wisbyschen Stadtverwaltung fällt auch die Urkunde von 1280

schwer ins Gewicht, in welcher »advocatus, consules et commune Theuthonicorum civitatis Wisbucensis« mit Lübeck ein Bündnis schließen. Mit Recht fragt Björkander, wie es möglich gewesen wäre, daß beim Bestehen zweier Hälften der Stadtverwaltung der Vogt, die Ratmannen und die Bürgerschaft der deutschen Hälfte allein in einer politisch so wichtigen Angelegenheit, wie es das Bündnis mit Lübeck war, hätten vorgehen dürfen. Es steht also nach Björkanders Ausführungen jetzt fest, daß die Stadtverwaltung Wisbys in ihren Anfängen rein deutsch war. Die neben der deutschen sicherlich vorhandene gotländische Stadtbevölkerung hatte zwar mit den Deutschen gemeinsame Interessen, war aber rechtlich noch von der gotländischen Landgemeinde ungetrennt und hatte deshalb keine eigenen Vertreter in der Stadtverwaltung. Ich füge dieser Argumentation Björkanders hinzu, daß durch die Auffindung von Bruchstücken einer aus dem 13. Jahrhundert stammenden Fassung des Wisbyschen Stadtrechtes in deutscher Sprache¹, das in seinen wesentlichen Teilen mit niederdeutschen Rechtssatzungen übereinstimmt, die Ansicht von der Alleinherrschaft der Deutschen, oder mindestens ihrer Vorherrschaft in der Stadtverwaltung eine starke Stütze gewonnen hat. Auch der Wortlaut einer Stelle im Smolensker Vertrage (1229) »Hat ein Russe eine Forderung an einen Deutschen in Riga oder auf dem gotländischen Ufer (= Wisby) oder in irgendeiner anderen deutschen Stadt«, läßt keine andere Deutung zu, als daß die Russen Wisby für eine deutsche Stadt hielten.

Das Aufkommen Wisbys als Stadt behandelt Björkander im zweiten Kapitel, indem er zeigt, erstens wie Wisby ein ständiger Marktplatz wurde, wie ferner Wisby eine bodenständige Handelsbevölkerung erhielt, und schließlich, wie Wisby zu einer gesonderten Jurisdiktion gelangte.

Wisbys Emporkommen als Marktplatz hat seinen ausschließlichen Grund in günstigen geographischen, merkantilen und kolonialen Verhältnissen. Vielleicht hat die von der Sage überlieferte Tatsache, daß in Wisby an Stelle eines heidnischen »Wi« (= Opfer-

¹ W. Schlüter, Zwei Bruchstücke einer mittelniederdeutschen Fassung des Wisbyschen Stadtrechts aus dem 13. Jahrhundert. Mitteilungen d. Ges. für Gesch. u. Altertumsk. der Ostseeprovinzen Rußlands. Bd. 18. 1907.

platz) die erste christliche Kirche der Insel erbaut sei, gerade die Niederlassung der ersten deutschen Kaufleute veranlaßt. Durch den wachsenden Besuch der Fremden aber wurde Wisby im Gegensatz und in feindlicher, ja blutiger Nebenbuhlerschaft zu den übrigen Orten der Insel zu einem ständigen Marktplatz. Eine ständige handeltreibende Bevölkerung erhielt Wisby aber erst, als die »Fremden«, und dies waren vorherrschend Deutsche, und unter ihnen wieder überwiegend Westfälinge, sich dauernd in Wisby niederließen.

Genauer den Zeitpunkt für den Beginn einer bodenständigen deutschen Kaufmannschaft auf Gotland zu bestimmen, ist unmöglich; doch kann nach Björkander (S. 41) eine Niederlassung in nennenswertem Umfange nicht vor der Mitte des 12. Jahrhunderts stattgefunden haben. Schon unter Kaiser Lothar (1125—1137), der den Gotländern »iuris et pacis decreta« verlieh — vielleicht auf Befürworten des Herzogs Knut Laward im Interesse des über Schleswig gehenden Ostseehandels — mögen vereinzelt sächsische Kaufleute in Gotland dauernd geblieben sein, aber erst, als Heinrich der Löwe, um das Aufblühen seines neugegründeten Hafens Lübeck zu beschleunigen, wie anderen nordischen Mächten, so auch den Gotländern Handelsprivilegien anbot und diesen die von seinem Großvater Lothar bewilligten Rechte bestätigte und erweiterte (1163), werden unter seinem mächtigen Schutze aus seinen Landen Kaufleute in größerer Anzahl im gastlichen Gotland sich zu dauerndem Wohnen angesiedelt haben. Nach Björkander setzt also Heinrichs Privileg nicht, wie Höhlbaum annimmt, eine schon bestehende deutsche Stadtgemeinde voraus, sondern gab erst für die Bildung einer solchen die nötige Grundlage und Sicherheit. Die weitere Entwicklung erfolgt dann nach allgemeinen geschichtlichen Gesetzen: die deutschen Kolonisten schlossen sich als eine durch gemeinsame Herkunft, Sprache, Beschäftigung und Rücksicht auf ihren Vorteil eng verbundene Korporation zusammen und trennten sich ebenso wie von den Gotländern auch von den nur vorübergehend auf der Insel sich aufhaltenden »Gästen«; im Laufe der Zeit verloren sie ihr Interesse für die alte Heimat und gewannen ein um so stärkeres für die neue, die ihnen Reichtum und Selbständigkeit gewährleistete. Wie noch auf ihrem aus späterer Zeit stammenden Siegel werden sie sich von Anfang an als »Theu-

tonici in Gotlandia manentes⁶ bezeichnet haben, ein Name, der wie Björkander sehr gut bemerkt, eine willkommene Stütze bildet für seine Ansicht, daß es damals eine Stadt Wisby noch gar nicht gab; sonst hätten sich die Kaufleute doch nach ihr genannt. Diese geschlossene deutsche Kaufmannsgesellschaft bildete den Kern der nun entstehenden Stadtgemeinde, die in ihrem staatsrechtlichen Verhältnis als ein Teil Gotlands in den — wenn auch noch so losen — Untertanenverband Schwedens eintrat; dieses folgert Björkander aus einem etwa 1150 (nach Björkander aber auch ebenso gut etwas später) zwischen den Gotländern und dem Schwedenkönige geschlossenen Verträge, nach welchem Gotland zu einer Kriegshilfe mit 7 Schnecken oder zu einer Kriegssteuer von 40 Mark Pfennige für jede Schnecke sich verpflichtete. Da nach einem älteren Verträge Gotland als Tribut nur 60 M. Silbers (= 240 M. Pf.) zu zahlen hatte — wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Einteilung der Insel in 6 Sjettingar — so läßt sich vermuten, daß die Mehrleistung von 40 M. Pf. den Anteil Wisbys an der allgemeinen gotländischen Verpflichtung darstellt. Mit der Annahme, daß die Ausbildung Wisbys zu einer Stadtgemeinde in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts erfolgt sei, stimmt auch die starke Zunahme der Bevölkerung und ihres Wohlstandes, wie sie sich in Erbauung einer nicht unbeträchtlichen Anzahl von Kirchen, die sämtlich ihres baulichen Charakters wegen aus derselben Zeit stammen müssen, deutlich verrät. — Schließlich verfolgt Björkander die Ausbildung Wisbys als eines gesonderten Jurisdiktionsbezirkes, indem er annimmt, daß die ersten deutschen Ansiedler nach gotländischem Rechte lebten, daß aber die allmählich sich mehr und mehr von den einfachen Rechtsverhältnissen der Gotländer sich entfernenden Verhältnisse der Einwanderer auf dem Gebiete des Privat- und Handelsrechtes eine stärkere Heranziehung des in den norddeutschen Städten (Lübeck, Hamburg) geltenden Rechtes nötig machten, wozu dann noch durch die örtlichen Umstände bedingte autonome Bestimmungen hinzutraten. Eine Zeit lang lebten also nach Björkander die Deutschen in Wisby unter einer zwiefachen Jurisdiktion und erst nach und nach kam es zu einer faktischen Exemption von dem Gotländischen Rechte, was dann auch seinen Ausdruck in einer selbständigen Kodifikation des eigenen Wisbyschen Stadtrechtes fand. Ohne

auf die interessante Frage nach der Entstehung dieses Stadtrechtes im einzelnen einzugehen, gibt Björkander doch eine Reihe von schätzbaren Hinweisen auf die Übereinstimmung einerseits zwischen einzelnen Sätzen des Wisby-Stadtrechtes und dem Gotalag, andererseits zwischen dem Stadtrechte und den Bestimmungen der Lübecker und Hamburger Rechtsbücher. Ich gehe hier nicht näher auf diese Ausführungen Björkanders ein, in der Hoffnung, daß der ganzen Frage für die durch die schon oben (S. 462) berührte Auffindung und Veröffentlichung von Bruchstücken des Stadtrechtes aus dem 13. Jahrhundert neues wichtiges Untersuchungsmaterial gewonnen ist, von berufener Hand eine befriedigende Lösung zu teil werden wird. Hier sei nur soviel bemerkt, daß die Unterordnung der deutschen Kaufleute unter gotländische Jurisdiktion wohl nur sehr kurze Zeit gewährt haben wird; die von Björkander erwähnten (S. 53) Übereinstimmungen zwischen dem Stadtrechte und dem Gotalag können auch auf gemeinsamer altgermanischer Grundlage beruhen, was eine genauere Untersuchung beider Rechtsbücher auf ihre Quellen hin wohl erweisen müßte; die Einsetzung eines Vogtes durch Heinrich den Löwen scheint mir doch eine Rechtsprechung nach deutschem Gewohnheitsrechte als selbstverständliche Folgerung zu verlangen; eine Rechtsprechung, die später auf Grund von eignen, teils den älteren sächsischen Stadtrechten nachgebildeten, teils in autonomer Selbstherrlichkeit neu geschaffenen Sätzen sich weiterbildete, bis sie in einer Form zur Kodifikation gelangte, von der die ältesten uns erhaltenen Bruchstücke, die aber nach meiner Ansicht (s. Mitteilungen d. Ges. f. Gesch. u. Alt. d. Ostseeprovinzen, Bd. 18 S. 529 ff.) erst kurz vor dem letzten Viertel des 13. Jahrh. abgefaßt sind, vermutlich nur eine Umarbeitung oder jüngere Rezension darstellen. Denn da die Tochterkolonie Wisbys Riga schon im Anfange desselben Jahrhunderts ein auf Grundlage Wisbyschen Rechtes beruhendes kodifiziertes Stadtrecht erhielt, so wird zur selben Zeit, wenn nicht schon früher, in Wisby ein geschriebenes Recht bestanden haben müssen. Die spätere Tradition, möglicherweise auch nur gelehrter Mißverstand, führte die Grundlage der im 14. Jahrhundert niedergesetzten jüngeren Rezension des Wisbyschen Stadtrechtes fälschlich auf Heinrichs des Löwen Privilegienbrief zurück, indem man unter den »*juris et pacis decreta*« wohl geradezu ein Rechtsbuch

verstand; aber immerhin kann auch diese falsche Auffassung für das lange Bestehen einer Rechtsprechung nach deutschem Rechte mit in Betracht kommen. Bei dem Hinweis auf die Quelle des Rigischen Stadtrechts meint freilich Björkander (S. 50) die von den Urkunden gebrauchten Ausdrücke »jus Gotorum« und »jura Gotlandiae« könnten sich nur auf gotländische Rechtsquellen beziehen und »nicht auf ein über Gotland nach Riga importiertes deutsches Stadtrecht«. Ich kann mich seiner Ansicht nicht anschließen; das den Rigischen Bürgern von ihrem Bischof unter dem ausdrücklich hinzugefügten Grunde »eo quod haberent jus Gotorum« bewilligte Recht der Wahl eines Stadtrichters konnte doch nur sein Vorbild haben in dem in Wisby geltenden »Recht« der freien Wahl des Advocatus, das sich die Bürger wohl seit dem Aufhören der sächsischen Herzogsgewalt angemäßt hatten. Übrigens ist das Verhältnis der Rigaschen Rechtsquellen zu dem Wisbyschen Stadtrechte noch nicht geklärt; sämtliche uns bekannten Kodifikationen des Rigischen Stadtrechts stimmen — abgesehen von dem auf allgemein deutscher Rechtsgrundlage beruhenden Inhalt der einzelnen Sätze — formell so wenig mit dem Wisbyschen Rechte überein, daß wir gezwungen sind, entweder dem »jus Gotorum« und den »jura Gotlandiae« eine ganz allgemeine Bedeutung im Sinne von Privilegien¹ zu geben oder das Vorhandensein eines früheren uns jetzt verlorenen Textes des Rigischen Stadtrechts anzunehmen. An der Existenz eines schon im ersten Drittel des 13. Jahrhunderts ausgebildeten Stadtrechts in Wisby ist aber meines Erachtens nicht zu zweifeln.

Auch Björkander verlegt die Ausbildung einer eigenen deutschen Jurisdiktion, die er eben mit dem Eindringen fremder Stadtrechtsbestimmungen und eigener autonomer Sätze in die gotländische Rechtsgrundlage gleichzeitig setzt, noch in das 12. Jahrhundert, indem er seine Darlegung der Wisbyschen Rechtsverhältnisse mit dem Satze schließt (S. 58) »Die deutschen Bürger Wisbys erhielten eine eigene Jurisdiktion schon vor 1201«. Die auf dem Vorhandensein eines ständigen Marktes, einer angesiedelten Bevölkerung und einer eigenen Jurisdiktion beruhende Selbständigkeit Wisbys als Stadt war nach Björkander bereits in der zweiten

¹ Vgl. auch »jura et libertates« im Sinne von Privilegien im Hans. UB. I Nr. 663 u. 665 Schluß.

Hälfte des 12. Jahrhunderts fertig ausgebildet und damit die rechtliche Trennung von der Landgemeinde vollzogen. Das Verhältnis Wisbys und seiner deutschen Stadtgemeinde zur schwedischen Königsherrschaft kann man m. E. am besten mit dem der Stadt Reval zum dänischen Reiche vergleichen, indem diese, bei nomineller Abhängigkeit vom dänischen Könige, doch eine wesentlich aus deutschen Eingewanderten bestehende Gemeinde bildete, die unter eigenem Rat und Bürgermeister nach dem ihr vom Könige selbst verliehenen Lübschen Rechte lebte. Trotz seiner großen Selbständigkeit blieb Wisby also nominell eine dem schwedischen Könige untertänige Stadt. Die Versuche, auch in staatsrechtlicher Beziehung sich von Gotland und somit von Schweden zu lösen, scheiterten an dessen wachsender Königsmacht.

Im dritten Kapitel »Die deutschen Gäste in Wisby« (S. 60—95) behandelt Björkander die Entwicklung der gleichzeitig und neben der »Stadt« Wisby bestehenden »Gesellschaft der deutschen Kaufleute« oder, wie sie in Urkunden genannt wird, »universitas communitum mercatorum«, deren vom Stadtsiegel deutlich unterschiedenes Siegel die Unterschrift »Sigillum Theutonicorum Gotlandiam frequentantium« zeigt. Björkander führt hierzu in eingehender Darlegung aus, wie die einzelnen, durch ihre gemeinsame Zugehörigkeit zum deutschen Reiche verbundenen Kaufleute dem Zwange der Not und dem Zuge der Zeit gehorchend zu festen Gruppen (Gilden, Hansen) sich zusammenschlossen, die, nach gleicher Herkunft oder gleichem Ziele benannt, gerade im Auslande zu Korporationen von immer größerer handelspolitischer Bedeutung erwachsen. Unter ihnen wurde die wichtigste die Gesellschaft der Gotlandsfahrer mit ihrem Sitze in Wisby, die Vorläuferin der deutschen Hanse. Wann und wie sich die erste Organisation dieser »universitas« gebildet, verbirgt sich im Dunkel. Björkander glaubt aus der starken Beteiligung der unteren Rheinlande und Westfalens an den Gotlandsfahrten schließen zu dürfen, daß die deutschen Kaufleute zunächst über die Niederlande und England Bekanntschaft mit Gotland und Anteil an dem Ostseehandel gewonnen hätten, und erst bei allmählich eintretender größerer Sicherheit des Handels in der Ostsee mit eigenen Schiffen in den Norden gefahren seien. Doch scheint mir, wie schon vorhin bemerkt, die Existenz der »Schleswigfahrer« in Soest auf eine schon vor Lübecks

Emporkommen bestehende direkte Beteiligung der westfälischen Städte am Aktivhandel hinzuweisen. Weiter schildert dann Björkander, wie an Stelle der einzelnen Kaufleute oder der Gilden nach und nach die Behörden der an dem Handel interessierten Städte treten und so eine Bundesorganisation entstand von weitreichender Macht und stets zunehmender politischer Bedeutung. Wisby als deutsche Stadtgemeinde trat in diese Organisation als den übrigen Städten nebengeordnetes Mitglied ein, wie die in ähnlicher Lage befindlichen livländischen Städte Riga, Reval und Dorpat, gewann aber, dank seiner Lage und der dadurch bedingten Konzentration des Ostseehandels in Gotland, eine führende Stellung, die es während eines ganzen Jahrhunderts behauptete, bis es am Schlusse des 13. Jahrhunderts zugleich mit dem Verfall der Gotlandsfahrgesellschaft diese an Lübeck abtreten mußte. Bei dem Versuche, aus dem spärlichen Urkundenmaterial noch mehr Aufklärung über die Einzelheiten der Organisation der »Gäste« in Gotland zu gewinnen, kommt Björkander (S. 70 ff.) nochmals auf das Privileg Heinrichs des Löwen zu sprechen. Mit vollem Rechte erklärt er den Nachtrag der Urkunde, in dem der Herzog die Deutschen in Gotland und deren Rechtspflege einem Odelricus übergibt, für einen späteren Zusatz, da er nur in der jüngeren der beiden aus dem 13. und 14. Jahrhundert stammenden Abschriften steht. Seinen Gründen habe ich in meiner Ausgabe der Wisbyer Stadtrechtsbruchstücke (a. a. O. S. 536) noch als Stütze hinzugefügt, daß der Name Odelricus mit *d* geschrieben ist, während in dem vom Original abgeschriebenem Texte der eigentlichen Urkunde noch das im 12. Jahrhundert gebräuchliche *th* vorkommt. Nichtsdestoweniger möchte ich der in dem Zusatze erhaltenen Nachricht nicht alle Glaubwürdigkeit absprechen, — was übrigens auch Björkander nicht tut, — sondern darin nur eine in die Form einer urkundlichen Einsetzung gebrachte Erinnerung an wirklich geschehene Vorgänge sehen. Heinrich der Löwe beanspruchte für die den Gotländern in seinen Landen gewährten Privilegien einen auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit beruhenden Schutz für die aus seinem Reiche stammenden deutschen Kaufleute. Zu dessen Ausübung und zugleich zur Entscheidung aller Rechtsstreitigkeiten unter den Deutschen setzte er einen Vogt (*advocatus*) ein. Aus der Beibehaltung dieses Amtsnamens auch in der späteren Ver-

fassung Wisbys glaube ich schließen zu dürfen, daß der vom Herzog eingesetzte, nach Auflösung des sächsischen Herzogtums von den Bürgern erwählte »Vogt« sein Amt als eine städtische Autorität ausübte, so daß also die Einsetzung des Advocatus mit den übrigen von Björkander im zweiten Kapitel behandelten Bedingungen die Konstituierung einer deutschen Stadtgemeinde Wisby beförderte. Ihm war als Stadtrichter die gesamte Strafrechtspflege übertragen, während Björkander ihm — mit einer mir unverständlichen Interpretation des Wortlautes — die Strafen an Hals und Hand entzogen sehen will. Björkander glaubt in dem Odelricus nur den ältesten »Oldermann« der deutschen Gäste anerkennen zu müssen, obwohl es garnicht wahrscheinlich ist, daß die aus verschiedenen Städten stammenden Gotlandsfahrer gleich von Anfang an sich einer so strammen, zu einheitlicher Spitze auslaufenden Organisation erfreut haben sollten; vielmehr hatte vermutlich jede Gruppe ihren eignen Oldermann, wie solche ja auch urkundlich für das 13. Jahrhundert bezeugt sind. Was Björkander weiterhin über die innere Gliederung der Kaufmannsgesellschaft, ihre gesetzgebende, besonders im deutschen Hofe zu Nowgorod zur Geltung kommende Tätigkeit, ihre handelspolitische und diplomatische Wirksamkeit, ihre Beziehungen zu Wisby auf kirchlichem Gebiete sagt, ist von großem Interesse, kann hier aber so kurz nicht wiederholt werden; noch weniger möchte ich durch Widerspruch gegen einzelnes die durch scharfsinnige Deutung des in Betracht kommenden Urkundenmaterials gewonnenen Ergebnisse beeinträchtigen¹, Gegen Ende

¹ Über meine von Björkander (S. 81) abweichende Auffassung der »consules in Wisebu« in der Urkunde von 1232 vgl. Mitt. d. Ges. f. Gesch. u. Alt. d. Ostseepr. Bd. 18 S. 537. — »van ganceme rade« im Eingang der Nowgoroder Schra möchte ich nicht mit Björkander (S. 81) als einen Beweis für das Vorhandensein eines besonderen Rates innerhalb der Wisbygesellschaft ansehen, sondern halte die Wendung nur für einen dem lateinischen »unanimi consensu« gleichbedeutenden Ausdruck. — Wegen der Stellung der deutschen Gäste zu den deutschen Wisbybürgern mag hier andeutungsweise auf das gewisse Analogien zeigende Verhältnis zwischen den Reichsdeutschen und den russischen Untertanen deutscher Abstammung in den Ostseeprovinzen hingewiesen sein: erstere, früher nach ihrer verschiedenen Herkunft zersplittert, seit 1871 in der deutschen Reichsmatrikel geeint, haben mit den deutschen Liv-, Est- und Kurländern Kirche, Schule. Handelsinteressen und soziale Stellung ge-

des 13. Jahrhunderts hatte die »Gesellschaft des gemeinen Kaufmanns« ihre einstige Bedeutung eingebüßt; die Stadt Wisby war in ihre Rechte und Befugnisse getreten, wie am deutlichsten aus dem Nowgorod betreffenden Appellationsstreit zwischen ihr und ihrer Nebenbuhlerin Lübeck hervorgeht. Die Berufung in Streit-sachen am St. Peterhofe in Nowgorod hätte bei der ursprünglichen Abhängigkeit des Hofes von der Kaufmannsgesellschaft an diese, und nicht an die Stadt Wisby gehen müssen. Aber die Gesellschaft rührte sich nicht. So war es nur eine Bestätigung ihres Auslöschens, daß 1299 von den Städten beschlossen wurde, daß das Siegel der »gemeinen Kaufleute« fortan nicht mehr gebraucht werden sollte.

Bei aller Selbständigkeit der deutschen Stadtgemeinde Wisby auf merkantilem, ja selbst politischem Gebiete, war sie doch immer in engster Verbindung mit Gotland geblieben. Eine auf vollständige Loslösung von der Umgebung hinielende Bewegung mußte zum Zusammenstoß mit der mittlerweile erstarkten Königsmacht Schwedens führen und hatte eine Katastrophe zur Folge, die in gleichzeitigem Zusammenwirken mit anderen Bedingungen das Sinken Wisbys von der so rasch erstiegenen Höhe verursachte. Der Darlegung dieser Verhältnisse ist das letzte Kapitel (S. 96–122) gewidmet. Es ist das Jahr 1288, das den Wendepunkt bildet; aus diesem Jahre stammt die sogenannte Unterwerfungsurkunde, ausgestellt von »advocati et consules tam Gotensium quam Theutoniarum et communitas civium de Wisby«. Hier haben wir nach Björkander das erste unzweideutige Zeugnis für eine aus zwei Hälften, einer gotländischen und einer deutschen, bestehende Stadtverwaltung. An gotländischen Einwohnern hatte es selbstverständlich in Wisby nie gefehlt; sie bildeten, wie den ihrer Herkunft nach älteren, so auch vermutlich den zahlreicheren Bestandteil der Bevölkerung. Aber rechtlich unterstanden sie der Landgemeinde der Insel und hatten ihre politische Vertretung in deren Behörden. Infolgedessen ausgeschlossen von den Vorteilen, die die Zugehörigkeit zur Stadtgemeinde bot, richteten sie ihr ganzes Streben auf eine Lösung aus der Rechtsgemeinschaft mit ihren Volksgenossen

mein, sind aber als »Ausländer« von den politischen Rechten (Wahlen) und Pflichten (Steuern) ausgeschlossen.

und auf einen möglichst engen Anschluß an den vorhandenen Kern der deutschen Stadtgemeinde, mit der sie eine starke Interessengemeinschaft verband. Denn da die Angelegenheiten der »Kaufmannsgesellschaft« im Laufe des 13. Jahrhunderts mehr und mehr Sache der einzelnen Städte und ihrer Vertreter geworden war, und Wisby als Stadt regen Anteil an den gemeinsamen Aktionen dieser »Vorhansa« nahm, so war der Eintritt in die Bürgerschaft Wisbys für die Gotländer von größtem Vorteil. So sehen wir denn schon vor 1288 die Gotländer an verschiedenen Handlungen der Stadt Wisby beteiligt, auch an dem Bau der Mauern, dem äußeren Zeichen der vollständigen Scheidung der Stadt vom Lande. Urkundlich bezeugt wird [diese Teilnahme durch ausdrückliche Nennung der Gotländer neben den Deutschen in den Eingangsformeln, wo es z. B. 1280 heißt: *consules et commune civitatis Wysbicenfis tam Teothonicorum quam Guttensium*, oder 1286: *consules ceterique cives tam Gotensium quam Theutonicorum in Wisbu*. Es könnte scheinen, als ob durch diese Formeln die frühere Ansicht von der schon vor 1288 bestehenden Doppelheit der Stadtverwaltung eine unwiderlegliche Bestätigung erhielte; aber Björkander macht auf einen wichtigen formellen Unterschied aufmerksam, der zwischen den Urkunden vor und nach 1288 besteht, indem in den Urkunden von 1280 und 1286 (s. S. 98 u. 99) die Nationalitätsbezeichnungen »tam Teothonicorum quam Guttensium« und »tam Gotensium quam Theutonicorum« sich auf die civitas oder die cives beziehen, von 1288 an aber sich unmittelbar an die Bezeichnungen der Behörden »advocati et consules« anschließen. Vor 1276 kommt aber die gleichzeitige Nennung der Gotländer neben den Deutschen überhaupt nicht vor; daß in der Urkunde von 1276 (*consules, seniores et universitas tam Teuthonica quam Gutthensis, Gutland inhabitantes*) nicht von einer gemeinsamen gotländischen und deutschen Stadtverwaltung die Rede ist, hat Björkander S. 31 bewiesen. In der Urkunde von 1276 handelt es sich um eine Bestätigung der Privilegien der Gotländer durch König Magnus Ladulås, in denen von 1280 und 1286 stehen den Wisbyern und Gotländern gemeinsame Interessen auf dem Gebiete des Handels in Frage. Da ist der auch urkundlich zum Ausdruck kommende Anteil der gotländischen Bevölkerung Wisbys nicht auffallend. Dagegen in rein politischen Unternehmungen, wie in dem oben (S. 462) berührten Vertrage

mit Lübeck (gleichfalls aus dem Jahre 1280), verhandeln »advocatus, consules et commune Theutonicorum civitatis Wisbucensis« ganz allein. Erst das gemeinsame Vorgehen gegen die der Stadt feindliche Landgemeinde der Insel, der offene Krieg gegen die Bauern Gotlands, der zwar mit einem glänzenden Siege endete, aber das Einschreiten der die wachsende Selbständigkeit der Stadt Wisby schon lange argwöhnisch betrachtenden Königsmacht Schwedens veranlaßte, führte zu einer vollständigen rechtlichen Verschmelzung der bisher nur durch Interessengemeinschaft verbundenen Teile der Bevölkerung. Diese Verschmelzung findet ihren Ausdruck in dem immer selteneren Vorkommen der doppelten Nationalitätsbezeichnung in den Urkunden, wo es nach 1288 meist einfach lautet: *cives Wisbyenses, civitas Gotlandiae, civitas Wisbyensis*. Als rechtlich an der Stadtverwaltung beteiligt, bedienen sich die Gotländer eines eigenen Siegels, das gemeinsam mit dem der Deutschen den Urkunden der Stadt angehängt wird, bis auf Anordnung König Magnus Erikssons (1341) beide Stadtgemeinden nur ein einziges Siegel zu brauchen anfangen, dessen Embleme aus denen der früheren selbständigen Siegel der deutschen und der gotländischen Bestandteile der städtischen Bevölkerung zusammengearbeitet sind. Das deutsche aus dem 13. Jahrhundert stammende Recht der Stadt Wisby wurde gleichzeitig auch das Recht für die Wisby-Gotländer.

Mit diesem Ausgleich zwischen dem deutschen und gotländischen Elemente der Bevölkerung der Stadt vollzieht sich der Abschluß einer langen Entwicklung, die zugleich die Periode von Wisbys Größe bedeutet; von nun an lenken die Geschehnisse der Insel und ihres Vorortes in die Bahnen des Reiches ein, zu dem Gotland nach seiner Lage und der Nationalität seiner Bewohnerschaft gehört. Je mehr Lübeck in der ihrer Blütezeit entgegengehenden Deutschen Hanse die Führerin wurde, desto mehr verlor Wisby von seiner Bedeutung als Mittelpunkt des Ostseehandels; der deutsche Kaufmann besuchte Gotland noch, aber Wisby büßte seinen Charakter als deutsche Koloniestadt mehr und mehr ein und wurde eine schwedische, vom Könige von Schweden abhängige Stadt.

In der Beilage (S. 123—137) behandelt Björkander die ältesten gotländischen Siegel und kommt bei seiner Untersuchung gleich-

falls zu Ergebnissen, die von den bisher geltenden Meinungen in wichtigen Punkten abweichen, aber seinen, in der vorhergehenden Abhandlung ausgesprochenen Ansichten zu willkommener Stütze dienen. Er behandelt das älteste Siegel der gotländischen Landgemeinde, das Siegel der gotländischen Bürgerschaft in Wisby, das der deutschen Bürgerschaft, das der deutschen Gäste, und schließlich das der Stadt Wisby. Als Hauptergebnisse seiner Forschung hebe ich nur hervor, daß das Siegel der gotländischen Landgemeinde auch von den städtischen Wisby-Gotländern verwendet wurde, solange sie noch nicht rechtlich Teil an der Bürgergemeinde Wisby hatten. Für das Siegel der selbständigen gotländischen Stadtgemeinde (nach 1288) glaubt Björkander in einem leider unvollständig erhaltenen Exemplar, das einer Urkunde von 1341 anhängt, das einzige Beispiel gefunden zu haben; da nämlich die Urkunde von den »advocati et consules Wisbyenses« ausgestellt ist und das gleichfalls anhängende »sigillum Theutonicorum in Gotlandia manencium«, als Zeichen der deutschen Stadtgemeinde bekannt ist, so kann das zerstörte Siegel nur das der gotländischen Bürgerschaft sein. — Das Siegel der deutschen Bürgerschaft mit der eben genannten Inschrift kommt vor dem Jahre 1280 bedauerlicher Weise nicht vor, von 1341 an wird es durch das gemeinsame Stadtsiegel ersetzt. — Die deutschen Gäste bedienten sich eines ähnlichen Siegels mit der Umschrift »Sigillum Theuthonicorum Gutlandiam frequentantium«, deren Abkürzungen ihm ein höheres Alter zuzusprechen erlauben als dem Siegel der deutschen Stadtgemeinde. Es ist erhalten an einer Urkunde vom Jahre 1287; zum letzten Male begegnet es 1291. Wie oben (S. 470) erwähnt, wurde seine weitere Anwendung 1299 verboten. — Als Siegel der vereinigten Stadt Wisby ist eine Ineinsarbeitung des Siegels der gotländischen Stadtgemeinde mit dem der deutschen, des Widders mit Nimbus, Fahne und Kelch und des Lilienzweiges bekannt; die Umschrift »Sigillum civitatis Wisbyensis« steht in Übereinstimmung mit der seit 1288 mehr und mehr üblichen Weglassung der nationalen Bestandteile der Stadtverwaltung. Es wird angefertigt sein, nachdem König Magnus Eriksson ein gemeinsames Siegel für Wisby verordnet hatte (etwa 1341).

XIII.

Ein Blick in das städtische Leben Westfalens im 13. Jahrhundert nach dem Palpanista.

Von

Hans Richter.

In dem kulturhistorisch höchst bedeutsamen, aber nur wenig beachteten Palpanista Bernhards von der Geist findet sich auch ein interessanter Beitrag zur Handels- und Gewerbe-geschichte Westfalens.

Zum besseren Verständnisse dieser Stelle des Gedichtes, die ich im folgenden veröffentliche, muß ich einige Angaben über den Dichter und sein Werk vorausschicken¹. Der Verfasser des Gedichtes, Bernhard von der Geist, war Notar des Münsterischen Bischofs Ludolf von Holte (1226—1247). Seit Anfang der vierziger Jahre war er zugleich Lehrer an der Stiftsschule zu St. Mauritz in der Nähe von Münster. Für seine Dienste scheint ihm ein Kanonikat an demselben Stifte in Aussicht gestellt zu sein, auf das er aber reichlich lange warten mußte². Nachdem er endlich

¹ Ausführlicheres Material und genaue Quellenangaben finden sich in meiner Dissertation: Prolegomena zu einer Ausgabe des Palpanista Bernhards von der Geist, Münster 1905; s. a. A. Bömer, Das literarische Leben in Münster bis zur endgültigen Rezeption des Humanismus (in der Festschrift zur Eröffnung des Neubaus der Kgl. Universitäts-Bibliothek in Münster am 3. November 1906), Aus dem geistigen Leben und Schaffen in Westfalen, Münster 1906, S. 68—73.

² Wir erfahren das aus einem zweiten kürzeren Gedichte desselben Verfassers, einer scharfen lateinischen Satire gegen die Schmeichelei,

die Pfründe erhalten hatte, zog er sich — etwa 1246 oder 1247 — auf seinen Ruhesitz zurück. Dort verfaßte Bernhard den *Palpanista*, in dem er in möglichst objektiver Weise die Erfahrungen und Beobachtungen, die er während seines Hoflebens gemacht hatte, zu verallgemeinern suchte. Er starb an einem 2. Oktober. Sein Gedicht erfreute sich im Mittelalter großer Beliebtheit. Abgesehen von einzelnen Versen, die sich in den Florilegien des Mittelalters finden, habe ich 18 vollständige Handschriften nachweisen können, und außerdem sind drei Drucke vorhanden, eine Inkunabel o. O. u. J. (Utrecht 1473!), ein bei Heinrich Quentell in Köln 1504 erschienener Druck und eine Ausgabe des Zwickauer Rektors Daumius vom Jahre 1660.

Der Inhalt des *Palpanista* ist kurz folgender: Der Dichter und ein alter Höfling unterhalten sich über den Wert des Hof- und Privatlebens. In der ersten größeren Hälfte des Gedichtes, die in leoninischen Hexametern verfaßt ist, führt vor allem der Ritter das Wort. Er ergeht sich in überschwenglichen Lobpreisungen auf das Hofleben. Allerdings könne man der Vorteile desselben nur dann teilhaftig werden, wenn man gründlich zu schmeicheln und sich allen Launen und Einfällen des Herrn anzupassen verstehe. Am meisten setze man sich aber bei dem Herrn in Gunst, wenn man ihm Mittel und Wege angebe, wie er zu Geld kommen könne. Er führt dann eine Reihe von Beispielen an, wie von Geistlichen, Rittern, Bürgern und Bauern Geld erpreßt werden könne. In der zweiten Hälfte des Gedichtes, die aus paarweis gereimten Hexametern besteht, handelt es sich um die Bequemlichkeiten und Beschwerden des Hoflebens. Die beiden streitenden Parteien suchen durch ganz konkrete Beispiele ihren Standpunkt zu verteidigen. Das Gedicht endet natürlich mit einem — allerdings wenig motivierten — Siege Bernhards. Der Wert dieser Satire liegt nun darin, daß der Dichter sich nicht in langen moralischen Betrachtungen über die Schlechtigkeit des Hoflebens ergeht, sondern daß er, resp. der Höfling, ihre Ansichten durch

die uns unter dem Titel *«Dialogismi veritatis, adulatoris, iustitiae»* in einem leider sehr mangelhaften Abdrucke in: *Varia doctorum piorumque virorum de corrupto ecclesiae statu poemata, ante nostram aetatem conscripta . . . cum praefatione Matthiae Flacii Illyrici*, Basel 1556, S. 15—19, erhalten ist; s. meine Dissertation S. 45—49.

lebendig erzählte Fälle aus dem Leben erläutern. So wird uns mancher bezeichnende Zug aus dem Leben und Treiben der Stände in der damaligen Zeit mitgeteilt. Auf der anderen Seite darf man aber nicht vergessen, daß bei dem tendenziösen Charakter dieser Satire alle geschilderten Verhältnisse nicht als unbedingt typisch zu gelten haben, sondern daß manche Übertreibungen mit unterlaufen.

Für unseren Zweck kommt hauptsächlich in Betracht, was von den Bewohnern der Städte gesagt wird. Von ihnen ist die Rede, als es sich um ergiebige Geldquellen für den Fürsten handelt. Eine solche sind die in Städten häufig vorkommenden Schlägereien, die mit schweren Geldbußen geahndet werden. Diesen Gedanken bringt der Dichter in der Weise, daß er dem Ritter den Verlauf einer solchen Schlägerei schildern und die Vorteile derselben dem Fürsten auseinandersetzen läßt. Wohl bei Gelegenheit der Messe ist die Stadt voll von Menschen. Die Weinschenke ist gut besucht. Friedlich fließt zunächst das Gespräch dahin. Allmählich steigt der Wein den Gästen zu Kopfe. Prahlerisch beginnt ein alter Kaufmann von seinen weiten Fahrten zu erzählen, von den Städten, die er besucht, und dem Meere, das er befahren hat. Ist er jetzt auch arm geworden, so glaubt er doch verächtlich auf die Spießbürger und Handwerker herabschauen zu dürfen, weil er weit umhergekommen ist und feines Benehmen gelernt hat, während jener Tätigkeit auf das enge Gebiet, das die Stadtmauern umgrenzen, beschränkt geblieben ist. Aus seinen Worten spricht deutlich der Neid auf den aufstrebenden Stand der Handwerker; denn diese haben Geld, sie können sich prächtig kleiden, jeder Weber und Schuster — wir würden heute sagen, jeder Schuster und Schneider — trinkt jetzt Wein, sie bauen sich steinerne Häuser, reiten auf prächtigem Rosse und wollen nur reiche Frauen heiraten. Dieser Hohn reizt die Handwerker aufs schwerste. Betrug werfen sie ihrem hochmütigen Gegner vor. Das ist zu viel. Wuchtig saust sein Humpen auf den Schädel des Sprechers nieder. So beginnt eine blutige Schlägerei. Stuhlbeine, Leuchter, Schemel und Holzschuhe sind die Waffen. Doch rasch ist der Zorn wieder verraucht. Man besinnt sich, daß man zusammenhalten müsse und nichts von dem Streit laut werden lassen dürfe, denn der Stadtherr würde mit

Freuden die Gelegenheit ergreifen, um die Beteiligten schwer zu büßen. Trotzdem dringt das Gerücht von dem Streite zu den Ohren des Fürsten, und eine hohe Geldbuße trifft alle Beteiligten, ob schuldig oder nicht¹. Wie der Dichter in seinem ganzen Werke eigene Beobachtungen und Erfahrungen verwertet, also westfälische Verhältnisse darstellt, so auch in dieser trotz einiger Übertreibungen so lebenswahren Schilderung. So nahe es läge zu sagen, daß gerade die Zustände Münsters ihm vor Augen geschwebt hätten, so muß diese Frage doch offen bleiben, da der Name dieser Stadt nicht genannt wird. Wir erhalten also folgende bemerkenswerte Züge für das städtische Leben in Westfalen in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Weinschenken sind vorhanden, in der alle Stände verkehren. Der westfälische Kaufmann reist über See. Seine ausgedehnte Tätigkeit steht im Gegensatz zu dem engbegrenzten Arbeitsfelde des Handwerkers. Doch ist dessen Lage günstig, er kann mancherlei Luxus treiben, ja, er baut sich schon steinerne Häuser. Andererseits halten beide Berufe zusammen — der Bruderschaftsgedanke klingt hier an — gegen den Fürsten und Richter, der vor allem auf seinen Geldvorteil bei Streitigkeiten bedacht ist.

Wenn ich im folgenden diesen Abschnitt des Gedichtes zum Abdruck bringe, so ist es wohl verständlich, daß ich keinen vollständigen kritischen Apparat hinzufüge, sondern mich nur mit den wichtigsten Lesarten begnüge. Ich müßte sonst näher auf das Verhältnis der Handschriften eingehen, ohne doch inhaltlich etwas zu gewinnen. Zugrunde lege ich die älteste Handschrift des Gedichtes, die Pergamenthandschrift der Hof- und Staatsbibliothek zu München, Nr. 4652 (Benedict. 152)², die spätestens in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts geschrieben ist³. Unsere Stelle um-

¹ Eine kurze Inhaltsangabe dieses Abschnittes, allerdings in anderem Zusammenhange, findet sich auch in Kuno Francke, Zur Geschichte der lateinischen Schulpoesie des XII. und XIII. Jahrhunderts, München 1879, S. 78 f. Die falsche Übersetzung von scarrabeni (scarnabeni) mit »Landsknecht« (anstatt mit »Käfer, Mistkäfer«) hat schon E. Voigt in der Jenaer Literaturzeitung 1879, Nr. 407, berichtet.

² Catalogus codicum manu scriptorum Bibliothecae regiae Monacensis, München 1868, tom. III, pars II, p. 188.

³ Vgl. meine Dissertation S. 13.

faßt dort die Verse 475–541. Der Abdruck schließt sich genau, auch in der Schreibweise, an die Handschrift an.

475. Fervet et omnigena populo polis est tua plena.
 Potat ibi quivis, felix, miser, advena, civis,
 Cum domino verna sub eadem vina taberna,
 Et sonat in vino distincta locucio primo
 Et¹ pacis terre fit ibi vel mencio gwerre,
480. Quis sis vel qualis, es forsán ibi memoralis²,
 Quod vel quale merum vel que sit copia rerum
 Aut aliquid tale, quod tunc magis est generale.
 Tandem vox crescit, dum vino lingua madescit;
 Dictaque iam dictis cumulant, gravibusque relictis
485. Alcuis ascendunt, ad acutas denique tendunt.
 Mercator memorat, que quondam climata norat,
 Jam numero rerum, numero pereunte³ dierum,
 Que loca quodque mare consuetus erat peragrare.
 ‚Cara merce gravis erat², inquit, ‚tunc mea navis.
490. Nunc meus est similis, qui curam gessit ovilis,
 Qui numquam mores didicit vel vidit honores
 Nec centum passus fuit extra menia grassus⁴.
 Ars modo dextrina bibit et sutoria vina.
 Talis habet secta modo res et saxea tecta,
495. Fulget scarlato, portatur equo phalerato;
 Vixque meam natam volet argento trutinatam².
 Tacta gravi satyra plebs inferior tumet ira.
 Arra forte fori bibita fit frona furori.
 Intonat unus eum, qui querit voce tropheum:
500. ‚Rem miseram iactas, umbras et inane retractas
 Te totum mundum peragrasse marisque profundum,
 Celum mutatur, animus non, qui⁵ comitatur⁶.

¹ Die meisten Handschriften haben: Vel.

² Der Reim verlangt diese Form; ms. memoraris.

³ ms. preeunte.

⁴ Der Reim verlangt diese eigenartige Form, die sich auch in einigen Handschriften belegen läßt; ms. gressus.

⁵ ms. quem quam.

⁶ Vgl. Horatius Epist. 11 v. 27: Coelum non animum mutant, qui trans mare currunt.

- Iste quid excursus tibi contulit atque recursus?
 Possideo plus quam tu, non ivi tamen¹ usquam.
505. Dignior existo, qui muro claudor in isto.
 Me noster noscit dominus², me sepe reposit,
 Ipse meis vinis respondet sepe ferinis,
 Me dignum reputat, me nomine sepe salutat.
- Tu, scarnabeni ritu contemptor ameni,
510. Post loca, post gentes, ut ais, mercesque frequentes
 Huc divertisti, quia pauperiem subiisti.
 Merce fefellisti multos, ideo periisti!
 Non suffert reliqua faciemque loquentis iniqua
 Vino perfundit mercator et ora retundit.
515. Vase, quod est peius, fracto supra capud eius
 Ebria lis oritur, bachatur, utrimque coitur.
 Crinis ibi trahitur, pugnis ibi³ primo feritur,
 Tandem calopedes, tede, candelabra, sedes
 Tubera, livorem faciunt et forte cruorem.
520. Denique iam lassus et agentibus et mala⁴ passis
 Surgitur et crinis componitur et quod Herinis
 Suasserat, ignoscunt et⁵ mutuo vina reposit
 Et crebro calice sibi conciliantur amice.
 Aura fit et ventus minus inter eos tumultentus.
525. Ira refert: vestra rebibamus pace sequestra,
 Nam discrepare⁶, scelus et peccata patrare
 Est⁷, ait, humanum, sed⁷ perseverare prophanum.
 Frater delinquit in fratrem sepius,⁷ inquit.
 Transeat occulte dominum scelus⁸ hoc et inulte,
530. Qui scienter hiat, ut lis temeraria fiat;
 Nec sit pretori lis nec domino⁹ sit honori!

¹ Nur der Druck von 1504 hat die noch verständlichere Lesart: foris.

² Diese Wortfolge verlangt schon der Reim; ms. dominus noster noscit.

³ Alle übrigen Handschriften: ibi pugnis.

⁴ ms. male.

⁵ Die übrigen Handschriften: sibi.

⁶ Alle anderen Handschriften: disceptare.

⁷ Fehlt in ms.

⁸ ms. zelus.

⁹ Nur ms. domino lis nec.

- Evolat invitis tamen his infamia litis.
Regia maiestas est et tua lesa potestas
Et pax sanctita nec non civilia scita.
535. Res sua componet, qui plus habet, ut tibi donet.
Plus fuit ille reus, plus hac¹ in lite Matheus.
Si bene rem gerere, si te prudenter habere
Tunc² scis, dives eris³ et ab usura redimeris.
Rebus habundandi modus est hic atque lucrandi.
540. Iste modus planus est peneque cottidianus.
Rixa, cruor, fusus domini lucra, gaudia, lusus.

¹ ms. habet.

² Nur ms. Tu.

³ ms. heris.

181
 182
 183
 184
 185
 186
 187
 188
 189
 190
 191
 192
 193
 194
 195
 196
 197
 198
 199
 200
 201
 202
 203
 204
 205
 206
 207
 208
 209
 210
 211
 212
 213
 214
 215
 216
 217
 218
 219
 220
 221
 222
 223
 224
 225
 226
 227
 228
 229
 230
 231
 232
 233
 234
 235
 236
 237
 238
 239
 240
 241
 242
 243
 244
 245
 246
 247
 248
 249
 250
 251
 252
 253
 254
 255
 256
 257
 258
 259
 260
 261
 262
 263
 264
 265
 266
 267
 268
 269
 270
 271
 272
 273
 274
 275
 276
 277
 278
 279
 280
 281
 282
 283
 284
 285
 286
 287
 288
 289
 290
 291
 292
 293
 294
 295
 296
 297
 298
 299
 300
 301
 302
 303
 304
 305
 306
 307
 308
 309
 310
 311
 312
 313
 314
 315
 316
 317
 318
 319
 320
 321
 322
 323
 324
 325
 326
 327
 328
 329
 330
 331
 332
 333
 334
 335
 336
 337
 338
 339
 340
 341
 342
 343
 344
 345
 346
 347
 348
 349
 350
 351
 352
 353
 354
 355
 356
 357
 358
 359
 360
 361
 362
 363
 364
 365
 366
 367
 368
 369
 370
 371
 372
 373
 374
 375
 376
 377
 378
 379
 380
 381
 382
 383
 384
 385
 386
 387
 388
 389
 390
 391
 392
 393
 394
 395
 396
 397
 398
 399
 400
 401
 402
 403
 404
 405
 406
 407
 408
 409
 410
 411
 412
 413
 414
 415
 416
 417
 418
 419
 420
 421
 422
 423
 424
 425
 426
 427
 428
 429
 430
 431
 432
 433
 434
 435
 436
 437
 438
 439
 440
 441
 442
 443
 444
 445
 446
 447
 448
 449
 450
 451
 452
 453
 454
 455
 456
 457
 458
 459
 460
 461
 462
 463
 464
 465
 466
 467
 468
 469
 470
 471
 472
 473
 474
 475
 476
 477
 478
 479
 480
 481
 482
 483
 484
 485
 486
 487
 488
 489
 490
 491
 492
 493
 494
 495
 496
 497
 498
 499
 500
 501
 502
 503
 504
 505
 506
 507
 508
 509
 510
 511
 512
 513
 514
 515
 516
 517
 518
 519
 520
 521
 522
 523
 524
 525
 526
 527
 528
 529
 530
 531
 532
 533
 534
 535
 536
 537
 538
 539
 540
 541
 542
 543
 544
 545
 546
 547
 548
 549
 550
 551
 552
 553
 554
 555
 556
 557
 558
 559
 560
 561
 562
 563
 564
 565
 566
 567
 568
 569
 570
 571
 572
 573
 574
 575
 576
 577
 578
 579
 580
 581
 582
 583
 584
 585
 586
 587
 588
 589
 590
 591
 592
 593
 594
 595
 596
 597
 598
 599
 600
 601
 602
 603
 604
 605
 606
 607
 608
 609
 610
 611
 612
 613
 614
 615
 616
 617
 618
 619
 620
 621
 622
 623
 624
 625
 626
 627
 628
 629
 630
 631
 632
 633
 634
 635
 636
 637
 638
 639
 640
 641
 642
 643
 644
 645
 646
 647
 648
 649
 650
 651
 652
 653
 654
 655
 656
 657
 658
 659
 660
 661
 662
 663
 664
 665
 666
 667
 668
 669
 670
 671
 672
 673
 674
 675
 676
 677
 678
 679
 680
 681
 682
 683
 684
 685
 686
 687
 688
 689
 690
 691
 692
 693
 694
 695
 696
 697
 698
 699
 700
 701
 702
 703
 704
 705
 706
 707
 708
 709
 710
 711
 712
 713
 714
 715
 716
 717
 718
 719
 720
 721
 722
 723
 724
 725
 726
 727
 728
 729
 730
 731
 732
 733
 734
 735
 736
 737
 738
 739
 740
 741
 742
 743
 744
 745
 746
 747
 748
 749
 750
 751
 752
 753
 754
 755
 756
 757
 758
 759
 760
 761
 762
 763
 764
 765
 766
 767
 768
 769
 770
 771
 772
 773
 774
 775
 776
 777
 778
 779
 780
 781
 782
 783
 784
 785
 786
 787
 788
 789
 790
 791
 792
 793
 794
 795
 796
 797
 798
 799
 800
 801
 802
 803
 804
 805
 806
 807
 808
 809
 810
 811
 812
 813
 814
 815
 816
 817
 818
 819
 820
 821
 822
 823
 824
 825
 826
 827
 828
 829
 830
 831
 832
 833
 834
 835
 836
 837
 838
 839
 840
 841
 842
 843
 844
 845
 846
 847
 848
 849
 850
 851
 852
 853
 854
 855
 856
 857
 858
 859
 860
 861
 862
 863
 864
 865
 866
 867
 868
 869
 870
 871
 872
 873
 874
 875
 876
 877
 878
 879
 880
 881
 882
 883
 884
 885
 886
 887
 888
 889
 890
 891
 892
 893
 894
 895
 896
 897
 898
 899
 900
 901
 902
 903
 904
 905
 906
 907
 908
 909
 910
 911
 912
 913
 914
 915
 916
 917
 918
 919
 920
 921
 922
 923
 924
 925
 926
 927
 928
 929
 930
 931
 932
 933
 934
 935
 936
 937
 938
 939
 940
 941
 942
 943
 944
 945
 946
 947
 948
 949
 950
 951
 952
 953
 954
 955
 956
 957
 958
 959
 960
 961
 962
 963
 964
 965
 966
 967
 968
 969
 970
 971
 972
 973
 974
 975
 976
 977
 978
 979
 980
 981
 982
 983
 984
 985
 986
 987
 988
 989
 990
 991
 992
 993
 994
 995
 996
 997
 998
 999
 1000

XIV.

Karl von Villers und die Hansestädte, insbesondere während der Hamburger Konferenzen vom Herbst 1809.

Von

Adolf Wohlwill.

In der Politik, die Napoleon Bonaparte Deutschland gegenüber befolgte, vermögen wir nacheinander drei Haupttendenzen zu erkennen. Zunächst beschränkte er sich darauf, einerseits den Besitz des linken Rheinufer zu behaupten, andererseits auf dem rechten Rheinufer die ausschlaggebende Autorität Frankreichs zu sichern, indem er die Rivalität Preußens und Österreichs ausnutzte und in den kleineren Staaten den Einfluß der deutschen sowie der übrigen Großmächte zu bekämpfen oder zu überbieten suchte. In der Zeit von 1804—1809 schwebte ihm das Ziel vor, den größten Teil der rechtsrheinischen deutschen Länder zu einer von Frankreich abhängigen Föderation zu vereinigen, ohne doch die deutsche Nationalität als solche vernichten zu wollen, wogegen er in den folgenden Jahren — nachdem er das Widerstreben der deutschen Volksseele gegen die französische Obergewalt erkannt hatte — die Entnationalisierung Deutschlands zu seinen wichtigsten Aufgaben rechnete.

Auch in seinem Verhalten zu den drei Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg brachte Bonaparte diese drei Tendenzen zur Geltung. Indessen treten sie hier minder scharf hervor, weil

er von Anfang bis gegen Ende seiner Laufbahn die Hansestädte und die ihnen benachbarten Territorien vorzugsweise als Handhaben betrachtete, um — ähnlich wie die ihm vorausgegangenen revolutionären Regierungen Frankreichs — gegen die militärisch-politische, diplomatische und merkantile Macht Großbritanniens vorzugehen. Immerhin wandte er dabei im Laufe der Zeit verschiedene Methoden an, in denen sich die erwähnten wechselnden Tendenzen seiner deutschen Politik abzeichnen.

Schon als erster Konsul ließ Bonaparte sich angelegen sein, in den Hansestädten neben dem englischen Einfluß auch den anderer Großmächte zu überwachen, Wiederholt hatte sein Gesandter in Hamburg Veranlassung, insbesondere dem Vertreter Rußlands Schach zu bieten. Dem österreichischen Einfluß zu begegnen, bedurfte es nur geringer Mühwaltung, da von der Autorität des Reichsoberhauptes seit der Jahrhundertwende nur ein kümmerlicher Rest übrig geblieben. Belangreicher war die Frage, ob und wie weit eine Hegemonie Preußens in den Hansestädten zu dulden sei. Hätte das Berliner Kabinett im Anfang des Jahrhunderts rückhaltlose Bereitwilligkeit bekundet, sich von der französischen Politik ins Schlepptau nehmen zu lassen, so würde das Verhalten Preußens zu den Hansestädten von Bonaparte vermutlich mit geringerem Mißtrauen verfolgt worden sein. Da aber die preußische Regierung, aller Schwankungen ungeachtet, ihrer Selbständigkeit nicht völlig entsagen wollte, so konnte es nicht fehlen, daß ihre Einmischung in die Angelegenheiten der Hansestädte in Paris wiederholt Anstoß erregte. Bonaparte nahm es übel, daß im Jahre 1801 die preußische Diplomatie einen Druck in Kopenhagen ausübte, um den Abzug der dänischen Truppen aus Hamburg zu beschleunigen. Er ignorierte 1803 Preußens Einspruch gegen die französische Besetzung des hamburgischen Amtes Ritzebüttel und gab 1804 nur widerwillig der Verwendung des Königs Friedrich Wilhelm III. für die Freilassung des aus Hamburg entführten britischen Geschäftsträgers Rumbold Gehör. Eine schärfere Spitze erhielt der Gegensatz zwischen der französischen und der preußischen Politik in den Hansestädten im Jahre 1806, als Napoleon wider die Einbeziehung der Städte in das von Preußen geplante norddeutsche Bündnis öffentlich Verwahrung einlegte.

Diese Andeutungen genügen, um zu zeigen, daß die erste Periode der deutschen Politik Bonapartes sich auch in seinen Kundgebungen und Maßnahmen bezüglich der Hansestädte spiegelte. Die dritte Periode seiner deutschen Politik wird durch die Einverleibung der Hansestädte veranschaulicht. Minder deutlich treten die Kennzeichen der zweiten Periode in den Geschicken der Hansestädte hervor. Allerdings war ihnen schon im Anfang 1806 nahegelegt worden, Napoleon als ihren besonderen Beschützer anzuerkennen. Damals hatten sie das Ansinnen, den Schutz sämtlicher Großmächte mit dem Protektorat einer einzelnen zu vertauschen, vorsichtig abgelehnt. Im weiteren Verlauf des Jahres war durch die Gründung des Rheinbundes, die Auflösung des alten deutschen Reichs und die Niederwerfung Preußens die Situation wesentlich verändert worden, und fortan setzte sich in immer weiteren Kreisen die Vorstellung fest, daß auf dem Kontinent sich kein Staatswesen dem gebieterischen Willen Napoleons widersetzen könne. Deshalb zogen die hanseatischen Politiker in den Jahren 1807 und 1808, teils aus eigenem Antrieb, teils auf Anregung Bourriennes, des französischen Gesandten in Hamburg, oder auch anderweitiger Ratgeber die Zweckmäßigkeit eines Anschlusses an den Rheinbund wiederholt in Erwägung. Innerhalb der einzelnen Städte, im mündlichen und schriftlichen Gedankenaustausch von Vertretern der drei Senate sowie auch in Unterredungen mit französischen Staatsmännern wurden die Gründe, die für und gegen den Beitritt sprachen, eingehend erörtert¹. Da jedoch die in Paris befragten Persönlichkeiten große Zurückhaltung zeigten und darüber, welchen Platz die Hansestädte in Napoleons Zukunftsplänen einnahmen, längere Zeit nur mehr oder minder einleuchtende Vermutungen geäußert wurden; so überwog bei den hanseatischen Regierungen die Ansicht, es empfehle sich, keine Neuerung zu provozieren, sondern ungeachtet der Mißlichkeit des damaligen Zustandes sich bis zum künftigen Weltfrieden abwartend zu verhalten². Aus

¹ Reichhaltiges Material hierüber befindet sich namentlich in den Akten des Lübecker Archivs.

² Die Hamburger Akten über die einschlägigen Verhandlungen sind verloren gegangen; doch erhellt aus den Akten der Staatsarchive in Lübeck und Bremen, daß man in Hamburg in noch höherem Grade als in den beiden anderen Städten dem Gedanken widerstrebte, ohne

dieser Passivität wurden die Hanseaten zeitweilig aufgescheucht, als Napoleon im Herbst 1809 den Wunsch kundgetan hatte, daß ein näheres Verhältnis zwischen den Hansestädten und dem Rheinbund bzw. deren Protektor herbeigeführt werde. Dieses Projekt wurde nach wenigen Monaten wieder aufgegeben. Es bildet daher nur eine kurze Episode in der Geschichte Napoleons und der Hansestädte, entbehrt aber nach beiden Richtungen nicht eines gewissen Interesses.

Am 26. September 1809 schrieb Napoleon aus Schönbrunn an Champagny, seinen Minister der auswärtigen Angelegenheiten, es sei notwendig, daß das ganze Deutschland (**toute l'Allemagne**) bald nach dem Frieden organisiert werde und der provisorische Zustand dort aufhöre¹. In diesen Worten ist knapp angedeutet, was ich als die in jener Zeit noch vorwaltende Tendenz der Politik Napoleons bezüglich der Glieder des ehemaligen heiligen römischen Reiches bezeichnet habe. Eingehender gab der Kaiser in demselben Briefe zu erkennen, daß den Hansestädten innerhalb der geplanten Organisation eine eigenartige Stellung zugedacht war. Napoleons Absicht, ihren Eintritt in die rheinische oder deutsche Konföderation zu veranlassen, erhellt aus dem Zusammenhang sowie aus der Forderung, daß sie dem Bunde ein Kontingent stellen sollten. Andererseits ging des Kaisers Wunsch keineswegs dahin, daß sie den übrigen Rheinbundstaaten völlig gleichzustellen seien. Er wollte vielmehr, daß man geeignete Mittel ausfindig mache, durch die er eine in die inneren Angelegenheiten der Städte tiefer eingreifende Obergewalt ausüben könne. Die vorbereitenden Besprechungen wünschte er dem mit den hansischen Verhältnissen durch seine früheren Missionen genau vertrauten Karl Reinhard, der damals französischer Gesandter in Kassel war, in erster Linie übertragen zu sehen. Zu Bourrienne hegte Napoleon kein ausreichendes Vertrauen; doch war dessen Mitwirkung — wie der Kaiser selbst andeutete — nicht wohl zu umgehen. Champagny richtete deshalb am 6. Oktober von Wien aus an Reinhard und an Bourrienne nahezu gleichlautende Instruktionen.

dringende Veranlassung um den Anschluß an den Rheinbund nach-zusuchen.

¹ Correspondance de Napoléon Ier Bd. 19 S. 517.

Die hierdurch veranlaßten Verhandlungen habe ich im 7. Bande der Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte zunächst vorzugsweise nach den Akten der Staatsarchive in Lübeck und Bremen dargestellt und etwas später in demselben Bande die auf diese Angelegenheit bezüglichen Akten, die ich inzwischen im Archiv des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten in Paris gefunden, auszugsweise mitgeteilt. Einige weitere Ergänzungen brachte mein als Besprechung des Buchs von Servières, *L'Allemagne française sous Napoléon I^{er}*, im Jahrgang 1906 dieser Geschichtsblätter abgedruckter Aufsatz (S. 253 ff.). Wenn ich jetzt nochmals auf diesen Gegenstand zurückkomme, so geschieht es in Veranlassung eines kürzlich von einem jungen Genfer Gelehrten, Louis Wittmer, herausgegebenen Buches über Karl von Villers¹. In diesem Werke wird auf Grund vieljähriger Studien eine umsichtige Charakteristik der außerordentlichen Verdienste — wie nicht minder der kleinen Schwächen — jenes ebenso rühmigen wie hochherzigen Lothringer Gelehrten geboten und insbesondere seine Bedeutung als Vorläufer der Frau von Staël veranschaulicht. Daß Villers in dem Zeitalter, in dem ein erheblicher Teil der Deutschen sich nicht nur vor der Waffenmacht Napoleons beugte, sondern auch seine politische und zivilisatorische Mission ehrerbietig anerkannte, den Franzosen den Wert der deutschen Geisteskultur klar zu machen suchte, war unzweifelhaft sein hervorragendstes Verdienst. Schon in seinen westfälischen Briefen wie in seinen Beiträgen zu der in Hamburg herausgegebenen Zeitschrift *«Spectateur du Nord»* suchte er in dieser Richtung zu wirken. Vollends bilden seine Bücher über die Philosophie Kants und über den Geist und den Einfluß der Reformation Luthers bedeutsame Marksteine in den Bestrebungen, zwischen dem französischen und dem deutschen Geistesleben eine Annäherung herbeizuführen. Daneben aber verdient volle Beachtung, was er im Interesse der Hansestädte getan und beabsichtigt hat.

Es begreift sich, daß Villers für Lübeck, wo er im Jahre 1797 gastliche Aufnahme fand und — von verschiedenen Unterbrechungen

¹ Louis Wittmer, Charles de Villers 1765—1815. Un intermédiaire entre la France et l'Allemagne et un précurseur de Mme de Staël. (Genève & Paris 1908.)

abgesehen — bis zum März 1811 seinen Wohnsitz hatte, besondere Teilnahme hegte. Bekannt ist der unermüdlige Eifer, mit dem er während und nach der Einnahme Lübecks durch die Franzosen im November 1806 im Interesse dieser seiner zweiten Vaterstadt tätig war. Mit Recht betont Wittmer, daß Villers keine beredtere und ergreifendere Schrift verfaßt habe, als jenen Brief an die Gräfin Fanny von Beauharnais, die Tante der Kaiserin Josephine, der auf Grund umfassenden Materials ein getreues Bild der Schreckenstage Lübecks zu liefern bestimmt war¹. Bereits vorher wie auch nachher hatte Villers eine überaus lebhaftige Teilnahme nicht nur für Lübeck, sondern für die Hansestädte in ihrer Gesamtheit bekundet. Dies erschöpfender darzulegen, als es Wittmer möglich war, dürfte für einen hansestädtischen Historiker noch immer eine dankbare Aufgabe sein². Mir war es — wie bemerkt — an dieser Stelle nur darum zu tun, die knappen Angaben, die Wittmer über die Beteiligung Villers an den Hamburger Konferenzen von 1809 geboten³, in einigen Beziehungen zu ergänzen⁴.

Da Reinhard auf Grund des erwähnten Napoleonischen Briefes vom 26. September 1809 vorläufig nur zu ganz vertraulichen Unterredungen mit Vertretern der Senate und anderen angesehenen Persönlichkeiten der Hansestädte ermächtigt war, begab er sich zunächst in unauffälliger Weise nach Bremen, konferierte dort mit mehreren Ratsmitgliedern und bereitete die Beteiligung Bremens an den ins Auge gefaßten Hamburger Konferenzen vor. Nachdem er hierauf in Hamburg gleichfalls einleitende Schritte getan, um den Absichten seiner Regierung zu entsprechen, ersuchte er

¹ S. 290.

² Christ. Friedr. Wurms seinerzeit verdienstliches Programm des Hamb. akadem. Gymnasiums von 1845 (Beiträge zur Geschichte der Hansestädte in den Jahren 1806—1814) kann heute umsoweniger völlig befriedigen, als es ausschließlich auf dem damals vorhandenen gedruckten Material und dem Nachlaß von Villers in der Hamburger Stadtbibliothek beruhte.

³ S. 396—398.

⁴ Die folgenden Ausführungen beruhen im wesentlichen auf erneuter Benutzung der einschlägigen Akten der Staatsarchive in Lübeck und Bremen; doch wurde auch anderweitiges gedrucktes und ungedrucktes Material verwertet, darunter selbstverständlich der in der Hamburger Stadtbibliothek befindliche Nachlaß von Villers.

Villers, behufs mündlicher Aussprache von Lübeck hinüberzukommen. Vorsichtig verschwieg er dabei den Gegenstand der beabsichtigten Unterredung; er begnügte sich damit, anzudeuten, daß es sich um ein gutes Werk handele, an dem mitzuarbeiten Villers nicht verweigern werde¹.

Zu Villers hatte Reinhard seit dem Beginn seiner zweiten Hamburger Gesandtschaft (1802) in naher Beziehung gestanden. Der Deutsche, der aus Begeisterung für die Ideen der französischen Revolution zum Halbfranzosen geworden und im Dienste Frankreichs verharrte, auch als die Bahnen der französischen Politik seinen Sympathien nicht mehr entsprachen, und der Franzose, der durch Versenkung in das deutsche Geistesleben halbwegs germanisiert worden, andererseits aber die Vorherrschaft Napoleons in Europa zeitweilig als ein unabwendbares Fatum betrachtete und sich mit ihr abfand, berührten sich in ihren Anschauungen vielfach. Gemeinsame persönliche und literarische Beziehungen und Interessen kamen hinzu. Für unsere Erörterung kommt besonders in Betracht, daß beide, der Schwiegersohn des Hamburger Professors Joh. Albert Hinrich Reimarus und der Freund des Hauses Rodde in Lübeck, von lebhafter Teilnahme an den Geschicken der Hansestädte erfüllt waren und deren Wohlfahrt teils mit Rücksicht auf die ihnen persönlich nahestehenden Einwohner dieser Städte, teils im allgemeinen Kulturinteresse zu fördern wünschten. Andererseits darf freilich der Unterschied nicht übersehen werden, daß Reinhard als französischer Diplomat vor allem die Weisungen seiner Regierung zu befolgen hatte, während Villers in höherem Maße unter dem Einfluß der in den Hansestädten vorherrschenden Anschauungen stand. Außerdem ist nicht zu verkennen, daß der auf schönggeistigem, philosophischem und kulturhistorischem Gebiet trefflich bewanderte Villers mehr durch die Umstände als durch Neigung und Anlage veranlaßt worden, sich mit Politik zu befassen. Wenn er schon in der Zeit vor dem Reichsdeputationshauptschluß Reinhard mancherlei Auskunft über die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Lübecks gegeben hatte², so er-

¹ Vgl. M. Isler, Karl Friedrich Reinhard's Briefe an Ch. de Villers (Hamburg 1883) S. 40.

² Vgl. M. Isler a. a. O. S. 9 ff. und Wilhelm Lang, Graf Reinhard (Bamberg 1896) S. 277 ff.

klärt sich dies aus dem Wunsch, sich seiner Adoptivvaterstadt und gleichzeitig dem befreundeten Staatsmann dienstreich zu erweisen. In derselben Gesinnung stellte er Reinhard auch im Herbst 1809 seine Kräfte zur Verfügung.

Als Villers in Hamburg eingetroffen war, machte ihn Reinhard mündlich mit der ihm vom Kaiser übertragenen Mission bekannt, was Villers um so lebhafter interessieren mußte, als er selbst schon am 1. Januar 1807 die Gründe, die ihm für den Anschluß der Hansestädte an den Rheinbund maßgebend zu sein schienen, zusammengestellt hatte¹. Ihm wurde nunmehr der Auftrag zuteil, den Lübecker Rat zur Beteiligung an den Hamburger Konferenzen zu veranlassen, was die sofortige Entsendung von Syndikus Curtius und Senator Overbeck zur Folge hatte. Dazu kam das weitere Anliegen Reinhardts, Villers möge sich alsbald aufs neue in Hamburg einstellen, um eine Gesamtübersicht über die in den drei Hansestädten geltenden Verfassungen zu entwerfen; denn Champagny hatte den Wunsch ausgesprochen, daß diese — mit den durch die Verhältnisse gebotenen Veränderungen — zu einem Kodex vereinigt und vom Kaiser bestätigt würden.

Zu den wichtigsten Aufgaben der mit den Verhandlungen in Hamburg betrauten französischen Diplomaten gehörte es, wie bereits angedeutet, ihr Gutachten darüber abzugeben, auf welche Weise der Kaiser innerhalb des Rahmens der städtischen Verfassungen seine Autorität in jenen drei Seeplätzen stärker und stetiger als zuvor zur Geltung bringen könne. Schon aus diesem Grunde mußten gewisse Modifikationen der überlieferten Einrichtungen in Frage kommen. Doch auch hiervon abgesehen, beschäftigte sich Reinhard mit dem Gedanken, in den Hansestädten einzelne den Ideen der neueren Zeit entsprechende Reformen,

¹ Unter den lübeckischen Akten, die sich auf das Verhältnis der Hansestädte zu Frankreich nach der Okkupation beziehen, findet sich ein von Villers Hand stammendes Schriftstück, das den Titel führt: »Les Villes Anseatiques, dans leur Position actuelle, doivent-elles désirer, ou non, d'être admises dans la Confédération du Rhin? (1 janv. 1807).« — Hier sind auf zwei Spalten die »Motifs pour« aufgeführt; daneben sind zwei Spalten für die »Motifs contre« bestimmt gewesen, aber nicht ausgefüllt worden.

insbesondere Verbesserung des Justizwesens und Gleichstellung der drei christlichen Konfessionen anzuregen. Um eine Grundlage für irgendwelche Neuerungen zu erlangen, war es aber vor allem erforderlich, eine deutliche Anschauung von dem in den Städten bislang tatsächlich zu Recht bestehenden Zustand zu erlangen.

Zu diesem Zweck unterzog sich Villers der ihm angesonnenen Aufgabe, eine vergleichende Übersicht der drei hanseatischen Verfassungen zusammenzustellen. Es begreift sich, daß er die Sache etwas übers Knie brechen mußte. Als Grundlage für die geltende politische Ordnung wurden in Lübeck die Rezesse von 1665 und 1669 (der Kassenrezeß und der Bürgerrezeß), für Bremen die von 1433 und 1534 (die »Eintracht« und die sogenannte »neue Eintracht«), für Hamburg die Hauptgrundgesetze aus der Zeit der kaiserlichen Kommission von 1708—1712 angesehen. Um aber eine vollständige und genaue Kenntnis der im Mittelalter wurzelnden Verfassungen zu gewinnen, wäre es erforderlich gewesen, sich über urkundliche Überlieferung und Gewohnheitsrecht von Jahrhunderten zu orientieren. Daran konnte Villers selbstverständlich nicht denken. Er mußte sich damit begnügen, aufs Papier zu bringen, was von den maßgebenden Persönlichkeiten in den Hansestädten als Norm für das öffentliche Leben betrachtet wurde. Zu Folge seiner Anregung entwarf zunächst eine Kommission des Senats von Lübeck die Grundzüge der dortigen Verfassung¹, die er ins Französische übertrug und später mit Hilfe von Syndikus Curtius ergänzte. Nach dem Schema der Lübecker Skizze suchte er alsdann auch die Verfassungen von Bremen und Hamburg kurz zu charakterisieren. Über die Verfassung Bremens gaben die beiden Männer, die den Bremer Rat während der Hamburger Konferenzen vertraten, Johann Smidt und Vollmers, insbesondere

¹ In der Erkenntnis, daß man sich vorläufig auf das Notwendigste beschränken müsse, bemerkte übrigens die Kommission in ihrem Bericht an den Senat (vom 27. Oktober), man möge sich vorbehalten, mündlich oder schriftlich die erforderlichen Erläuterungen und Zusätze, insbesondere den statistischen Teil des Lüb. Staatskalenders sowie »aus dem dritten Teile der Beckerschen Geschichte Lübecks den darin abgedruckten Rezeß von 1669 und was S. 75—86 darüber enthalten ist — wiewohl letzteren hin und wieder mit einigen Anmerkungen und Berichtigungen« — zur Verfügung zu stellen.

der erstere, erwünschte Auskunft. Für Hamburg lag nicht unerhebliches gedrucktes Material vor. Zunächst stand Villers die Anfang 1809 von Deloche herausgegebene, dem Prinzen von Ponte-Corvo gewidmete *Histoire de Hambourg*, in deren zweitem Teil sich eine ausführlichere Darlegung der seit der kaiserlichen Kommission in Hamburg obwaltenden Verfassungszustände befindet, zur Verfügung. Der betreffende Abschnitt beruht im wesentlichen auf dem dritten Bande der »topographisch-politisch-historischen Beschreibung der Stadt Hamburg«, die von dem bekannten Schriftsteller J. L. von Heß herrührt. Letzterer gehörte zu den wenigen Männern, die — abgesehen von den Ratsmitgliedern — während der von Reinhard veranstalteten Konferenzen ins Vertrauen gezogen wurden, und er vermochte daher Villers bei dem auf Hamburg bezüglichen Teil seiner Arbeit auch persönlich wesentliche Dienste zu leisten.

Den einzelnen Verfassungsskizzen fügte Villers eine zusammenfassende Abhandlung unter dem Titel: »*Observations générales sur les constitutions des trois villes libres anséatiques Lubeck, Brême et Hambourg*« hinzu, in denen er das den drei Städten Gemeinsame wie auch das jeder einzelnen Eigentümliche hervorhob und sowohl deren Institutionen selbst, als auch dem Geist, von dem sie belebt seien, warme Anerkennung spendete. Die hamburgische Verfassung erschien ihm geradezu mustergültig für ein kleines Gemeinwesen und »vielleicht besser als die gepriesensten Gesetzgebungen des Altertums und der Neuzeit«. Daß das Augsburger Bekenntnis hier auch erhebliche politische Vorrechte verlieh, erklärte er mit Recht aus der kirchlichen und politischen Vergangenheit der Stadt, freilich nicht ohne hinzuzufügen, daß die zeitgenössischen Bürger Hamburgs zu den aufgeklärtesten und humansten Bewohnern des zivilisierten Europas gehörten, und daß daher eine Reform in der angedeuteten Beziehung leicht durchführbar sei. Ein Zugeständnis an die damalige Weltlage war es, wenn er seine Betrachtungen mit der Beteuerung schloß, daß die Städte ihre Geschieke vertrauensvoll in die Hände des Besiegers und Gesetzgebers von Europa legten.

Durch diese und eine andere, auf die kommerzielle Bedeutung der Hansestädte bezügliche Arbeit hoffte Villers das Wohlwollen des Kaisers für die Städte zu gewinnen. Auf letztere komme ich

unten zurück. Zuvor muß betont werden, daß Villers' Mitwirkung für den wichtigsten Teil der Konferenzen, nämlich für den Versuch, zwischen den Forderungen Napoleons und dem, was die Hansestädte gewähren zu können glaubten, eine Brücke zu schlagen, wenigstens nicht direkt in Betracht kam; denn hierfür war es erforderlich, die hanseatischen Senate und ihre Vertreter umzustimmen. Wie schwierig dies sei, hatte Reinhard bereits in Bremen erfahren. Auch in Hamburg kam man nicht recht vorwärts. Der Auffassung Reinhard's, daß »ein Deutschland nur noch durch den Rheinbund existiere¹«, scheint die Mehrheit der hanseatischen Vertreter sowie auch ihrer Kommittenten kein großes Gewicht beigelegt zu haben. Die Städte hielten es fortdauernd für die erste Pflicht, die sie sich selbst und der handeltreibenden Welt gegenüber erfüllen zu müssen glaubten, an den hanseatischen Traditionen festzuhalten. Es stellte sich daher stets aufs neue heraus, daß sie mehr von ihrer Besonderheit zu bewahren wünschten, als den französischen Gesandten zulässig erschien. Dennoch haben die letzteren über alles, was von seiten der Städte, ihrer Deputierten und sonstigen Vertrauensmänner vorgebracht wurde, getreu berichtet und daher auch nicht unterlassen, den eben erwähnten Aufsatz von Villers »*Idée générale du commerce des trois grandes villes maritimes du nord de l'Allemagne, dites villes anséatiques*« (vom 4. November) nach Paris zu senden.

In dieser Abhandlung wird die seit langer Zeit, namentlich aber im Beginn des 19. Jahrhunderts oft erörterte These von der Nützlichkeit der Hansestädte für alle handeltreibenden Staaten unter

¹ Zu dem, was ich über diese Auffassung Reinhard's in der Zeitschrift f. Hamb. Gesch. (Bd. 7 S. 68) mitgeteilt habe, füge ich noch hinzu, daß — nach einem Schreiben des Hamburger Senators Westphalen an den Lübecker Senator Coht vom 21. Oktober 1809 — Reinhard angedeutet haben soll: es werde der Rheinbund nicht nur vergrößert werden, sondern auch sein Protektor einen anderen Titel annehmen. — Reinhard glaubte, wie Dalberg, K. L. v. Woltmann und so manche andere Zeitgenossen, an eine nationale Wiedergeburt durch den Rheinbund. Daß die hanseatischen Regierungen sich in ihrer Mehrheit dieser Auffassung gegenüber skeptisch verhielten, erscheint begreiflicher, wenn man sich vergegenwärtigt, daß Bourrienne Ende 1807 gelegentlich übertreibend davon gesprochen: der Kaiser hege den Wunsch, den Rheinbund bis nach Kamtschatka auszudehnen.

neuen Gesichtspunkten betrachtet. Zugleich galt es darin, — wie bereits angedeutet — den Gewaltigen, der die Hansestädte schon bisher so schwer bedrückt hatte und nunmehr auch ihre Zukunft zu gefährden drohte, zu rücksichtsvoller Milde zu stimmen. Deshalb trug Villers kein Bedenken, in seine Darlegung Ausdrücke überschwänglicher Ehrerbietung einfließen zu lassen. Da ist von dem »Genie« die Rede, »das unser Jahrhundert beherrscht und dem wir die Wohltat einer Organisation Europas verdanken werden«. Auch die beliebten Bezeichnungen »der neue Karl der Große« und »Napoleon der Große« werden ihm nicht vorenthalten. Insbesondere aber bemüht sich Villers, mit Wendungen, die an den ehemaligen Poeten erinnern, an die Einsicht und Großmut des Kaisers zu appellieren. Er führte aus, daß »diese kleinen geflügelten Republiken, deren Existenz nur in ihren Schiffen bestehe, in den Segeln, die sie den Winden anvertrauen, und die den Erdboden kaum berühren«, die besondere Aufmerksamkeit des Gesetzgebers verdienen, da der Vogel, der die Luft durchfliegt, und der furchenziehende Ochse nicht den gleichen Gesetzen unterworfen werden dürften. An einer anderen Stelle hielt er für geboten, darauf hinzuweisen, wie prekär der anscheinende Reichtum der hanseatischen Kaufleute sei. Ihnen ihr Geld nehmen bedeute nicht etwa nur soviel, als wie ein ackerbauendes Volk seiner Ernte und seiner Magazine berauben, sondern soviel, als ob man einem solchen den Grund und Boden entzöge, ja als ob ein schreckliches Naturereignis an Stelle des Grundes und Bodens einen unermesslichen Abgrund oder eine unfruchtbare Sandwüste zurückließe. Den Hauptinhalt des Aufsatzes aber bildete der Versuch nachzuweisen, daß die Hansestädte dank ihrer geographischen Lage, ihren Institutionen, ihrer kommerziellen Rührigkeit und dem ihnen von allen Seiten gewährten Kredit die besten Mittelglieder für den Verkehr zwischen der unter Napoleons Einfluß befindlichen Ländergruppe und dem nördlichen Europa seien, und daß, um sie dieser Bestimmung zu erhalten, es sich empfehle, ihre Neutralität in Kriegszeiten sicher zu stellen und bei der Einführung ihnen fremder Gesetzbücher sowie bei den an sie zu richtenden finanziellen Anforderungen auf ihre besonderen Verhältnisse Rücksicht zu nehmen.

Es scheint, daß sich Villers namentlich von seinen geographischen Ausführungen über die von den Städten beherrschten

Stromgebiete¹ und ihre Lage an den äußersten Grenzen der beiden großen ins Auge gefaßten Ländergruppen günstigen Erfolg versprach.

Bei Übersendung einer Abschrift der Abhandlung an den Bremer Rat bemerkte Smidt: »Villers hat in einer französischen école militaire und zur nämlichen Zeit dieselbe Art von Unterricht genossen, welche auch Kaiser Napoleon erhielt, er kennt also den Ideenkreis, welcher demselben geläufig ist, und glaubt, daß besonders die mathematischen Ansichten der Geographie und Politik, welche dieser Aufsatz enthält, ihre Wirkung auf ihn nicht verfehlen werden«².

Sicherlich war Villers, wenn er sich in diesem Sinne äußerte, in mehr als einer Illusion befangen. Mag er auch in der Zeit, in der er die Artillerieschule in Verdun besuchte, einen ähnlichen geographischen Unterricht, wie Bonaparte in den Militärschulen von Brienne und Paris, genossen haben, so war doch der Unterschied zwischen den Weltanschauungen beider Männer viel zu groß, als daß die Argumente von Villers beim Kaiser hätten Eingang finden können. Abgesehen hiervon aber mußte es zweifelhaft erscheinen, ob der Aufsatz von Napoleon überhaupt einer genaueren Durchsicht gewürdigt werden würde. Tatsächlich dürfte er sich im Gedränge der damaligen politischen und militärischen Ereignisse damit begnügt haben, aus den Schriftstücken, die sich auf die Hamburger Konferenzen vom Spätherbst 1809 bezogen,

¹ Wenn Villers auch bezüglich Lübecks wiederholt von einem ausgedehnten Stromgebiet redete, so beruhte dies auf der Annahme, daß der Stecknitzkanal eine ausreichende Verbindung zwischen der Trave und der Elbe herstellen könne. Tatsächlich genügte der Kanal dieser Aufgabe damals nicht. Doch stand Villers offenbar den Bemühungen nicht fern, die namentlich in den Jahren 1809 und 1810 von Lübeck angewandt wurden, um die französische Regierung — unter Hinweis auf die Bedeutung binnenländischer Wasserstraßen für den Verkehr zwischen Frankreich und der Ostsee — zu veranlassen, der Verbesserung des Stecknitzkanals ihr Interesse zuzuwenden. Wie an anderer Stelle (Ztschr. des V. f. Lübeckische Gesch. Bd. 7 S. 309) von mir angedeutet worden, haben diese Bemühungen möglicherweise dazu beigetragen, Napoleons Phantasie auf Mittel und Wege zur Beförderung des norddeutschen Kanalwesens zu lenken, die weder den Wünschen von Villers noch denen des Lübecker Rats entsprechen konnten.

² Schreiben vom 10. November 1809, Brem. Staatsarchiv.

den Kern hervorzusuchen und danach sich (am 24. Dezember d. J.) vorläufig mit den Vorschlägen Reinhard's einverstanden zu erklären.

Es mag bei dieser Gelegenheit daran erinnert werden, daß Reinhard es von vornherein für aussichtslos hielt, die den Hansestädten durch den Reichsdeputationshauptschluß zugesicherte Neutralität in Kriegszeiten aufrechtzuerhalten oder wiederherzustellen. Schon am 30. Oktober hatte er die Lübecker Ratsdeputierten darauf aufmerksam gemacht, daß Napoleon bereits vor einiger Zeit den Hamburger Syndikus Doormann, der um die Anerkennung der neutralen (hamburgischen) Flagge angehalten, ungefähr mit den Worten abgewiesen habe: »Qu'est ce que vous demandez pour votre bicoque, pendant que mon pavillon est exclus de toutes les mers?«¹

Villers dürfte diese Äußerung nicht unbekannt geblieben sein; aber es steckte in ihm etwas von einer Marquis Posa-Natur, und er widerstand dem Drange nicht, für den Fall des Anschlusses der Hansestädte an den Rheinbund auch in die Seele des Fürsten-Primas Dalberg »eine Feuerflocke« zu werfen. Am 20. November 1809 richtete er an diesen ein Schreiben, in dem er ihm ebenfalls die Zukunft der Hansestädte ans Herz legte und unter besonderer Hervorhebung ihres Wertes für die Rheinbundstaaten seine Fürsprache bei Napoleon erbat.

Da Wittmer — dem Zwecke seines Buches entsprechend — nur einen Auszug aus diesem Briefe mitteilt, möge er hier in seinem vollen Wortlaute folgen²:

Monseigneur!

J'ai reçu avec la respectueuse reconnaissance qui fait naître en moi chaque nouvelle preuve de votre bonté, la dernière lettre

¹ Aus dem Bericht der Lübecker Abgesandten Syndikus Curtius und Senator Overbeck vom 30. Oktober 1809.

² Die Hauptargumente dieses Briefes decken sich mit denen der *Idee générale du commerce etc.* Ich ziehe den Abdruck des Briefes seiner Kürze wegen dem der Abhandlung vom 4. November vor, zumal die letztere teilweise — wie unten weiter ausgeführt wird — in eine bekannte Publikation von Villers aufgenommen wurde. Vgl. S. 505. Der Brief ist hier nach einer im Lübecker Archiv enthaltenen Abschrift wiedergegeben.

dont il a plu à V. A. E. de m'honorer. Je ne puis que révéler le sentiment paternel et si digne du meilleur des Princes, qui fait considérer avec satisfaction à V. A. l'activité redoublée des manufactures de la Haute-Allemagne. Je forme de tout mon coeur le voeu que cette prospérité locale aille en croissant toujours, et qu'elle s'accorde avec la prospérité plus cosmopolite, plus importante même pour la Haute-Allemagne et pour l'ensemble du continent européen des trois grandes villes maritimes de la Basse-Allemagne, dites Villes anséatiques.

Une nouvelle occasion s'est offerte à moi tout récemment de réfléchir sur la nature particulière de l'existence de ces villes qui n'a pas encore, je crois, été bien déterminée. A chaque pas que fait notre Europe pour sortir du chaos, en s'avancant vers une nouvelle et définitive organisation, la destination de toutes les parties de cette vaste machine devient plus sensible, plus marquée et plus claire. On voit se former et se coaguler plus fortement aux deux extrémités de l'Europe deux masses principales, éloignées l'une de l'autre, mais qu'un besoin réciproque d'échanges place en une relation nécessaire. L'une, au Sud-Ouest, se forme de la confédération rhénane, de l'Italie, l'Espagne, le Portugal et de la France, qui en est le noyau; cette masse ou cette groupe d'États est l'Empire de Napoléon. L'autre groupe, au Nord-Est, se compose de tous les États septentrionaux riverains de la Mer Baltique. Ce dernier, dans l'état actuel de la civilisation, ne peut plus se passer des produits aromatiques et de luxe (vins, vinaigres, eaux de vie, huiles, soieries, broderies, draps etc.) que fournit l'empire du Sud; et celui-ci à son tour, ne peut absolument exister sans les grains, les chanvres, les bois, les cendres, les pelleteries, les métaux, les goudrons, suifs et autres produits bruts du Nord. — De là résulte un état d'attraction commerciale continuelle entre les deux masses éloignées. Or il est assez connu que ces deux grandes masses ne peuvent communiquer et échanger directement. Elles y perdraient toutes les deux, si elles voulaient l'entreprendre, par la difficulté des transports des relations, les retards des payemens etc. Une institution intermédiaire, un entrepôt est donc indispensable. Cet anneau intermédiaire se trouve être tout formé par les trois villes qui sont le vrai centre de gravité des forces commerciales

placées aux deux extrémités du continent européen. (C'est ainsi que Londres est le centre de gravité des forces commerciales des deux Hémisphères; mais ce rôle n'est pas aussi nécessairement un attribut de Londres que celui de centre de gravité européenne l'est pour les trois villes; car Amsterdam a été ce centre général, la France peut le devenir etc.)

La division hydrographique des deux masses européennes est celle de la mer du Nord et de la mer Baltique. C'est la presqu'île du Jutland et du Holstein qui forme la barrière entre les deux bassins. C'est sur elle donc, à ce qu'il semble, que doivent être placés les entrepôts et centres de gravité en question. — Les villes anséatiques au pied de la presqu'île et ayant un canal de communication entre les deux mers (celui de Lubec à Hambourg) sont évidemment le mieux placées pour cet effet et les plus rapprochées du centre du continent. Outre cet avantage déjà assez considérable d'un plus grand rapprochement, elles en ont encore deux autres sur les villes de commerce danoises, Kiel et Copenhague (car Altona participe au commerce de Hambourg).

Le premier, c'est que les lignes du commerce intérieur de ces villes s'enfoncent dans un continent d'une très grande profondeur; et qu'ainsi elles commandent à de vastes pays le long de l'Elbe, du Weser, et de là dans la Haute-Allemagne, dont elles sont et les seuls débouchés pour l'exportation et les seuls marchés pour l'importation; ce qui leur donne une importance commerciale immédiate, à laquelle ne peuvent prétendre les villes danoises.

Le second, c'est qu'elles sont organisées en États indépendants entièrement voués au commerce. Le crédit, cet être moral, qu'on ne peut commander, cette confiance du monde commerçant, se tourne tout naturellement vers les Républiques de marchands, où les lois, les institutions, l'esprit général des localités ont uniquement pour but le commerce. Le négociant de tous les pays y confie et y expédie volontiers son avoir et ses marchandises, assuré que son intérêt y est éminemment respecté, qu'il y est en première ligne, et que rien ne peut lui porter atteinte. Une république de marchands attire et captive le crédit de tous les marchands du monde, bien autrement que ne peuvent le faire des villes commerçantes qui sont sous un gouvernement monarchique

ou militaire, au sein duquel (si libéralement organisé qu'il soit d'ailleurs), d'autres intérêts et d'autres vues dominant; chez qui l'intérêt commercial est en sous-ordre; et où il peut être à chaque instant attaqué ou compromis par des mesures qui lui sont étrangères, par des besoins politiques, des guerres et autres causes.

J'ajouterai enfin qu'il est de l'avantage de la confédération dont les trois villes vont faire partie, qu'elles demeurent entrepôts et centres de gravité de la partie ci-dessus indiquée du commerce européen. Ce qu'elles gagneront sera une augmentation de forces continentales et une soustraction faite à celle de l'Angleterre. Mais pour que les trois villes demeurent ce qu'elles sont et doivent être, pour qu'elles soient de la plus grande utilité possible au grand Empire du Sud-Ouest, il faut qu'elles restent libres, indépendantes, neutres dans toutes les guerres. Car une percussio quelconque au centre de gravité produit un trouble funeste et ruineux à l'extrémité du levier.

Voilà, Monseigneur, une esquisse des considérations que j'ai conçues au sujet des nouveaux renseignements que l'Empereur a voulu recueillir sur les trois villes, avant que d'en fixer irrévocablement le sort, et sur lesquels on m'a fait l'honneur de me consulter. J'ose soumettre ce peu d'aperçus aux lumières de V. A. E., sachant assez qu'un seul mot suffit pour Lui dévoiler et Lui faire apercevoir ce qui pourrait faire l'objet d'un grand travail.

D'ailleurs V. A. a toujours manifesté des sentiments tendres et respectueux pour ces villes, restes précieux de l'antique esprit et de l'antique force germanique. Les voilà arrivées au point d'entrer dans cette confédération à la tête de laquelle elles voient, avec autant de confiance que d'orgueil national, l'Illustre Daiberg, l'amour de la Germanie, et le Premier de ses Princes. Ces bonnes villes se recommandent, Monseigneur, à Votre sublime protection. Daignez, dans le cours des grandes délibérations qui se préparent et qui concernent la confédération allemande, attirer sur elles la bienveillance du Héros législateur de l'Europe et faire valoir en leur faveur non seulement les faibles raisons ci-dessus indiquées, mais celles beaucoup supérieures que Votre génie suppléera.

Les intentions bienfaisantes de V. A. seront secondées en ce

point par le rapport qu'a expédié à ce sujet le Ministre de France, mon très honorable ami, Mr. Reinhard.

Je suis à jamais et avec le plus profond respect,

Monseigneur,

de Votre Altesse Eminentissime

le très humble serviteur

Villers.

Dalbergs Antwort vom 4. Dezember d. J.¹ klang entgegenkommend, enthielt aber tatsächlich nur phrasenhafte, durch historische Reminiszenzen verzierte Beteuerungen des Wohlwollens für die Hansestädte. Schon als Reichserzkanzler des heiligen römischen Reiches hatte er als deren Gönner gegolten. Als Fürst-Primas des Rheinbundes hätte er sie längst gern unter seine Fittiche genommen. Indessen fand seine ihnen wiederholt zugesicherte Verwendung stets Maß und Schranke an dem Willen Napoleons. Auch jetzt sollte die von Dalberg so sehnlich erwünschte Verwirklichung des Projekts, alle deutschen Länder — außer Österreich und Preußen — unter Napoleons Ägide zu einem mehr als provisorischen Verbande zusammenzufügen, verhältnismäßig schnell wieder aufgegeben werden. Der Wert des erwähnten, von Villers an Dalberg gerichteten Schreibens bestand daher im wesentlichen nur darin, von den Anschauungen und den guten Absichten des ersteren ein neues Zeugnis gegeben zu haben. Jedenfalls erwirkten ihm seine wohlgemeinten Bemühungen ein Anrecht auf die Dankbarkeit der Hansestädte. Von allen drei Städten ist ihm diese Gesinnung kundgetan worden, am nachdrücklichsten von Bremen, dessen Rat ihm auf Grund eines am 22. Dezember 1809 von Bürgermeister Heineken gestellten Antrags in Würdigung der Verdienste, die er sich als Verteidiger der deutschen Nation gegen ausländische Vorurteile und insbesondere durch seine Teilnahme an dem Wohl der Hansestädte erworben, das große altstädtische Bürgerrecht verlieh. Villers war durch diese Auszeichnung, die allerdings dazu beitrug, die auf französischer Seite wider ihn hervorgetretene Mißstimmung zu mehren, aufs tiefste ergriffen. Er erblickte in ihr eine Anerkennung des Mutes, mit dem er der Wahrheit und dem Genius der deut-

¹ In der Hamb. Stadtbibliothek. Einen Auszug hat Wurm a. a. O. S. 36 mitgeteilt.

schen Race gehuldigt habe¹. Es ist bezeichnend, daß er in seinem Dankschreiben die Bemühungen, die er mit unermüdlichem Eifer, aber zweifelhaftem Erfolg dem Interesse der Hansestädte gewidmet hatte, in den Hintergrund stellte.

Diesen Zentenerinnerungen mögen hier noch einige weitere Mitteilungen über die Beziehungen zwischen Villers und den Hansestädten hinzugefügt werden.

Noch bis gegen Ende 1810 gab Villers die Hoffnung nicht völlig auf, daß jene »geflügelten kleinen Freistaaten« in ihrer wesentlichen Eigenheit fortbestehen könnten. Indessen war die deutsche Politik Napoleons mittlerweile allmählich in ihr drittes Stadium getreten. Bereits am 20. Mai 1810 hatte er in einem an seinen Bruder Ludwig gerichteten Brief zu erkennen gegeben: wenn dieser sich seinen Wünschen gefügig gezeigt hätte, wäre das Königreich Holland durch ein bis nach Hamburg sich erstreckendes Gebiet vergrößert worden. Dadurch — so deutete Napoleon an — würde der deutsche Geist in noch höherem Grade heimatlos gemacht worden sein, »was das erste Ziel meiner Politik ist«².

Unzweifelhaft hatte der Kaiser bei den von ihm im Laufe des Jahres 1810 geplanten Maßnahmen neben der Bekämpfung Englands auch die Entnationalisierung Deutschlands im Auge. In den Erlassen, die sich auf die Einverleibung des norddeutschen Küstengebietes bezogen, war daher von einer Sonderstellung der Hansestädte, wie sie Napoleon noch im Herbst 1809 für möglich erachtet hatte, nicht mehr die Rede.

Villers hatte sich seit Jahren allzusehr mit den Hansestädten identifiziert, um nicht durch die Beschlüsse, die ihre Existenz zu bedrohen schienen, aufs tiefste erschüttert zu werden. Immerhin wurde sein optimistischer Sinn, der ihn stets aufs neue nach Möglichkeiten ausspähen ließ, das Gedeihen der Hansestädte mit den Projekten Napoleons in Einklang zu bringen, auch jetzt nicht völlig gebrochen.

¹ Vgl. W. von Bippen, Briefe von Carl von Villers an Johann Smidt und andere Mitteilungen über Villers Beziehungen zu Bremen und den Hansestädten, im Brem. Jahrbuch; herausgegeben von der Historischen Gesellschaft des Künstlervereins, Bd. 9 (Bremen 1877) S. 62 ff.

² Vgl. Léon Lecestre, Lettres inédites de Napoléon Ier, Bd. 2 S. 33.

In einer vom 25. Dezember 1810 als Manuskript gedruckten kleinen Schrift: »Lübecks Aussichten bei der neuen Ordnung der Dinge«¹ gab er zwar seinem Mitgefühl über das Schicksal, das Lübeck getroffen hatte, lebhaften Ausdruck; aber er stellte es bis zu einem gewissen Grade als ein durch die Verhältnisse gebotenes hin, gleichsam als ob er das Napoleonische »commandé par les circonstances« näher erläutern wollte. Im Anschluß an seine früheren Erörterungen über die Bedeutung des hanseatischen Handels für Frankreich führte er aus, Napoleon habe eingesehen, daß er unmittelbar bis an die Ostsee vordringen und deshalb den Weg von seinem bisherigen Reich bis nach der Travemündung sich zu eigen machen müsse. Zur Beruhigung fügte er hinzu, daß zufolge der weitaussehenden Pläne des Kaisers Lübeck sich zur wichtigsten Handelsstadt des französischen Reiches, zu einem neuen Tyrus entwickeln werde.

Minder günstig sah Villers die Zukunft von Bremen und Hamburg an. Immerhin hielt er es für möglich, daß alle drei Städte ihre alten Konstitutionen als Munizipalverfassungen behalten und daß sie als »Kaiserl. Reichsfreie Städte« anerkannt werden könnten. Er hoffte, daß eine hanseatische Deputation in Paris durch geeignete Vorstellungen bei den maßgebenden Persönlichkeiten zu dem erwünschten Ziel gelangen würde. Hierüber hat zwischen Villers und einigen ihm befreundeten Männern der hanseatischen Senate, insbesondere dem Bremer Johann Smidt, ein bemerkenswerter Meinungs-austausch stattgefunden². Indessen waren die in dem angedeuteten Sinne getanen Schritte ergebnislos, und es ist auch kaum anzunehmen, daß man mehr Erfolg gehabt hätte, wenn Villers, der zu jener Zeit schwer erkrankt war und seine Ansichten und Ratschläge nur mit Mühe aufs Papier geworfen hatte, dem lebhaften Wunsche Smidts gemäß imstande gewesen wäre, die hanseatischen Deputierten nach Paris zu begleiten. Letztere wurden teils mit freundlichen, aber nichtssagenden Worten, teils in unzweideutiger Weise zurückgewiesen. Am schroffsten stellte sich der zum Generalgouverneur der neu annektierten Gebiete ausersehene

¹ »Beilage zu einer Vorlesung, gehalten in der hiesigen Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit«.

² Vgl. W. von Bippen a. a. O. S. 67—72 und dessen Aufsatz, Smidt in der französischen Zeit, Brem. Jahrbuch Bd. 22 S. 158.

Prinz von Eckmühl jedem weitergehenden Zugeständnis an die Hansestädte entgegen. Als man ihm die auf Berücksichtigung ihrer besonderen Verhältnisse gerichteten Wünsche noch vor seiner Abreise aus Paris vortrug, äußerte er u. a.: gerade darin bestehe die Stärke des französischen Reiches, daß es von Rom bis Lübeck nach denselben Grundsätzen und Gesetzen regiert werde¹, und am 20. April 1881 schrieb er aus Hamburg an Napoleon: das längere Verweilen der hanseatischen Deputierten sei nachteilig, weil es dazu beitrage, in den Hansestädten chimärische Hoffnungen zu nähren und den passiven Widerstand zu verstärken². Aus demselben Brief geht hervor, daß Davout nicht zum wenigsten Karl von Villers, den er als »großen Feind« Frankreichs bezeichnete, für die unbefriedigenden Verhältnisse in den neuen Departements verantwortlich machte.

Es sei hier nur kurz daran erinnert, ein wie starker Gegensatz zwischen Villers und Davout bestand. Ersterer erblickte in der deutschen Literatur das Heil der Menschheit, für letzteren war sie eine gefährliche Pest. Ersterer hatte die Schandtaten, die 1806 in Lübeck von einer verwilderten französischen Soldateska begangen worden, dem Urteil der Welt preisgegeben; letzterer betrachtete solche Enthüllung als eine schwere Beleidigung der französischen Armee. Auch die von Villers veranstaltete Übersetzung der kleinen Schrift von Joh. Albert Hinr. Reimarus: »Klagen der Völker des Continents von Europa, die Handelssperre betreffend«, konnte als eine ahnungswürdige Auflehnung gegen das System Napoleons betrachtet werden. Mit Recht hebt Wittmer ferner hervor, daß auch eine Äußerung in der erwähnten Schrift »Lübecks Aussichten bei der neuen Ordnung der Dinge«, wonach Villers, wenn er bei den jüngsten Maßregeln gegen die Hansestädte zu Rate gezogen wäre, sie vielleicht nicht oder wenigstens nicht in ihrem ganzen Umfange gebilligt haben würde, bei Davout Anstoß erwecken mußte³. Jedenfalls wurde der von letzterem wider Villers gehegte Groll nicht wenig dadurch erhöht, daß bei der in der Wohnung des Erkrankten vorgenommenen Haussuchung mißfällige

¹ Ausspruch Davouts vom 31. Dez. 1810, Brem. Staatsarchiv.

² Nationalarchiv in Paris.

³ Wittmer S. 406 Anm. 1.

Drucksachen und Briefe, unter den letzteren solche Joh. Smidts, gefunden wurden, die sich auf die erwähnten besonderen Desiderien der Hansestädte bezogen. Es war daher auch ohne Villers' am 6. Januar 1811 erfolgte Berufung an die Universität Göttingen und ohne den später wider ihn erlassenen Ausweisungsbefehl begreiflich genug, daß er, sobald es seine Gesundheit gestattete, aus dem unmittelbaren Machtbereich Davouts zu entkommen suchte.

Villers' Beziehungen zu den Hansestädten dauerten jedoch fort. Nicht zum wenigsten kam es diesen noch bis zum Jahr 1813 zugute, daß er verschiedene ihrer Vertreter seinem Jugendfreund Montalivet, Napoleons Minister des Innern, aufs wärmste empfohlen hatte¹.

Auch gegen Ende seiner Laufbahn zeigte sich Villers auf Anregung hanseatischer Männer nochmals bereit, im Interesse der Hansestädte hervorzutreten. In einer Zeit, in der er von Sorge um die eigene Zukunft betroffen war, widmete er ihnen seinen letzten Liebesdienst. Gegen Ende 1814 erschien bei Brockhaus in Leipzig das kleine Buch: »Constitutions des trois Villes Libres-Anséatiques, Lubeck, Brèmen et Hambourg. Avec un Mémoire sur

¹ Diese Empfehlungen gehen auf das Ende des Jahres 1809 zurück und wurden namentlich Anfang 1811 erneut. Auf sie nimmt Davout in einer weiteren Stelle seines erwähnten Briefes an Napoleon vom 20. April 1811 Bezug, indem er nach Empfang des ihm zur Begutachtung übersandten Berichtes Montalivets über die hanseatischen Deputierten (vom 10. April) seinem Ingrimme gegen Villers in folgenden Worten Luft macht: J'ai adressé dans le tems, au Ministre de la police, les papiers saisis chez un nommé Devillers qui est un de nos grands ennemis. Toutes les lettres trouvées chez lui font parfaitement connaître tous ces individus. Le ministre de l'Intérieur est certainement un homme respectable, mais il est la dupe d'un misérable nommé Devillers qui a sans doute formé son opinion sur ce pays. J'ai lieu de le croire à son rapport. Des libelles ont été trouvés chez cet homme; Il eut mérité d'être livré, pour d'infâmes calomnies, à des tribunaux. Toute sa correspondance a été adressée dans le tems au Ministre de la Police; Elle est très coupable. Je me suis borné à le faire chasser etc. — Daß Davout gegen Villers mit vergifteten Waffen kämpfte, beweist nicht zum wenigsten der auch von Wittmer (S. 418 f.) wiedergegebene Artikel aus der Hamburgischen Neuen Zeitung vom 27. April 1811. Es begreift sich, daß in Hamburg das Gerücht entstehen konnte, es sei zwischen den beiden Männern zu einem Duell gekommen.

le rang que doivent occuper ces villes dans l'organisation commerciale de l'Europe». Das Werkchen, das zu den bekanntesten Publikationen von Villers gehört und bestimmt war, die Teilnahme der Zeitgenossen für »die schöne, große und nützliche Institution der Hanse« zu wecken, beruht im wesentlichen auf den Schriftstücken, die er gegen Ende des Jahres 1809 in Veranlassung der besprochenen Hamburger Konferenzen ausgearbeitet hatte. Dem damals von ihm niedergeschriebenen französischen Text der Verfassungsskizzen ist eine deutsche Formulierung hinzugefügt worden. In den Gesamtbetrachtungen (*Observations générales*) über die drei Verfassungen fehlt selbstverständlich der vertrauensvolle Appell an den Besieger und Gesetzgeber Europas. Eine durchgreifendere Umarbeitung erfuhr der Aufsatz über den Handel der Hansestädte. Zunächst wird ihre kommerzielle Bedeutung für Frankreich und die von diesem Lande abhängigen Gebiete weniger in den Vordergrund gestellt, vielmehr im Eingang darauf hingewiesen, daß die Nationen Europas und ihre Oberhäupter jüngst so viele rühmliche Beweise ihres Eifers für das allgemeine Beste gegeben hätten, und daß es daher an der Zeit sei, ihnen Gesichtspunkte zu empfehlen, die der gemeinsamen Wohlfahrt förderlicher seien als die engherzigen Maßnahmen eines eigensüchtigen Partikularismus. Im allseitigen Interesse gelte es speziell, den Handel Europas auf Grund der unveränderlichen Natur dieses Erdteils zu organisieren. Die Bedeutung der drei Städte Lübeck, Bremen und Hamburg suchte er im weiteren Verlauf der Abhandlung — ähnlich wie im Jahre 1809 — durch den Hinweis auf die geographische Lage, die Beherrschung bedeutender Ströme und eines ausgedehnten Hinterlandes einerseits, ihre Eigenschaft als europäische Stapelplätze andererseits darzutun. Beachtenswert ist, daß er hier auch einen Gedanken weiter ausführt, den er schon am 4. Dezember 1810 in einem in der Lübecker Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit gehaltenen Vortrag angedeutet hatte¹, nämlich

¹ Vgl. Brem. Jahrbuch Bd. 9 S. 66. Die betreffende Stelle, die W. von Bippen im Brem. Archiv (wie er vermutet, als Beilage zu einem Briefe V.s an Smidt) gefunden, ist übrigens auch in einer kurzen Skizze des Vortrags erhalten, die in Villers Nachlaß auf der Hamb. Stadtbibliothek vorliegt. Die Stelle lautet hier, wie folgt: »Statt die 3 nördl. Städte zu zerstören, sollte lieber der Mächtige K. der Fr. 2 od 3 Hanse-

daß eine südeuropäische Hanse, der Genua und Venedig und — wie jetzt hinzugefügt worden — vielleicht auch Konstantinopel anzugehören hätten, den nordeuropäischen zur Seite gestellt werden müßte. Dem spanischen Hafen Cadix werde alsdann die Aufgabe zufallen, zwischen beiden Hansens oder Handelsgebieten zu vermitteln.

Über Europa scheint Villers' Blick nicht hinausgereicht zu haben; wenigstens ahnte er nichts von der Bedeutung, die Bremen und Hamburg im Laufe des 19. Jahrhunderts für den Verkehr zwischen Europa und anderen Erdteilen erlangen sollten; denn er wies den kommerziellen Austausch zwischen unserem Erdteil und den außereuropäischen Ländern vorzugsweise Großbritannien zu.

Immerhin erschien ihm das, worin er den Beruf der deutschen Hansestädte erblickte, ausreichend, um ihre Unabhängigkeit sowie auch ihre Neutralität in Kriegszeiten zu rechtfertigen¹.

Daß er auch letztere forderte, erscheint um so auffälliger, als sein Bremer Freund Joh. Smidt die hanseatische Neutralität schon im Jahre 1808 als eine Chimäre bezeichnet hatte und 1813 in allen drei Städten der Wille hervorgetreten war, nicht nur für das eigene Interesse, sondern für die nationale Sache zu den Waffen zu greifen.

Gerade weil die Hansestädte sich im Jahre 1813 nicht nur zur Verteidigung ihrer Einzelexistenz, sondern für die Herstellung des deutschen Vaterlandes erhoben und weil zugleich gerade die maßgebenden Mächte Europas ihren Wert aufs neue schätzen gelernt hatten, ist wenigstens in der Zeit, in der Villers letzterwähntes Werk erschien, — ungeachtet vereinzelter gegenteiliger Äußerungen — die Unabhängigkeit der Hansestädte nicht mehr ernstlich in Frage gestellt worden. Dürfen wir daher auch in

städte am Mittelmeer, etwa Venedig, Triest und Genua errichten — ihnen die Freyheit und unabhängigkeit schenken usw. — Von Konstantinopel (ou tel autre port du détroit) ist erst in der Schrift von 1814 S. 132 die Rede.

¹ Es sei nebenher daran erinnert, daß Villers im Anhang des Schriftchens, das von hoher Wertschätzung des Handels zeugt, sich gemüßigt sah, die hansischen Kaufleute auf die unbedingte Notwendigkeit einer gründlichen und vielseitigen Bildung hinzuweisen. Er empfahl deshalb, (etwa in Bergedorf) eine Handelsakademie ins Leben zu rufen.

dieser Beziehung die Bedeutung der erwähnten Publikation von Villers nicht überschätzen, so muß doch zugegeben werden, daß auch sie nach mancher Richtung anregend gewirkt hat.

Mit Recht haben Villers' Biographen¹ wiederholt seinen Anspruch vom Ende des Jahres 1807 hervorgehoben: »Gott behüte alles, was deutsch ist, vor Entmutigung und Erniedrigung«. Zu seinen besonderen Verdiensten gehörte es aber auch, daß er das seinige dazu beitrug, um speziell in den Hansestädten der Entmutigung und Erniedrigung entgegenzuarbeiten. Unzweifelhaft hat in den Jahren 1806—1814 kein anderer Schriftsteller mit größerem Eifer den Wert ihrer besonderen Existenz sowie ihre Ansprüche und Aussichten für die Zukunft dargelegt. Sicher kommt es daher den Hansestädten zu, sein Andenken dauernd in Ehren zu halten.

¹ Es sei von den früheren hier nur W. von Bippen (Preuß. Jahrbücher Bd. 27 S. 288—307) und O. Ulrich (Charles de Villers. Sein Leben und seine Schriften. Lpzg. 1899) genannt.

XV.

Kleinere Mitteilungen.

1.

Die Morgensprache der Wismarschen Bäcker.

Von

Friedrich Techen.

Die von 1692 an erhaltenen Kämmerereiprotokolle der Stadt Wismar bringen bis zum Jahre 1725 mit wenigen Ausnahmen Montag vor Pfingsten Aufzeichnungen über die in der großen Audienz vor den Kämmererherren gehaltenen Morgensprachen der Ämter der Bäcker¹ und der Schuhmacher, seltener und zu unbestimmten Zeiten auch über solche der Schneider und Pelzer. Während diese Aufzeichnungen im allgemeinen kaum Bemerkenswertes enthalten und bei den Bäckern z. B. gemeinhin nur von ihren neun ordinären oder herkömmlichen Artikeln, die sie vorgetragen haben, die Rede ist, tritt uns, nachdem im Jahre 1701 eine hochdeutsche Inhaltsangabe davon gegeben war, im Jahre 1702 überraschenderweise ein niederdeutscher Text entgegen, der sehr alt anmutet und dessen Grundlage nicht später als im 16. Jahrhundert aufgezeichnet sein kann, ja, der in seinen Ursprüngen

¹ Genau sollte man Festbäcker sagen im Gegensatz zu Losbäckern. Diese scheinen kein Amt gebildet zu haben. Die Abrechnung der Bauherren des Amts geschah 1569, 1572, 1573 des mandages na der borgersprake, von 1578 an bis 1632 hin des mandages in der borgersprake. Bürgersprache ward zu Ende des 16. Jahrhunderts und im 17. Jahrhundert überwiegend Montag vor Himmelfahrt gehalten.

unbedenklich dem 15. Jahrhundert zuzuschreiben sein wird. So scheint es mir wenigstens nach Sprachformen¹ und Inhalt, und ich habe, um Anhaltspunkte für die Beurteilung zu bieten, die entsprechenden Artikel aus den Rollen der Bäcker von 1417 und 1410 in den Anmerkungen herangezogen. Eine genaue Übereinstimmung wird man nicht finden, aber auch nicht erwarten dürfen, da das damals in den Rollen niedergelegte Amtsrecht sich natürlich weiter entwickelt hat. Die Bestimmungen über die Aufnahme ins Amt (abgesehen vom Vorrecht der Amtskinder), die Vorschrift, daß jeder Bäcker wöchentlich mindestens zweimal backen solle, die den Bürgern zugesicherte Befugnis, sich eigener Backöfen zu bedienen und sie auch, jedoch ohne Entgelt, Freunden hinzuleihen, fehlen in der Morgensprache. Zu den angezogenen Rollen bemerke ich, daß sie in gleichzeitigen Niederschriften im Ratswillkürbuche erhalten und in Burmeisters *Altertümern* des Wismarschen Stadtrechts (Hamburg 1838) leidlich gedruckt sind. Spätere sind nicht bekannt, und 1822 haben die Bäcker behauptet, sie hätten so wenig wie die drei anderen ersten Gewerke² eine Amtsrolle.

Wie alt die Wehrmann bekannten Texte von Morgensprachen Lübeckischer Ämter sein mögen, erhellt aus seinen Anführungen³ nicht. Aus Northeim ist eine solche der Bäcker von Bodemann in der *Zeitschr. des hist. Vereins für Niedersachsen* 1886, S. 230–233, veröffentlicht, die aber, weil sie einen Artikel von 1330 in sich aufgenommen hat, noch nicht diesem Jahre zugeschrieben werden darf: ich schätze sie als dem 16. Jahrhundert angehörig. Außerdem hat derselbe in seinen älteren *Zunfturkunden* der Stadt Lüneburg Morgensprachen der Schneider von 1552 und der Weißbäcker um 1600 und Rüdiger in seinen ältesten *Hamburgischen Zunftrollen* eine Morgensprachordnung der Wandmacher von 1595 mitgeteilt. Kommt noch eine Aufzeichnung der Lüneburger Schmiede aus der Mitte des 16. Jahrhunderts über ihre Morgensprachen⁴ hinzu, so ist das alles, was meines Wissens an Morgen-

¹ Auffallen wird das ä, es ist der Umlaut des dumpfen a, das dem o naheliegt.

² Wollenweber, Schmiede, Schuhmacher.

³ Wehrmann, *Die älteren Lübeckischen Zunftrollen*, S. 75.

⁴ Bodemann, *Die älteren Zunfturkunden der St. Lüneburg*, S. 204f.

sprachen der Handwerksämter des hansischen Gebiets ans Licht getreten ist. So muß jeder Zuwachs namentlich aus älterer Zeit willkommen sein. Verwandt, wenn auch anderer Art, ist die Ordnung des Gelags der Repergesellen am Johannis-Krugtage, die Koppmann in der Zeitschr. f. Hamburgische Gesch. 7, S. 27—44, hat drucken lassen.

Über die Morgensprachen der Ämter enthält bekanntlich schon die Deutsche Fassung des Lübschen Rechts Bestimmungen¹. Es geht aber daraus nicht klar hervor, ob sie einer Aufsicht unterstellt waren. Nach dem Wortlaute hat der Rat Morgensprache zu dem Zwecke verliehen, daß die damit Beliehenen darin der Stadt Nutzen befördern, und haben die Werkmeister geschworen, das treulich zu tun. Machen sie aber außerdem eine andere Morgensprache wider die Stadt, so sollen sie außer anderer sie treffenden Strafe der Morgensprache entbehren.

Der Stralsunder Rat willkürte nach der Zurückdrängung der Älterleute, also wohl bald nach 1328, daß die Ämter gegen seinen Willen und ohne Beisein von Ratmannen keine Versammlung halten dürften².

Undatierbar, spätestens jedoch 1345 fallend, ist die Wismarsche entsprechende Willkür, daß kein Amt ohne Zuziehung zweier Ratmannen Morgensprache halten und man sich zeitig genug um deren Abordnung bemühen solle³. Im Jahre 1345 ward dann aus besonderem Anlaß für die Bäcker festgesetzt, daß sie nie ohne Gegenwart zweier Ratmannen eine Versammlung abhalten dürften⁴. Gleiche oder verwandte Bestimmungen enthalten die Rollen der Goldschmiede von 1380, der Kürschner von 1383 und der Schneider von 1398⁵.

In Rostock behielt sich der Rat zu unbestimmter Zeit vor, nach seinem Willen Ratmannen in die Morgensprachen der Ämter zu entsenden, und verbot, solche ohne besondere Erlaubnis zu

¹ Hach, Das alte Lüb. Recht II Nr. 198, III Nr. 197.

² Das zweite Stralsundische Stadtbuch Nr. 3643.

³ Mekl. U.-B. IX Nr. 6531.

⁴ Mekl. U.-B. IX Nr. 6532.

⁵ Mekl. U.-B. XIX Nr. 11293 § 6, 17a, XX Nr. 11501 § 1, XXIII Nr. 13354 (Burmeister, Altertümer, S. 57).

halten¹. Die Böttcher namentlich sollten nach einer Willkür von 1359 nur in Gegenwart der Weddeherren Morgensprache haben².

Für Lübeck bezeugen die Rollen der Platenschläger um 1370, der Harnischmacher von 1433 und der Knochenhauer von 1385³ ausdrücklich, dass nur mit Erlaubnis des Rats und in Gegenwart zweier Ratmannen ihre Morgensprache statthaben solle. Denselben Zustand aber, Morgensprache in Gegenwart von Ratmannen, bezeugen die Rollen der Krämer aus dem 14. Jahrhundert⁴, der Reifer von 1390⁵, der Riemenschneider von 1396⁶, der Zimmerleute von 1428⁷, der Apengeter von 1432⁸ und die späteren der Hoken, Hutfilter und Tischler. Um Zuordnung von Morgensprachsherren bitten 1386 die Buntmacher⁹. Sonach bedürfen, was Frensdorff schon vor Jahren bemerkt hat¹⁰, die Angaben Wehrmanns in seiner Einleitung¹¹ einer wesentlichen Berichtigung.

Da auch eine große Zahl Hamburger und Lüneburger Rollen die Gegenwart von Ratmannen in den Morgensprachen fordern oder voraussetzen, so ist es für die Wendischen Städte etwa seit der Mitte des 14. Jahrhunderts als feststehendes Recht anzusehen, daß Morgensprachen nur in Gegenwart zweier Ratmannen gehalten werden durften. Es scheint sich jedoch die Handhabung schon im 15. Jahrhundert auf die regelmäßigen Morgensprachen beschränkt zu haben und für die übrigen Zusammenkünfte auf die Gegenwart der Ratmannen verzichtet zu sein.

Als Morgensprachsherren wird der Rat am häufigsten die Weddeherren entsendet haben, wie es für die Rostocker Böttcher, die Lübschen Hoken und Tischler und allgemein durch das revi-

¹ Nettelblatt, Vom Ursprung der St. Rostock Gerechtsame, S. XCI.

² Mehl. U.-B. XIV Nr. 8637.

³ Wehrmann, a. a. O., S. 366 § 6, S. 234 § 12, S. 260 § 2, 6.

⁴ Wehrmann, a. a. O., S. 274 § 7.

⁵ Ebd. S. 383 § 21.

⁶ Ebd. S. 374 § 1.

⁷ Ebd. S. 457 § 1.

⁸ Ebd. S. 157 § 1.

⁹ Ebd. S. 193 § 24.

¹⁰ Götting. Gel. Anzeigen 1869, S. 47. 1883 S. 1517.

¹¹ Wehrmann, a. a. O., S. 81.

dierte Lübsche Recht bezeugt ist. Nur in Hamburg standen die Ketelböter (1545, 1549) und zeitweise auch die Kontormacher¹ unter den Richteherrn und in Lübeck die Gewandschneider, die sonst nicht zu den Ämtern gerechnet wurden, unter den Kämmererherren². Auch in Wismar unterstanden früher und später die Ämter den Weddeherren, und es muß der Umstand, daß die anfangs Genannten vor den Kämmererherren Morgensprache hielten, als einzigartig angesprochen werden. Vielleicht läßt es sich darauf zurückführen, daß die Kämmerer es waren, die den Bäckern die Brotscharren und den Schuhmachern ihre Buden vermieteten. Die Festsetzung der Brottaxe kam 1606 den Kämmerern zu.

Als Ergänzung der Morgensprache teile ich die Form mit, wie ein zu fördernder Bäcker Geselle die Ansetzung der dazu nötigen Amtsversammlungen heischte. Hierin sind Konsonantenhäufungen auf ein erträgliches Maß zurückgedrängt, während die Niederschrift aus den Kämmererprotokollen buchstabengetreu abgedruckt ist.

Morgensprache des Amtes der Bäcker zu Wismar.

Ratsarchiv Wismar, Kämmerer-Protokolle 1700—1704, Bl. 93—95.

Anno 1702 den 29. May ist vor die p. t. herren camerarii in der großen audienz das bekkereamt^a erschienen, umb ihre jährlich ordinair morgensprache zu halten, worzu die herren camerarii dem ehrliebenden ampte glück, auch einem jeden insonderheit gute beständige gesundheit und Gottes gnade und segen angewündschet, und kündten sie darauf im nahmen Gottes nur den anfang machen.

Ein ehrliebendes ampt bedankt sich davor und sagen ihren worthalter, die ampts articul vorzutragen:

Eltester: Wortholder, iß et so ferne dages, dat man mag morgensprake holden?

De wortholder spricht ja.

Eltester: Wat verbüt men darin?

¹ Rüdiger, Die ältesten Hamb. Zunftrollen, S. 154 § 34 (1540), anders S. 155 (1549).

² Wehrmann, a. a. O., S. 491 § 12 (1410).

^a Urspr. die bekkere.

De wortholder: Unlust, scheltworte, kenmand in enes ehrliken mannes acht tho gahnde, idt sy der herren edder juw wille.

Ehrbore, värsichtige, günstige liebe herren, idt deit sick ehn gantz ampt bedanken vor ene rügggesprak. Im gliken danken se juw öldesten ohk, dat gy dat ampte so hebben vörgestahn, alß jy sölkes by juwen vyeff sinnen hebben känen bogriepen.

1. Wy¹ hebbent van Gade und van ehnen ehrbahren rade, bruhn unde blag uptoholden verteyen dags, et syen gehauen und gestekene wunden, dem rade unversumet.

2. Wy² hebbend van Gade und deme ehrbahren rade, efte dar korne in diesen haven kweme, korne tho kopen, brodt daraf tho bakken tho der stadt nöttigkeit.

3. Wy³ hebbent van Gade und deme rade, efte ehnen manne sien brodt verdörve, so hebben unse ölsten den vulbohrt und macht, ehm dat brodt tho settende alß dree schönroggen vor 2 penninge und dree weggen vor ehnen penning.

4. Wy⁴ hebbend van Gade und deme rade, efte dar fiter loeß würde in unsem ampte, dar Gott in gnaden vör behöden wulde,

¹ 1701: Haben wir es von Gott und der obrigkeit, brun und blag, auch wunden zu hauen und zu stechen und selbige 14 tage aufzuhalten, ehe wir es dem gerichte anmelden dürffen, fals selbige nicht gefehrlich und tödlich. Rolle von 1417 § 10: Vortmer weret dat dar schelinghe schude yn dem ampte, dat moghen de werkmestere uplegghen verteyn dage, sunder stekene wunden unde bloet unde blaw, al unvorsumet. Unde weret dat we dar overhorich ane worde, de schal dat beteren dem rade myt enem halven punde unde yewelkem werkmestere myt sos penningen. Übereinstimmend 1410 § 8. 1701 folgt als § 2: können wir ein und andern zwiespalt im ampte heben und vergleichen.

² 1701 hat § 2 als § 3, aber gekürzt. Die Rollen haben darüber nichts.

³ § 3 fehlt 1701. Rolle von 1417 § 1: To dem ersten welk man yn dem vorscrevenen ampte to luttik brod boke, dat moghen em de mestere setten, to ghevende twe brod umme dre scherff, un dedat schal he beteren yewelkem mestere myt sos penninghen. Weret zake dat en overhorich darane worde, so schal he dat beteren dem rade myt enem halven punde. § 2: Vortmer weret zake dat de werkmestere yn dessen vorscreven stucken breken, de scholen dat beteren myt twevoldigen broke. Ebenso 1410 § 1, 2.

⁴ In 1701 abweichend: solte ein jeder amptsbruder den nohtleydenden mit eimmer und sake assistiren. Die Rollen haben nichts Entsprechendes.

so schall ehne dem andern darinne tho hülpe kahmen mit sekken unde ehner exen; de dat nich deit, den skal dat ampt so goht nich mehr holden, alse idt vorhen gedahn hefft.

5. Wy¹ hebbent van Gade un ehnem rade, efte ehn amptbroder mit sienem knechte in striet kehme, idt wehre up stegen edder wegen, in der mählen edder in dem bakhuse, so shal men gelöven den heren, und nicht den knecht.

6. Wy² hebbent van Gade und deme rade, efte dem ampte gebreck wörde, so sündt de bekkerekinder de negsten dartho, et sünt knaben edder jungfern.

7. Wie³ hebbent van Gade und van dem rade, efte dar ehn mann verarmede und he kände sik mit sienen fründen wedder verehnbohren innen jahr, twe edder dre, so mag he wedder bakken nah, alse vähr gedahn hefft, so ferne hee kenen rook buten gehadt hefft.

8. Wy⁴ hebbent van Gade und deme rade, efte dar brodt van buten tho herinnen kweme tho verkopen, dat skal sien des

¹ § 5 fehlt 1701. In den Rollen nichts Entsprechendes.

² Rolle 1417 § 8: Vortmer wanneer erer yn erem amte to luttik is, so scholen der becker kyndere, de des amptes wert syn, de neghesten wezen. Ebenso 1410 § 6.

³ § 7 in 1701 als § 5 mit der Abweichung: das er nach dreyen jahren wiederhereinkommen . . . kan. Rolle 1417 § 9: Vortmer weret dat welk man yn dem ampte van armude efte van schult wegene wech weke, de wile dat de nene nedderlaghe hefft, so schal em dat ampt open staen. Ebenso 1410 § 7.

⁴ § 8 1701 als § 7: Wan im marktage frömbd brod zum verkauf hereingebracht wird, sol es zu 10 uhr verkauft sein, nach verloffener stunde zu 10 schlägen haben sie freye macht, es weg zu nehmen und an die armen zu vereißern. Rolle 1417 § 3: Vortmer schal nymant van buten hir brod ynbringen sunder des sondages (unde des Donredages 1410). Dat brod schal nicht groter wesen wen dat stücke vor enen penning efte vor een scherff, unde dat schal me to kope bringhen up dat market, unde dat schal vorkofft wezen vor deme middaghe. Unde weret zake dat dat brod to luttik were vor enen penning efte vor en scherff, so scholen de werkmestere der beckere darto seen unde moghen dat setten like erem egenen. Ebenso 1410 § 3 mit der angegebenen Abweichung. Außerdem 1417 § 11: Ok schal de leste wekene vor Paschen brot hir yntobringhende van butene allem manne vrig wesen, alse dat van oldinghes hefft gewesen. Ebenso 1410 § 9. Die um 1290

mandages in diesem Pingstmarkte, so shal et tho teyen shlägen verkofft wesen. Iß na teyen shlägen noch wat darvan nah, so mägen de oldesten thogahn und nehmen den radesdener mit sick, latent wegnehmen und in den hilgen Geest dragen.

9. Wy¹ hebbent van Gade unde van dem rade, dat ehn amptbroder den andern nicht shall uhhüren, ok kenmand van ehnes andern wegen.

10. Wy² hebbent ok van Gade und deme ehrbahren rade, efte dar wehren grütmöllere unde bakkeden gegen unse ampt in der stillen weken fladen edder krudebrodt edder ohk hueßbakken, dat unsem ampte thom vofang geschege, so mägen unse oldesten thogahn, nehmen den staddener mit sick unde shlaan eme den aven dahl.

Ehrveste, vorsichtige, wolwiese, günstige leve herren, dat sünt de puncten unde articuln, darmit unse ampt iß begavet van rade tho rade, und bidden uver gunsten unde wießheiten, jy wolden unser ampt by der sülvn [rechticheit]^a confirmeren und erholden; sülkes an juver gunsten wedderümb tho verschulden, erkennen wy uns shuldig unde plichtig, also gehorsahme borgere und underdahnen egnet und geböhret.

a Fehlt.

in das älteste Stadtbuch S. 90 eingezeichneten und danach im Ratswillkürbuche (mit zahlreichen unwesentlichen Abweichungen) Bl. 5^v wiederholten jura pistorum in Lubeke (Mekl. U.-B. III Nr. 2316) lauten: Quicunque hospites cum pane venali venire voluerint, possunt licite omni die, ita tamen quod panem ferant valentem denarium aut duos panes pro denario. Quod si panis denarium non valeret, magistri pistorum hoc tractabunt tamquam proprium panem. Sed si hospites obedire noluerint magistris, hoc indicare debent consulibus, quibus extunc vadia bunt hospites 10 solidos, de quibus magistri percipient sex denarios. Si vero panis paulo melior esset quam denarius, non deberet vendi preciosius quam pro denario.

¹ § 9 hat in den Rollen nichts Entsprechendes.

² § 10 1701 als § 9: So hette auch kein grütmüller die macht, brod in seinem ofen zu baken und selbiges zu verkauffen. Rolle 1417 § 5: Vortmer synt hir lude yn der stad, de dat ampt vorderven unde backen brod van twen penninghen edder van dren unde dreghen dat bi huze lank. Dat wil de rad also nicht hebben bi vorlust des brodes unde bi broke enes halven pundes. Ebenso 1410 § 5 ohne Strafbestimmung.

Domini camerarii nehmen diese vorgetragene puncten an mit dem versprechen, selbige in guter observanz zu haben und ein ehrliebendes [ampt]^a bey ihrer gerechtsahme der möglichkeit zu erhalten. Übrigens wolten sie vernommen haben, ob elteste sonsten noch was vorzutragen und zu erinnern hetten.

Elteste hetten keine andere klagten vorzubringen, den das sie sich über den Grubemüller zu beschweren hetten, das derselbe ihnen kein guht mehl mahlete auß uhrsachen, das er die hueffschläge auf den steinen verendert hette, welche nun zu sharff wehren, und alzu drell mehl mahlete. Und ob elteste selber zu ihm gewesen, die mängel gesaget und enderung gesuchet, hette er noch nichts daran geendert, derowegen sie dienstlich bitten wolten, das die cämmerherren dem ampte darunter assistirn, dem müller ohnschwer vorfordern und ihm mit nachdruck andeüten möchten, das er die mühlen im alten stande brächte und ihnen guht mehl mahlete.

Domini camerarii geben zur andwort, das, weilm derselbe ietzo noch krank und man nicht wüste, wie baldt seine aufkunfft sein würde, sie den cämmerereyschreiber zu ihm senden wolten, der es ihnen ümbstendlich berichten köndte, was elteste dieser wegen angebracht und zu endern gesuchet.

Nachschrift: NB der cammereyshreiber hat von dem annoch kranken müller auf obiges gewerbe zum besheyde bekommen, das die steine shon geendert wehren.

Wie ein Bäckergeselle das Amt heischen soll.

Ratsarchiv Wismar, Bäckerakten, Amtsbuch 1555—1767, S. 71—75.

Anno [15]67.

De erßamen und beschedene olderlude der becker alße Jacop Taddel und Hermen Reyer hebben mydt vorgunninge des gantzen amptes sick vorwylliget, dat me mochte de bede, wen me eynen knecht edder sus eynes beckers son int ampt byddet, mochte vordecken, darmydt idt den oldesten sampt deme jungesten nicht mochte ut deme gedecht kamen, we den tho merendel fast geschen,

a Fehlt.

ock in vorschenen twen jaren in der pestilentzie de geschickedesten und bequemesten dorch den naturlichen afgank ut dißem myddel genamen, und dat diße bede, we hernach volget, velen vo[r]geten^a und unbekandt, der wegen de olderlude vor nodych angesen, dat solches in de fedder genamen und vorteckent, so lange alße dit mynsliche und borgerliche levendt duret, den noch mochten eynen gewißen grundt, dar me sick mochte und konde gewiß und vestichlich up vorlaten, den dyt is nicht nyes, sonder vor langest, ock in velen vorflaten jaren de gebruck im ampte gewesen, wowol nicht so gar eynhellich und suverlick tho bocke vorteckent. Ock wert hyrby nu vormeldet, dat doch vormals im fynsteren und gentzlich vorborgen, dat doch nu helle und offentlich wert gemeldet, wat, we und wes und worrynne^b sick eyn ider in der bede vorsut, vorredet und wat de vorweser eynes knechtes edder eynes beckers son tho donde, ock tho geven schuldich syn, dit moten de vorwesers eynes knechtes edder des beckers son alle wege, so oft eyne bede geschut, leggen eynen fryen wert^c vor de olderlu[de]^d. ock vor sick, wat de amptbroder, upleggen. Nu volgen de bede und luden, we volget:

[1.] Thom ersten. Guden avendt, mester. Mester wy hedden wol eyn wordt edder twe vor juw tho werven, myn kumpen und ick, wen gy idt horen wolden. Mester, hyr steydt Lemmecke Dickman, deme is gelavet Anneke Darguns, und wolde gern eyn fram man werden in unsem ampte der becker. So sta myn kumpen und ick und bydden darumme, dat gy wolden^e jegen morgen, went juw bequeme is, dat ampt vorbodeschoppen laten. Wy hebben dar wes vor tho werven, des wy geneten mogen. Wy wyllen darvor don, wat darvor horet, und bydden (en)^f in Hynrick Darguns stede, und wyllen ock so gerne na don, alße eyn ander vorhen gedan heft. — Hyr vor diße bede geven de verwesers twe ß, dat ampt tho vorbodes[choppen] g.

[2.] De ander bede ludet, we volget. Gude morgen, mester. Darauf wie in § 1, dann abweichend: dat gy em mochten vorgunnen twe frame lude, de syn echte tugen, darmydt he mochte

a vogeten. b so. c Darüber ein unklares Zeichen. d Ursprünglich olderen, mit Änderung des e in l. e wyllen § 7. f Fehlt in den anderen Paragraphen. g Schluß abgegriffen.

eyn fram man werden in unsem ampte der becker. Wy wyllen darvor don usw. wie in § 1. — Twe ß, dat echte to tugen.

[3.] Tertia petite. Gude morgen, mester. Darauf wie in § 1, dann abweichend: dat gy mochten den wortholder utgan laten und sick besprecken mydt den framen luden und mydt deme erlichen ampte, oft dar ock jemandt were, de em wat wete, und dat he mochte utgewiset [werden]^a na eynem denstbreve, darmydt he mochte eyn fram man werden in unsem ampte der becker. Wy wyllen darvor don, wat darvor horet, und heft tho Lubeck latest gedent, und bydden usw. wie in § 1. — Wen he utte is gewiset na deme denstbreve, is soeß ß.

[4.] Quarta petite. Guden avent, mester. Weiter wie in § 1 bis in unsem ampte der becker, dann: so is he utgewiset na eynem denstbreve und is wedder tho hus gekamen. So sta myn kumpen und ick und bydden darumme, dat gy mochten jegen morgen tho bequemer tydt dat ampt vorbodeschoppen laten, dat de breff mochte gelesen werden, darmydt he mochte eyn fram man werden in unsem ampte der becker. Wy wyllen usw. wie in § 3. — De wyle he ute is, noch veer^b ß tho vordrinken. Dyt sindt de ersten teyn ß mydt den vorigen soeß ß.

[5.] Quinta petite. Gude morgen, mester. Weiter wie in § 4 bis bydden darumme, dann: dat de breff mochte gelesen werden, dat he darmydt mochte eyn fram man werden in unsem ampte der becker. Wy wyllen davor don, wat darvor horet, und bydden (en)^c in Hynrick Darguns stede, und heft tho Lubeck latest gedent, und^d wyllen ock so gerne na doen, alße eyn ander vorhen gedan heft. — Nu volgen de andern tein ß, de mach eyn ampt vordrinken, wen idt em gelevet.

[6.] Sexta petite. Gude morgen, mester. Weiter wie in § 4 bis tho hus gekamen, dann: de breff is ock gelesen. So sta myn kumpen und ick und bydden darumme, dat gy wyllen den wortholder utgan^e laten, dat he sick mach besprecken mydt den framen luden und^f deme ehrlichen ampte, wat de breff ok nogeaftich genoch is, dat he darmydt usw. wie in § 5.

[7.] Septima petite. Guden avent, mester. Weiter wie in § 1 bis vorbodeschoppen laten, dann: und helpen em trecken upt

a Fehlt. b Irrig doppelt. c Fehlt in § 6. d Folgt: wy § 6.
e upstan § 11. f Folgt: mydt § 11.

markt und van deme markede, alße dat eyn olde wise is. Wy wyllen darvor don usw. wie in § 1 bis heft.

[8.] Octo. Guden avent, mester. Weiter wie in § 1 bis Lemmecke Dickman, dann: de wolde gerne eyn fram man werden in unsem ampte der becker. So heft he bygeslapen. So sta myn kumpen und ick und bydden darumme, dat gy idt em mochten vorgunnen, syn erste brodt tho backen, went juw bequeme is, darmydt he mochte usw. wie in § 2 bis heft.

[9.] Nona. Guden avent, mester. Weiter wie in § 8 bis bydden darumme, dann: dat gy em jegen morgen, went juw bequeme is, mochten vorgunnen, syn erste brodt tho backen, darmydt he mochte usw. wie in § 2 bis heft.

[10.] Decima argument. Guden avent, mester. Weiter wie in § 8 bis ampte der becker, dann: So isset em vorgundt worden^a, syn erste brodt tho backen. So sta usw. wie in § 1 bis vorbodeschoppen laten, dann: dat dat brodt mochte besichtiget und gesmecket werden, dar[mydt] dat he usw. wie in § 2 bis heft. — By disser bede sindt twe ß, dat ampt tho vorbodeschoppen.

[11.] Undecima. Guden dach, mester. Weiter wie in § 10 bis vorgunt worden. Dann: dat he heft syn erste brodt gebacken und dat sulvyge is besichtiget und ock gesmecket. So sta usw. wie in § 6 bis ampte, dann: wat dat brodt und de kost ock noch aftich is, dat he darmydt mochte usw. wie in § 2 bis heft. — By disser bede sindt de lesten tein ß.

[12.] Duodecima. Guden dach, mester. Mester, wy hedden noch wol, weiter wie in § 10 bis tho backen. Dann: und dat sulve jst besichtiget und ock gesmecket, und eyn ampt heft idt ock erkendt, dat idt noch aftich genoch is. So sta myn kumpen und ick und bydden darumme, dat gy idt mochten vorgunnen, dat me idt an den ordt mochte bringen, dar idt hen gehoret, und macken dar wat geldes wedder van, dewyle idt gelt gekostet heft.

[13.] Finis. By disser bede gyft de knecht edder eynes beckers son tres aurea et quatuor denarii. Disse vorgemelten twolf argument und bede syndt dorch Hans Danckquarth in de fedder genamen und also eynhellich, we vorberordt, tho bocke vorschreven, und is dit werk vullenendet in sich anfenklich des

^a Fehlt § 12.

andern dages na der hilligen dree koninge vullentagen, den idt eynem idern nicht wilkorich und frii is, we he de bede stellet, sonder, we vorgemeldet, by unvormodtlicher pene hebben tho erwachten, darna sick eyn ider wet tho vorhōden.

2.

Ein Verzeichnis von Buchbindergesellen, die in Danzig, Łęczycza und Riga zu Schelmen geworden sind.

Mitgeteilt von

Ernst Dragendorff.

Unter den Aktenstücken des Rostocker Buchbinderamts, die jetzt im Rostocker Ratsarchiv aufbewahrt werden, befindet sich — auf einem in der Mitte gebrochenen halben Bogen Schreibpapier — ein Verzeichnis von Gesellen, die durch Verletzung der Handwerksgebräuche und durch die Weigerung, ihr Vergehen zu sühnen, zu Schelmen geworden sind. Die Absicht dieses Schriftstückes, auf das ich bereits früher hingewiesen habe¹, ist, die ehrlichen Handwerksgenossen vor der Aufnahme solcher Elemente zu warnen. Den meisten von ihnen wird zum Vorwurf gemacht, daß sie bei »hudelern«, d. i. Puschern, außerhalb des Handwerks Stehenden, gearbeitet haben. In zwei Fällen kommt hinzu, daß die Betreffenden bei dem Burggrafen zu Rechte gegangen sind, also eine Sache, die im Amt zu erledigen war, vor den öffentlichen Richter gebracht haben (Nr. 5 u. 6). Als »gedoppelter schelm« erscheint ein Geselle, der an zwei Orten beim Puschler gearbeitet und »das handwerk verachtett, gehonett undt gesmeht« hat (Nr. 11).

Geschrieben ist das Verzeichnis, wie die Unterschrift zeigt, am 20. Juli 1594 in Riga von dem aus Rostock stammenden Gesellen Casper Reinecke². Er beruft sich auf Mitteilungen eines

¹ Beiträge zur Gesch. d. Stadt Rostock, Bd. 4, Heft 2, S. 34.

² Er trat im April 1580 auf fünf Jahre bei dem Rostocker Meister Hubert Rove in die Lehre und wurde am 9. Mai 1585 ausgeschrieben.

Meisters Diderich, dessen aus Hessen stammenden Gesellen Hans von der Heide und des Meisters Christianus Smit.

Ein in Rostock gemachter Zusatz von anderer Hand berichtet, wie am 1. Januar (oder Juni?) 1598 der im Verzeichnis (Nr. 9) genannte Levin Kell oder Kelle vergeblich versuchte, den Nachweis zu erbringen, daß er die gewohnheitsmäßige Strafe auf sich genommen und dadurch seine Ehrlichkeit wiedergewonnen habe.

[fol. 1a.] Vorzeichnus ettlicher gesellen, welche zue Dantzig und zue Lunschitz¹ in Polen undt allhier zu Riga zue schelm worden sein.

- [1.] Erstlich Williwals Kutzschenreutter von Norenberch, hath anno 91 zu Dantzig bey dem hutler, Baltzer Andreas genanth, gearbeidett, hatt auch seine hantschrifft noch zu Dantzig bey den reddelichen meister liegen.
- [2.] Anno 91 hatt Lorentz N. N. von Leipzig 2 jar zu Dantzig bey dem hutler gea[r]beidett.
- [3.] Anno 92 hatt Antony Hirsfeltt von Hillperhaußen² zu Dantzig bey dem hutler gearbeidett.
- [4.] Anno 93 hatt Mertten Tim aus dem lande zu Meisen zu Dantzig bey dem hutler gearbeidett.
- [5.] Anno 93 hatt Andres Jungewirdt von Bautzen zu Dantzig by dem hutler gearbeidett undt ist auch mit by den burchgraven gewest undt hatt die ander gesellen um fiell geltt gebracht.
- [6.] Anno 93 dan hatt Michell Busynck von Rostock³ auch bey den hutler gearbeidett undt hatt auch mit vor den burckgraffen zu rechte gegangen.
- [7.] Anno 93 undt 94 hatt Chrisstoffell Bernhartt von Brich⁴ aus Behmen zu Dantzig by dem hutler gearbeidett.
- [8.] Anno 93 hatt Frans Abell aus dem landt zu Hessen zu Lunschitz in Polen bey dem hutler gearbeidett, hatt zu Leipzig bey Osewalt Schoniger gelerntt.
- [9.]^a Anno 94 hatt Levin Kell von Greibswalt aus Pommern zu Dantzig bey dem hutler gearbeidett.

¹ Łęczycza, unw. v. Łodz.

² Hildburghausen an der Werra.

³ Mychel Busynck wurde am 16. Juli 1588 auf fünf Jahre bei Meister Casper Angeler zu Rostock in die Lehre gegeben.

⁴ Brieg a. d. Oder.

^a Diese Notiz ist durchstrichen. Vgl. den Zusatz.

- [10.] Anno 94 hatt Jorg N. von Wittenberg zu Danzig bey dem hutler gearbeidett.
- [11.] Ein gedoppelter schelm mus aber ansten, wie Adam Richter [fol. 1b.] von Franckfurt an der Oder einer ist: hatt anno 93 zu Lunschitz in Polen bey dem hutler gearbeidett und anno 94 zu Dantzig bey dem hutler gearbeidett, hatth das hanttwerc vorachtett, gehonett undt gesmeht wie ein ander schellm.
- [12.] Anno 93 hat Samell Moller von Ausburch zu Riga by Nicolaus Mollin dem hudeler gearbeidett undt werdt nicht beser gehalden wie ein ander schellm.
- [13.] Anno 92 undt 93 undt bis auff dis 94. jar hatt der Lorens Pemell zu^a Riga by dem hudeler Nicolaus Mollin, dem drucker, gearbeidett und is hir vor ein schelm geschulden van ehrlichen meister undt gesellen.
- [14.] Anno 93 hatt Tonnies Wegener vam Kyle by dem hudeler gearbeidett (in Riga^b) und is vor ein schelm geschulden von meister undt gesellen, undt werden dar alle vor geholden bis so lange, das se sich konen vorantwerden.

In Summa 13 schelmes¹.

Sulkes hatt mir kuntt gedan meister Diderich von Dantzig undt [fol. 2a.] sein gesell mit namen Hans von der Heide aus dem Lande zu Hessen und meister Christianus Smit von Gustrow aus Mechelenburg.

Casper Reinecke van Rostock in Ryge, anno 94 den 20. Julius.

Item^c Levin Kelle hatt sein beweiß hier auff gelegt vor offner laden alhier zu Rostockh, das er ist gestrafft worden zu Franchtfort an der Oder, und seindt damals 8 gesellen gewessen, die in gestrafft haben, von wegen das er zu Danzig beim hudler gearbeit hatt, und hat dis schreiben auß der laden begert, aber man hatt in nit wollen folgen lassen.

Ist geschehen anno 1598 den 1. Juniarius[!].

Disse^d resterett undt disse werden religertt.

[fol. 2b.]

¹ Nr. 9 ist getilgt.

^a Folgt durchstrichen: Lubeck bey Simon Smit gelernt. ^b Das Eingeklammerte Zusatz auf der Nebenseite. ^c Dieser Zusatz von anderer Hand. ^d Offenbar Hand des ersten Schreibers.

XVI.

Rezensionen und Referate.

1.

Das altdeutsche Handwerk. Aus dem Nachlaß von Moriz Heyne. Mit dreizehn Abbildungen im Text. XVI und 218 SS. Straßburg, Verlag von Karl J. Trübner 1908.

Von

Ferdinand Frensdorff.

Es ist Moriz Heyne nicht beschieden gewesen, sein großes Werk: Fünf Bücher deutscher Hausaltertümer zu Ende zu führen. Als er am 1. März 1906 starb, waren drei Bücher, das Wohnungswesen, das Nahrungswesen, Körperpflege und Kleidung umfassend, erschienen, in rascher Folge hintereinander in den Jahren 1899 bis 1903 veröffentlicht. Es standen noch aus: Handel und Gewerbe, für den vierten, gesellschaftliches Leben, für den fünften Band bestimmt. Leider hat sich im Nachlaß nicht mehr als das vorliegende Fragment vorgefunden.

Der Herausgeber, Dr. B. Crome, der Nachfolger Heynes in der Vorsteherschaft der Göttinger Altertumssammlung, orientiert in einem kurzen Vorwort über den Zustand der Handschrift; S. VII bis XIV ist der Nekrolog auf Heyne wieder abgedruckt, den Professor Edward Schröder unmittelbar nach dem Begräbnis für die Allgemeine Zeitung niedergeschrieben und in der Beilage zu Nr. 62 veröffentlicht hat.

Die Darstellung gliedert sich in vier Paragraphen. Entsprechend dem Programme des ganzen Werkes geht sie aus von

dem altgermanischen Hausgewerbe und schildert seine Ausbildung bis zum 10. Jahrhundert. Die Weiterentwicklung des deutschen Gewerbes vom 11. bis zum Anfang des 16. Jahrhunderts ist das Thema des § 4. Die beiden dazwischen liegenden Paragraphen behandeln: Ansätze zu Großbetrieben und Unehrlüche Hantierungen.

Der Eingang ist überraschend. Er trägt die Überschrift: Erster Abschnitt; Gewerbe. Aber ihm folgt kein zweiter, der nach dem Plane des Verfassers den Handel zum Gegenstand haben sollte (73. 102). Das ist das einzig Fragmentarische an dem Buche. In dem, was es uns bietet, ist alles bis ins Detail ausgeführt.

Der Verfasser geht aus von einem Widerspruch gegen die Schilderung des Tacitus c. 15, wonach das »nihil agens«, die träge Ruhe im Hause, um so zu sagen die Lieblingsbeschäftigung der Besten und Kräftigsten unter den Germanen gewesen sei. Die Tätigkeit im Hause und für das Haus, wendet der Verfasser dagegen ein, ist dabei außer Acht gelassen; jeder Hausvater war sein eigener Baumeister und sein eigener Zimmermann. Das ist gewiß richtig, widerlegt aber die Beobachtung des Römers nicht; denn das Bauen und Zimmern nahm doch nur vorübergehend die Kräfte des Hausherrn in Anspruch; war der Bau fertig, so stand dem »ipsi hebent« nichts im Wege. Doch die ganze Betrachtung dient nur dem wichtigen und gewiß richtigen Satze des Verfassers zur Unterlage, daß die hauptsächlichsten Gewerbe im alten Germanien als Hausgewerbe entstanden sind. Der speziellen Durchführung dieses Gedankens ist der ganze erste Abschnitt gewidmet. Das Mittel der Darlegung bildet vor allem die Sprache. Das Sprachgut, das sich über die verschiedenen Gewerbebetriebe aus der ältesten Zeit erhalten hat, wird benutzt, um die Art der technischen Leistungen, den Stoff, die Werkzeuge und endlich die Produkte der Arbeit dem Leser vorzuführen. Die sprachhistorische Betrachtung der Wörter dient dazu, die kulturhistorische Bedeutung, die alle dem innewohnt, zu enthüllen. Die Sprache wird zur Geschichtsquelle. Ihr Reichtum wie ihre Dürftigkeit bildet einen geschichtlichen Beweis (40). Das Alter, die Herkunft und Verbreitung eines Gerätes, einer Verrichtung, einer Arbeitsweise wird durch die Analyse der Bezeichnungen ermittelt. Dabei verfährt der Verfasser vorsichtig, macht z. B. darauf aufmerksam, daß das Vorkommen eines deutschen Wortes für eine Sache oder eine

Tätigkeit noch keinen Beweis für deren tatsächliches Existieren in Deutschland liefert, sondern oft nicht mehr ist als ein gelehrter Versuch, etwas Fremdes zu verdeutlichen (41). Er scheidet unlebendige Wörter aus (118 A. 62), die ihr Erfinder nur zusammenstellt, um dem Leser einen mechanischen Begriff der Vorlage zu geben, wie es namentlich oft bei der Übertragung von Bibelstellen geschieht (66, 121).

So wertvoll die Sprache als Geschichtsquelle, so ist sie doch weder ein untrügliches noch ein ausreichendes Beweismittel. Von mancher alten Tätigkeit findet sich keine Spur in der Sprache, und gleichwohl muß das Gewerbe existiert haben. So das des Seilers (34), dessen Arbeit für eine ganze Reihe in der Wirtschaft unentbehrlicher und bei Schiffahrt und Fischfang gebrauchter Geräte notwendig war. Daher bildet eine Ergänzung des aus der Sprache Ermittelten einmal die der Natur der Dinge innewohnende Notwendigkeit, die logische Schlußfolgerung oder richtiger die technische Notwendigkeit (91) und zweitens: das, was die eigentlichen Geschichtsquellen an Zeugnissen über Handwerk und Handwerker bieten. Sind Chroniken und Rechtsquellen auch nicht gerade reich an Aufschlüssen, so unterstützt doch, was im Gregor von Tours, in Heiligenleben, in Klostergeschichten wie denen von St. Gallen, was in den Volksrechten, namentlich ihren Wergelds- und Bußenkatalogen steckt, vielfältig die sonstigen Zeugnisse und ist deshalb sorgfältig herangezogen. Wirksamer ist die Ergänzung die durch Urkunden ganz anderer Art beschafft wird. Den redenden Denkmälern treten die stummen, den sprachlichen die archäologischen an die Seite. Was die Auszeichnung und den Schmuck der drei Bände der Hausaltertümer bildet, die Illustrierung des Textes durch Abbildungen nach Gerätschaften oder zeichnerischen Darstellungen, die in Museen, Altertumssammlungen oder graphischen Werken überliefert sind, kehrt in bescheidenerem Maße in dieser kleinen Schrift wieder und macht sie besonders anziehend. Die Bilder sind so geschickt in den Text eingefügt, daß der Leser das Dargestellte unmittelbar neben der Schilderung vor Augen hat.

Die Entwicklung, die der Verfasser verfolgt, zeigt, wie sich aus dem Urgewerbe im Hause immer mehr Einzelgewerbe herausbilden. Die Teilung der Arbeit, die größere Verfeinerung des Betriebes, die Bekanntschaft mit der ausgebildeteren Kultur der

Römer führen solche Spezialisierung herbei. Wie einflußreich die Berührung mit der Fremde war, wird in Gewerben sichtbar, die schon früher vorhanden, erst durch das Vorbild der fortgeschrittenen Nachbarn eine Umbildung zu schmuckreicher und komplizierter Gestalt erfahren (38). Was anfangs Hausgewerbe war, entwickelte sich allmählich zum Verkaufsgewerbe; was in schlichter Einfachheit durch den Hausherrn oder durch seine Knechte hergestellt wurde, nahm Kunstformen, Schmuck an und erforderte nun die geschicktere Hand des Künstlers oder zunächst des Kunsthandwerkers.

Von der Entstehung des Handwerks aus häuslicher Tätigkeit macht der Verfasser zwei Ausnahmen (1): den Töpfer und den Schmied. Die Töpferei, von vornherein auf Gegenden mit bestimmter Bodenbeschaffenheit angewiesen, arbeitet nicht für ein Haus allein, sondern entsteht in ganzen Gemeinden, Töpferdörfern (74), die in Masse produzieren und ihre Erzeugnisse durch Handel im Umherziehen absetzen (37). Dem lateinischen *olla* sind die Namen *ulner* und *eulner* für Töpfer, auch der Familienname Euler entsprungen¹. Besonders eingehend ist die Entwicklung des Schmiedehandwerks, die sich in sehr eigentümlicher Weise vollzog, dargestellt (46—52). Das gothische Verbum *gasmijōn* bedeutet ursprünglich ganz allgemein: herstellen, verfertigen und kann deshalb auf alle gedenkbaren Tätigkeiten bezogen werden (20). Man kann in Metall und in Holz schmieden; der Eisenschmied wird besonders hervorgehoben (49). Jacob Grimm, der in den »altdeutschen Wäldern«, einer von den Brüdern herausgegebenen und größtenteils auch verfaßten Zeitschrift der Jahre 1813—1816, einen schönen Beitrag zum mittelalterlichen Handwerkswesen durch sein »Gesellenleben« geliefert hat (Heft 3, Kassel 1813, S. 87) führt *skepti-smidur*, *skösmidur*, den Schuhschmied aus einer nordischen Quelle, dem Havamal des 9. Jahrhunderts an. Das Gewerbe, schon in vorhistorischer Zeit vorhanden, hat von früh an einen künstlerischen Beisinn (19, 46), ist zuerst ein Wandergewerbe und wird erst mit dem Zeugschmied ein Hausgewerbe (51), während der

¹ Vgl. auch Grimm, Wb. I, 817, unter *aul*. In Lübeck 1259 ein ulenbecker (Topfbäcker) in der ältesten Bürgerliste (41), Lüb. UB. II 1 S. 24.

Kleinschmied (*parvifaber*), der sich mit Anfertigung kleiner und zierlicher Gegenstände aus Eisen beschäftigt (20), und der Goldschmied Kunsthandwerke und Verkaufsgewerbe werden. Dem Kleinschmied tritt gegenüber der Grobschmied, dessen Name, im Mittelhochdeutschen nicht belegbar, als vorhanden vorausgesetzt wird (20). Der Kaltschmied bezeichnet ein Wandergewerbe, dessen unter den unehrlichen Hantierungen gedacht wird (126). Mit der Einführung des Eisens in Deutschland von den Kelten in Noricum und Rhaetien her (49) beginnt die große Waffenschmiedekunst, deren Ehre aus dem Mythos erhellt, der den Helden Wieland zu ihrem Ahnherrn macht.

Ein erstes Übergangskapitel ist betitelt: Ansätze zu Großbetrieben (73—101). Außer von Töpfern und Glasern ist hier auch von Gewerben gehandelt, die sachlich nicht zum Handwerk, den stoffverarbeitenden, stoffveredelnden Berufen gehören, sondern der Urproduktion, den stoffherzeugenden Gewerben, zuzuzählen sind. Kalk- und Steinbrüche, Ziegeleien, Salzgewinnung, Betrieb von Kupfer- und Eisenwerken und das wenige, was sich über Gewinnung von Gold und Silber aus der älteren Zeit Deutschlands sagen läßt, ist hier zusammengestellt.

Das zweite Übergangskapitel trägt die Überschrift: Unehrlliche Hantierungen (101—127). Sie darf nicht irre machen. Den Gegenstand dieses Abschnitts bildet nicht die Unehrllichkeit gewisser Handwerke, wie sie im Mittelalter und weit darüber hinaus bis tief ins 18. Jahrhundert geherrscht hat und von mir Jahrgang 1907 dieser Bll. S. 35 ff. ausführlich besprochen ist; denn Belege für diese Erscheinung sind aus so alter Zeit nicht vorhanden. Absichtlich ist der Ausdruck: Hantierungen gewählt, denn ihm läßt sich auch eine Tätigkeit unterordnen, wie die hier, mit Liebe darf man wohl sagen, geschilderte des Spielmanns. Ausgehend von dem fremden Gaukler, der die römischen Heere begleitet, dem *scurra* oder *mimus*, nach Deutschland kommt und unter den Deutschen gelehrige Schüler findet, die den alten heimischen Sängern verdrängen und von den unsteten Fremden die Ehrlosigkeit und damit auch die Rechtlosigkeit erben, schildert die Schrift alle Seiten, in denen der Spielmann sich betätigt: den Sänger, den Rezitator, den Musiker, den Possenreißer, den Jongleur; die Musikinstrumente, die er verwendet; die Tänze, die er aufführt, darunter

schon den noch heute in den Balleten üblichen Tanz mit geschwungenen Schleiern (120); die Gedichte, die er vorträgt, und die Versart, die er beobachtet. Bei dem Unibos, einem S. 112 erwähnten Spielmannsgedichte des 10. Jahrhunderts, hat die Pietät, mit der der Herausgeber das vom Verfasser hinterlassene Manuskript behandelt, gehindert, der Übersetzung — Gevatter Einochs — zu gedenken, durch die Heyne die Poesieen dieser Art dem Verständnis der heutigen Leser nahe gebracht hat¹. Außer von dem Spielmanne und dem Spielweib (124) ist in diesem Abschnitt nur noch von dem Kaltschmied die Rede, in dem der Verfasser einen Rest der alten und aus der Fremde, aus Italien und den südlichen Donauländern, stammenden Wanderschmiede erblickt (126). Sie führen ihren Namen von der Bearbeitung der Geräte, namentlich der Kessel, ohne Feuer, bloß mit dem Hammer, kommen deshalb auch als Keßler, Kesselflicker, Dengler (ahd. tangol Hammer) vor und gehören wegen ihrer vagabundierenden Lebensweise zu den unehrlichen Leuten. Das Mißverständnis, das in ihnen die Anfänge des Zigeunerwesens fand, wird S. 126 A. 92 zurückgewiesen.

Der vierte und umfassendste Abschnitt gilt dem Handwerk in der zweiten Hälfte des Mittelalters, einer Zeit, aus der ein Reichtum von Belegen vorhanden ist, so daß eine Auswahl notwendig war. Der Verf. beschränkt sich auf zweierlei: auf das Handwerk im allgemeinen, insbesondere seine Organisation, und auf das Kunsthandwerk. In den Vordergrund der allgemeinen Erörterung (127—174) tritt die Beziehung zwischen Handwerk und Stadt. Entstehung einer Stadt, Einrichtung eines Marktes, Ausbildung des Münzwesens seit Karl d. Gr., wodurch der überwiegende Tauschverkehr zum Geldverkehr wird, nennt er die drei Grundpfeiler, auf denen das mittelalterliche Handwerk ruht (130). Für die innere Gestaltung eines Handwerks, das Verhältnis der dasselbe Handwerk Betreibenden zueinander, will er klösterlichen Einrichtungen großen Einfluß beimessen (153). Der Ausdruck Zunft kommt allerdings zuerst in solchem Zusammenhang vor: die Benediktinerregel gibt in ihrer Interlinearversion aus dem Anfang

¹ Altdeutsche lateinische Spielmannsgedichte des 10. Jahrh., übertragen von M. Heyne. Göttingen, Franz Wunder 1900.

des 9. Jahrhunderts »in conventu« durch »in zumfti« wieder (131). Das Wort, zumal es nach seiner Herkunft den allgemeinen Sinn eines Ziemenden, eines Geordneten hat, reicht zu solcher Annahme nicht aus. Die Stufenfolge im Orden, die für solche Gleichstellung zunächst geltend gemacht wird, kehrt auch in anderen mittelalterlichen Einrichtungen wieder, und andere charakteristische Züge des Handwerks entbehren aller Analogien in der Einrichtung der Klöster. Neben dem Worte Zunft werden die anderen gleichbedeutenden Beziehungen, die sich über Deutschland lokal gesondert verteilen, besprochen und erklärt (153). Unberücksichtigt geblieben ist der niederrheinische Ausdruck gaffel, der in den verschiedenen Teilen Deutschlands vorkommende Name zeche, ebenso wie der in den Niederlanden übliche der neringe (Hans. Geschichtsbl. 1907, S. 9). Der Herausgeber der Kölner Zunfturkunden, Dr. v. Loesch, hat gaffel mit Gabel, gaffel holden mit Tisch halten erklären zu können gemeint; ich habe dagegen, gestützt auf Heynes lexikalische Ausführungen, die in den Hausaltertümern II, 40, 137 weiter begründet sind, geltend gemacht, daß die Gabel erst seit Ende des 15. Jahrhunderts als Eßwerkzeug auftritt (Zeitschr. der Savigny-Stiftung XXIX [1908], S. 349).

Über die mannigfaltigen und schwierigen rechtshistorischen Fragen, die zahlreichen Kontroversen, welche die Entstehung der Zünfte umgeben, hat der Verf. keine eigenen Studien gemacht. Er hält sich an die alte Herleitung aus dem Hofrecht, wie sie zuletzt Eberstadt, Ursprung des Zunftwesens (1900), vorgetragen hat. Aber seine sprachlichen Untersuchungen führen ihn auf eigene Gedanken und interessante Zusammenhänge. Die nächste Veranlassung dazu bietet die Unterscheidung der beiden Bezeichnungen: Meister und Geselle. Der Name Lehrling kommt hierbei nicht in Betracht; er ist nicht alt und wird vertreten entweder durch das allgemeine, einen jungen Menschen bezeichnende Wort knecht, knabe, knappe oder das differenzierende lerknecht, lernkint¹, dem der lonknecht gegenübergestellt wird. Geselle in der Bedeutung von Handwerksgeselle findet sich erst seit dem 14. Jahrhundert und ist noch nicht das eigentlich gängige Wort: knecht

¹ Das Zitat aus dem Schwabenspiegel 148 (S. 132) ist zu berichtigen in 185, wenn Laßberg, in 158, wenn Wackernagel gemeint ist.

schlechthin oder Ionknecht überwiegt. In Köln findet sich einmal das sonst nicht belegte Wort: dienline (Kölner Zunfturk. I, 191 v. J. 1397). — Für Meister und Geselle wird eine gemeinsame Grundlage in dem Baugewerbe gefunden, das, zuerst als Wanderhandwerk auftretend, gleichwohl eine hochangesehene Stellung erlangt. Italienische Werkleute aus der Gegend von Como, die aus dem Edictum Rothari des 7. Jahrhunderts bekannten *magistri Comacini* mit ihren *collegantes*, werden in Deutschland zur Ausführung von Großbauten herangezogen (71. 133). Ihr Aufenthalt in der Fremde und die Art ihrer Arbeit zwingen sie zu einer äußeren wie zu einer inneren, rechtlichen Gemeinschaft: zur Errichtung einer Bauhütte, in der sie gemeinsam wohnen und schlafen, zur Herstellung von Ordnungen behufs Abschließung von Arbeitsverträgen wie zu deren Ausführung. Eine Gliederung von Meister und Gehilfen wird schon aus der Heimat mitgebracht. Der Meistertitel, dem römischen *magister* nachgebildet, setzt sich am frühesten beim Baugewerbe fest (133); die Gesellenbezeichnung will ursprünglich die anzeigen, welche die *sala*, die Behausung, miteinander teilen (134).

Von den inneren Einrichtungen der Zünfte wird sonst noch berührt: das Wandern (135). Dafür daß der Wanderzwang erst spät entsteht, wenn auch die Wandersitte schon früher verbreitet war, liefert jetzt auch Köln die Bestätigung (Zunfturk. I, 71). Eine besondere Anerkennung der Handwerkszusammenkünfte will der Verf. in der Verwendung des Wortes *Morgensprachen*, das vorher nur die Versammlungen des Rates oder der Schöffen bezeichnet habe, finden (135). Die Wörterbücher führen keine älteren Belege an als aus Stadtrechten seit dem Anfang des 14. Jahrhunderts. Älter ist der Gebrauch in Lübeck. Seine ältesten deutschen Statuten von c. 1270 haben einen den lateinischen noch unbekanntem Artikel: *dar lude sint in der stat, den de rat gegheven heft morghe sprake* (Hach II, 198). Aus derselben Zeit stammt eine Urkunde König Rudolfs von Habsburg, in der er den Lübecker Kaufleuten das Recht, auf ihren Reisen in Preußen, Livland oder anderen unter der Botmäßigkeit des Reiches stehenden Gegenden zur Beratung ihrer Angelegenheiten »in eo colloquio et tractatu qui morginsprage vulgariter dicitur« zusammenzutreten, auf ihre Bitte ausdrücklich anerkennt, »licet hoc ipsis de

jure communi competere videatur¹. Die ältesten Zeugnisse des Wortes zeigen also seine allgemeine Bedeutung der Versammlung einer Genossenschaft zur Beratung ihrer Angelegenheiten².

Mit der weiteren Entwicklung des städtischen Wesens und des Handwerks entfaltet sich eine anwachsende Fülle von Gewerben, die besondere Namen erhalten und zünftig abgeschlossen oder angegliedert werden. Die Gewerbsnamen, ihre Verwendung zur Personenbezeichnung und allmähliche Erstarrung zu Familiennamen ist S. 165 ff. dargelegt. Eine Anzahl Handwerkernamen ist lateinischen Ursprungs: der Winzer von *vinitor*, der Schreiner von *scrinium*, halblateinisch der Schuster, der *schuoch-sutari* von *sutor*. Die Zusammenstellung der Namen für Schuhflicker und Flickschneider (150) läßt sich noch vermehren durch *reseler* (U.B. der Stadt Leipzig I, Nr. 72, v. J. 1373) und *oltmakenie* (Beispiele aus Lübeck und Rostock im Mnd. Wb. III, 226). Der Pfister oder Pfisterer von *pistor* verdankt klösterlicher Einwirkung seine Aufnahme; in Köln, wo die Form *pister* in Gebrauch ist, wird speziell der Stiftsbäcker darunter verstanden (Zunfturk. I, 209; II, 21). Gegen Ausgang des Mittelalters werden auch aus dem Französischen Handwerkernamen entlehnt, namentlich auch um eine besondere Vornehmheit oder Feinheit auszudrücken, die sich in einem Gewerbe ausgebildet. So wird seit dem 15. Jahrhundert von dem Bader der *barbierer* oder *barbier* geschieden (159). Von dem Goldschmiedgewerbe zweigt sich das des Juweliers ab; der Name, der die ungeschickten Bildungen wie *edelsteinwürker* u. dgl. verdrängt, stammt von dem altfranz. *joël* (lat. *gaudellum*, Diminutiv zu *gaudium*, vgl. das deutsche *kleinod*) und *joillier*. Aus neuerer Zeit würde sich anschließen der Tapezier von dem im 16. Jahrhundert bezeugten *tapessieren* (Grimm, Wb. XI, 134).

Je nach der größeren Kunstfertigkeit, die zur Herstellung der Handwerkserzeugnisse erfordert wird, und nach deren Wert bildet sich in den Städten eine Abstufung in dem Ansehen, das die Gewerbe genießen, aus. Vorher war schon von dem Baugewerbe in dieser Beziehung die Rede. Ihm gleich stehen in hoher Achtung

¹ Lübb. UB. I Nr. 366 (S. 340) vom J. 1275.

² Ebenso auch das Hamburger Schifffrecht bei Lappenberg, Hamb. RA. S. 76.

die dem für die Städte so wichtigen Waffenwesen dienenden. Der Verf. beginnt mit den Bognern und Armbrüstern und verfolgt die Entwicklung, die zu den Plattern, Harnischmachern, Büchsenmachern, Geschützgießern führt (143 ff.). Im Vorübergehen berührt er den Blechschmied, Spengler oder, wie in Norddeutschland mit Vorliebe gesagt wird, den Klempner, ursprünglich klemperer, ein Neckname, der den klempernd (klimpernd) arbeitenden bezeichnen will (147).

Kürzer sind die der menschlichen Nahrung dienenden Gewerbe behandelt. Sie sind recht eigentlich als Hausgewerbe entstanden und waren im Hause den Frauen und Mägden überlassen (31). Auch nachdem Backen und Brauen Gegenstand eines selbständigen und dem Verkauf dienenden Handwerks geworden, hat sich ein Teil davon lange und bis auf die Gegenwart als häusliche Beschäftigung erhalten. Eigentümlich ist, daß der Betrieb von Brauereien in der zweiten Hälfte des Mittelalters noch oft in den Händen von Frauen begegnet. Städtische Statuten in Deutschland wie in England kennen die *braxatrix*¹. — Zu den von Bäcker (Beck), herzuleitenden Familiennamen (167) wüßte ich noch hinzuzufügen: Surbeck und Täglichsbeck, der letzte vielleicht zu erklären aus den *qui cottidie serviunt der Hofrechte*.

Die zunftmäßige Organisation, der das Handwerk seinen großen Erfolg in der Geschichte der Kultur zu danken hat, beschränkt sich nicht auf das Handwerk, ergreift auch andere Gewerbe, so die Handelsgewerbe. Das gibt dem Verf. Gelegenheit, in einer wenn auch kurzen Erörterung des Krämers und des Kaufmanns zu gedenken. Unter den am Umsatz von Waren beteiligten Gewerben, denen *qui emere et vendere solent*, will er drei Stufen unterscheiden: den *institor*, den *mango* und den *mercator*, oder deutsch: den kramer, den *mangaere*, später *menger* (englisch *monger*) und den *koufmann* (157). Alle drei sind anfänglich Wandergewerbe. Über die sprachliche Herkunft des Wortes *kramer* ist nicht mehr zu ermitteln, als daß ahd. *chram* eine Bretterbude oder Zelt bedeutet; die Etymologie bleibt dunkel (155). Der *mango* bezeichnet ursprünglich nur den Sklaven- und Viehhändler, hat später eine ausgebreitetere Bedeutung, an die in der

¹ Dortmunder Statuten S. 30 und Hans. Geschichtsbll. 1871 S. 31 ff.

heutigen Sprache nur noch Familiennamen erinnern: Pferdengemes, Eisenmenger. Der mercator gewinnt in den Städten in der Kategorie der Wantschneider, der Tuchhändler Anteil an den höchsten Ehren (157).

Die Auseinandersetzungen des Verfs. wirken um so anziehender, als er neben seiner Sprachkenntnis über eine so ausgedehnte und eindringende Sachkenntnis verfügt, wie sie wohl selten bei einem Gelehrten angetroffen wird. An beidem läßt er den Leser teilnehmen und verschafft ihm dadurch eine klare Anschauung von der Herstellung der verschiedenen gewerblichen Erzeugnisse wie von diesen selbst. Auf der andern Seite ist die Betrachtung des Handwerks bloß von der sprachlichen und der technischen Seite nicht ohne Nachteil geblieben. Der Verf. hält für auffallend oder vereinzelt vorkommend, was eine allgemein im deutschen Städtewesen wiederkehrende Erscheinung ist. So das Einschreiten des Rats gegen Vereinbarungen der Zunftmitglieder, die lediglich ihrem eigenen Interesse, aber nicht dem des Ganzen entsprechen (138); der Rat hält daran fest, daß das Recht der Morgensprache den Zünften nach dem Ausdruck der lübischen Statuten nur zu dem Zweck gegeben ist, »dat se darinne vorderen des stades nu« (Hach II, 198). Ebenso wenn er Entrichten von Gebühren an die Stadtkasse beim Eintritt neuer Mitglieder in eine Innung als etwas besonderes bei den Hildesheimer Brauern anführt (158, A. 101). Das Statut der Kramerinnung von 1310 (Hildesh. U.B. I, Nr. 612) bietet ein Beispiel unter vielen. Aber solche Mängel wiegen nicht schwer gegenüber der erfreulichen Erscheinung, daß, nachdem die geschichtlichen Arbeiten der letzten Jahrzehnte das Handwerk überwiegend nach seiner rechtlichen oder seiner wirtschaftlichen Bedeutung betrachtet haben, hier einmal unternommen ist, es nach seiner sprachhistorischen und historisch-technischen Seite eingehend zu würdigen. Die Rechts- und die Wirtschaftsgeschichte haben aus dem Buche vollauf zu lernen.

Ich würde den gebührlchen Raum überschreiten, wenn ich in gleicher Weise auch von dem übrigen Inhalt des Buches, namentlich noch von seinem letzten, besonders wertvollen Kapitel, dem Kunsthandwerk (174—204), berichten wollte. Es kam nur darauf an, von dem reichen Inhalt der Schrift einen Begriff zu geben und ihr Leser zu gewinnen. Sie werden nach jeder Rich-

tung hin Belehrung finden, mögen sie das Buch zu sprachlichen oder kulturhistorischen Zwecken in die Hand nehmen. Es birgt eine Fülle von Details, die aber in so guter Verbindung und unter Festhaltung durchgreifender Gedanken vorgetragen sind, daß die Lektüre neben Belehrung auch Genuß gewährt. Sieht man von der rechtlichen und wirtschaftlichen Seite ab, so bietet das Buch eine Geschichte des mittelalterlichen deutschen Handwerks in anspruchloser Form. Lehrreich, ohne lehrhaft zu sein; übersichtlich geordnet und anschaulich geschrieben. Die zahlreichen Anmerkungen, die den Text begleiten, geben nicht nur die Belege, sondern auch Stoff zur weiteren Verfolgung des Gegenstandes. Ein umfassendes Register (204—218) schließt das Buch ab.

2.

Павель Таль. Третья Новгородская Скра. (Ок. 1325 г.) Текстъ и русскій переводъ. Издание Имп. общества исторіи и древностей російскихъ при Московскомъ университетѣ. Москва, 1905. 8°.

Pawel Tal'. Tret'ja Nowgorodskaja Skra. (Ok. 1325 g.) Tekst i russkij perewod. Isdanie Imp. obschtschestwa istorii i drewnostjei rossiiskich pri Moskowskom uniwersitetje. Moskwa, 1905. 8°.

Paul Thal. Die dritte Nowgorodische Skra. (Ungefähr aus d. J. 1325.) Text und russische Übersetzung. Ausgabe der Gesellschaft für russische Geschichte und Altertümer bei der Moskauer Universität. Moskau, 1905. 8°. (42 SS.)

Von

Wolfgang Schlüter.

Da wohl nur wenigen deutschen Gelehrten die von Herrn P. Thal in den Tschtenija der Moskauschen Gesellschaft für russische Geschichte und Altertümer 1905 und zugleich als Sonderabdruck veröffentlichte Ausgabe der dritten Nowgorodschen Skra in die Hände gekommen sein dürfte, so wird eine kurze Anzeige dieser Edition wohl auch jetzt noch am Platze sein.

In einer kurzen Vorrede orientiert der Herausgeber seine Leser über den Ausdruck Skra und über die bereits im Druck veröffentlichten Ausgaben der ersten und zweiten Nowgoroder Schra; beschreibt dann das auf der Lübecker Trefse aufbewahrte Original der dritten, bisher nicht gedruckten Schra und setzt dessen Ursprung, hierin Frensdorffs (Statutar. Recht der Deutschen in Nowgorod II, 3 ff.) Ansicht sich anschließend, zwischen die Jahre 1307 und 1332, also etwa ins Jahr 1325. Nachdem er noch kurz die späteren Nowgorodschen Statuten und die letzte in Willebrandts Hansischer Chronik abgedruckte Schra berührt und auf die Bedeutung einiger Sätze der für die Geschichte der Hanse und die deutsche Rechtsgeschichte so wichtigen Schra auch für die Handelsgeschichte Rußlands hingewiesen, schließt er das Vorwort mit einigen erläuternden Bemerkungen über die im Texte vorkommenden Benennungen der Münzen (Mark, Ferding usw.), des Gewichtes und Maßes.

Es folgt dann auf den Seiten mit gerader Zahl der deutsche Text und ihm gegenüber auf den ungraden die russische Übersetzung. Der Herausgeber hat die Paginierung der Handschrift (1—39) dem Texte hinzugefügt, ihn nach den im Original durch rote Farbe ausgezeichneten Überschriften, ohne den Eingangssatz zu zählen, in 61 Paragraphen gegliedert und mit einer das Verständnis erleichternden modernen Interpunktion versehen. An Zahl der Abschnitte übertrifft also diese dritte Schra die zweite, die im Rigaer Exemplar einschließlich der Einleitung nur 56 Paragraphen bietet, um einige. Das Mehr ergibt sich einerseits daraus, daß die Paragraphen 3 (stevene), 11 (van deme brueade), 13 (ghilde) der dritten Schra ganz oder teilweise in den Abschnitten 2, 8 und 9 der Rigaer Handschrift stecken, andererseits aus ganz neu hinzugekommenen Sätzen, die meist am Schluß (von § 56 bis § 61) angehängt sind; nur § 5 (von den breven to scrivende) ist passend hinter § 4 (von deme prestere) eingefügt, der § 56 der Rigaer Handschrift ist zum § 2 geworden. Dagegen fehlen in der dritten Schra die von der Rigaer Handschrift als § 16, 17 und 38 besonders gezählten Sätze (von deme wedde; echt von den wedden: van gift to nemende). Im übrigen stimmen die Überschriften der einzelnen Sätze in der dritten Schra so genau wörtlich mit denen in der Rigaer Handschrift, daß man die Vermutung äußern möchte,

bei der Abfassung der dritten Schra müsse das Rigaer Exemplar oder eine ihm durch das Vorhandensein gleicher Überschriften, die in der Lübecker und Kopenhagener Rezension fehlen, nahe-stehende Handschrift der zweiten Schra als Vorlage gedient haben. Nur bei wenigen Überschriften erscheint der Wortlaut geändert, so in § 19 (Von echachtighen wapene), wo die Rigaer Handschrift im entsprechenden § 18 »van wunden« bietet; ferner ist § 28 über-schrieben »Van twibote«, wogegen in R. (§ 27), die Überschrift lautet »van deme vrede in der gredenizen« und der Aus-druck twibote auch im Texte des § nicht gebraucht wird. Bei dieser sonst so genauen Übereinstimmung ist es auffallend, daß die Überschriften der inhaltlich sich deckenden §§ 51 bis 55 in den beiden Rezensionen in ihrem Wortlaut von einander abweichen, woraus eine Benutzung gerade der Rigaer Handschrift wieder un-wahrscheinlicher wird als die einer uns verlorenen anderen. Es mag hier gleich bemerkt sein, daß in Thals Abdruck ein ganzer Paragraph versehentlich ausgelassen ist; hinter § 14 folgt in der Handschrift noch: Ech van vorachtinge, ein Abschnitt, der inhaltlich dem § 11 der Rigaer Handschrift entspricht. Ferner ist der von Thal durch den Druck als Überschrift zu § 61 hervor-gehobene Satz im Original nicht, wie die übrigen Überschriften, durch rote Schrift als solche gekennzeichnet, sondern nur das V von Vortmer, mit dem eine neue Zeile beginnt, ist rot. Eine Überschrift scheint der Satz aber doch zu sein, freilich nicht zu dem folgenden letzten Abschnitte, sondern eher zu einer aus-gelassenen, ursprünglich hinter § 59 gehörenden Bestimmung.

Auf den Unterschied zwischen der zweiten und dritten Schra hinsichtlich des Inhaltes der einzelnen Sätze gehe ich hier nicht näher ein; als die wichtigste Änderung mag hier nur hervorgehoben werden, daß nach § 59 (Van ordelen) die Schelte eines Urteils »bi wetende unde bi vulborde der partigen an beiden siden an den raet unde stat to Lubeke unde an den raet unde de stat to Gotlande« gehn und daß nach § 60 der Über-schuß der St. Peterskasse alle Jahre wechselnd nach Gotland und nach Lübeck geschickt werden soll. —

So dankenswert nun auch die Veröffentlichung dieser dritten Nowgorodschen Schra ist und so nützlich für die russischen Liebhaber der hansischen Geschichte die den Text nach der Absicht

des Herausgebers möglichst genau wiedergebende Übersetzung sein mag, so bedauerlich ist es, daß sowohl bei der Lesung der Handschrift als bei der Drucklegung nicht die erforderliche Sorgfalt angewandt ist, um dem Texte die für den wissenschaftlichen Gebrauch nötige Zuverlässigkeit zu verschaffen. Schon ein oberflächlicher Vergleich des Textes mit den im Druck vorliegenden Texten der zweiten Schra ließ vermuten, daß eine nicht geringe Anzahl von Lese- oder Satzfehlern der Aufmerksamkeit des Herausgebers entgangen sein mußten; die Vermutung hat sich mir bei einer vor kurzem in Lübeck genommenen Einsicht in die Handschrift vollauf bestätigt. Es ist zu beklagen, daß die russischen Gelehrten, die wegen der zugefügten Übersetzung gerade am liebsten zu diesem Texte der Schra greifen werden, eine im Einzelnen so unzuverlässige Grundlage ihrer Studien erhalten haben. Um mein hartes Urteil zu begründen, müßte ich Zeile für Zeile des Textes durchgehen und die Lese- oder Druckfehler anmerken. Es wäre das aber eine allzu mühsame Arbeit. Vielfach handelt es sich ja auch nur um Versehen, die jeder mit dem Mittelniederdeutschen einigermaßen Vertraute ohne weiteres selbst berichtigen kann. Andere Fehler dagegen entstellen nicht nur das orthographische oder grammatikalische Wortbild, sondern zugleich den Sinn, was dann auch auf die Übersetzung störend und verwirrend eingewirkt hat. Ich werde wenigstens die Hauptgruppen von Versehen durch ein Paar Beispiele charakterisieren und schließlich sämtliche Fehler der Einleitung und der beiden ersten Paragraphen zusammenstellen, woraus man sich leicht eine Vorstellung von der Fehlerhaftigkeit des Ganzen machen kann.

Als bloße Druckfehler erklären sich wohl die vielen Auslassungen von Buchstaben, Silben und Wörtern; so z. B. § 17 upghedruen statt upghedreuen; § 18 uagnisse st. uangnisse; de clegheres st. descl.; § 23 ene haluen uerdinc st. enen; § 48 achter spake st. achtersprake; § 53 wekes st. welkes; § 58 umbespokenen st. umbesprokenen; § 59 scruen st. scriuen; § 5 nich st. ienich; § 4 prester he st. prester den he; § 8 dat scal richten st. dat scal ouer richten; § 22 mit oldermannes st. mit des o. Dem Setzer fallen auch wohl die vielen Fälle zur Last, wo gegen die Handschrift entweder zusammengehörige Wörter getrennt oder selbständige

Wörter zu einem Wort vereinigt erscheinen. So gibt der Abdruck z. B. § 8 ie nich st. ienich; § 31 noch ten st. nochten; § 32 waren des st. warendes; § 57 in nest. inne; § 44 bedder ne st. bedderue; § 7 siuppe st. si uppe; § 4 mergheuet st. mer gheuet; emeghe uen st. eme gheuen; unde anders st. unde anders; § 22 upgheclaghet st. up gheclaghet; § 43 deghene st. de ghene; § 44 uarachte st. uor achte; § 48 gehorten st. gehört en; hedar st. he dar. —

Sehr häufig ist auch der Abkürzungsstrich nicht beachtet, der die Auslassung eines n andeutet; z. B. § 4 kopmane st. kopmanne; bescreue st. bescreuen; § 3 kune st. kunen; § 8 cranke, § 9 to sine iaren; § 16 grottere; § 20 begrepe; § 28 hemelike; § 32 bringge; § 39 betere; § 57 bekenne; § 58 bespokene manes; § 59 olderma. Daß aber der Herausgeber auch nicht überall selber seiner Lesung sicher war, obwohl die Handschrift recht deutlich geschrieben ist, beweisen Verwechslungen ähnlicher Buchstaben, wie z. B. von c mit t: § 11 bewecen st. beweten; § 4 mastap st. mascap; § 39 vantnisse st. vancnisse; von r und t: § 21 dat mer st. dar mer; § 45 willer st. will et; von n und u: § 7 und 26 uor wunen st. uor wnen; § 19 wude st. wnde; vutqueme sf. vntqueme; § 21 iunen st. ninen; § 32 nere st. uere; § 12 und 43 sendene st. sendeue; § 44 bedder ne st. bedderue; von b und d: § 37 uor dat st. uor bat. Auf Verwechslung ähnlicher Buchstaben beruhen auch folgende Unformen: § 3 ine st. me; § 6 vortuende st. vortierende; § 45 beduincgen st. bedwngen; § 48 vumme st. umme; § 55 unt st. mit; § 57 Iner st. Mer; § 59 sinne st. sime; § 40 in neme st. nineme; § 39 uorwinnen st. uorwnnen.

Zur Erzielung leichterer Lesbarkeit des Textes hat der Herausgeber die in der Handschrift willkürlich wechselnden u und v nach ihrem lautlichen Wert zu regeln versucht, aber leider durchaus nicht mit der nötigen Strenge und Gleichmäßigkeit. So schreibt er zwar stets unde, uppe, umme und van, vort, aber doch auch wieder Nv und uare, uore, uele, uerdinc, uellic, und während er im Inlaut meist u stehen läßt in suluers, erweruen, houe, houes usw., begegnen doch dazwischen Schreibungen wie gheve (§ 18), stoven, hove (§ 6) usw. Für i und j hat der

Schreiber nur ein Zeichen; Thal schreibt zwar § 7 jeghen, läßt aber iares (§ 7), ienich, ienighen usw. unverändert stehen.

Wie groß die Anzahl der Versehen im einzelnen ist, mag schließlich eine Zusammenstellung aller Fehler in den drei ersten Abschnitten zeigen. —

Es muß gelesen werden: S. 8, Z. 1 withlic statt withelic; Z. 3 der wisesten statt de; van statt va; Z. 7, pleghen statt plegehen; Z. 10 somer st. sommer; Z. 12 sic st. sit; Z. 13 den de st. dende; Z. 14 bot st. lot; Z. 16 olderman st. oldermann; Z. 19 mer st. vier; Z. 20 bot st. lot; Z. 21 gheboden st. gheloden; oldermanne st. oldermane; Z. 23 der st. des; Z. 25 scalmen st. scalmen; Z. 27 der st. de; Z. 29 entfande st. entsan de; Z. 30 deme st. dem; Seite 10, Z. 3 lantvaren st. landvaren; Z. 4 Scal st. Scol; Z. 6 der st. de; Z. 7 kerken st. kerkes; De st. des; Z. 8 den st. de; Z. 9 lantvaren st. lant waren; uore st. uare; Z. 13 edder st. eder; Z. 14 Dat st. Vat; Z. 17 De st. Ve; scal st. scol; Z. 18 bodes st. lodes.

Die Übersetzung ist ein anerkennenswerter Versuch, dem des Mittelniederdeutschen unkundigen russischen Leser den Inhalt der Schra zugänglich zu machen. Ist es schon nicht immer ganz leicht, den eigenartigen Satzbau mittelniederdeutscher Prosa in gutem Hochdeutsch wiederzugeben, so wird man der im Ganzen gelungenen Übertragung Thals alle Gerechtigkeit widerfahren lassen. Daß er selber die Schwierigkeiten seines Unternehmens empfunden hat, dafür zeugen die vielen Fragezeichen, durch die er seinen eignen Zweifel an der Richtigkeit so mancher Stelle seiner Übersetzung ausgedrückt hat. Aber auch sonst noch entspricht in nicht wenigen Paragraphen das Russische dem deutschen Texte nur ungenau, ja nicht selten hat der Herausgeber und Übersetzer das Original falsch verstanden. Ich kann auch hier nur auf einzelne Stellen als Belege für meine Behauptung hinweisen. Im Eingangssatze übersetzt Thal aldus durch »all dieses«; § 1: Wo men den olderman kesen scol durch »Wo«; bidden und beden (= gebieten) ist durch das gleiche Verbum wiedergegeben, was die Steigerung der Strafe nicht recht begründet erscheinen läßt; ofte se erer to donde hebben durch »mit denen sie schon früher zu tun hatten«;

de olderman der Nuvare durch der Oldermann, wenn er in der N. angekommen ist; § 3: over des durch »außerdem«; § 4: von sunte P. weghene durch »für den Dienst bei St. P.«; in ener mascap durch »im Umfange«; zu diesem Mißverständnis (mascap=Mannschaft) ist der Übersetzer durch die falsche Lesart mastap veranlaßt worden; am Schluß des § 7 ist durch das fälschlich mit »wenn« wiedergegebene Swen ein ganz unrichtiger Sinn in die Übersetzung gekommen; § 9, Z. 3 ist ienighen vor scaden fälschlich als Dativ aufgefaßt; § 52: dor not durch »ohne Not« übersetzt; § 53: en mach durch »nicht wünscht«; § 54: das Adverbium unvochliken durch das Adjectiv »streitsüchtige Leute«; § 58: nicht vorder durch »nicht eher«; § 59: untweren, of se iummer moghen durch »wenn sie das wollen«. Übrigens beweist die Übersetzung, daß ihr Verfasser den deutschen Text auch an den durch Fehler unklaren Stellen ganz richtig verstanden hat, indem er z. B. in § 12 und 43 sendeve, wie statt des fälschlich gedruckten sendene in der Handschrift steht, ganz richtig durch »Auftrag« wiedergibt; auch hat das falsche entweder in § 54 (statt entwei) den Sinn der Übertragung nicht beeinträchtigt. Man sieht daraus, daß die Fehlerhaftigkeit des Textes wesentlich auf mangelnder Sorgfalt bei der Korrektur beruht. Ist nach meinen Ausstellungen leider nicht in Abrede zu stellen, daß Thals Ausgabe strengeren Anforderungen an eine für wissenschaftliche Untersuchungen brauchbare Grundlage des Textes nicht genügt, so wollen wir doch hoffen, daß sie dazu beitragen möge, in den Kreisen der russischen Historiker das Interesse für eine Epoche in der Geschichte des Handels neu zu beleben, die auch für die Entwicklung der Kultur Rußlands von größter Bedeutung war.

3.

Studier in engelsk og tysk Handels Historie. En Undersøgelse af Kommissionshandelens Praksis og Theori i engelsk og tysk Handelsliv 1350—1850 af Erik Arup. København MDCCCXCVII, i Kommission hos Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag. gr. 8. (515 S.)

Von

Max Pappenheim.

In dem vorliegenden Werke haben wir einen überaus wertvollen Beitrag zur Geschichte des Handels und seines Rechts zu begrüßen. Es handelt sich in erster Linie um eine wirtschaftsgeschichtliche Untersuchung. Aber der Verfasser wendet seine Aufmerksamkeit vornehmlich auch der Frage zu, in welcher Art die wirtschaftliche Entwicklung in der wechselnden Gestaltung des Rechts zum Ausdruck gelangt ist. Das Buch ist daher für den Rechtshistoriker kaum weniger wichtig als für den Wirtschaftshistoriker.

Es ist nur ein Teil des Handels, der den eigentlichen Gegenstand der Arbeit bildet. Aber der Kommissionshandel kann einerseits nur im allgemeinen Zusammenhange des Handels überhaupt seine Würdigung finden, und er spielt andererseits in diesem Zusammenhange zumal in älterer Zeit eine so große Rolle, daß der Verfasser allen Anlaß hatte, dem spezielleren Titel seines Buches den allgemeineren voranzusetzen.

Innerhalb der umfangreichen Materie des Kommissionshandels grenzt der Verfasser seinen Stoff durch gegenständliche, räumliche und zeitliche Einschränkung ab. Er behandelt nur die Einkaufs- und Verkaufskommission und sie nur für England und Deutschland und nur für die Zeit von 1350—1850. Für die Geschichte des Kommissionshandels bleibt daher auch fernerhin noch genug zu tun übrig. Aber die vom Verfasser getroffene Auswahl seiner Untersuchungsobjekte erweist sich doch durch seine Ergebnisse als vollkommen gerechtfertigt. In der Geschichte des englischen und des deutschen Kommissionshandels lernen wir zwei

Entwicklungen kennen, die nicht nur je für sich von besonderer Bedeutung sind, sondern auch vermöge ihrer aus ursprünglicher Gleichartigkeit der Verhältnisse erwachsenen völligen Verschiedenheit in einem die Erkenntnis der für die Entwicklung maßgebenden und charakteristischen Momente ungemein erleichternden und sichernden Gegensätze zueinander stehen. Die Mitte des vorigen Jahrhunderts ist als Grenze der Darstellung dadurch gegeben, daß mit ihr der deutsche Handel eine wesentliche Umgestaltung und zugleich der deutsche Kommissionshandel eine erhebliche Veränderung und zwar eine Verringerung seiner Bedeutung erfährt. Mit Recht weist der Verfasser darauf hin, daß in dem gerade um dieselbe Zeit in der Entstehung begriffenen allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch diese Umwälzung der tatsächlichen Verhältnisse noch keine Berücksichtigung finden konnte. So entstand eine gesetzliche Regelung des Kommissionsgeschäfts, die schon bei ihrem Inkrafttreten dazu verurteilt war, durch die veränderten Lebensverhältnisse tatsächlich außer Anwendung gesetzt zu werden, die aber gleichwohl infolge der notwendigen Beschleunigung bei der Herstellung des neuen Handelsgesetzbuchs in das geltende Recht im wesentlichen unverändert übernommen worden ist. In der an diesem geltenden Rechte geübten Kritik trifft demzufolge der Verfasser auf Grund seiner geschichtlichen Forschung mit der von Schloßmann auf dogmatische Erwägungen gegründeten Bemängelung zusammen.

Als Einleitung und Grundlegung für den eigentlichen Gegenstand der Untersuchung bietet der Verfasser in dem ersten Kapitel seines Werkes eine Darstellung der ältesten Formen des europäischen Kommissionshandels. Sie ist nur, soweit es sich um die nordeuropäischen Gebiete handelt, etwas ausführlicher geworden. Auch hier aber beschränkt sich der Verfasser von vorherein auf hanseatische und englische Verhältnisse. Daß die altskandinavischen Quellen ganz unerwähnt bleiben, ist schon von anderer Seite (K. Lehmann, Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht LXV 298) als auffällig bezeichnet worden. Sie gewähren gerade über die primitive Gestaltung des Kommissionsgeschäfts und seine Zusammenhänge mit Gasthandel und Dolmetschertum wertvolle Aufschlüsse (vgl. Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht XXIX 440 ff.), die dem Verfasser z. B. bei seinen interessanten Ausführungen über die »Wirts-

kommission^s (S. 405 ff.) von Nutzen hätten sein können. Auf die Verwandtschaft des norwegischen *hjáfélags* mit dem Sendeve hat schon Rehme (Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht XLII 372 f.) hingewiesen. Des Verfassers Ansicht, daß das Sendeve stets ohne Vergütung auf Gegenseitigkeit gegeben worden sei, wird schwerlich auf Zustimmung rechnen dürfen.

Den eigentlichen Gegenstand seiner Untersuchung behandelt Arup in dem zweiten Kapitel, welches dem englischen, und in dem dritten, welches dem deutschen Kommissionshandel gewidmet ist. Jedes von ihnen zerfällt in zwei Abschnitte, deren erster die allgemeine geschäftliche Entwicklung und deren zweiter die Form des Kommissionshandels und sein Verhältnis zu der Entwicklung der für ihn geltenden Rechtsregeln zur Darstellung bringt. Für diese hat der Verfasser außer dem sehr sorgfältig benutzten, veröffentlichten Quellenmaterial auch wichtiges ungedrucktes herangezogen. An erster Stelle ist hier das Londoner Archiv der Levantekompagnie zu nennen, über welches in dem auf das Vorwort folgenden Verzeichnis von Archivalien und Literatur des näheren berichtet wird. Es bietet für die mehr als dreihundertjährige Zeit des Bestehens jener Kompagnie eine unschätzbare, von dem Verfasser mit sichtlicher Freude am Gegenstande ausgebeutete Quelle. Für die hanseatischen Verhältnisse des 16. Jahrhunderts benutzt er das im Stadtarchiv von Malmö befindliche Rechnungsbuch des Malmöer Bürgers Ditlev Enbeck zum ersten Male und ferner namentlich die in der Hamburger Kommerzbibliothek erhaltenen sogenannten Hoepschen Rechnungsbücher, aus denen bereits Ehrenberg geschöpft hat. Die Literatur ist in großem Umfange und gleicher Gründlichkeit vom Verfasser benutzt worden.

Das Bild, welches Arup von der Entwicklung des englischen und des deutschen Kommissionshandels entwirft, ist in seinen Grundzügen das folgende. Die Übereinstimmung in den Formen des englischen und des deutschen Handels beginnt mit dem 16. Jahrhundert einer wesentlichen Verschiedenheit Platz zu machen. Schon im 15. Jahrhundert hat diese Änderung sich vorzubereiten angefangen. Sie ist dadurch bewirkt worden, daß der englische Kaufmann allmählich eine monopolartige Herrschaft auf dem Gebiete des Tuchhandels zu erlangen wußte, der zugleich in London

konzentriert wurde. Soweit er seine Ware im Auslande abzusetzen bestrebt war, verwendete er hierfür nicht mehr dort angesessene selbständige Kommissionäre, sondern die eigenen Angestellten (Lehrlinge und sog. covenant servants) oder doch junge englische Kaufleute, die dort als Lieger Handel trieben. Auch diese geraten allmählich in straffe Abhängigkeit von ihren Auftraggebern; der Ausdruck »factor« bezeichnet im 17. Jahrhundert diese selbständigen Lieger ebenso wie die Angestellten des Kaufmanns. Eben jene Konzentration des englischen Handels hatte auch eine Umgestaltung der ihm dienenden Organisationen, der Kompagnien, zur Folge. Nach dem Vorbilde des zunächst — schon seit dem Ausgange des 15. Jahrhunderts — umgestalteten Verbandes des merchant adventurers wurden die großen Kompagnien in der Zeit Elisabeths geformt. An dem, wie er meint, typischen Beispiele der Levantekompagnie verfolgt der Verfasser die weitere Entwicklung. Er zeigt, wie die Kompagnie die Faktoren in Abhängigkeit von sich zu bringen und zu halten weiß, bis sie in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wieder eine selbständigere Stellung erlangen, um dann im 18. Jahrhundert mit der durch die Verhältnisse gebotenen und von der Kompagnie selbst notgedrungen geduldeten Ausdehnung ihres Eigenhandels allmählich von der Kompagnie unabhängige Kaufleute zu werden. Vermöge der großen faktischen Bedeutung, die dem Verhältnis zwischen den englischen Prinzipalen in der Heimat und ihren englischen Faktoren im Auslande zukam, ist dieses Verhältnis auch für die englische Rechtsentwicklung auf dem Gebiete des Kommissionshandels überhaupt in der Zeit vom 16. bis zum Anfange des 18. Jahrhunderts maßgebend geworden. Insbesondere hatte die Abhängigkeit der Faktoren von den kapitalkräftigen und im Besitze des Warenmonopols befindlichen Prinzipalen zur Folge, daß auch rechtlich das vom Faktor mit dem Dritten geschlossene Geschäft nicht in dem Maße als eigenes Geschäft des Kommissionärs betrachtet wurde, wie dies etwa seitens des geltenden deutschen Handelsgesetzbuchs geschieht. Die wirtschaftliche Zugehörigkeit des in Ausführung der Kommission vom Faktor geschlossenen Geschäfts zu dem Handelsbetriebe seines Kommittenten hat sich in England auch bei der rechtlichen Ordnung des Kommissionsgeschäfts fortdauernd, wenngleich in sehr wechselndem Umfange,

Anerkennung zu verschaffen gewußt. Zu gutem Teile wurde dies durch die Art der englischen Rechtsentwicklung überhaupt ermöglicht. Ihr ist, da sie bis auf den heutigen Tag der Hauptsache nach sich im Wege der Rechtsprechung vollzieht, eine größere Beweglichkeit eigen, als dies bei einer wesentlich durch die Gesetzgebung stattfindenden Fortbildung des Rechts der Fall sein kann. Als daher im 17. und namentlich im 18. Jahrhundert die wirtschaftliche Stellung der englischen Faktoren ihren Kommittenten gegenüber die vorher erwähnte Veränderung erfuhr, konnte die Rechtsprechung auch ihrerseits dem leichter Rechnung tragen, als wenn sie durch geschriebenes Recht gebunden gewesen wäre, welches den Vorteil größerer Bestimmtheit und Sicherheit seiner Regeln um den Nachteil ihrer geringeren Elastizität und Anpassungsfähigkeit erkaufen muß. Es stellt einen in der Geschichte des englischen Rechts seltenen Ausnahmefall dar, wenn im 19. Jahrhundert die Gesetzgebung wiederholt angerufen werden muß, um der in einer einzelnen Beziehung gegenüber der Entwicklung der tatsächlichen Verhältnisse zurückgebliebenen Rechtsprechung den Weg zu weisen (vgl. S. 496).

Die günstigen Bedingungen, unter denen der englische Handel sich zum großen Exporthandel entwickelte, sind dem deutschen Handel bis zu der im vorigen Jahrhundert einsetzenden Umwälzung versagt geblieben. Der deutsche Warenhandel, insoweit er Exporthandel war, erfuhr bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts durch ausländische Konkurrenz ganz wesentliche Einschränkung. Es gelang dem deutschen Kaufmann nicht, wie durch die Hebung der Tuchfabrikation dem englischen, sich die Herrschaft über eine auf dem Weltmarkt unentbehrliche Ware zu sichern. Die gesteigerte Ausfuhr von Rohstoffen vermochte aus Gründen, die teils in den Konkurrenz-, teils in den Absatzverhältnissen lagen, einen ausreichenden Ersatz für den verringerten Warenhandel nicht zu bieten. Auch der deutsche Zwischenhandel erwies sich seit dem 16. Jahrhundert als ernstlich bedroht. Seine Erhaltung wird zum eigentlichen Ziel der deutschen Handelspolitik. Kommission und Spedition sind die Geschäftsformen, die in erster Linie diesem Handel dienen. Seit dem Anfang des 17. Jahrhunderts ist der Kommissionshandel die herrschende Form des Handels in Deutschland. Hierin ist der Sache nach bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts

keine Veränderung eingetreten. Die auf Hebung des Eigenhandels gerichteten, merkantilistischen Bestrebungen der Regierungen konnten, wie der Verfasser zeigt, gegenüber der Macht der wirtschaftlichen Tatsachen auf die Dauer oder in größerem Umfange nichts ausrichten. Gegen das Ende des 18. Jahrhunderts nehmen der Handelstheoretiker Büsch und der Praktiker John Parish gleichmäßig den Standpunkt ein, daß der Kommissionshandel dem Eigenhandel vorzuziehen sei, und daß der mit größerem Risiko verbundene Eigenhandel die unregelmäßige Form gegenüber dem Kommissionshandel bilde.

Bei so verschiedener wirtschaftlicher Bedeutung des Kommissionshandels für Deutschland und für England mußte begreiflicherweise auch die deutsche Rechtsentwicklung ganz andere Wege einschlagen, als die englische. Der deutsche Kaufmann, der gerade seinen selbständigen Handel mit Hilfe des Kommissionsgeschäfts zu erhalten strebte, mußte seinem Kommittenten gegenüber eine selbständigere Stellung erstreben und erlangen, als der von dem Auftraggeber abhängige Faktor. Der Verfasser zeigt, wie auf dem Wege einer allmählichen Entwicklung mit der wirtschaftlichen Selbständigkeit des Kommissionärs auch seine Rechtstellung dem Kommittenten gegenüber gesicherter und freier wird. In dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch ist das Geschäft, welches der Kommissionär mit dem Dritten schließt, mit Rechtswirkungen nur unter den Kontrahenten ausgestattet, und andererseits durch das Selbsteintrittsrecht dem Kommissionär eine weitgehende, zum Teil durch das neuere Recht eingeschränkte Bewegungsfreiheit dem Kommittenten gegenüber eingeräumt. Für das Kommissionsgeschäft entscheidend ist, daß der Kommissionär in eigenem Namen mit dem Dritten kontrahiert hat. Die Verschiedenheit in Gestaltung des Rechtsverhältnisses zwischen Kommittenten und Kommissionär bleibt hierbei ohne Einfluß. Namentlich ist der Zusammenhang nicht berücksichtigt, der zwischen der Vorschußleistung des Verkaufskommissionärs auf die übergebene Ware und seiner Berechtigung dem Dritten gegenüber geschichtlich besteht. Die neuere Entwicklung hat dazu geführt, daß der Kommissionshandel sich neben dem mächtig entfalten Eigenhandel gerade da wird behaupten können, wo die Vorschußleistung des Kommissionärs für den Kommittenten von wesentlicher Bedeutung ist. Mit der

Darstellung des hieraus sich ergebenden Widerstreits zwischen der gesetzlichen Regelung und den tatsächlichen Verhältnissen schließt das verdienstliche Werk.

4.

E. Kober, Die Anfänge des deutschen Wollgewerbes. Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte, herausgegeben von G. v. Below, H. Finke, F. Meinecke. Heft 8. Berlin und Leipzig, Rothschild, 1908. 111 S.

Von

Justus Hashagen.

Die vorliegende Schrift ist ein dankenswerter Beitrag zur ältesten Geschichte der deutschen Gewerbe. Für das deutsche Altertum führt der Verfasser zunächst den einleuchtenden Nachweis, daß für die gewerbliche Produktion die tierischen Rohstoffe eine größere Bedeutung gehabt haben, als die pflanzlichen. Das ausschlaggebende Argument ist dabei: daß die Verarbeitung der letzteren eine höhere technische Befähigung voraussetzt, als die Verarbeitung der Tierwolle. Die römischen Schriftsteller freilich geben hier nicht immer die nötigen Anhaltspunkte, da sie in ihren Berichten das Leinengewerbe tendenziös vor dem Wollgewerbe bevorzugen. Über die Arbeitsorganisation in der ältesten Zeit ist bei der Dürftigkeit der Quellen keine deutlichere Vorstellung möglich. Doch scheinen zunächst ausschließlich Frauen im Wollgewerbe tätig gewesen zu sein.

Vielleicht sind die Genicien der Karolingischen Zeit eine Weiterbildung der von Tacitus u. a. bezeugten urzeitlichen Arbeitsstätten. Während dieser Periode gestattet das reichere aus den Karolingischen Grundherrschaften erhaltene Material zum ersten Male eine etwas eingehendere Schilderung, wenn man auch nicht vergessen wird, daß diese einseitige Überlieferung keineswegs schon den ganzen Umfang des damaligen deutschen gewerblichen Lebens beleuchtet. Besonders wertvoll sind natürlich die Nachrichten über Rohstoffe und Fabrikate der Weberei, die unter den grundherrschaftlichen Abgaben erscheinen, wobei aber die Fabrikate schon viel

häufiger erwähnt werden, als die Rohstoffe und sich, wie die vom Verfasser analysierten Namen zeigen, schon ziemlich stark spezialisiert haben. Ein großer Teil des Bedarfes ist in der Regel durch die als Hauswerk in den Genicien organisierte Arbeit gedeckt worden. Dazu kommt die Einfuhr fremden Tuches, besonders des sog. friesischen Tuches, das aber vermutlich aus Flandern und nicht aus Friesland stammt, wie jetzt auch wieder Pirenne in der Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 7, 1909, S. 308 ff. gegen H. Wilkens (Hansische Geschichtsblätter, 14, 1908, S. 329 ff.), aber im Einklange mit Kober betont hat.

Im weiteren Verlaufe seiner Untersuchung macht der Verfasser wahrscheinlich, daß die berufsmäßige Ausübung der Weberei und ihre Arbeit für den Markt wesentlich in demselben ländlichen Rahmen entstanden ist, daß dagegen die Klosterarbeit für die Anfänge dieser Entwicklung zunächst außer Betracht bleibt. Es wird dabei in berechtigtem Gegensatze gegen die Nachwirkungen der von G. v. Below widerlegten hofrechtlichen Theorie und der Lohnwerkstheorie K. Büchers überzeugend gezeigt, daß sich der grundherrschaftliche Heimwerker, nachdem er selbst in den Besitz der Produktionsmittel gelangt ist, direkt — ohne die lohnwerkliche Zwischenentwicklung — auf die Stufe des z. T. für den Markt produzierenden Handwerkers emporgeschwungen hat. Damit wird gegen Büchers Annahmen das hohe Alter des deutschen Handwerkes an dem Beispiele des ältesten Wollgewerbes allen Zweifeln entrückt.

Ein besonderer Abschnitt behandelt den Einfluß der flandrischen Wollweberei auf die Entstehung des deutschen Wollgewerbes. Schon am Anfang des zwölften Jahrhunderts setzt die westliche Wolle- und Tucheinfuhr am Rheine im größeren Umfange ein. Rechtsrheinische Grenzplätze, wie vermutlich Duisburg (vgl. Hansische Geschichtsblätter 14, 1908, S. 317) und Dortmund, werden schon früh hineingezogen. Schon die Ottonische Herrschaft, unter der die Verbindungswege zwischen dem Rheine und Sachsen eine erhöhte politische Bedeutung erlangen, wird für die Verbreitung westlichen Importes im inneren Deutschland nicht ohne Einfluß geblieben sein. Sicher ist aber, daß er in späterer Zeit in der Gewerbe-geschichte des kolonialen Ostens weithin sichtbar geworden ist. Der enge Zusammenhang zwischen den Nieder-

landen und der ostdeutschen Kolonisation ist bekannt und kulturgeschichtlich übrigens viel häufiger zu belegen, als es nach den Bemerkungen des Verfassers über einige äußere chronistische Zeugnisse und Tatsachen der Ortsnamenforschung scheinen könnte. Daß sich Kober in der Annahme westlichen Einflusses gelegentlich zu große Beschränkung auferlegt, hat schon W. Tuckermann in der Westdeutschen Zeitschrift 27, 1909, S. 513 hervorgehoben.

Tuckermann hat ferner mit Recht an einer gewissen geographischen Unklarheit dieses Kapitels Anstoß genommen. Man möchte seine Kritik noch verallgemeinern und den Ausdruck »flandrisch« für ebenso irreführend erklären, wie den Ausdruck »vlaemisch«. Denn es handelt sich bei den Ausgangsgebieten jenes westlichen Einflusses doch weder ausschließlich um das politische Flandern, noch um das Gebiet des vlaemischen Stammes. Weder in bestimmte politische, noch in bestimmte ethnographische Grenzen wird man das Gebiet einengen dürfen. Gerade die Wallonen, und zwar auch außerhalb Flanderns, sind vom Verfasser selbst berücksichtigt worden. Man hat Grund, die frühen Anfänge der Tuchindustrie in Aachen mit direkten westlichen Einflüssen zusammenzubringen. Namentlich das älteste rheinische Zeugnis von 1103 setzt wallonische Händler voraus. Man wird also gut tun, die Ausdrücke »flandrisch« und »vlaemisch« weder zu verallgemeinern, noch gar zu verwechseln, sondern vielmehr niederländisch dafür zu sagen. Da sich auch französische und nordniederländische Ware im Verkehre zeigt, so würde auch der Begriff »belgisch« noch zu eng sein.

Der letzte Teil der Arbeit behandelt die Wollweberei in einer Reihe von deutschen Städten bis zum Ausgange des 13. Jahrhunderts, d. h. bis zum Emporkommen zweier neuer Konkurrenten, der Kloster- und der Baumwollweberei. Selbst in Berlin ist die Rücksicht auf den geistlichen Wettbewerb schon am Ende des 13. Jahrhunderts zu spüren. Der Darstellung liegt nur ein geographisches Prinzip zugrunde. Es wäre aber im Interesse dieser doch vor allem der gewerblichen Organisationsgeschichte dienenden Arbeit besser gewesen, wenn eine mehr organisationsgeschichtliche Gruppierung Platz gegriffen hätte, bei der geographische Unterabteilungen dann immer noch hätten unterschieden werden können. Mindestens aber wäre eine Zusammenfassung nach der-

artigen Gesichtspunkten und ein Vergleich mit den Hauptergebnissen der ersten Kapitel der Orientierung des Lesers zugute gekommen.

An der Spitze der Entwicklung stehen natürlich die Römerstädte, die doch wohl am besten zusammenfassend behandelt werden. Die Nachrichten für Speyer, Basel (vgl. R. Wackernagel, Geschichte der Stadt Basel 1, 1907, S. 98 ff.) u. a. treten zwar viel später auf, als in den Römerstädten weiter unterhalb am Rhein. Es bleibt aber fraglich, ob man deswegen für diese südlicheren Römerstädte wirklich eine viel spätere Entstehung des Wollgewerbes anzunehmen hat, wozu doch ihre gewerblichen Entwicklungsbedingungen mit den nördlicheren manche Ähnlichkeit aufweisen.

Natürlich ist es eine einwandfreie Methode, wenn man bei den einzelnen Städten mit den ersten vorhandenen äußeren Zeugnissen beginnt. Der Verfasser selbst aber hebt hervor, daß die Geschichte des Wollgewerbes in den rheinischen Römerstädten älter ist, als diese Zeugnisse. Bei Mainz und Köln ist vor allem an die Entstehung der wahrscheinlich für Handels- und Gewerbezwecke angelegten Rheinvorstädte zu erinnern, die für Mainz in die Zeit Hattos I., für Köln vermutlich in die Zeit Bruns gehört. Daß wir für Trier vor dem zwölften Jahrhundert kein direktes Zeugnis besitzen, kann wieder reiner Zufall sein und braucht einen erheblich jüngeren Ursprung des dortigen Wollgewerbes nicht zu beweisen. Mit Recht hat Kober selbst zufällig erhaltene Quellen für Werden und Admont (zwölftes Jahrhundert) namhaft gemacht, die deutlich zeigen, wie vorsichtig man auch auf diesem Gebiete das *argumentum e silentio* handhaben muß. Wo die gleichzeitigen Quellen versagen, wird man wenigstens hypothetisch allgemeinere Erwägungen und nicht zuletzt auch spätere Nachrichten mit Vorsicht heranziehen dürfen.

In dem Abschnitte über Nord- und Mitteleuropa sind die Seestädte gar nicht berücksichtigt worden. Wenn die Quellenausbeute für sie in dieser älteren Zeit wesentlich ohne Ergebnis geblieben, d. h. wenn man schließen muß, daß ihr Woll- und Tuchbedarf noch zum großen Teile durch Einfuhr und nicht durch einheimisches Gewerbe befriedigt worden ist, so bedarf es doch wohl einer ausdrücklichen Hervorhebung dieser Beobachtung. Auch für diese Städte aber läßt sich die Möglichkeit nicht abweisen, daß

spätere Materialien, wenn sie, wie auch gelegentlich vom Verfasser selbst für andere Städte geschehen ist, mit der nötigen Kritik benutzt werden, auch für die ältere Zeit noch Aufschluß gewähren.

Für die nord- und mitteldeutsche Gruppe ist der fortgesetzte Kampf zwischen Webern und Gewandschneidern, der in den verschiedenen Städten in verschiedener Weise zum Austrag gelangt ist, besonders bezeichnend. Dieser Kampf ist aber natürlich mit politischen und Verfassungsbewegungen enge verflochten. Man wird deshalb einer genaueren Berücksichtigung dieser sich außerhalb des gewerblichen Lebens abspielenden, dieses selbst aber mittelbar beeinflussenden Vorgänge schwerlich entraten können.

Noch in anderer Beziehung wären diese Betrachtungen vielleicht weiter zu führen. Die Probleme mittelalterlicher Gewerbeverfassung sind neuerdings vor allem durch H. v. Loesch's tief greifende Ausführungen über den Zunftzwang (Die Kölner Zunfturkunden 1, 1907/08, 65* ff.) hell beleuchtet worden. Gerade eine Spezialuntersuchung muß Anlaß nehmen, sich mit ihnen auseinanderzusetzen. Sodann vermißt man bei Kober für diese Zeit eine Erörterung der frühen Topographie des Wollgewerbes innerhalb der einzelnen Städte. Freilich bedarf es dafür sehr eingehender lokaler Studien, die vielleicht den Rahmen dieser Arbeit überschritten hätten. Immerhin ließen sich wohl einige Feststellungen auf diesem Gebiete unschwer gewinnen. Sie hätten der Anschaulichkeit gedient und zur Erörterung einzelner Fragen der Entstehungsgeschichte Anlaß geben können.

Zum Schlusse noch ein Bedenken gegen die ganze Anlage der Arbeit. Da sie sich nur bis zum Ende des 13. Jahrhunderts erstreckt, so läßt sich eine national eingeschränkte Behandlung des Themas nicht wohl rechtfertigen. Die Weser oder wenigstens die Elbe bildet doch für die damalige Zeit eine viel schärfere Kulturgrenze, als die moderne Westgrenze des deutschen Reiches. Man hat keinerlei Recht, dieser modernen Grenze einen Einfluß auf eine derartige historische Arbeit zu gewähren und sie damit auf das moderne deutsche Reich zu beschränken. Das »deutsch« im Titel hätte mindestens auf das alte deutsche Reich ausgedehnt werden müssen. Noch besser aber wäre es ganz vermieden und die Darstellung über die »nationalen« Grenzen nach Westen zu ausgedehnt worden. Die Lande zwischen Maas, vielleicht aber auch zwischen

Schelde und Rhein oder Weser bilden auch für eine solche Darstellung trotz aller organisatorischer Differenzen eine Einheit und stehen so sehr im Mittelpunkt des Interesses, daß man die Darstellung auf die mutterländischen Gebiete passender Weise einengen könnte, während der anders geartete koloniale Osten unberücksichtigt bleiben würde. Unsere ganze frühmittelalterliche Geschichte leidet, wie man wohl sagen darf, öfters unter der Anwendung des modernen Begriffes »deutsch«. Die Wirtschaftsgeschichte und -Geographie aber haben am allermeisten Ursache, sich durch ihn nicht verwirren zu lassen.

Im übrigen aber hat sich der Verfasser seiner schwierigen Aufgabe mit Geschick entledigt, bei der Sammlung des zerstreuten Materials einen achtungswerten Fleiß an den Tag gelegt und es in seiner Darstellung zu einem abgerundeten Bilde verarbeitet.

5.

Chr. Kraus, Entwicklung des Weseler Stadthaushaltes von 1343—1390, dargestellt auf Grund der Stadtrechnungen. (Studien und Quellen zur Geschichte von Wesel. Bd. II. Herausgegeben mit Unterstützung der Stadt.) Wesel 1907.

Von

Bruno Kuske.

Die wichtigen alten Weseler Stadtrechnungen, die bereits im Hansischen Urkundenbuch ausführlich für die hansische Geschichtsforschung verwertet wurden, sind durch die oben genannte Arbeit von Kraus in ihren ältesten Teilen bedeutend zugänglicher gemacht und nach ihrer finanzgeschichtlichen Seite hin ausgebeutet worden.

Der Verfasser gliedert seine Untersuchung, nachdem er sich in einer Einleitung in der Hauptsache mit der Verwaltungstechnik der Stadt und der Buchführung in ihrem Finanzhaushalt befaßt hat, in die beiden Teile Einnahmen und Ausgaben. Jeder wird mit einer Schilderung des finanziellen Bildes eröffnet, das die Stadt nach dieser Richtung hin im Jahre 1342 bietet, das so als Typ für die übrigen Jahre verwendet wird. Darauf folgen immer Längsschnitte durch den Zeitraum bis 1390. Den Einteilungs-

grund haben dabei die verschiedenen wichtigen Posten der städtischen Rechnungsbücher geliefert, an deren Hand der Verfasser durch seinen Stoff hindurch schreitet.

Die Einnahmen setzen sich zusammen aus Pachtgeldern von städtischen Steuern und öffentlichen Verkehrseinrichtungen, aus Renten und Mieten, Bürgeraufnahmegeldern und aus dem Ertrag der Grut. Dieser ist sogar sehr bedeutend. Die Fabrikation dieses Biergewürzes lieferte der Stadt Überschüsse bis zu 330% der dabei aufgewendeten Unkosten. Gegen Ende des 14. Jahrhunderts kommt das Höpfenbier auf, das den Konsum der Grut gefährdete. Die Stadt belastet zum Ersatz das neue Getränk mit Akzisen. — Weiterhin führt der Verfasser dann Einkünfte aus »gelegentlichen Veräußerungen« an, wie aus dem Verkauf von Steinen des städtischen Ziegelofens, von Kalk, Tieren und irgendwelchen Gebrauchsgegenständen. An diese reihten sich andere an aus Veräußerung von Grundbesitz und Ablösung von »Hypotheken« (!), aus Anleihen, aus der Ablösung von Pflichten, aus der Vermögenssteuer (exactio), aus Gebühren und Bußen, seit 1346 vom Bannwein, seit 1352 von der Weinakzise und noch aus verschiedenen kleinen Quellen.

Die Ausgaben erstrecken sich auf die Bekleidung und Besoldung von Beamten und Boten, Besenkung und Bewirtung fremder Gäste, die Ausführung von Bauten, auf den städtischen Schulden- und Rentendienst, die Unterhaltung der Grut und auf »Diverses«.

Der enge Anschluß an die Disposition der Rechnungsbücher, auf den der Verfasser bei der Durchführung seiner Untersuchung allzu sehr bedacht war, verhindert, daß man wirklich einen raschen klaren Einblick in die Finanzwirtschaft der Stadt erhält. Man muß sagen, daß er sich seine Aufgabe damit allzu leicht gemacht und weniger eine Darstellung, als eine Materialsammlung geboten hat. Auch wenn nach seiner Angabe der Stoff sehr umfangreich ist, hätte man doch erwarten können, daß er das, was er hier verwendet und bietet, mehr nach finanzwissenschaftlichen Grundsätzen verarbeitete. Es dürfte nicht allzu schwierig sein, die Tatsachen, die sachlich und ihrem finanzwirtschaftlichen Charakter nach zusammengehören, vereint zu behandeln: Ich weise z. B. nur auf die Einnahmeposten Grut und Ziegelofen hin, die beide öffentliche Unternehmungen sind. Ferner hätte der Verfasser klarer machen können, was nun

eigentlich im Haushalt der Stadt vorwiegend ordentliche und was außerordentliche Erscheinung ist, eine Einteilung des Stoffes, die sich noch stets bewähren wird. Bei finanzgeschichtlichen Forschungen empfiehlt es sich immer ganz besonders, die modernen wissenschaftlichen und praktischen Begriffe mit zu verwenden. — Es ist auch nicht richtig, Schuldenwesen einfach mit den Einnahmen zusammen zu werfen. Obwohl die Anleihe im Mittelalter und auch noch in den Jahrhunderten darnach fast zum Ordinarium im Einnahmewesen des öffentlichen Haushaltes wird, ist sie doch wegen ihrer besonderen Natur von diesem zu trennen.

So stellt der Verfasser an den Leser Aufgaben, die eigentlich er selbst hätte lösen sollen. Daß er sich finanzwissenschaftlich, nationalökonomisch und juristisch zu wenig für sein Thema ausgerüstet hat, geht ferner sowohl aus seinem Litteraturnachweis, als auch aus der Art hervor, wie er mit wirtschaftlichen Begriffen umgeht. In der Bücherübersicht vermisste ich eine Anzahl Werke, die ihm manchen nützlichen Gesichtspunkt und besonders auch eine bessere Terminologie vermittelt haben würden, als ihm jetzt zur Verfügung steht. Gerade in letzterer Beziehung möchte ich ihn vor allem auf Heuslers Institutionen hinweisen; für die Finanzgeschichte auf Karl Büchers trefflichen Aufsatz über den öffentlichen Haushalt der Stadt Frankfurt im Mittelalter in der Tübinger Zeitschrift f. d. gesamte Staatswissenschaft (1896) und auf Kostaneckis grundlegende Untersuchung über den öffentlichen Kredit im Mittelalter in Schmollers Forschungen (Bd. X, 1; 1889). Neben ihnen fehlt noch manche andere wichtige Darstellung.

Die Einteilung der akzisepflichtigen Waren durch den Verf. in »saubere und schmierige Sachen« (S. 9) ist doch wohl etwas zu vulgär; jene sind Textilprodukte, gewisse und zum Teil nicht einmal trockene Lebensmittel, Gewürze und Drogen, diese aber alle Güter, die man am Rheine früher unter dem Begriff »Ventgut« zusammenfaßte, ein bequemer Name, der längst in der neueren rheinischen wirtschaftshistorischen Litteratur Eingang gefunden hat und mit dem man früher leicht verderbliche, meist feuchte Nahrungsmittel und andere Güter bezeichnete.

Es ist nicht richtig, für das 14. Jahrhundert von der Ablösung von Hypotheken zu reden. Nach dem, was der Verfasser hierfür als Beispiel anführt, handelt es sich entweder um Ablösung von

Renten oder um den Wiederkauf von Häusern durch irgendwelche Leute aus den Händen der Stadt. Der Rentverkauf und der Verkauf auf Wiederkauf sind bekanntlich im Mittelalter am Rhein und anderwärts neben dem Darlehen die herrschenden Formen, sich Geld zu verschaffen. Die moderne Hypothek, die sich ja von der Rente ihrem ganzen Wesen nach und besonders auch nach dem Umfang der dinglichen Haftung unterscheidet, ist am Rhein wenigstens im 14. Jahrhundert noch nicht vorhanden. — Es ist auch unklar, wenn der Verfasser sagt, daß Renten »Zinsen« bringen (S. 80). Die Rente hat mit dem Zins nichts zu tun. Sie ist ein periodisch zu zahlender Kaufpreis für ein erhaltenes Kapital, das Eigentum des Empfängers geworden ist und das er demnach nicht zu verzinsen braucht. —

Die Gebühr, welche die Stadt bei der Erteilung der Zollzeichen erhob, ist nicht als Sonderbesteuerung des Großhandels aufzufassen, wie K. meint, denn es wurden davon auch recht kleine Wirtschaften und dazu außerdem Nichthändler betroffen. Jeder Weseler, der mit Gütern auf die Reise ging oder solche der Stadt zuführen wollte, nahm auf dem Rathaus eine Art Paß, ein Bürger schaftszeugnis, das mit dem Stadtsiegel versehen wurde und das ihn an den Orten, wo die Stadt Zollfreiheiten genoß, diese erschloß. Für die Herstellung der Urkunde und vor allem für deren Besiegelung mußte sie sich selbstverständlich entschädigen lassen. Es handelt sich hier um nichts als eine reine Gebühr, auf keinen Fall um eine Sondersteuer.

Der Wert der Krausschen Arbeit besteht, wie ich bereits andeutete, in erster Linie darin, daß sie einen umfänglichen Einblick in die Weseler Stadtrechnungen und eine Fülle von interessanten Details daraus bietet.

XVII.

Nachrichten vom Hansischen Geschichtsverein.

I.

Achtunddreißigster Jahresbericht des Hansischen Geschichtsvereins

erstattet vom Vorstande in der Versammlung zu Münster
am 1. Juni 1909.

Daß der Jahresbericht des Hansischen Geschichtsvereins in gemeinsamer Versammlung der beiden Vereine erstattet wird, entspricht der in früheren Jahren beobachteten Übung. Die Rückkehr zu ihr rechtfertigt sich in diesem Jahre besonders dadurch, daß der Vorstand sich in der erfreulichen Lage sieht, von einer Kundgebung und Unterstützung seiner Bestrebungen Mitteilung zu machen, die sicher geeignet ist, freudigen Dank nicht nur bei den Mitgliedern des Hansischen Geschichtsvereins zu erregen.

Am 27. Januar d. J. ging dem Vorsitzenden ein Schreiben des Staatssekretärs des Innern zu, welches den folgenden Wortlaut hat:

»Euer Hochwohlgeboren benachrichtige ich ergebenst, daß Seine Majestät der Kaiser und König Allergnädigst geruht haben, dem Vorstande des Hansischen Geschichtsvereins zu Lübeck zur Förderung seiner wissenschaftlichen Unternehmungen ein einmaliges Gnadengeschenk von Mk. 3000 zu bewilligen.«

Dieses Schreiben bildet die Antwort auf eine im vergangenen

Jahre an Seine Majestät den Kaiser und König gerichtete Immediat-eingabe des Vorsitzenden, in welcher über den Stand der Arbeiten des Vereins, insbesondere über die Erweiterung unseres Arbeitsfeldes und über die neueste Veröffentlichung, die im Auftrage des Vorstandes von Dietrich Schäfer besorgte Herausgabe der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bericht erstattet worden war. Eine willkommener Bestätigung konnte die im letzten Jahre ausgesprochene Ansicht des Vorstandes, daß die Bestrebungen des Hansischen Geschichtsvereins sich steigender Anerkennung erfreuen, nicht finden. Die Kaiserliche Spende ermöglicht es, die sofortige Ausführung eines neuen wissenschaftlichen Unternehmens zu betreiben, dem der Vorstand in seiner letzten Beratungsversammlung näherzutreten beschlossen hat. In der Erkenntnis, daß für die Geschichte des beginnenden neuzeitlichen Seehandels und insbesondere für Deutschlands Stellung in diesem Handel der Verkehr der Nord- und Ostseegebiete mit der pyrenäischen Halbinsel von besonderem Interesse ist, ward der Beschluß gefaßt, den Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Spanien und Portugal andererseits während des 16. und 17. Jahrhunderts zu erforschen. Ein besonderer Bearbeiter soll mit dieser Aufgabe betraut und zu den nötigen Archivarbeiten ausgesandt werden. Es ist in Aussicht genommen, das gewonnene Material teils seinem Wortlaute nach zu veröffentlichen, teils darstellend zu bearbeiten.

Für das Niederländische Inventar hat Dr. Häpke während des ganzen Jahres im Brüsseler Archiv gearbeitet, ohne die reichen Bestände völlig erledigen zu können. Über die Einzelheiten seiner Arbeit geben eingehende Reiseberichte Auskunft, die zum Teil bereits in den Geschichtsblättern zum Abdruck gelangt sind, zum Teil in deren nächstem Hefte zum Abdruck gelangen werden.

Über seine Arbeiten am Danziger Inventar berichtet Professor Simson, daß, nachdem auch im Archiv zu Thorn die einschlägigen Materialien aufgenommen worden, die sehr umfangreiche Stoffsammlung nunmehr erledigt ist. Es besteht die Hoffnung, daß bis zu Ende des Jahres das Manuskript druckfertig hergestellt sein wird.

Von der dritten Abteilung der Hanserezesse, die Dietrich Schäfer herausgibt, ist der achte Band durch Ratsarchivar Dr.

Techen in Wismar soweit zum Druck vorbereitet, daß der Satz im Laufe des Juli beginnen kann. Der Band wird das Material für die ereignisreichen Jahre 1522 bis 1524 bringen. Für die folgenden Jahre liegen weniger Nachrichten vor, so daß die Abtheilung (bis 1530 eingeschlossen) mit dem neunten Bande zum Abschluß kommen kann.

Über den Stand seiner Arbeit am siebenten Bande des Urkundenbuches berichtet Professor Kunze, daß die Sammlung des Kölner Materials jetzt abgeschlossen ist. Über den Zeitpunkt, wann der Band fertiggestellt sein wird, kann eine Angabe zurzeit noch nicht erfolgen.

Als zweiter Band der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte ist an Stelle der angekündigten Arbeit Dr. Hagedorns eine umfangreiche Darstellung von Dr. Hermann Wätjen »Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtstellung« getreten. Der Druck von Dr. Hagedorns Arbeit »Emdens und Ostfrieslands Handelsblüte im 16. Jahrhundert« beginnt noch in diesem Monat.

Als nächster Band der Geschichtsquellen steht die Herausgabe der Lübecker Kämmererrollen durch Dr. Friedrich Bruns bevor, dem voraussichtlich die »Lübecker Ratslinie«, ein nachgelassenes Werk Dr. Wilhelm Brehmers, das von Professor Max Hoffmann überarbeitet und ergänzt ist, folgen wird.

Für die Hansischen Geschichtsblätter ist die Teilung in zwei starke Hefte beibehalten worden. Das zweite Heft des Jahrganges 1908 erschien im Dezember 1908, das erste Heft 1909 wurde Mitte Mai ausgegeben. Auch für den letzten Jahrgang hat Oberlehrer Dr. Wilmanns in Lübeck das Namen- und Sachregister angefertigt.

Das diesjährige Pfingstblatt, das schon um die Mitte des letzten Monats versandt werden konnte, enthält eine Abhandlung von Ernst Baasch: »Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs«. Nachdem jetzt seit der Begründung der Hansischen Pfingstblätter fünf Jahre verstrichen sind, darf wohl gesagt werden, daß die Einrichtung sich in glücklicher Weise bewährt hat. Die Auflageziffer betrug anfangs 800; sie stieg auf 1250 und hat jetzt auf 1700 erhöht werden müssen.

Die Aufzählung der Vereinsarbeiten genügt, um die Steigerung der Ausgaben zu erklären. Erhöhte Aufwendungen erfordert insbesondere die Entsendung unserer Mitarbeiter ins Ausland. An die Mitglieder des Vereins richtet daher der Vorstand die Bitte, sich des Wortlautes der Satzungen zu erinnern, die nur den Mindestbeitrag auf Mk. 6 festgesetzt haben. Von dem Recht einer Erhöhung des Jahresbeitrages machen zurzeit 20 Personen Gebrauch.

Im Kreise des Vorstandes ist erwogen worden, ob es sich empfehle, auch für den Geschichtsverein Patrone zu ernennen, eine Einrichtung, die die Kassen anderer Vereinigungen gefüllt haben soll: Doch ist der Gedanke einstweilen nicht weiter verfolgt worden in der Überzeugung, daß außerordentliche Zuwendungen aus dem Kreise der begüterten Freunde der hansischen Forschung uns, wie in den letzten Jahren, auch für die Folge nicht fehlen werden. Es gereicht dem Vorstande zu besonderer Genugtuung, mitteilen zu können, daß unmittelbar vor unserer Versammlung dem Vereine wiederum ein Geschenk von Mk. 3000 überreicht worden ist. Über die Verwendung der Summe, für die dem hochherzigen Geber — dem Königlich Schwedischen Generalkonsul in Lübeck Herrn August Gößmann — lebhafter Dank ausgesprochen wird, wird der Vorstand demnächst Beschluß fassen.

Vor 30 Jahren wurde hier in Münster die Drucklegung der ersten Preisarbeit des Hansischen Geschichtsvereins verkündet; heute sei darauf hingewiesen, daß am 1. Oktober d. J. die Einreichungsfrist unseres Preisausschreibens für eine Geschichte der deutschen Seeschifffahrt abläuft.

Auch im vergangenen Jahre hat der Tod eine Reihe von Mitgliedern abgerufen, darunter alte Freunde und Förderer unseres Vereins. In erster Linie nenne ich Professor Reifferscheid in Greifswald, den früheren Vorsitzenden des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung; ferner Kaufmann F. Lindenberg in Berlin; Dr. Adami, Professor Dr. Sattler, Generaldirektor Dr. Wiegand in Bremen; Landgerichtsdirektor Dr. Gruner, C. F. Vetterlein in Hamburg; Kommerzienrat von Coelln und Landesdirektor Lichtenberg in Hannover; Buchdruckereibesitzer Struck in Stralsund; Direktor H. Petersen in Stettin.

Ausgetreten sind acht Personen. Dagegen sind 25 neue Mitglieder eingetreten;

Das königl. Staatsarchiv zu Münster,
 Das Museum in Bergen,
 Die Volksbibliothek in Kiel,
 Privatdozent Dr. Sander in Berlin,
 Konsul Wilmanns in Freiburg i. B.
 Dr. H. Wilkens in Göttingen,
 Dr. Th. Pauls in Grossefehn, Ostfriesland,
 Hermann Ohlendorff in Hamburg,
 Landgerichtsdirektor Dr. Framhein in Hamburg,
 Frau Hofrat Fastenrath in Köln,
 Dr. W. Kisky in Köln,
 Privatdozent Dr. B. Kuske in Köln,
 Oberlehrer Dr. Wrede in Köln,
 Dr. W. Tuckermann in Köln,
 Carl Beck in Leipzig,
 Kand. A. Goika in Rostock,
 Landrat Rogge in Tondern,
 Professor Dr. Oppermann in Utrecht,
 Senator Dr. Lienau in Lübeck,
 Regierungsrat Dr. Geister in Lübeck,
 Kaufmann Wilhelm D. E. Eschenburg in Lübeck,
 Oberlehrer Dr. Enholt in Bremen,
 Professor Dr. Meister in Münster,
 Archivrat Dr. Krumbholtz in Münster,
 Archivassistent Dr. Dersch in Münster.

Leider ist die Stadt Unna aus dem Vereine ausgeschieden und der Oberbürgermeister von Duisburg hat angezeigt, daß die dortige Stadtverordnetenversammlung beschlossen habe, den Beitrag mit Ablauf des Rechnungsjahres 1908 von Mk. 50 auf Mk. 20 zu ermäßigen.

Über die Zahl der Mitglieder mögen folgende Angaben am Platze sein: Im Jahre 1891 berichtete der Vorstand, daß der Höchstbestand mit 532 Mitgliedern im Jahre 1885 erreicht gewesen sei. Im letzten Jahresberichte ist die Zahl der Mitglieder auf 452 angegeben. Zu diesen Zahlen ist aber zu bemerken, daß die für 1885 angegebenen 532 die besteuernden Städte — damals 66 an der Zahl — mitumfaßten, während die für Pfingsten 1908 angegebene Ziffer von 452 die besteuernden Städte, jetzt 55, nicht

mitenthielt. Der Zahl von 532 im Jahre 1885 steht daher, richtig gerechnet, heute die Zahl von 513 gegenüber. Bedenkt man, daß die große Mehrheit der ersten Mitglieder des Vereins inzwischen verstorben ist, so kann von einem Rückgange gewiß keine Rede sein. In den letzten fünf Jahren sind mehr als 150 neue Mitglieder gewonnen worden; die Zahl der Städte, auf die sich die einzelnen Mitglieder verteilen — abgesehen von den beitragenden Stadtverwaltungen — hat sich in den letzten 25 Jahren von 72 auf 84 gehoben.

Die Jahresrechnung ist von den Herren H. Behrens in Lübeck und Archivrat Dr. Krumbholtz in Münster nachgesehen und richtig befunden worden.

Eingegangen sind folgende Schriften:

Zeitschrift des Aachener Geschichtsvereins Bd. 30.

Baltische Studien Bd. 12.

Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte Bd. 21.

Mitteilungen des Vereins für Geschichte Berlins 1908—09.

Mitteilungen des Vereins für Chemnitzer Geschichte. Nr. 14.

Kämmereirechnungen von Deventer Bd. 6, 4.

Sitzungsberichte der Gelehrten Estnischen Gesellschaft 1907

Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte 1908. — Zeitschrift Bd. 13.

Charters en Bescheiden van Kampen, Teil 9.

Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte H. 24.

Von der Akademie zu Krakau Rozprawy Akademii Bd. 25, Wadowski, Koscioky Lubelskie.

Geschichtsfreund der fünf Orte Luzern usw. Bd. 63.

Geschichtsblätter für Magdeburg 1908 H. 1 und 2.

Jahrbuch für Genealogie, Heraldik und Sphragistik, von der Kurländischen Gesellschaft in Mitau 1905 und 1906.

Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen 1908, 3.

Anzeiger des germanischen Museums in Nürnberg 1907.

Jahresbericht des Historischen Vereins der Stadt Nürnberg 1907. — Mitteilungen Heft 18.

Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Osnabrücks Bd. 32.

Monatsblätter der Gesellschaft für Pommersche Geschichte 1908.

Jahresbericht 22 des Historischen Vereins für Ravensberg.

- Beiträge zur Geschichte Rostocks Bd. 4, 1 und 2.
 Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische
 Geschichte Bd. 38.
 Jahrbuch für Schweizerische Geschichte Bd. 33.
 Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte 1908,
 H. 1, 2 und 1909, H. 1,
 Von der Vereinigung zu Utrecht: Rechtsbronnen 10.
 Zeitschrift des Vereins für Geschichte Westfalens Bd. 66.
 Mitteilungen des Westpreußischen Geschichtsvereins 1908,
 1—4. — Zeitschrift Heft 50.
 Württembergische Vierteljahrshefte für Landesgeschichte
 1908, 1—4.

Kassenabschluß.

am 22. Mai 1909.

Einnahme.

Vermögensbestand	Mk. 21 342,51
Geschenk S. M. des Kaisers	» 3 000,—
Jahresbeitrag S. M. des Kaisers	» 100,—
Beiträge deutscher Städte	» 8 901,—
» niederländischer Städte	» 378,68
» von Vereinen und Instituten	» 566,80
» von Mitgliedern	» 3 142,20
Zinsen	» 845,78
Für verkaufte Schriften	» 64,25
	<u>Mk. 38 341,22</u>

Ausgabe.

Urkundenbuch (Honorar)	Mk. 400,—
Inventare (Honorar und Reisen)	» 921,35
Geschichtsblätter (Honorar)	» 2 000,—
» (Druck)	» 4 504,28
Pfingstblätter (Honorar)	» 400,—
Abhandlungen zur Verkehrsgeschichte	» 400,50
Urkundenforschungen	» 2 950,43
Ausgaben des Vorstandes	» 1 761,30
Verwaltung	» 751,82
	<u>Mk. 14 089,68</u>
Kassenbestand	» 24 251,54
	<u>Mk. 38 341,22</u>

II.

Nachricht über die derzeitige Zusammensetzung des Vorstandes.

- Bibliothekar Dr. Ernst Baasch, Hamburg, erwählt 1905.
 Syndikus Dr. Wilhelm von Bippen, Bremen, erwählt 1879,
 zuletzt wiedergewählt 1904.
 Senator Dr. Ferdinand Fehling, Lübeck, Vorsitzender, er-
 wählt 1903.
 Geh. Justizrat Prof. Dr. Ferdinand Frensdorff, Göttingen,
 erwählt 1876, zuletzt wiedergewählt 1908.
 Archivdirektor Prof. Dr. Joseph Hansen, Köln, erwählt 1908.
 Prof. Dr. Max Hoffmann, Lübeck, erwählt 1881, zuletzt wieder-
 gewählt 1905.
 Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Goswin Freiherr von der
 Ropp, Marburg, erwählt 1892, zuletzt wiedergewählt 1906.
 Geheimrat Prof. Dr. Dietrich Schäfer, Berlin-Steglitz, er-
 wählt 1903.
 Prof. Dr. Walther Stein, Göttingen, erwählt 1907.
 Archivrat Dr. Paul Zimmermann, Wolfenbüttel, erwählt 1901,
 zuletzt wiedergewählt 1907.

III.

Mitgliederverzeichnis.

Oktober 1909.

I. Beisteuernde Städte.**A. Im Deutschen Reich.**

Anklam.	Coesfeld.	Frankfurt a. O.
Berlin.	Danzig.	Goslar.
Bielefeld.	Dortmund.	Göttingen.
Braunschweig.	Duisburg.	Greifswald.
Bremen.	Einbeck.	Halberstadt.
Breslau.	Elbing.	Hamburg.
Buxtehude.	Emden.	Hameln.

Hannover.	Lüneburg.	Stendal.
Helmstedt.	Magdeburg.	Stettin.
Hildesheim.	Münster.	Stolp.
Kiel.	Northeim.	Stralsund.
Kolberg.	Osnabrück.	Tangermünde.
Köln.	Quedlinburg.	Thorn.
Königsberg.	Rostock.	Uelzen.
Lippstadt.	Soest.	Wesel.
Lübeck.	Stade.	Wismar.

B. In den Niederlanden:

Amsterdam.	Kampen.	Utrecht.
Deventer.	Tiel.	Zaltbommel.
Harderwijk.		

II. Vereine und Institute.

- Verein für Lübeckische Geschichte.
- Verein für Hamburgische Geschichte.
- Historische Gesellschaft des Künstlervereins zu Bremen.
- Gesellschaft für pommersche Geschichte, Stettin.
- Verein für Geschichte der Provinzen Preußen, Königsberg.
- Westpreußischer Geschichtsverein, Danzig.
- Gesellschaft für Geschichte der Ostseeprovinzen zu Riga.
- Historischer Verein für Niedersachsen, Hannover.
- Historischer Verein der Grafschaft Mark zu Dortmund.
- Historischer Verein zu Stade.
- Verein für Geschichte der Deutschen in Prag.
- Museum zu Bergen (Norwegen).
- Universitätsbibliotheken in Dorpat, Gießen, Göttingen, Heidelberg,
Tübingen.
- Königl. Bibliothek in Berlin.
- Kommerzbibliothek in Hamburg.
- Königl. und Provinzialbibliothek in Hannover.
- Stadtbibliotheken in Hannover und Frankfurt a. M.
- Landesbibliotheken in Wiesbaden und Düsseldorf.
- Bibliothek des Königl. Gymnasiums in Düsseldorf.
- Bibliothek der Kaiserl. Marine-Akademie zu Kiel.
- Volksbibliothek in Kiel.

Staatsarchive zu Danzig, Magdeburg, Stettin, Schwerin, Münster.
 Institut für Meereskunde zu Berlin.
 Historische Seminare in Berlin, Leipzig, Freiburg, Rostock.
 Volkswirtschaftliches Seminar in Leipzig.
 Handelskammern in Bremen, Lübeck, Stralsund.

III. Persönliche Mitglieder.

A. Im Deutschen Reich:

Ascheberg (Holstein):	Lenz, Geh. Kommerzienrat.
Graf Brockdorff-Ahlefeldt.	Dr. Liebermann, Prof.
	G. Notebom, Cand. hist.
Aurich:	Dr. Perlbach, Bibliotheksdirektor.
Archivrat Dr. Wachter.	Dr. Rieß, Prof.
Dr. B. Hagedorn.	Rose, Generaldirektor.
	Dr. P. Sander, Privatdozent.
Bergedorf:	Dr. Schäfer, Geh. Rat u. Prof.
Dr. H. Kellinghusen.	Dr. Schieman, Prof.
	Dr. Zeumer, Prof.
Berlin:	
E. Bergemann, Kaufmann.	Bielefeld:
Dr. Béringuier, Amtsgerichtsrat.	J. Klasing, Kommerzienrat.
Dr. Buchholtz, Stadtbibliothekar.	E. Meynhardt, Kaufmann.
Crome, Justizrat.	Dr. Reese, Direktor.
Curtius, K., Verlagsbuchhändler.	Velhagen, Buchhändler.
Dr. P. Curtius.	
Frensdorff, E., Verlagsbuchhändler.	Bonn:
v. Großheim, Geh. Baurat.	Dr. Hamm, Wirkl. Geh. Rat.
Dr. Éd. Hahn.	
Dr. A. Hofmeister.	Braunschweig:
Dr. Holder-Egger, Geh. Rat und Professor.	Bode, Oberlandesgerichtsrat.
Dr. Höniger, Prof.	Klepp, Prof.
Dr. Klügmann, Hanseatischer Minister.	Dr. Mack, Archivar.
Dr. Krabbo, Privatdozent.	Dr. Meier, Museumsdirektor.
Krüger, Geh. Oberregierungsrat.	H. Wolff, Kommerzienrat.
Dr. Krüner, Prof.	
	Bremen:
	Dr. Barkhausen, Bürgermeister.
	Dr. v. Bippen, Syndikus.

Dr. Dreyer, Senator.
 Dr. Dunkel, Rechtsanwalt.
 Dr. Enholt, Oberlehrer.
 Dr. Focke, Syndikus.
 Dr. Focke, Medizinalrat.
 Dr. A. Fritze.
 Dr. Gerdes, Prof.
 M. Gildemeister, Senator.
 Dr. R. Höpke.
 Hildebrand, Senator.
 Jacobi, Konsul.
 Dr. Kühnmann, Rechtsanwalt.
 Dr. Marcus, Bürgermeister.
 Dr. Oelrichs, Senator.
 Dr. Pauli, Bürgermeister.
 Dr. Quidde.
 Schenkel, Pastor em.
 J. Smidt, Konsul a. D.
 Dr. Smidt, Richter.
 L. Strube, Rentner.
 Dr. H. Wilkens.

Breslau:

Dr. Fabricius, Senatspräsident.
 Dr. Feit, Gymnasialdirektor.
 Dr. Kaufmann, Prof.

Bützow (Mecklenburg):

Fabricius, Prof.

Charlottenburg:

Dr. F. Arnheim.
 Hundrieser, Prof.
 Dr. W. Vogel.

Cuxhaven:

Dr. Schumann, Oberlehrer.

Danzig:

Dr. Damus, Schulrat.
 Dr. Mollwo, Prof.
 Dr. F. Rickert.
 Dr. Schömann, Prof.
 Dr. Simson, Prof.
 Dr. Tesdorpf, Direktor.
 Ad. Unruh, Konsul.

Dortmund:

P. Brügmann, Fabrikbesitzer.
 Gronemeier, Prof.
 Marx, Königl. Baurat.
 Dr. Rübel, Prof.
 Schmieding, Geh. Rat, Oberbürgermeister.

Düsseldorf:

Dr. Beumer, Generalsekretär.
 W. Grevel.
 Dr. Ilgen, Archivdirektor.
 Dr. Lau, Archivassistent.
 Dr. Porsch, Oberlehrer.

Einbeck:

Dr. Ellissen, Prof.
 Heine, Bergwerksdirektor.

Elbing:

Dr. Wendt, Oberlehrer.

Emden:

Brons, Senator.
 van Hove, Deichrichter.
 Kappelhoff, Senator.
 Metger, Kommerzienrat.
 Dr. Riese, Syndikus.
 Dr. Tergast, Medizinalrat.
 C. Thiele, Kaufmann.

Frankfurt a. M.:

Dr. Girgensohn.

Freiburg (im Breisgau):

Dr. v. Below, Prof.

Dr. Krauel, Wirkl. Geh. Rat.

Wilmanns, Konsul.

Gelnhausen:

v. Gröning, Landrat.

Gießen:

Dr. E. Vogt.

Goslar:

v. Garssen, Bürgermeister.

A. Schumacher.

Göttingen:

Dr. v. Bar, Geh. Rat u. Prof.

Dr. Beyerle, Prof.

Dr. Brandi, Prof.

Calvör, Buchhändler.

Dr. Frensdorff, Geh. Rat u. Prof.

Jacobi, Pastor.

E. Lehmann, Oberstleutnant a. D.

Dr. M. Lehmann, Geh. Rat und Prof.

Dr. W. Meyer, Prof.

Dr. L. Mollwo, Prof.

Dr. Platner.

Dr. W. Stein, Prof.

Dr. F. Wagner, Archivar.

Greifswald:

Schlüter, Bürgermeister.

Großefehn (Ostfriesland):

Dr. Th. Pauls.

Halle a. S.

Dr. Lindner, Geh. Rat u. Prof.

Hamburg:

Dr. O. Ahrens, Rechtsanwalt.

Dr. E. Ahrens, Rat.

Dr. Baasch, Bibliothekar.

Johs. Baasch, Kaufmann.

Dr. Becker, Archivassistent.

D. Bertheau, Pastor.

Dr. Bigot.

Dr. Boden, Amtsrichter.

Dr. Brinkmann, Direktor.

Brodmann, Oberlandesgerichts-
rat.

Dr. Burchard, Bürgermeister.

Dr. v. Dassel, Oberlandesgerichts-
rat.

O. A. Ernst, Kaufmann.

W. Fehling, Kaufmann.

Dr. Framhein, Landgerichts-
direktor.

Dr. Gobert, Rechtsanwalt.

L. Graefe, Buchhändler.

Dr. Hagedorn, Senatssekretär.

Heinichen, Oberlandesgerichtsrat.

Dr. Hessel, Prof.

Dr. W. Heyden.

F. C. Th. Heye, Geh. Kommerzien-
rat.

Dr. Joachim, Archivassistent.

Dr. A. Kiesselbach, Handels-
kammersekretär.Dr. O. Kiesselbach, Oberlandes-
gerichtsrat a. D.Dr. W. Kiesselbach, Rechts-
anwalt.

Dr. Köster, Prof.

O. Krauel, Kaufmann.
 Dr. Lappenberg, Senator.
 Dr. K. Lehmann, Oberlandes-
 gerichtsrath.
 E. Maaß, Buchhändler.
 Melhop, Bauinspektor.
 Dr. v. Melle, Senator.
 Mohr, Assessor.
 Dr. Moller.
 Dr. Neuberger, Direktor.
 Dr. Nirrnheim, Archivassistent.
 Freiherr v. Ohlendorff.
 Herm. Ohlendorff.
 Dr. R. L. Oppenheimer.
 Dr. G. Petersen, Rat.
 J. E. Rabe, Kaufmann.
 Dr. Rapp, Landrichter.
 Dr. H. Reincke, Assessor.
 C. A. Robertson, Kaufmann.
 Schemmann, Senator.
 Dr. A. Schön, Rat, Vors. des
 Seeamts.
 Dr. Schrader, Landgerichts-
 direktor.
 Dr. Sieveking, Physikus.
 Dr. Sillem, Prof.
 Dr. H. Stierling.
 Dr. J. F. Voigt.
 Dr. C. Walther.
 Dr. A. Warburg.
 R. Wichmann, Kaufmann.
 M. Winkelmann, Kaufmann,
 Dr. Wohlwill, Prof.
 Dr. Wulff, Landgerichtsdirektor.

Hannover:

Basse, Bankdirektor.
 Dr. Doebner, Geh. Archivrat.

Dr. Jürgens, Archivar.
 Dr. Kunze, Prof., Direktor der
 Provinzialbibliothek.
 Dr. Peters, Archivassistent.

Heidelberg:

Dr. Schröder, Geh. Rat u. Prof.
 Dr. Wätjen, Privatdozent.

Hildesheim:

Beelte, Gymnasialdirektor.
 F. A. Braun.
 Kluge, Prof.
 Kornacker, Buchdruckerei-
 besitzer.
 Dr. Struckmann, Oberbürger-
 meister.

Jena:

Dr. Keutgen, Prof.

Kiel:

Dr. W. Ahlmann.
 Dr. L. Ahlmann.
 Arenhold, Kapitän z. D.
 Dr. Daenell, Prof.
 Kaehler, Stadtrat.
 Dr. Pappenheim, Prof.
 Pauly, Stadtbaurat.
 Dr. Rendtorff, Justizrat.
 Dr. Rodenberg, Prof.
 Dr. Volquardsen, Prof.

Koblenz:

Reichensperger, Landgerichts-
 präsident.

Köln:

A. Camphausen, Geh. Kommer-
 zienrat.
 Frau Hofrat Fastenrath.

- | | |
|------------------------------------|--|
| Dr. Hansen, Prof., Archivdirektor. | Frau Boy-Ed, Schriftstellerin. |
| R. Heuser, Kaufmann. | A. Brattström, Kaufmann. |
| Jansen, Justizrat. | Brecht, Geh. Rat, Eisenbahndirektor. |
| Dr. Keußén, Archivar. | Dr. E. Brehmer, Rechtsanwalt. |
| Dr. W. Kisky. | Dr. Brückner, Regierungsrat. |
| Dr. Kuske, Privatdozent. | Dr. F. Bruns. |
| Dr. v. Mallinckrodt. | Th. Buck, Rentner. |
| Frl. M. v. Mevissen. | J. J. Burmester, Kaufmann. |
| E. vom Rath, Geh. Kommerzienrat. | M. Cohn, Bankier. |
| F. Statz, Erzdiözesan-Baurat. | Dr. Curtius, Prof., Stadtbibliothekar. |
| H. v. Stein, Geh. Kommerzienrat. | E. Deecke, Kaufmann. |
| Dr. W. Tuckermann. | Ad. Erasmi, Kaufmann. |
| Dr. Wiepen, Prof. | Dr. Eschenburg, Bürgermeister. |
| Dr. A. Wrede, Oberlehrer. | J. H. Eschenburg, Senator. |
| Langenberg (Rheinland): | Chr. W. Eschenburg, Kaufmann. |
| Dr. Ernst, Prof. | Herm. Eschenburg, Kaufmann. |
| Leipzig: | D. E. W. Eschenburg, Kaufmann. |
| C. Beck, Buchhändler. | H. Evers, Senator. |
| Dr. Binding, Geh. Rat u. Prof. | F. Ewers, Senator. |
| Dr. C. Geibel, Verlagsbuchhändler. | Faber, Oberst z. D. |
| Dr. Lamprecht, Geh. Rat u. Prof. | Dr. Fehling, Senator. |
| Dr. Stieda, Prof. | E. Fehling, Rechtsanwalt. |
| Lemgo: | J. C. Fehling, Kaufmann. |
| Dr. Schacht, Prof. | W. Fehling, Landrichter. |
| Lübeck: | Dr. Funk, Amtsgerichtsrat. |
| Arndt, Pastor. | Dr. Gebhard, Amtsrichter. |
| Becker, Pastor. | Dr. Geister, Regierungsrat. |
| Ed. Behn, Kaufmann. | Dr. Gilbert, Oberlehrer. |
| Behncke, Konsul. | Dr. Görtz, Rechtsanwalt. |
| H. Behrens, Rentner. | A. Goßmann, Generalkonsul. |
| Dr. Benda, Staatsanwalt. | Dr. E. Hach, Regierungsrat. |
| F. H. Bertling, Kaufmann. | Dr. Th. Hach, Prof. |
| J. F. Bertling, Konsul. | J. Harms, Kaufmann. |
| | Dr. Hartwig, Direktor des statist. Amts. |
| | Hase, Direktor. |

Dr. Hausberg, Prof.
 Hegewisch, Zahnarzt.
 P. Hinckeldeyn, Kaufmann.
 Dr. M. Hoffmann, Prof.
 Holm, Hauptpastor.
 Dr. Kaehler, Rechtsanwalt.
 Dr. Kalkbrenner, Senator.
 Dr. Klug, Senator.
 R. Köhn, Kaufmann.
 W. Kohrs, Bankier.
 Dr. Kretschmar, Archivrat.
 Krohn, Konsul.
 Kulenkamp, Senator.
 Dr. E. Kulenkamp, Rechtsanwalt.
 Dr. Küstermann, Rechtsanwalt.
 Dr. Leverkühn, Amtsgerichtsrat.
 Dr. Lienau, Senator.
 Lindenberg, Hauptpastor.
 J. G. v. Melle, Kaufmann.
 P. J. A. Meßtorf, Kaufmann.
 Dr. Meyer, Landgerichtsrat.
 Johs. Möller, Kaufmann.
 Mollwo, Prof.
 Dr. Neumann, Senator.
 J. Nottebohm, Gutsbesitzer.
 Dr. Ohnesorge, Prof.
 Otte, Bankdirektor.
 Dr. Pabst, Direktor a. D.
 Dr. R. Pabst, Landrichter.
 B. A. A. Peters, Kaufmann.
 Petit, Generalkonsul.
 R. Piehl, Kaufmann,
 Dr. Plessing, Rechtsanwalt.
 Possehl, Senator.
 Dr. Prieß, Rechtsanwalt.
 E. Rabe, Senator.
 O. Rahtgens, Buchdruckerei-
 besitzer.

Dr. Reuter, Prof., Gymnasial-
 direktor.
 Dr. P. Reuter, Arzt.
 Frl. O. Rodde.
 F. C. Sauermann, Kaufmann.
 Dr. Schmidt, Prof.
 M. Schmidt, Buchdruckerei-
 besitzer.
 Dr. Schubring, Prof., Direktor a. D.
 Aug. Schultz, Konsul.
 C. A. Siemßen, Kaufmann.
 H. Sievers, Kaufmann.
 Dr. Stooß, Senator.
 Strack, Senator.
 Tesdorpf, Konsul.
 Thiel, Fabrikbesitzer.
 Trummer, Hauptpastor.
 Dr. Vermehren, Senator.
 C. Warnecke, Kaufmann.
 Dr. Wichmann, Arzt.
 Dr. Wilmanns, Oberlehrer.
 Winter, Reichsbankdirektor.

Lüneburg:

Th. Meyer, Prof.
 Dr. Reinecke, Archivar.

Marburg:

Dr. v. d. Ropp, Geh. Rat u. Prof.
 Troje, Oberbürgermeister.
 Dr. Varrentrapp, Prof.

München:

Dr. F. Bastian.
 Johs. Hering, Kaufmann.
 Dr. Quidde, Prof.

Münster:

Dr. Dersch, Archivassistent.
 Dr. Krumboltz, Archivrat.

- Dr. Meister, Prof.
 Dr. Philippi, Archivdirektor und Prof.
- Neumünster:
 Soenke, Hauptmann.
- Norden:
 Soltau, Buchdruckereibesitzer.
- Ober-Stephansdorf
 (Schlesien):
 Dr. v. Loesch, Gutsbesitzer.
- Oldenburg:
 Dr. Kohl, Prof. u. Stadtarchivar.
 Dr. Sello, Geh. Archivrat.
- Osnabrück:
 Dr. Reibstein, Archivar.
 Thorade, Bankdirektor.
- Otterndorf (Untereibe):
 Dr. v. d. Osten.
- Pampow (Mecklenburg):
 Bachmann, Pastor.
- Papenburg (Hannover):
 Dieckhaus, Fabrikbesitzer.
- Peißen (Prov. Sachsen):
 Hecker, Superintendent.
- Rosenhagen (Mecklenburg):
 Hauswaldt, Gutsbesitzer.
- Rostock:
 Dr. Asmus, Syndikus der Handelskammer.
 Dr. Becker, Bürgermeister.
 Becker, Landessteuersekretär.
- Dr. Bloch-Reinke, Prof.
 Dr. Brümmer, Staatsanwalt.
 Clement, Geh. Kommerzienrat.
 Crull, Geh. Justizrat.
 Dr. Dopp, Prof.
 Dr. Dragendorff, Archivar.
 Dr. Ehrenberg, Prof.
 Dr. Hübner, Prof.
 Kiesow, Rechtsanwalt.
 Krause, Archivsekretär.
 Frau Prof. Lehmann.
 Peitzner, Landeseinnehmer.
 Dr. W. Schmidt, Arzt.
 Spehr, Oberlehrer.
 Dr. Wiegandt, Prof.
- Saarbrücken:
 Fr. Zenker, Oberlehrerin.
- Schleswig:
 Dr. Hille, Geh. Archivrat.
- Schwerin:
 Ehmig, Baudirektor.
 Dr. Stuhr, Archivar.
 Dr. W. Voß.
 Dr. Witte, Archivar.
- Stettin:
 Abel, Geh. Kommerzienrat.
 Dr. Blümcke, Prof.
 Denhard, Geh. Rat.
 Nordahl, Generalkonsul.
- Stolp:
 Dr. Boseck, Marine-Stabsarzt.
- Stralsund:
 Gronow, Bürgermeister.
 Langemak, Geh. Justizrat.

<p>Straßburg (Elsaß): Dr. Fehling, Geh. Medizinalrat u. Prof.</p> <p>Tangermünde: H. Meyer, Kommerzienrat.</p> <p>Tondern: Rogge, Landrat.</p>	<p>Wandsbek: Baier, Justizrat. T. H. Trummer.</p> <p>Wismar: Dr. med. Crull. Dr. Lange, Amtsrichter. Lembke, Rechtsanwalt. Dr. Techen, Archivar.</p> <p>Wolfenbüttel: Dr. Zimmermann, Geh. Archivrat.</p>
---	--

B. In anderen Ländern:

<p>Amsterdam: C. Schöffner, Konservator.</p> <p>Bergen (Norwegen): Bendixen, Rektor.</p> <p>Cambridge (Massachusetts U.-St.) Dr. Ch. Groß, Prof.</p> <p>Dorpat: Dr. Hausmann, Prof.</p> <p>Gent: Dr. Pirenne, Prof.</p> <p>Groningen: Dr. Feith, Archivar.</p> <p>Innsbruck: B. Höhlbaum.</p> <p>Leiden: Dr. Blok, Prof.</p> <p>London: O. Fehling, Kaufmann.</p> <p>Lund: Dr. Weibull, Archivar.</p>	<p>Paris: Espinass, Attaché.</p> <p>St. Petersburg: Scheel, Generaldirektor.</p> <p>Reval: Baron Girard. Greiffenhagen, Archivar. Dr. Kirchhofer, Staatsrat. C. H. Koch, Kaufmann. Baron H. v. Toll.</p> <p>Riga: L. Arbusow. Baron Bruiningk. Dr. v. Bulmerincq. Feuereisen, Archivar.</p> <p>Utrecht: Dr. Müller, Archivar. Dr. Oppermann, Prof.</p> <p>Zürich: Dr. Meyer v. Knonau, Prof. Dr. Sieveking, Prof. Dr. Stern, Prof.</p>
---	--

IV.

Reisebericht

von

Rudolf Höpke.

III. Brüssel (Schluß).

Der archivalische Niederschlag der ereignisreichen Jahre von Christians II. norwegischer Expedition bis zum Brüsseler Stillstand (26. Oktober 1531 bis 3. Mai 1537) war zum großen Teil in die »Reformationsakten« des Brüsseler Reichsarchivs aufgenommen worden. Es ist im ersten Reisebericht¹ bemerkt, daß dieser Fonds nicht mehr in seiner ursprünglichen Form vorgefunden wurde. Während man ihm eine Anzahl Dokumente entzog, erhielt der Rest die wenig passende Bezeichnung »Diètes et Diétines«. In Zukunft soll dem Bestand auch dieser Name nicht verbleiben, er wird als »Erster Annex zum deutschen Staatssekretariat« bezeichnet werden.

Die Akten sind mehrfach benutzt worden. Altmeyer², Kalkar³, Lanz⁴ und zuletzt Waitz⁵ haben ihnen einen wesentlichen Teil ihres Materials entnommen. Sie lassen sich in vier Gruppen scheiden. Einmal haben Instruktionen und andere Stücke aus der Registratur der Regierung in diesem Fonds Aufnahme gefunden. Für das Inventar kamen davon 26 Nummern in Betracht. Eine zweite Serie von 15 Schriftstücken ist in Mecklenburg hergestellt; es sind Abschriften von Briefen, die Herzog Albrecht während der Belagerung von Kopenhagen von der Regentin Maria, Pfalzgraf Friedrich und kaiserlichen Gesandten bekam. Die Versprechungen

¹ Hans. Geschichtsblätter Jahrg. 1908 S. 516—525.

² Histoire des relations commerciales et diplomatiques des Pays-Bas avec le Nord de l'Europe, Brüssel 1840.

³ Aktstykker henhörende til Danmarks Historie i Reformations-tiden. Odense 1845

⁴ Korrespondenz des Kaisers Karls V., Bd. 1—3, Leipzig 1844—46; Staatspapiere zur Geschichte Karls V., Stuttgart 1845.

⁵ Lübeck unter Jürgen Wullenwever und die europäische Politik. 3 Bde. Berlin 1855—1856.

baldiger Hülfe und schleunigen Entsatzes, die sie enthielten, sollten später die Ansprüche des Herzogs auf Bezahlung seiner Truppen aus niederländischen Kassen stützen; in Brüssel sah man in ihnen nur unliebsame Zeugen einer verfehlten Unternehmung, in die man sich überhaupt nicht hätte einlassen sollen. Weit persönlicher und in ihrer Art lebendiger sind die beiden letzten Gruppen, 19 Briefe des Elekten von Lund Johann Weze und 13 Schreiben des Stephan Hopfensteiner. Beide hatten der Umgebung Christians II. angehört und nach dem Sturz des Herrschers kaiserliche Dienste gesucht. Wenn es bei Karl V. eine Empfehlung war, daß sie als Fremde mit den Einzelinteressen seiner Länder keine Fühlung hatten, so mußte er erfahren, daß sie ihre persönlichen Anliegen beständig mit seinen Aufträgen verquickten. Weze, der als Karls V. Gesandter am Hofe des römischen Königs weilte, wurde nicht müde, zur Intervention im Norden aufzufordern, und seinem Drängen ist es vornehmlich zuzuschreiben, wenn die Kandidatur Pfalzgraf Friedrichs für den dänischen Thron zustande kam, die dann auf Jahre hinaus die Niederlande mit Dänemark verfeindete. Willkommener als seine politischen Ratschläge waren seinem Auftragegeber die Informationen, die Weze über die nordischen Verhältnisse geben konnte. An und für sich wußten die habsburgischen Staatsmänner wenig genug über Dänemark und den baltischen Osten und dabei wurde die Lage, zumal seit Friedrich I. Tod am 10. April 1533 von Tag zu Tag verwickelter. Dieser Umstand erklärt auch die Wichtigkeit, die man in den Niederlanden den Schreiben Hopfensteiners beimaß. Im Gegensatz zum Erwählten von Lund, der in Wien oder Prag die Nachrichten erst spät und aus zweiter Hand bekam, hielt Hopfensteiner sich an Ort und Stelle, in Lübeck oder Hamburg, auf. Als Politiker wurde der ehemalige deutsche Sekretär Christians II. nicht immer ernst genommen, als Geheimagent leistete er schätzenswerte Dienste, da seine Verbindungen, die er mit sämtlichen Parteien unterhielt, ihm treffliche Nachrichten an die Hand gaben. Wollten die Königinwitwe Maria und Granvella daher über Machenschaften Englands und Frankreichs im Norden und über die lübischen Ereignisse Auskunft, so griffen sie nach den Briefen Hopfensteiners. Sie haben auch für uns noch Wert, wenn man die Übertreibungen

und Unrichtigkeiten in Abzug bringt, zu denen eigennützige Zwecke, Prahlucht und Leichtgläubigkeit den Agenten verleiteten.

Daß die Regentin der Niederlande und ihre Räte Hopfensteiner mit Belohnungen nicht verwöhnten, wichtige diplomatische Sendungen anderen übertrugen und ihm ausreichende Vollmachten nicht mitgaben, stachelte den charakterlosen Mann nur noch mehr an, neue Beweise seiner Dienstwilligkeit und Brauchbarkeit zu geben. So hat er viel mehr Berichte und Informationen abgehen lassen, als bisher bekannt waren. Neun sind aus den Österreichischen Rückgaben von 1863 (Faszikel XXV) zum Vorschein gekommen. Die deutschen, zum Teil chiffrierten Originale wurden Gottschalk Eriksen, gleichfalls einem ehemaligen Diener Christians II., ausgehändigt, der sie ins Lateinische übertrug. Sie gehören in den Winter 1533/34 und in die erste Hälfte des Jahres 1534 und geben einerseits rückschauend Auskunft über ein Bündnis, das Franz I. im August 1533 Lübeck antrug, andererseits unterrichten sie über Frühjahr und Sommer 1534, als Christoph von Oldenburg seinen abenteuerlichen Zug nach Seeland unternahm und Lübeck die Fehde mit Holstein begann.

Aus einer anderen Liasse der Wiener Rücksendungen, die im ganzen 68 Nummern beisteuerten, sei der Bericht zweier Offiziere der holländischen Flotte hervorgehoben, die 1533 gegen Lübeck ausgesandt wurde.

Man hat seinerzeit die Reformationsakten auf den heutigen Bestand reduziert, um die *Papiers d'Etat et de l'Audience* zu ergänzen. Unter diesem Namen geht im Reichsarchiv die Hauptmasse der Archivalien der Zentralregierung. So bildet die »Audience« einen Glanzpunkt des Archivs. Über den bedeutenden Fonds liegt ein gedrucktes Inventar aus der Feder Edg. de Marneffes im Archiv auf. Es ist als erstes Heft in die Sammlung der *Inventaires sommaires des archives des anciens gouvernements des Pays-Bas conservées aux Archives générales du Royaume à Bruxelles*, Brüssel 1906¹, aufgenommen. Im Buchhandel und außerhalb Belgiens wird man sich Bussemakers Reisebericht², der Aus-

¹ Vgl. darüber E. van der Mynsbrugge in den *Archives Belges* 1907 S. 121 ff.

² Th. Bussemaker, *Verslag van cen voorloopig onderzoek te Lissabon, Sevilla, Madrid, Escorial, Simancas en Brussel*. Haag 1905.

züge des handschriftlichen Inventars der Audience n. 371 enthält, leichter verschaffen können¹.

Die Audience hat eine bedeutende Einbuße erlitten, als im Juni 1794 auf Befehl des Grafen Metternich-Winneburg, bevollmächtigten Ministers Franz II., die Korrespondenzen des kaiserlichen Hauses aus Karls V. Zeit verpackt wurden, um nach Wien geschafft zu werden. Es kam vor, daß einzelne Pakete vergessen wurden, z. B. ein Teil der Korrespondenz des Kaisers mit König Ferdinand (Reg. 43–46). Zumeist gelangten die Papiere jedoch an ihren Bestimmungsort. In Wien sah 1874 der belgische Generalarchivar Gachard die Bestände der »Brüsseler Kanzlei« durch und hat die Entwürfe, von denen Originale vorhanden waren, und ebenso die Dubletten von Originalen, Abschriften und Entwürfen aussondern dürfen. Sie wurden nach Brüssel zurückgegeben und wiederum der Audience zugeteilt². Es liegt auf der Hand, daß dies Verfahren die hiesigen Sammlungen ebenso bereicherte, wie es die systematische Durchforschung der Papiere Karls V. erschwert.

Die Lücken, die sich auch nach Gachards Erwerbungen fühlbar machten, werden im Reichsarchiv durch Abschriften des 18. Jahrhunderts³ ausgefüllt. Auf philologische Genauigkeit machen diese von Subalternen geschriebenen und von dem Auftraggeber, dem jüngeren Grafen Wynants, rasch durchkorrigierten Kopien keinen Anspruch; doch leisten sie für eine vorläufige Orientierung gute Dienste.

Karl V. ließ sich von seiner Generalstatthalterin Maria durch ausführliche Berichte über die Lage der Dinge auf dem Laufenden halten. Karls und Granvellas Antworten versäumten nicht, auch auf die Detailfragen der Verwaltung einzugehen. Das System, das vielfach die Entscheidungen der staatsklugen Frau und ihren Ratgebern nahm, um sie an das Hoflager des Kaisers zu verlegen,

¹ Das Inventar Nr. 371 ist beschrieben bei Joseph Cuvelier, *Inventaire des inventaires de la deuxième section des Arch. Gén. du Royaume*, Brüssel 1904, S. 166. Die Nummern des handschriftlichen und des gedruckten Inventars sind dieselben.

² Diese Angaben entnehme ich den Notizen, die Gachard in die *Registres* 43 und 52 einheften ließ.

³ Sie waren ursprünglich dazu bestimmt, nach Wien geschickt zu werden. Vgl. Gachard, *Correspondance de Guillaume le Taciturne* t. I Einl. S. 43.

fordert vom niederländischen Standpunkt die Kritik heraus; für den Historiker gibt der fortlaufende schriftliche Meinungs­austausch zwischen der kaiserlichen und der niederländischen Regierung die Möglichkeit, einen erwünschten Blick in das Getriebe der Staatsmaschine zu tun. So steuerte die von Gachard aus den ihm überwiesenen Stücken rekonstruierte Korrespondenz Karls V. mit der Regentin 50 Nummern zu meinen Sammlungen bei. Die Mehrzahl handelt von der Wullenweverkrise und den anschließenden Ereignissen im Norden; aus der späteren Zeit seien drei wichtige Schreiben über die Neutralität der Ober- und Niederdeutschen in Antwerpen (1546) und über die burgundischen Absichten auf Bremen (1547) besonders vermerkt. Zweimal wird der Aussöhnungsversuch dieser Stadt mit dem Kaiser (1552) berührt¹.

Im folgenden sind einige Sammelbände der Audience aufzuzählen, die sich für das Inventar als wichtig erwiesen.

»Die Korrespondenz Marias von Ungarn mit Verschiedenen« (Reg. 129–133) enthält 14 Stücke, von denen die Hälfte nicht unwesentlich zur Geschichte der Hansestädte im Kriegsjahr 1542 beiträgt. Vornehmlich in die fünfziger Jahre führen die Lettres des Seigneurs. Die 36 Briefe, die ich aus Reg. 98–118 kopierte, haben durchweg Staatsrat Cornelius Schepper zum Verfasser, dem seit 1552 die Aufgabe zufiel, den Handelszug nach der Pyrenäenhalbinsel zu organisieren und zu großen Flottenfahrten zusammenzufassen. Die Correspondance Générale, eine Serie, die als Fortsetzung der Lettres des Seigneurs anzusprechen ist, lieferte dagegen nur ein Stück.

Nummer 795b der Audience ist eine Neuerwerbung von 1899. Das starke Heft in Großoktav gehörte dem Robert von Boulogne, dem späteren Generaleinnehmer, der darin eine Anzahl Instruktionen von 1534–1537 vereinigt hat. Ich entnahm dem Kopiar drei dieser Aufzeichnungen, davon zwei bisher unbekannte.

¹ Bremen wandte sich damals an den Statthalter von Friesland, Johann von Ligne, Graf von Aremberg. Auf dem Herzoglich Arembergischen Archive zu Brüssel wurde mir in liebenswürdiger Weise die Durchsicht der Korrespondenz des Grafen Johann gestattet. Über seine Vermittlung fand sich nichts; doch konnte ich eine Nummer über ein Handelsgeschäft des bekannten Bonaventura Bodeker in Antwerpen verzeichnen.

Eine etwas eingehendere Besprechung verdienen die *Lettres Missives de l'Audience*. Seinen Namen hat der Bestand von den zahlreichen Erlassen und Schreiben von der Hand des Audien- ciers, deren Minuten er enthält. Er ist indessen viel umfassender, als die Bezeichnung verrät. Es sind alle Papiere, welche die Tätigkeit der Archivbeamten bisher unberührt gelassen und noch nicht auf die Registres der Korrespondenzen verteilt hatte. Sie sind chronologisch geordnet und werden in Liassen aufbewahrt, deren Zahl das Inventar der Audience für die Zeit von 1522 bis 1700 auf 1015 angibt. Augenblicklich befindet sich der Fonds in den Händen des Herrn Sektionschef de Marneffe. Er ordnet ihn nach Materien ein, um später die einzelnen Teile eben- falls zu Registres zusammenbinden zu lassen. Ich bin ihm zu großem Dank verpflichtet, daß er mir die Pakete für 1531 bis 1541, mit denen er beschäftigt war, zur Verfügung stellte. Die 99 Nummern, die ihnen entstammen, gehören zu den interessantesten Stücken meiner Brüsseler Sammlungen. Unter den 18 auf Deutsch- land bezüglichen Papieren fehlen die unvermeidlichen Briefe Johann Wezes und Hopfensteiners nicht; außerdem enthalten sie verhältnis- mäßig viele Schreiben, die in den Kanzleien Lübecks, Hamburgs und Bremens ausgefertigt waren. Die Hauptgruppen der Ab- schriften und Excerpte stehen zu dem Statthalter Hollands Anton von Lalaing Graf von Hoogstraten in Beziehung. Während des Jahres 1532 dringt er in sechs Denkschriften und Briefen an Karl V. und die Regentin auf Abhülfe der durch die lübische Fehde stets wachsende Not seiner Provinz. Es haben aber auch Schreiben an den Grafen den Weg in das Reichsarchiv gefunden. Hatte der Statthalter die Provinz verlassen, was häufig der Fall gewesen zu sein scheint, so vertrat ihn dem Brauch gemäß der Hof von Holland, der den Gouverneur schriftlich auf dem Laufenden hielt (7 Schreiben). In der Person des Gerhard van Assen- delft, dem Präsidenten dieser Behörde, hatte Graf Anton einen noch eifrigeren Korrespondenten (29 Nummern). Sowohl Assen- delft wie der Hof mußten sich ständig mit der lübisch-holländischen Frage befassen. Ihre Mitteilungen sind um so bemerkenswerter, als es sich nicht um die entstellten Informationen bezahlter Agenten, sondern um Äußerungen von Männern handelt, die selbst die Last und Verantwortung der Verwaltungsgeschäfte trugen.

Für die Zeit Philipps II. hätten ähnliche Dokumente ihren Platz in den Provinzialkorrespondenzen erhalten.

Die burgundischen Niederlande zählten bekanntlich zu Beginn der Regierung Philipps II. zwar siebzehn Provinzen, aber nicht ebensoviele Statthalter. Man hatte zehn größere Sprengel geschaffen. Von den Seeprovinzen war Flandern mit Artois vereinigt, und der spät gesicherte Norden wurde durch die Statthalterschaft Holland, Seeland und Utrecht, der spät erworbene Nordosten durch das Gouvernement Friesland, Overyssel, Drenthe, Groningen mit den Ommelanden und Lingen gebildet. Diesen Bezirken im ganzen entsprechend ist ein Teil der Papiere der Audience, durchweg für die Jahre 1557—1572, eingeordnet. Zweckmäßigkeitsrücksichten haben das Prinzip allerdings durchbrochen. Wenn Brabant, wo sich der Sitz der Regierung befand, überhaupt keinen Provinzialstatthalter besaß, so sind doch die auf Antwerpen bezüglichen Papiere zu zwei selbständigen Registres (Nr. 235 und 261) zusammengebunden und dieser Sammlung einverleibt worden. Antwerpen war diejenige Stadt der Niederlande, die den Brüsseler Behörden am meisten zu schaffen machte. Man bedurfte ihres Kredits und fürchtete sie als einen Herd des Calvinismus. Leider ist weder die Korrespondenz der Stadt noch die ihres Markgrafen, der als Kommissar der Zentralgewalt in der Scheldestadt amtierte, handelsgeschichtlich von Bedeutung. Die Ausbeute beschränkte sich auf sechs weniger wichtige Stücke. Der Mangel fällt um so mehr ins Gewicht, als es dringend not täte, unsere Kenntnis von der Weltmarktstellung Antwerpens erneuter Prüfung zu unterziehen.

Für Friesland liegt zunächst Registre 94 vor, das fünf Nummern zum Inventar beisteuerte. Es umfaßt die Jahre 1524—1540 und schließt ab mit dem Tode des tüchtigen Statthalters Georg Schenck von Tautenburg am 4. Februar 1540. Mit den overysselschen Städten Kampen, Zwolle, Deventer und mit Groningen unterstanden ihm Hansestädte, die für den Seehandel wichtiger waren als ihre geldrischen Genossen. Für 1556—1572 gibt es neun Bände friesischer Papiere. Unter ihnen nimmt Registre 291 eine Sonderstellung ein, da es 21 Nummern über den handelspolitischen Konflikt Englands und der Niederlande im Jahre 1564 enthält. Die Stücke unterrichten über d'e Sezession der Engländer nach Emden.

deren dortigen Handelsbetrieb sie anschaulich schildern, tragen zur Kenntnis der hansisch-englischen Beziehungen bei und beleuchten die Doppelstellung der niederländischen Hansestädte als Bundesglieder und Untertanen Philipps II. Von den 20 aus den Jahren 1565–1571 verzeichneten Briefen und Aufzeichnungen beziehen sich sieben auf Prozeß und Hinrichtung des Geusenführers Jan Broeck zu Hamburg (1569), die der Stadt einen verlustreichen Konflikt mit den Parteigängern Oraniens einbrachten. Korrespondent der Regierung ist damals durchweg der Lieutenant Groningens Johann Mepsche.

Der Grafschaft Flandern ist um die Mitte des 16. Jahrhunderts nur noch der Schatten ihrer früheren wirtschaftlichen Bedeutung geblieben. Die Durchsicht der 14 Bände *Correspondance de Flandre, d'Artois, de Lille et Tournai de 1555–1572* war indessen nicht ganz ohne Ergebnis. Der Vizeadmiral Adolf von Bourgogne, Herr von Wacken, war zugleich Großbailli von Gent. An ihn wandte sich Margaretha von Parma (1564), um sein Gutachten über eine Remonstranz der Staaten von Holland in Schiffahrtssachen zu erhalten. Diese Eingabe wurde als das wichtigste Stück der neun berücksichtigten Dokumente abgeschrieben. Sie enthält schiffahrtstechnische und seerechtliche Ausführungen. Auch ist sie bestrebt, die vorgebrachten Bedenken ziffernmäßig zu belegen. Was freilich die Zahlen selbst betrifft, so müssen sie wie alle Angaben ähnlicher, für einen bestimmten Zweck berechneter Denkschriften mit großer Vorsicht aufgenommen werden.

Im allgemeinen sparte der Audiencier sich die Mühe, von Eingaben eine Abschrift anfertigen zu lassen, und übersandte die Originale den zuständigen Provinzialbehörden. Er brauchte die niederländischen oder französischen Requeten nicht ins Hochdeutsche umschreiben zu lassen, wie es die deutsche Kanzlei für ihre deutschen und nordischen Korrespondenten tat¹. So kommt es, daß die Audience häufig nur die Verfügungen und Begleitschreiben der Regierung, nicht aber die Suppliken selbst enthält. In diesem Falle hielt der Sekretär die Remonstranz der Staaten von Holland doch für wichtig genug, um das Original bei den

¹ Vgl. Reisebericht I S. 518.

Akten zu behalten. So verfuhr er auch sonst, wenn die Absender oder Fürsprecher einer Requete sich großen politischen Ansehens beim Generalstatthalter erfreuten. Es ist nicht ohne Bedeutung, daß hansische Kaufleute und das Antwerpener Kontor dieser Rücksicht nicht gewürdigt wurden.

Die Korrespondenz Gelderns (17 Bde., Reg. 298—314) lieferte keinen Beitrag zum Inventar.

Die offiziellen Schriftstücke, die aus dem Gouvernement Holland einkamen oder dorthin hinausgingen, machen 20 Bände aus. (Reg. 325—344). Die Akten setzen in großer Menge mit den ersten Monaten des Jahres 1557 ein. Damals war Maximilian von Bourgogne Statthalter von Holland, Seeland und Utrecht. Das Inventar wird seiner als Erbherrn von Vere noch besonders gedenken. Häufig geht die Korrespondenz auf die Frage der osterschen Getreidezufuhr ein. Der große Getreideplatz Amsterdam legte wiederholt amtliche Zahlen zum Ausweis seines Kornvorrats vor. Eine Eingabe von Antwerpener Kaufleuten wurde für die Brüsseler Regierung der Anlaß, dem Hof von Holland Vorschläge zur Beseitigung des Terminhandels in Getreide durch Annullierung aller Kontrakte von Lieferungsgeschäften zur Begutachtung zu unterbreiten. Überhaupt lenkten die Teuerungen die Aufmerksamkeit auf die Kornspekulation, welche die Länder von der Ostsee bis Portugal zum Schauplatz ihrer Tätigkeit machte. Unter den darauf bezüglichen Akten, die auch auf die Interessen des Hauptlieferanten Danzig und der osterschen Importeure in Antwerpen Bezug nehmen, hebe ich sechs Briefe des Schultheißen von Amsterdam, Wilhelm Dirksen, hervor (1562—1566). Als Autorität in Getreidesachen wurde er von der Regierung Margarethas von Parma, von dem Hof von Holland und einzelnen Räten, wie Hopperus, gleich geschätzt und um gutachtliche Äußerungen angegangen.

Die Depeschen, die der Statthalter von Holland, Graf Maximilian von Boussu, über die Geusenbewegung an den Herzog von Alba sandte, haben seinerzeit Johannes van Vloten¹ für seine Ar-

¹ Nederlands opstand tegen Spanje, 4 Bde., Harlem 1856—60. Die spätere Bearbeitung, die unter dem Namen Nederland tijdens den volksofstand tegen Spanje, 2 Bde., Schiedam 1872, geht, bringt keinen Aktenanhang.

beiten über den niederländischen Volksaufstand vorgelegen. Seegeschichtliche Fragestellung lag ihm jedoch fern. Die schön geschriebenen Schriftstücke liefern Beiträge zur Frage nach der Behandlung der neutralen Osterlinge durch die Geusen. Es wird einer Nachprüfung bedürfen, ob wirklich die deutsche Schifffahrt unter dem Geusenwesen so gelitten hat, wie es die Klagen und Beschwerden der Zeit glauben machen wollen. Wie sich die niederländischen Handels- und Schifffahrtskreise mit den Notjahren 1568—1572 abfanden, wie sie sich zu den Geusen stellten und welche Maßregeln die Regierung zu Brüssel für gut fand, sind weitere Probleme aus der Zeit der Regentschaft Albas.

Dafür sind die Schreiben, welche die seeländischen Kuriere beförderten, noch lehrreicher als der Schriftwechsel mit dem Statthalter Hollands.

Das Inventar wird Zeugnis ablegen für die hochbedeutende Stellung Walcherens, insbesondere der beiden großen Anlaufhäfen, Vere und Arnemuiden, in der Verkehrswelt des 16. Jahrhunderts. Der Wichtigkeit der Insel entsprach es, wenn der Generalstatthalter beständig mit seeländischen Angelegenheiten sich zu befassen hatte. Man wird über jede Phase der Seepolitik Albas, die Fahrtverbote, die maßgebende Ordonnanz vom 14. Januar 1570 und ihre Anwendung unterrichtet. Die ziemlich zahlreichen Eingaben des Hansekontors zu Antwerpen für die Gesamtheit der Osterlinge oder für einzelne Schiffer werden durchweg mit wohlwollendem Bescheid an den »Kapitän und Superintendent von Seeland«, Anton von Bourgogne, Herrn von Wacken, der zugleich das Admiralat verwaltete, weitergegeben.

Im ganzen entfallen 311 Stücke der Sammlungen auf die holländisch-seeländische Korrespondenz. Die letzten handeln von den Vorgängen im Frühjahr und Sommer 1572, mit denen das 20. Registre schließt. Für den Rest des Jahres wurden noch 15 Nummern aus den Liassen 118—123 entnommen.

Es war auffällig, daß in einer so vollständigen Sammlung, wie es die besprochene Korrespondenz ist, sich kaum Stücke befanden, die Oranien in seinen Funktionen als Statthalter des Nordgouvernements zeigten. Sie sind mit den übrigen oranischen Papieren des Archivs von Gachard zu der besonderen Serie einer Korrespondenz Oraniens (Reg. 83—90) vereinigt, die das

Material zu seiner Publikation¹ geliefert hat. Nach diesem Druck ließ ich fünf Nummern abschreiben, um sie dann mit den Originalen zu kollationieren. Sie haben die in den Jahren 1565 und 1566 im nordischen Krieg vorfallenden Belästigungen der Sundfahrt und die damit zusammenhängende Getreidepolitik der Regierung zum Gegenstand.

Das Brüsseler Archiv besitzt, wie bekannt, ein zweites Exemplar der Brügger Stadtrechnungen von 1406 an, das vollständiger ist als das in Brügge selbst befindliche. Die Bände von 1531—1540 habe ich auf Notizen über die Osterlinge durchgesehen; doch ließ die geringe Ausbeute, die mit der zunehmenden Bedeutungslosigkeit der Stadt für den hansischen Handel korrespondiert, es nicht angezeigt erscheinen, die zeitraubende Arbeit über diesen Zeitpunkt hinaus auszudehnen.

Damit erreichte der Aufenthalt in Brüssel sein Ende. Im ganzen sind aus dem Reichsarchiv 1339 Nummern für das Inventar gewonnen. Ich begeben mich nunmehr nach Walcheren, um in den Archiven zu Middelburg und Vere die Arbeit fortzusetzen

Brüssel, den 21. Juli 1909.

¹ Correspondance de Guillaume le Taciturne, prince d'Orange, 6 Bde., Brüssel 1847—66.

Namen- und Sachregister

von

Dr. Wilmanns.

- Aachen 302. 305. 306. 313. 318. 319. 322. 432. 433. 452.
Aalborg, Alaburc 46.
Aardenburg 107.
Aarhus 46.
Abell, Frans, Buchbindergeselle aus Hessen 522.
Aberdeen 93. 94.
Adalbert von Bremen 44.
Adam von Bremen, seine Vorstellung von Nordeuropa 37—51. Allgemeines 37—39. Bibliographie 40—41; die Quellen für das Wissen Adams 42—43; seine wissenschaftliche Methode 44. Besafs Adam Karten? 44—45. Dänemark 46—47. Sachsen u. die slavischen Länder 47; die Küsten der Ostsee 48—49; die Inseln der Ostsee 49—50. Norwegen u. die Nordsee 50—51. 127. 163. 164. 165. 458.
Aemstelredam s. Amsterdam.
Afrika 7.
Ahus 312.
Ahlen 312.
Aiche s. Aachen.
Alaburc s. Aalborg.
Alba, Herzog von 324. 330.
Albert, Herzog von Sachsen 116.
—, von Muiden, Utrechter Bürger 152.
—, von Stade 162. 190.
Albertus, Lombarde in Utrecht 138. Albertus, Berendt, Emdener Schiffer 426.
Albrecht der Bär 70.
—, Herzog von Bayern 33.
—, Herzog von Sachsen 117. 119.
Alfred der Grofse 40.
Alkmaar 309. 391.
Alkuin 160.
Almere = Zuidersee 125. 161.
Allemanne s. Deutschland.
Almsvoet, Zoll an der alten Maas 194. 195. 196.
Alphen 28. 32.
Altona 498.
Altsachsen in Rußland 457.
Amerika 7. 8.
Amersfoort 138. 190.
Ammers 23. 193. 194. 195. 196.
Amstel, Wasserlauf in den Niederlanden 28.
—, Lehen des Bistums Utrecht 169.
—, Herren von 170.
Amsterdam 14. 15. 17. 27. 28. 164. 177. 188. 309. 318. 337. 345. 383. 392. 398. 399. 413. 426. 498.
Amuson = Muiden a. d. Vecht 125.
Andegavia 92.
Andernach 310. 323.
Andreas Asmarus, Lombarde in Utrecht 138.
Andreas, Baltzer, Pfuscher in Danzig 522.

- Angeln 135.
 Angelsachsen, angelsächsisch 45.
 457.
 Anglia, Angleterre s. England.
 Anna, Gräfin von Ostfriesland 332.
 333.
 Anskar, hl. 162.
 Antwerpen 7. 35. 148. 155. 190.
 305. 309. 316. 319. 333. 346. 396.
 Appels, Napels, a. d. Schelde 436.
 Appingedam im Fivelgo 154.
 Apulien 313.
 Aquitanien 92.
 Araber 127. 136. 457.
 Arne 34.
 Arnemuiden 197.
 Arnheim 17. 142. 162. 312. 313. 316.
 Arnold von Lübeck 458.
 Arö 46.
 Arras 56.
 artzeder, Arzt 441. 453.
 artzedeien, kurieren 442. 453.
 artzedie, Arznei 444. 453.
 Aschendorf 421.
 Asien 8.
 Asowsches Meer 44.
 Asschendorpe, Harmen van,
 Schiffer 343.
 Assel im Kehdingerland 426.
 Asti 313.
 Astrachan 456.
 Athis-sur-Orge, Frieden von 148.
 Augsburg, Ausburch 492. 523.
 Aurich 332. 401.
 Australien 8.
 Avesnes 148.
 ayl, Aal 447. 453.
Backer, Johann Klaesen, Schiffer
 aus Halte 343.
 Baldrich, Bischof von Utrecht 124.
 baltisch 7. 393. 459. 497. 498.
 Bandingh, Christopher, Flensburger
 Schiffer 345.
 Bapaume 56.
 Barnstaple 397.
 Basel 163.
 Bautzen 522.
 Bayern 48. 79.
 Beauharnais, Fanny von 488.
 Beaume, Byaen, in Burgund, Wein
 von 439. 441. 449.
 Beaumont 134.
 beddinck, Bettung, Nachtquartier
 435. 442. 453.
 bedtscheir, Bettschere, Holzgestell
 zum Festhalten der Bettdecke 435.
 436. 437. 446. 448. 450. 451. 452.
 453.
 Behmen s. Böhmen.
 Beierland, in den Niederlanden 35.
 Beilbrief, bilbrief, Kontrakt über
 ein zu bauendes Schiff mit Angabe
 von Mafs u. Art des Schiffes 417.
 beir, Bier 434. 435. 436. 437. 438.
 442. 443. 444. 446. 447. 449. 450.
 451. 452. 453.
 beirsweil, berswel, gepfeffertes Ge-
 richt vom Eber 439. 442. 453.
 Bekkevik 377.
 Belgien 3.
 Belt, kleiner 46.
 Benrath 301.
 Bensberg, Kalkgrube von 303.
 Berchem s. Bergheim.
 bere, Birne, Beere 443. 444. 445.
 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452.
 453.
 —, Tragbahre für Weinfässer 451. 453.
 Berendt von Stichhausen, Hinrich,
 Schiffer 343.
 Berenssen, Gert, Emders Schiffer 343.
 Berg 23. 142. 303. 306. 307. 310.
 314. 315. 319. 320. 322. 323.
 Bergen, in Norwegen 309. 317. 378.
 396.
 Bergen op Zoom 305. 319.
 Bergheim a. d. Erft, Berchem 434.
 452.
 Berlin 115. 484.

- Bernhard von der Geist, Notar des Bischofs Ludolf von Holte, von Münster; Verfasser des Palpanista 475. 476.
- Bernisse, Seearm in den Niederlanden 23. 26. 28. 34. 192. 196.
- Bernold, Bischof von Utrecht 124.
- bers, Barsch 451. 453.
- bestant, Stand, Gallertstoff für Gallantine. s. dieses 438. 453.
- Beveland, Noord-, Zuid-, niederländische Insel 34. 35. 197.
- Beverley 90. 91. 92. 100. 101.
- Biervliet 57.
- Biltsche Grift, einst Teil der Vecht bei Utrecht 169.
- Birca 49. 50.
- bittercelie, Petersilie 438. 443. 448. 453.
- Blaisbalch, Haus zum B. in Köln 452.
- bleye, Blei, ein Fisch 447. 451. 453.
- Bloomkamp, Kloster 154.
- Bocholt 308. 312.
- bodemem, bomen, Geld auf Bodmerie aufnehmen 406.
- bodemerie, Bodmerie = Zins des auf Bodmerie gegebenen Darlehens 407.
- bodemherren, bomherren, Verleiher von Geld auf Bodmerie 407.
- bodemzedel, bodembrief, Bodmeriebrief, Urkunde über die Aufnahme von Geld auf Bodmerie 407.
- Bodmeriewesen 406—413. Aufnahme von Geld auf Bodmerie 406—408. Umfang des Bodmeriewesens in Emden und Höhe der Prämien 409—410. Einrichtung des Bodmeriewesens in Emden 410—412. Bodmerie als Weg der Geldübermittlung 412—413. Verhältnis von Bodmeriebrief und Kaufbrief bei Schiffsversteigerungen 421—428.
- Böhmen 522.
- Boekhorster Mühle an der Delvenau 120.
- Boelsen, Johann, Emdener Notar 360.
- Boelssen, Clawes, Reeder in Riga 343.
- Börtfahrt 398. 399.
- bolge, bolgin, Bolch, Kabliaw 440. 441. 443. 446. 448. 449. 453.
- Bologna 313.
- Bolsward, Kloster 154.
- bomen s. bodemen.
- bomherren s. bodemherren.
- Bommel in Teisterbant s. Zaltbommel.
- Bonaparte s. Napoleon.
- Bongart, Johann 446.
- Bonn 301. 323. 326.
- Borken 82.
- Borkum 165. 403. 422.
- Bornholm 49. 50.
- Bornisse s. Bernisse.
- bottnischer Busen 49.
- Boulogne 56.
- Bourriennes, französischer Gesandter in Hamburg 485. 486.
- Bovo, Bischof 44.
- Brabant 129. 141. 147. 148. 191. 194. 197. 305. 309. 316. 321. 324. 332. 395.
- Brahe, Siverd vom, Gastwirt 343.
- Brassemer Meer 28. 31.
- Braunsberg 10.
- Braunschweig 3. 205.
- Breckerfeld 303. 307.
- Breda 309.
- Brederode, Herren von 33.
- breissem, Brachsen, ein Fisch 443. 447. 453.
- breister s. preister.
- Bremen 40. 41. 42. 51. 70. 71. 72. 74. 83. 113. 127. 154. 183. 184. 190. 361. 394. 395. 398. 399. 483. 487. 488. 491. 493. 495. 500. 502. 504. 505. 506.
- Brich, Christoffel Bernhartt von, Buchbindergeselle aus Böhmen 522.

- Brielle 192. 199. 201.
 Brienne 495.
 britische Inseln 42. 89. 110.
 broit, Brot 434. 435. 436. 437. 440.
 441. 442. 443. 445. 446. 447. 450.
 451. 452. 453.
 Brouage 377. 379. 389. 401.
 Brouwershavensche Zeegat 34.
 Bruck z. Brügge.
 Bruderschaft der Tuchhalle in
 Valenciennes; caritet 59. 60. 61.
 62. 69.
 Brügge 7. 13. 34. 66. 104. 105. 106.
 107. 108. 109. 148. 149. 154. 155.
 188. 190. 305. 314. 316. 338. 339.
 431. 432. 433. 436. 437. 439. 440.
 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447.
 448. 449. 450.
 Bruno, Erzbischof von Köln 124.
 Buderich 312.
 Buerwhale, Feko vom, Schiffer 343.
 Burg, von der, Kölner Kaufmann
 314.
 Burgonien s. Burgund.
 Burgund 188. 306. 376. 380. 432.
 446.
 Burken, Jost, Hamburger Bürger
 390. 391.
 Buttouwe, Wein aus Poitou 441. 443.
 444. 447. 453.
 Businck, Michell, Buchbindergesell
 aus Rostock 522.
 butenschup, Schiffstausch 421.
 Byaen s. Beaume.
- Cadix** 506.
 Caulier, Peter, aus Rouen 385.
 caritet, Bruderschaft der Tuchhalle
 in Valenciennes 59. 60. 61. 62. 69.
 Certepartei, charta partita, Fracht-
 vertrag in Emden 369. 370. 416.
 Champagny, Minister des Auswärtigen
 unter Napoleon I. 486. 490.
 Christian Wilhelm, Administrator
 von Magdeburg 206.
- Clais, Klais 450. 451.
 Clement, Arnout, kopgesell 385.
 386.
 Cleve s. Kleve.
 Coesfeld 308. 312.
 Cornwall 106.
 Cronenberg 303.
 Cropelijn, Hermann, Ratsherr in
 Wismar 207.
 Curtius, Syndikus in Lübeck 490.
 491.
- Dänemark**, dänisch 7. 9. 11. 42.
 43. 44. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 131.
 155. 162. 163. 166. 167. 318. 376.
 395. 397. 402. 405. 459. 467. 484.
 498.
 Dagö 459.
 Dalberg, Freiherr von, Fürstprimas
 496. 499. 500.
 Dama, Anthoni, Emder Kaufmann
 355.
 Damme 34. 57. 58.
 Dampierre 148.
 Danckquarth, Hans, aus Wismar
 520.
 Daniel, Sohn des Lombarden Odyn
 van Nerboen 148.
 Danzig 3. 4. 10. 310. 332. 341. 342.
 343. 345. 346. 354. 361. 365. 368.
 372. 373. 376. 377. 389. 393. 396.
 406. 409. 412. 416. 521. 522. 523.
 Darguns, Anneke, aus Wismar 518.
 —, Hinrik, aus Wismar 518. 519.
 Dassen, Johann, Grofskaufmann in
 Köln 437.
 Daumius, Rektor in Zwickau 476.
 David I., König von Schottland 93.
 Davout 503. 504.
 Dederich vamme Rijne 438.
 Deist s. Diest.
 Delfshaven 28. 143.
 Delft 28. 138. 177.
 Delfzijl 399. 401. 422.
 Delmenhorst 190.

- Deloche, Herausgeber der histoire de Hambourg 492.
- Delvenau 116. 119. 120.
- Demmin 43. 47.
- Dendermonde, Denremunde 62. 63. 432. 436. 451.
- Denremunde s. Dendermonde.
- Detmar, Lesemeister in Lübeck 115. 120. 121.
- Deutsch, Deutschland 1. 2. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 11. 14. 27. 40. 41. 48. 51. 53. 56. 57. 63. 65. 66. 69. 77. 83. 87. 88. 94. 102. 106. 109. 110. 111. 112. 128. 131. 157. 158. 159. 164. 165. 176. 181. 182. 184. 185. 187. 188. 195. 200. 201. 202. 206. 306. 309. 310. 317. 318. 319. 320. 325. 376. 414. 432. 433. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 483. 484. 485. 486. 487. 489. 493. 497. 498. 499. 500. 501. 503. 505. 506. 507. 509. 511. deutscher Hof in Nowgorod s. St. Peterhof.
- Deutz 307. 319.
- Deventer 15. 124. 142. 190. 308. 309. 310. 312. 315. 316. 317. 318. 319. 396. Deventerscher Gulden 434 ff.
- de Wiers am Vaartschen Rijn 178. 180.
- Dickmann, Lemmecke, Wismarer Bäcker Geselle 518. 520.
- Diderich, Bachbindermeister 522. 523.
- Diest, Deist 432. 435. 451.
- Dietrich III. von Holland 191.
- VII. von Holland 21. 69.
- , II., Bischof von Utrecht 137.
- Dinant 306.
- Dixmuiden 56.
- Dnepr 456.
- doich, Tuch 445. 453.
- Domesnäs 459.
- Donau 87. 88.
- Donauwörth 80.
- Doormann, Syndikus von Hamburg 496.
- Doorslag, de, Kanal in den Niederlanden 16. 17. 20. 27. 180.
- Dordrecht 23. 26. 28. 33. 34. 35. 35. 69. 70. 87. 89. 134. 147. 151. 155. 176. 188. 190. 194. 195. 196. 197. 200. 201. 305. 316. 318.
- dorf, Torf 442. 453.
- Dorpat 41. 468.
- Dorstat s. Wijk bij Durstede.
- Dort, niederländischer Wasserlauf 35.
- Dortmund 82. 142. 325.
- Drecht, niederländischer Wasserlauf 28.
- Drogheda, Irland 97.
- droisses, Truchsefs, Drost 435. 453.
- Dubbel, Duble, niederländischer Wasserlauf 35. 194.
- Dubbelmonde 194. 195. 196.
- Duble s. Dubbel.
- Dülken 308. 312.
- Düna, Dyna 456. 459.
- Dünkirchen 375.
- Düren 305. 306.
- Düsseldorf 301. 302. 312. 319.
- Duisburg 130. 142. 195. 312. 313. 316. 317. 319. 322. 323.
- Duiveland, niederländische Insel 34. 196.
- Dunes, Kloster, Nord-Flandern 198.
- Dunwich 96. 97.
- duppe, Topf 436. 453.
- Durstede s. Wijk bij Durstede.
- E**ckenhagen, Silbergrube von, Herzogtum Berg 303.
- Eckmühl, Prinz von, 503.
- Eden, Emme, Emder Schiffer 390.
- Edgard, Graf von Ostfriesland 339.
- Edrisi, arabischer Kartograph 136.
- Edzard, Graf von Ost-Friesland 343. 400.

- Egmonde, Herren von 33. 178.
 Eiben, Menso, Emdr Schiffer 343.
 392. 425.
 Eider 46. 165. 166. 167. 168. 370.
 Eifel 314.
 Einhard 38.
 Einzelreederei s. Reedereiwesen.
 Eistland s. Estland.
 Elbe 13. 47. 48. 50. 88. 115. 119.
 120. 121. 131. 154. 155. 158. 201.
 395. 498.
 Elbing 10. 409.
 Elisabeth, Königin von England
 380.
 Elsaß 135.
 Elsfl ether Zoll 10.
 Elten 312.
 Emden 10. 318. 339. 340. 341. 342.
 343. 344. 345. 346. 348. 350. 351.
 Betriebsformen und Einrichtung des
 Emder Seehandelsverkehrs Ende des
 16. Jahrhunderts 329—429. Quellen
 329—332. Geldwert der Emdr
 Münzen 332—335. seerechtliche
 Verhältnisse; Verhältnis zwischen
 Reedern und Schiffen 335—337. das
 Reedereiwesen; die Partenreederei
 337—349. das Partenwesen 338. die
 Reeder und ihre Anteile 339. Be-
 stallung und Lohn des Schiffers 340.
 Rechte des Schiffers und der Teil-
 haber im Heimathafen 340—344.
 Rechte des Schiffers auf der Fahrt
 und in fremden Häfen 344—349.
 die Halbpartenreederei 349—350. die
 Einzelreederei 351—352. Amt und
 Funktion des Setzschiffers 352—358.
 Rechte des Setzschiffers 352. das
 Setzschifferamt etwas Vorübergehen-
 des 353—357. der Setzschiffer im
 großen Seeverkehr 357. Ansehen
 des Setzschifferamtes 357—358. Ver-
 teilung der verschiedenen Betriebs-
 arten 358—361. Tabelle 359. Hoch-
 seefischerei 361. der Handelsverkehr
 über See 362—402. der Waren-
 handel der Reedereien auf eigene
 Rechnung 362—368. der Fracht-
 verkehr 368—389. seerechtliche Be-
 stimmungen 368. Frachtvertrag 369
 —370. Befrachtung 371—374. Liege-
 fristen 374. Haverei 375. Fracht-
 gewinn 375—381. die Stellung des
 Schiffers gegenüber dem Fracht-
 herrn und Frachtgut 381—383. der
 Kopgesell 383—389. der Auftrags-
 verkehr 389—394. Charakter des
 Auftragsverkehrs 389—391. am
 häufigsten bei kleinen Küstenfahrern
 391—392. Beispiele für größere
 Schiffe 392—393. Haftung des
 Schiffers 393—394. Verteilung der
 einzelnen Verkehrsformen auf die
 einzelnen Routen 394—398. der
 Fährverkehr 398—401. die Bört
 398. Fährverbindungen nach den
 Niederlanden 399—400. nach dem
 Binnenlande 400—401. Fahrt in
 Geschwadern und Admiralschaften
 401—402. das Schiffsvolk 402—
 406. Heuer 403. Unfallfürsorge 404.
 die voringe 404—406. das Bodmerei-
 wesen 406—413. Aufnahme von
 Geld auf Bodmerei 406—408. Um-
 fang des Bodmereiwesens und Höhe
 der Prämie 409—410. Einrichtung
 des Bodmereiwesens in Emden 410
 —412. das Bodmereiwesen als
 Mittel der Geldübermittlung 412
 —413. Kauf und Verkauf von
 Schiffen 414—429. freihändiger
 Verkauf 414—423. der Verkauf
 414. die Arten der Beurkundung
 414—416. Lieferung des Schiffes
 416—417. Schiffer und Reeder beim
 Kauf 417. Zahlung der Kaufsumme
 418—421. Schiffstausch 421. Be-
 schränkung der Verfügungsfreiheit
 des Käufers über das Schiff 421—422.
 die Schiffskaufbriefe 422—423. Ver-

- steigerung von Schiffen 423—424.
 Umfang des Handels mit Schiffen
 und Schiffsparten 424—426. Preise
 der Schiffe 426—427. Belastung der
 Schiffe 427—429.
 Emmerich 305. 312. 315. 319. 325.
 Emo, Chronik des Abtes E. 164.
 Ems 165. 346. 355. 380. 381. 387.
 390. 392. 395.
 Ems, Rudolf von 135.
 Engelbert, Erzbischof von Köln
 142.
 England; Engländer, englisch 7. 9. 14.
 41. 50. 51. 53. 56. 59. 66. 67. 69.
 85. 89. 90. 92. 93. 95. 96. 97. 98. 99.
 100. 101. 102. 103. 106. 107. 108.
 109. 110. 113. 132. 135. 136. 141.
 151. 152. 153. 157. 159. 160. 164.
 165. 305. 306. 307. 310. 311. 318.
 330. 368. 374. 375. 379. 380. 383.
 385. 389. 395. 396. 397. 409. 421.
 432. 457. 459. 467. 484. 499. 501.
 Enkhuisen 376. 390.
 Enno, Graf von Ost-Friesland 392.
 Enns 79. 80.
 Entes, Barthold, Wassergeuse 390.
 391.
 eppel, Äpfel 436. 437. 438. 439.
 441. 453.
 Eratosthenes 38.
 Erich, Herzog von Sachsen 116.
 119. 120.
 Ertheneburch 73.
 erteze, erwisse, Erbbe 436. 437. 438.
 439. 440. 448. 453.
 Esens 343. 377. 426.
 Estland 50. 459.
 Europa 7. 39. 40. 42. 44. 51. 127.
 128. 191. 327. 329. 335. 489. 492.
 494. 497. 499. 503. 505. 506.
Falmouth 385. 386. 387.
 Falstra, Falster, Falsterbo 46. 309.
 Fembre s. Fehmarn.
 Fehmarn, Fembre 43. 49.
 Fewen, Garrelt, Emden Bürger 360.
 Fisboeckkil 377.
 Fischerei, Stellung der Hanse zur
 F. 8. Fischhandel Hollands 309.
 327. Hochseefischerei in Emden 361.
 Fivelgo 154.
 Flakkee = Haringsvliet 35.
 Flandern 14. 15. 19. 23. 26. 27. 35.
 53. 56. 57. 58. 59. 61. 62. 64. 65.
 66. 67. 69. 87. 88. 89. 90. 102.
 103. 104. 105. 107. 108. 109. 110.
 113. 134. 148. 152. 155. 156. 157.
 158. 175. 181. 182. 183. 184. 185.
 187. 189. 190. 191. 195. 196. 198.
 199. 200. 201. 202. 306. 307. 316.
 395. 432. 433. 460.
 Flensburg 10. 345.
 Flevo lacus 14.
 Fli s. Vlie.
 Florenz 313.
 —, Bischof von Utrecht 27.
 Floris V., Graf von Holland 24. 25.
 30. 32.
 Föhr, Insel 425.
 Folquinus, Lombarde in Utrecht
 138.
 Frachtverkehr in Emden Ende des
 16. Jahrhunderts 368—389. seerecht-
 liche Bestimmungen 368. Fracht-
 vertrag 369—370. Befrachtung 371
 —374. Liegefristen 374. Haverei
 375. Frachtgewinn 375—381. die
 Stellung des Schiffers gegenüber dem
 Frachtherrn und Frachtgut 381—383.
 der koppelgesell 383—389.
 Franken 127.
 Frankfurt a. M. 80.
 —, a. d. Oder 523.
 Frankreich, Franzosen, französisch
 7. 40. 53. 56. 85. 134. 344. 350.
 362. 363. 367. 368. 372. 374. 375.
 379. 380. 384. 385. 386. 412. 432.
 483. 484. 485. 487. 488. 489. 490.
 491. 493. 494. 497. 498. 500. 502.
 503. 505.

- Franfsen, Hinrik, Reeder aus Danzig 343.
 Frederikstadt 378.
 Friedrich I., Kaiser 17. 73. 192.
 — II., Kaiser 21. 78. 81. 141. 324.
 — Wilhelm III., König von Preußen 484.
 Frieſen, Frieſland 13. 123. 124. 127. 130. 132. 133. 135. 136. 143. 149. 151. 153. 154. 157. 161. 162. 163. 164. 165. 167. 184. 191. 192. 202. 203. 307. 308. 329. 330. 333. 334. 335. 360. 363. 381. 392. 395. 397. 402. 421. 424. 425. 460.
 Fünen, Funis, Fyn 46. 47.
 Galentijne, gallentijne, Galantine, kaltes Gericht von Fleisch oder Fiſch mit Gallert 438. 440. 453.
 Gardyn, Willem de, kopgeſell 385. 386.
 Geerdes, Hinricus, Emdr Stadtſekretär 352. 356.
 Geertruidenberg 190.
 Gervliet 23. 28. 33. 34. 35. 158. 191. 192. 193. 195. 196. 199. 202.
 Gein, alte niederländiſche Zollſtätte 16. Lage 19—20. Damm- u. Wasserbauten bei G. 20—22. Art des Verkehrs bei Gein 23—24. 173. 174. s. auch Oude Gein.
 Gein Brug, in den Niederlanden 16. 17. 20.
 Geindijk 16.
 Gein Oord 20.
 Geldern 15. 141. 142. 187. 190. 301. 304. 305. 311. 313. 319. 321.
 Gelmers, Pieter, Einzelreeder aus Emden 360.
 Genemuiden 19.
 Generalſtaaten 346. 375. 380. 381. 405. 421. 422. 427.
 Genf 487.
 genfer, genffer, genver, Ingwer 441. 442. 447. 450. 453.
 Gent 54. 62. 63. 65. 66. 69. 89. 109. 110. 432. 433. 436. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 451.
 Genua 506.
 Genum s. Oude Gein.
 Geographus Bawarus 40.
 Gerhard, der gute, Gedicht des Rudolf von Ems 135.
 Germania, Germanen, germaniſch 39. 40.
 Geſthacht 118.
 Getreidehändler, welsche, in Emden 357. 358. 362. 385.
 Ghistelles, Gistel, bei Ostende 444. weißer Wollſtoff aus Gh. 151.
 Gibraltar 163.
 Gildenburg, Stadt-Utrechter Burg bei Vreeswijk 179.
 Gippeswicus, Ipswich 96.
 Giselbert van der Ar, Utrechter Bürger 142.
 Gistel s. Ghistelles.
 Gladbach, Kalkgrube von 303. 312. 313.
 Glint 459.
 Glücksburg 167.
 Glückſtadt 10.
 Goch 305.
 Godebald, Biſchof von Utrecht 128. 129.
 Godelscheider Steine, ziegel- förmiges Baumaterial 310.
 Goeree 34. 196.
 Göta Elf, Gotelba 50.
 Göttingen 504.
 Golde s. Goude.
 Goor 190.
 Goten 50. 73. 458.
 Gotenhof in Nowgorod 457.
 Gotelba s. Göta Elf.
 Gotland 50. 143. zur Geſchichte der Deutschen auf Gotland 455—473. s. Wisby.
 Gottfried von Viterbo 135. 136. 147.

- Gouda 17. 23. 26. 28. 29. 31. 33. 177. 187. 196. 202.
 Goude, Golde, niederländischer See-arm 34.
 Gouwe, niederländischer Wasserlauf 28. 31. 32. 33. 177. 196.
 Gouwsluis 31.
 Gräfrath 306.
 Grambeck 116. 120.
 Gravelingen 56.
 s'Gravendeel 35.
 Greetsiel 381.
 Greibswalt s. Greifswald.
 Greifrode, Johan, aus Brügge 442.
 Greifswald, Greibswalt 522.
 Grevelingen, niederländischer Wasserlauf 34.
 Greville, Peter de, Schiffer 384.
 Griechen, griechisch, Hellenen, Griechenland 38. 48.
 Griet 312.
 Grönland 8. 51.
 Grolle 308.
 Groningen 154. 308. 312. 332. 381. 399. 421.
 Groningerlande 399. 400. 422.
 Grootebroek 413.
 Grofsbritannien 484. 506.
 Grubenmüller, Müller in Wismar 517.
 Guido von Hennegau, Bischof von Utrecht 23. 146. 169.
 Gulben s. Gulpen.
 Gulden, Emdener 332. 333. 334. 335.
 Gulpen, Gulben, in holländisch Limburg 452.
 Gustrow, Güstrow 523.
 Gutalag, Recht der Gotländer 465.
 Gutland, gutthensis s. Gotland.
 Guylge, Gulge s. Jülich.
 Gynte s. Gent.
- H** Haag 190.
 Haarlem 28. 29. 30. 31. 33. 309.
 Haarlemer Meer 28. 29. 30. 31.
 Hachede, Gesthacht 118.
 Hadeln 47.
 Halagland, Helgeland, nach Adam von Bremen nördlich von Norwegen 50. 51.
 Halbpartmentreeerei s. Reedereiwesen.
 halder, Halfter 435. 453.
 Halle 206.
 Halsinburg s. Helsingborg.
 Hamburg 15. 16. 19. 20. 22. 23. 40. 41. 42. 47. 102. 109. 148. 155. 156. 166. 175. Hamburger Schiffrecht 181. 182. 183. 184. 185. 186. 188. 189. 199. 200. 202. 205. 207. 208. 307. 334. 380. 390. 391. 394. 395. 397. 401. 464. 465. 483. 484. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 495. 496. 498. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 510. 512. 513.
 hame, Kummetsgeschirr 435. 450. 453.
 Hamm 319.
 Hannover 10
 Hansa, hansisch 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 11. 13. 33. Bedeutung des Wortes hansa 53—113. Schaub und seine Gegner 53—54. Methodisches 55. die kontinentalen Quellen 56—59. das Privileg für St. Omer 56—57. flandrische Urkunden 57—58. die Statuten der caritet von Valenciennes 59—61. Genter Zollurkunde 62—63. hansa eine im Auslande von den Landsleuten der Kaufleute erhobene Abgabe und eine landsmannschaftlich geschlossene Personengemeinschaft 64. Rückwirkung auf die heimischen Verhältnisse 66—69. Auf welches Recht gründete sich der Anspruch, hansa zu erheben? 69—89. die Quellen aus Holland 69—70. aus Sachsen 70—73. aus Utrecht 74—77. aus Regensburg 77—82. aus Köln 82—85.

- aus Frankreich 85—87. Verbreitung des Wortes hansa 87—88. das Wort gebraucht ausschließlich vom auswärtigen Handel 88. hansa als Zahlung = Gemeinschaftsabgabe; als Recht = Recht einer Gemeinschaft 89. Vorkommen des Wortes hansa auf den britischen Inseln 89—102. der Aktivhandel des englischen Kaufmannes ein intermunicipaler 89. hanshus in York und Beverley 90—91. gilda mercatoria und hansae 92—93. die schottischen Quellen 93. ansum tenere und gildam mercatoriam habere 94—95. gilda mercatoria = Korporation und Recht zum korporativen Zusammenschluß in dem Ort; ansus = Korporation der Kaufleute oder Recht zum korporativen Zusammenschluß der Kaufleute außerhalb des Ortes auf Handelsreisen 95. Erklärung der englischen Quellen 95—97. Zusammengehörigkeit von hansa und gilda mercatoria in den englischen Städten 97—98. Rechte und Gebühren der hansa 99—100. Behandlung der fremden Kaufleute in England. die Kölner hansa in London 101—102. die englische hansa und die flandrischen Städte. St. Omer 102—103. die flandrische Hansa 103—104. ihr Ursprung in England 104—106. ihr Sitz in London 107. Erweiterung der Brügger Hansa in London zur Hansa der flandrischen Städte 108. Gent 109. Zusammenfassung der Ergebnisse 110. die Grundbedeutung des Wortes hansa 111. Verhältnis des in den Urkunden gebrauchten Wortes hansa zu dem aus früheren Jahrhunderten belegten 111—112. Ursprungsgebiet der späteren Bedeutung des Wortes hansa 113. 147. 148. 155. 158. Hansa der Hamburger Schiffer und Kaufleute in Utrecht 181. 182. 184. 186. Lübecker Hansa in Houk am Swin 183. 188. 189. 190. 309. 316. 325. 335. 336. 340. 346. 396. 402. 405. 431. 432. 433. 434. 458. 467. 471. 472. Hansa der Rheinkaufleute in Utrecht 74—77. 138. 139. 140.
- Hansstädte. Karl von Villers und die Hansstädte 483—507. die Politik Napoleons Deutschland gegenüber 483—484. Napoleons deutsche Politik und die Hansstädte 485—486. Karl v. Villers 487. Reinhard und Villers; die Hamburger Konferenzen von 1908 488—491. die observations générales sur les constitutions des 3 villes libres anséatiques 491—492. Wert der Teilnahme von Villers an den Hamburger Konferenzen 493. idée générale du commerce des trois . . . villes anséatiques 493—494. die Argumentation von Villers ohne Einfluß auf Napoleon 495; das Schreiben von Villers an Dalberg 496—500. Dalbergs Haltung 500. Dank der Hansstädte 500. Villers und die Hansstädte 1810; Villers und Davout 501—504. Villers und die Hansstädte 1814; Constitutions des 3 Villes Libres Anséatiques 504—507. 511.
- hansaur 60. 61. 62. 69.
- hansgrave in Regensburg 77. 78. 79. 80. 81. 107. in Dortmund und Borken 82. 112.
- hanshus in York und Beverley 90. 91. 92. 100.
- hansin in Köln 82. 83. 84. 89. 113.
- Hansischer Geschichtsverein s. Seegeschichte.
- Harberen, Alrich van, Emders Humsfahrer 355.
- Harderwijk 156. 309.
- Hardevust, Ritter Heinrich, Kölner Patrizier 432. 433. 434.

- Haren, Brun van, Emdr Zimmermeister 426.
- Haringvliet, niederländischer See-arm 34. 35. 192. 196.
- Harlingerland 392.
- Haselünne 190.
- Hassel, Hasselt, in belgisch Limburg 435. 451. 452.
- hausen, beherbergen 445. 453.
- Haverei, kleine = Belastung der Schifffahrt durch Lotsen, Feuer- und Tonnengeld 375. große Haverei = Verluste durch Sturm und Raub 375. Träger der großen H. 393. 394.
- Heda 173.
- Hedaby 456. 460.
- Heemraden, Deichgeschworene in den Niederlanden 30.
- Heemstede 31.
- , Gerrit van 33.
- Heemswetering s. Heimans Wetering.
- Heide, Hans von der, Buchbinder-geselle aus Hessen 522. 523.
- Heiligenweg in den Niederlanden 28.
- Heimans Wetering, Verbindung zwischen Brassemer Meer und Oude Rijn 28. 31.
- Heineken, Bürgermeister von Bremen 500.
- Heinrich II., Kaiser 124.
- III., Kaiser 124.
- V., Kaiser 128. 129.
- VI., Kaiser 80. 192.
- , der Löwe 70. 73. 463. 465. 468.
- , von Bremen 314.
- , von Vianen, Bischof von Utrecht 170.
- I., von England 90. 92.
- II., von England 91. 92. 101. 103.
- III., von England 97.
- Hekatus 38.
- Helder 14.
- Helgeland s. Halagland.
- Helgoland 42. 50. 165.
- Helmold 112.
- Helsinborg, Halsinburg 47.
- Hennegau 23. 169.
- Hereford 97.
- Herman Heinrichsknecht van Roistorp 440.
- Herodot 38.
- Herzogenbusch 305. 308. 309. 310. 312. 314. 319.
- Herzogenrat bei Aachen, Roy de 435.
- v. Hefs, Verfasser der topographisch-politisch-historischen Beschreibung der Stadt Hamburg 492.
- Hessen 522. 523.
- Het Gein 19. 20. 158. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 184. 185. 186. 187. s. auch Oude Gein.
- Hildburghausen, Hillperhaufen 522.
- Hillegom 31.
- Hillperhaufen s. Hildburghausen.
- Hinrichs, Berend, Emdr Schiffer 364.
- Hirselftt, Antony, Buchbinder-geselle aus Hildburghausen 522.
- Hitdorf 303.
- hoinre, Hühner 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 448. 449. 450. 451. 452. 453.
- Holland 14. 19. 24. Binnenfahrt durch H. 27—36. Amsterdam—Gouda—Ijsselmonde—Dortrecht—Rhein oder Ijsselmonde—Geervliet—Brügge 28. die Verbindung des Haarlemer Meeres mit der Zuidersee 29—31. mit Rhein und Ijssel 31—33. Geervliet—Brügge 34. Vreeswijk—Dortrecht—Strienemonde—Tholen—Antwerpen oder Zuidvliet—Sloe—Brügge oder Ijerseke—Honte—Swin—Brügge 35. 69. 132. 134. 136. 144. 146. 148. 149. 150. 151. 152.

157. 159. 160. 162. 163. 169. 170.
171. 172. 174. 176. 177. 178. 179.
181. 186. 187. 188. die holländische
Binnenfahrt; die Zollplätze. Geer-
vliet 191—193. Strienemonde 193
—194. die Zollplätze oberhalb an
den Flüssen 194. das System der
Zollplätze 195—196. Bedeutung der
einzelnen Zollplätze 196—197. Vor-
teile des Handels für den Grafen
198. die Niedersachsen in Holland
198—200. Binnen- und Seefahrt
200—203. 304. 309. 316. 318. 324.
327. 372. 377. 380. 388. 390. 391.
395. 398. 400. 426. 501.
- Hollandschdiep bei Dortrecht 36.
Hollingstedt an der Treene 166.
167. 168.
- Holstein 394. 498.
- Holte, Ludolf, Bischof von Münster
475.
- Honte, Mündung der Schelde 34. 35.
- Hoogeveensche Vaart, Wasser-
lauf in den Niederlanden 28.
- Hoorn 309. 425.
- Hoppensse an der Ijssel 24. 25.
27. 177.
- hopringhe, Handelsabgabe in St.
Omer 68. 69. 103.
- Horen, Klaes, Bürgermeister von
Emden und Spanienfahrer 348.
- Houk am Swin, Hanse der Lübecker
zu H. 183.
- houls, houltz, Holz 442. 447. 448.
450. 453.
- houw, houwe, Heu 434. 435. 436.
437. 438. 439. 440. 441. 442. 444.
445. 446. 447. 448. 449. 450. 451.
452. 453.
- Huchlstiaeth, nicht mehr vor-
handener Ort an der Strafe Schles-
wig—Rendsburg 167. 168.
- Hudde, Gerdt, Rigaer Kaufmann 426.
- Huegen, Tonnis, Emdr Altbürger
360. 361. 476.
- Hugenotten 330. 375.
- Hull 389.
- husenblase, Hausenblase 436. 453.
- Husum 355. 391. 392. 395. 425.
- iberische Halbinsel 375. 412.
- Ij 28. 29. 30. 31.
- Ijerseke, niederländischer Seearm 35.
- Ijersekeroord 35.
- Ijlst 154.
- Ijssel 15. 16. 17. 19. 20. 23. 24. 25.
26. 27. 28. 31. 32. 33. 142. 144.
153. 156. 158. 160. 172. 173. 174.
175. 176. 177. 180. 192. 194. 196.
315. 317.
- Ijsselmonde 17. 26. 28.
- Ijsselstein 17. 20. 26. 176. 180.
—, Herren von I. 33.
- Imbra, vielleicht ein Teil von Mően
46.
- Impostbücher, Hebebücher der
Einfuhrabgaben in Emden 363. 391.
399. 405.
- Ipswich 96. 97. 99.
- Irland 51. 53. 67. 69. 89. 97. 100.
103. 110.
- Islam 457.
- Island, Isländer 44. 51. 127. 167.
309.
- Isleph, Isländer am Hofe Adalberts
von Bremen 44.
- Italien, italienisch 137. 138. 311.
312. 313. 367. 401. 497.
- Jakob von Lichtenberg 24.
- Jan van Blois 33.
- Jansen, Stewes, Reeder aus Emden
343.
- Jerusalem 195.
- Jever 341.
- Johann, Bischof von Utrecht 25.
—, Herzog von Sachsen 119.
—, Graf von Ostfriesland 400.
—, König von England 92. 96. 100.
- Johannes, hl. 90.

- Johannes, Knecht des Pastors Vront aus Köln 440. 442. 449.
- Jordan Pleskow, Bürgermeister von Lübeck 450.
- Jorg, Buchbindergeſelle aus Wittenberg 523.
- Josephine, Kaiserin 488.
- Jülich, Guylge, Gulge 310. 313. 315. 320. 322. 323. 432. 434. 452.
- Jütland 46. 168. 498.
- Julin 459.
- Jumme 48. 49.
- Jungewirdt, Andres, Buchbindergeſelle aus Bautzen 522.
- Jutfaas, in den Niederlanden 16. 17. 20. 21. 25.
- Kaisergulden**, niederländische Münze 333.
- Kaiserswerth 142. 307.
- Kalkar 304. 305. 307. 311. 313.
- Kammer Bodden 48.
- Kamp, Berend thom, Emden 384.
- Kampen 15. 152. 154. 156. 163. 187. 308. 309. 317. 318.
- Kant 487.
- Kaplaken, Rejouissancen für Emden Schiffer 379.
- kappus, Weiskohl 446. 453.
- kapuyn, capuyn, Kapaun 438. 439. 441. 453.
- Karl V., Kaiser 26.
- , der Gute von Flandern 56.
- , der Groſe, der neue = Napoleon 494.
- Karolinger 157. 159. 160. 162. 166. 191.
- Karlgulden, niederländische Münze 333.
- Kassel 486.
- Kattegat, fretum Normanniae 46. 166.
- Katwijk 159. 160.
- Kehdingerland 426.
- keis, Käse 436. 437. 441. 443. 445. 451. 453.
- Kell, Kelle, Lewin, Buchbindergeſelle 522. 523.
- Kempen 308. 312. 313.
- Kennemerland, Grafen von 191.
- Kiel 498. 523.
- Kil, bei Dordrecht 36.
- Kings Lynn 374. 378.
- kirsse, Kirsche 438. 439. 440. 441. 453.
- Klais, Clais 450. 451.
- Kleve 301. 305. 306. 307. 310. 311. 314. 317. 319. 323. 325.
- , Graf von 142.
- Kloppenburg 190.
- kneil, Kaneel, Zimmt 438. 453.
- Knut V. von Dänemark 167.
- , Laward 463.
- Knytlingasaga 167.
- Koblenz 147. 323.
- koilviſch, Kohlſch, Köhler, Seeſiſch mit ſchwarzer Schnauze, eine Art Seelachs 443. 446. 453.
- Kollen, Arent van, Emden Bürger 364.
- Köln 3. 23. 26. 75. 76. 77. 82. 83. 84. 85. 87. 89. 101. 102. 103. 107. 109. 113. 124. 135. 139. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 160. 162. 163. 181. 190. 193. 200. 301. 302. 304. 305. die gewerbliche Stellung Kölns im Mittelalter 306—307. Viehhandel 308. 309. 310. Anteil am nieder-rheinischen Fernhandel 311—312. Geldhandel 315. 316. 317. 318. 319. 322. 323, 324. Stapel 325—327. 431. 432. 433. 434. kölnische Währung 434. 436. 438. 444. 449. 452. 476. s. auch Hansa.
- Koemen, Hans van, Emden Schiffer 352. 354.
- Königsberg 10. 372. 373. 376. 377. 393. 409.
- Konossement, Anwendung des K. in Emden 370. 407.
- Konrad, Erzbischof von Köln 82.

- Konrad, Bischof von Utrecht 127.
 Konstantinopel 456. 506.
 Kopenhagen 376. 484. 498.
 kopgesell, der die Waren auf dem
 Schiff begleitende Bevollmächtigte
 des Kaufmanns 383—389.
 Kornelius, Elberich, Reeder 343.
 Koyninckstorp, Gros-Königsdorf
 bei Köln 434.
 Krispin, aus Brügge 444.
 Kronborg 376.
 Krudener, Johann, Emden Bürger
 422.
 Krum, Hans, Rigaer Kaufmann 426.
 kruyt, Gewürz, Konfekt; kochkruit
 439. 440. 442. 445. 446. 447. 452.
 453.
 kufische Münzen auf Gotland 457.
 Kuik, Herren von 148.
 Kurköln 321. 322. 323.
 Kurland 49. 50.
 Kutzschenreutter, Williwals, Buch-
 bindergeselle 522.
 Kvinesdal bei Emden 421.
 Kyle s. Kiel.
- Laaland**, Laland, Lolland 43. 46.
 lamp, Lamm 450. 453.
 Langeland, Langland 46.
 Larrelt 343.
 larsse, Stiefel 440. 453.
 Larvik 378.
 Laubach, Flufs 165.
 Lauenburg 117. 118. 119.
 Leczyca, Lunschitz 521. 522. 523.
 Lede von Flandern 432. 433.
 Leer, Fähre von L. nach Emden
 400. 401.
 Leffertz, Garrelt, Schiffer aus Rhede
 343.
 Leicester 99.
 Leiden 28. 138. 190. 202.
 —, Burggrafen von 33.
 Leidsches Meer, südlicher Teil des
 Harlemer Meeres 28. 29. 31.
- Leipzig 504. 522.
 Lek 16. 17. 18. 20. 22. 23. 24. 25.
 27. 33. 35. 141. 151. 158. 159. 160.
 172. 173. 174. 177. 178. 190. 192.
 194.
 Lennep 306.
 Leuwarden 312.
 Lille 104. 107. 109.
 Lindonissa 459.
 Lingen 190.
 Lippe 316.
 Lissabon 7. 345. 361. 368. 370.
 380. 385. 387. 388. 392. 401. 405.
 409. 426.
 Liutizen 47.
 Livland 432. 459. 468.
 Lobith, am Rhein 142.
 Lolland s. Laaland.
 Lombarden in den Niederlanden
 138. 148. in Köln 312. 313.
 London 101. 102. 103. 104. 105.
 106. 107. 108. 109. 110. 135. 383.
 397. 498.
 Looz, Graf von 134. 193.
 Lopiker Kapel, in den Nieder-
 landen 16.
 Lopiksche Vaart, Wasserlauf in
 den Niederlanden 16.
 Lorentz, Buchbindergeselle 522.
 Lorsch 133.
 Lothar, Kaiser 463.
 Lothringen 321. 325. 487.
 Lucas Galliard, Emigrant aus
 Brügge 338. 339.
 Ludwig, Graf von Looz 134. 193.
 — von Maele, Graf von Flandern 148.
 — Bonaparte 501.
 Lübeck 1. 10. 15. 19. 20. 22. 23.
 73. 74. 102. 109. 115. 116. 117.
 118. 119. 120. 121. 148. 153. 154.
 155. 156. 169. 170. 175. 181. 183.
 190. 199. 200. 202. 205. 206. 207.
 208. 209. 390. 431. 432. 458. 459.
 460. 462. 463. 464. 465. 467. 468.
 470. 472. 483. 487. 488. 489. 490.

491. 496. 498. 502. 503. 505. 510.
511. 512. 513. 519.
- Lüneburg 115. 116. 117. 119. 121.
205. 206. 207. 208. 510. 512.
- Lund 156.
- Lüne, heute Lunte, Nierenfett zum
Auslassen; swinen lünen 437. 453.
- Luther 487.
- Luxemburg 304.
- Lynn 152.
- Maarsen bei Utrecht 16. 23. 144.
181. 182. 184.
- Maas 15. 17. 23. 33. 35. 110. 132.
135. 143. 147. 158. 159. 160. 162.
190. 191. 192. 194. 196. 197. 198.
199. 201. 202. 305. 319. 374. 378.
395.
- Maasdam 35.
- Maastricht, Tricht 432. 435. 452.
- Mähren 48.
- Mälarsee 48.
- Magdeburg 88. 205. 206.
- Magnus Erikson, von Schweden
472. 473.
- Magnus Ladulås, von Schweden
471.
- mailmensey, malmensey, Malvasier
439. 447. 453.
- Main 135. 304. 310.
- mait, Magd 441. 453.
- Mantes 85. 86. 87. 110.
- Marcianus Capella 42.
- Marcward Culen, Räuber 170.
- Marienhafte 401.
- Mark, Grafschaft 303. 307. 314.
- Marquardus Hansgreve, Regens-
burg 77.
- Marsdiep, in den Niederlanden 14.
15. 163.
- Marstrand 354. 385. 396.
- Masterland 374. 377. 396.
- Mecheln 155. 432. 435. 451.
- Medemblik 14.
- Meenreweiden 133.
- meil, Mehl 449. 453.
- Meifsen, Meisen 522.
- Meklenburg 523.
- Memel 10.
- Meppen, Rotger van, Oldermann
der Emdr Schiffergilde 394. 426.
- Merchant Adventurers 334. 396. 399.
- merigarto, altddeutsches Gedicht aus
dem 11. Jahrhundert 126. 127.
- Merve de, niederländischer Kanal 17.
25. 33. 35. 194.
- Mesopotamien 44.
- Middelburg 34. 110. 197. 380.
- Mildeburg 167.
- Minsward, am krommen Rijn 17.
- Mittelmeer 8. 456.
- Möen, Moyland 46.
- Mölln 116. 117. 118. 119. 120.
- Mörchen, moirgen, moirgin, morgen,
Kölnr Münze 434.
- Moeystheen, Luelef, Emdr Bürger
360.
- mois, Gemüse 439. 440. 441. 443.
445. 447. 448. 449. 453.
- Moller, Samell, Buchbindergesell aus
Augsburg 523.
- Mollin, Nicolaus, Drucker in Riga
523.
- Monheim 303.
- Montalivet, Minister des Auswär-
tigen unter Napoleon I. 504.
- Moordrecht an der holländischen
Ijssel 23. 194. 195. 196.
- Moray 93.
- Morsbach, Kupfergrube von 303.
- Morse, Mors, Nordspitze von Jütland
46.
- Mosel 135. 310.
- mostart, Mostrich, Senf 438. 440.
450. 453.
- Mounth 93.
- move, dick, fleischig 443. 453.
- Moyland s. Möen.
- Muddepennink, Alrich, Emdr
Schiffer 391.

- Mühlheim, am Rhein 307. 313. 319.
 München 478.
 Münster 308. 312. 319. 325. 475. 478.
 Münzen, Wert der Emdener Ende des 16. Jahrhunderts 332—335.
 Münzrezepts der wendischen Städte 1433 205—209.
 Muiden an der Vecht 15. 125. 126. 129. 152. 169. 176.
 Mynden, Johan, Protonotar von Lüneburg 207.
- N**ale, Gewürznelken 450. 453.
 Namur 148.
 Nantes 374. 379. 384.
 Napels s. Appels.
 Napken, Dirck, Emden Bürger 391.
 Napoleon Bonaparte 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 492. 494. 495. 496. 497. 500. 501. 502. 503. 504.
 Nargön 459.
 Narwa 373. 374. 376. 388.
 Nesserland, Insel bei Emden mit Salzwerk 356.
 Nestorchronik, russische 457. 458.
 Neude 151.
 Neufs 162. 304. 305. 307. 308. 312. 313. 318. 319.
 Nawa 456.
 Newcastle 100. 372. 374. 376. 378. 409.
 neyven, nähén 442. 443. 451. 453.
 Niederlande, niederländisch 3. 7. 8. 9. 13. 129. 138. 147. 148. 149. 151. 155. 157. 181. 191. 301. 302. 305. 307. 308. 310. 316. 317. 321. 324. 325. 327. 330. 333. 360. 361. 365. 376. 395. 396. 398. 399. 402. 414. 433. 467.
 Niemandsvriend, Zollplatz an der Mervede 194. 195. 196.
 Nieupoort 57. 65.
- Nieuwe Meer, in den Niederlanden 28.
 Nieuwe Vaart, Nieuwevaart, Kanal zwischen Vaartschem Rijn und Lek 25. 26. 27. = Vaartschem Rijn 178. 179. 184. 187. 197.
 Nimwegen 142. 305. 308. 312. 313. 316.
 Nivelles 133.
 Node, am alten Rhein 171.
 Nonnenwerth, Befestigung von 323.
 Noord-Beveland s. Beveland.
 Noord-Mervede 35.
 Nordalbingien 47.
 Norddeutscher Bund 4.
 Norden 421.
 Nordsalzburg, Kompagnie von, in Emden 357. 362.
 Nordsee 7. 13. 14. 29. 42. 46. 50. 87. 125. 128. 131. 132. 152. 155. 157. 158. 159. 163. 165. 166. 167. 180. 181. 309. 317. 318. 498.
 Nordstrand 425.
 Norenberch s. Nürnberg.
 Normandie, Normannen 18. 53. 73. 92. 93. 95. 96. 123. 124. 126. 127. 128. 131. 159. 162. 166. 191. 202. fretum Normanniae = Kattegat 46.
 Northeim 510.
 Norwegen 42. 50. 51. 131. 309. 317. 361. 368. 373. 377. 389. 395. 396. 409. 413. 421. 425. Emden Norwegenfahrer 360.
 Nowgorod 43. 457. 458. 460. 469. 470.
 Nürnberg, Norenberch 522.
- O**bermendig 310.
 Odelricus, im Nachtrag der Urkunde Heinrichs des Löwen für Wisby als Vogt erwähnt 468.
 Odenkirchen 312.
 Oder 48. 523.
 Odyn van Nerboen, Lombarde 148.

- Oesel 459. 461. 463.
 Ostergötland, Ostrogothia 48.
 Österreich 79. 190. 483. 484. 500.
 oillich, Öl 436. 447. 449. 454.
 Oldenburg 42. 43. 154. 184. 377.
 Oldenzaal 190.
 Oldeslo 117.
 Oléron-Damme, Seerecht von 335.
 Oosterbeek 142.
 Orkaden, nach Adam von Bremen
 die Orkney- und Shetland-Inseln
 51.
 Orosius 40. 42.
 Osnabrück 190.
 Ostburg 107.
 Ostergo 162.
 Ostindien 7. 8.
 Ostkerken, am Swin 182. 185.
 Ostrogothia s. Östergötland.
 Ostsee 7. 41. 42. 44. 46. 48. 49. 50.
 51. 87. 88. 152. 155. 157. 163. 166.
 167. 181. 201. 310. 311. 317. 343.
 363. 364. 367. 368. 372. 376. 395.
 396. 397. 401. 402. 405. 406. 412.
 456. 457. 459. 460. 461. 467. 468.
 472. 497. 498. 502. Ostseeprovinzen
 459.
 Othar, König Alfreds Bericht über
 die Entdeckungsfahrten des O. 40.
 50.
 Otto I., Kaiser 124.
 —, II., Kaiser 126.
 —, Bischof von Utrecht 19.
 Ottonen 126. 127. 169.
 Oud-Ameliswaard, bei Utrecht
 20.
 Oud-Beierland 35.
 Oude Gein 16. 25. 26. 143. 144.
 174. 186.
 Oude Gracht, bei Utrecht 129.
 Oude Maas 35.
 Oudewater an der IJssel 26. 138.
 Oude Wetering, Verbindung zwi-
 schen Leidschem und Brassemer
 Meer 28. 31.
 Oursel s. Ursel.
 Overbeck, Lübecker Senator 490.
 Over-Flakkee, niederländische
 Insel 34. 169.
 Overijssel 19.
 overtoom, Schiffsüberzug 22.
 ovrich, overich, übrig, auf Vorrat
 444. 451. 454.
 Ozean, atlantischer 44.
Pabonen, Regensburger Burggrafen-
 familie 79.
 Palpanista, von Bernhard von der
 Geist 475. 476.
 Parens hus 445. 451.
 Paris 85. 86. 87. 110. 484. 485. 487.
 495. 502. 503.
 Partenreederei s. Reedereiwesen.
 pasteide, Pastete 439. 454.
 patrisgin, Rebhühner 446. 447. 451.
 454.
 Paulinus, Hinricus, Emders Stadt-
 sekretär 352.
 Peene 43. 47.
 peffer, Pfeffer 439. 441. 442. 447.
 454.
 Pemel, Lorens, Buchbindergesell 523.
 Philipp, von Schwaben 21. 77. 81.
 123.
 —, von Flandern 57.
 —, II., von Spanien 335. 385.
 — der Schöne, von Frankreich 148.*
 —, von Burgund 306.
 — August, von Frankreich 85.
 Philippsgulden, niederländische
 Münze 333.
 Pictavia 92.
 piffer, pijffer, Pfeifer 444. 454.
 Poelien, in den Niederlanden 31.
 Poitou, Wein von 441. 443. 444.
 447.
 Polen 4. 48. 522. 523.
 Polozk 459.
 Pommern 10. 48. 522.
 Ponte-Corvo, Prinz von 492.

- Portugal 7. 8. 362. 380. 497.
 preister, breister, Priester 447. 451.
 454.
 Preußen 190. 393. 432. 483. 484.
 485. 500.
 prevante, Proviant 444. 448. 451.
 454.
 Pricker, Johann, Emden Bürger 360.
 Ptolemäus 38.
 Putz, Hans, Emden Bürger 385.
 Pyrenäen-Halbinsel 346. 363.
 367. 368.
- Q**uentell, Heinrich, Kölner Drucker
 476.
- R**adevormwald, Kupfergrube von
 303.
 Randenburgh, in den Niederlan-
 den 32.
 rasine, Rosine 439. 446. 448. 454.
 Ratingen 303.
 Ratzeburger See 119.
 Reedereiwesen in Emden Ende
 des 16. Jahrhunderts 337—361. die
 Partenreederei 337—349. das Parten-
 wesen 338. die Reeder und ihre
 Anteile 339. Bestallung und Lohn
 des Schiffers 340. Rechte des
 Schiffers und der Teilhaber im
 Heimathafen 340—344. Rechte des
 Schiffers auf der Fahrt und in
 fremden Häfen 344—349. die Halb-
 partreederei 349—350. die Einzel-
 reederei 351—352. Amt und Funk-
 tion des Setzschiffers 352. das Setz-
 schifferamt etwas Vorübergehendes
 353—357. der Setzschiffer im großen
 Seeverkehr 357. Ansehen des Setz-
 schifferamtes 358—358. Verteilung
 der einzelnen Betriebsarten 358—361.
 Tabelle 359.
 Rees 305. 312. 313.
 Regensburg 77. 78. 79. 80. 81. 82.
 107.
- Reginbert, Pfaffe in Utrecht 127
 Rehen, Fecko van Schiffer 343.
 Reide 381.
 Reimarus, Joh. Albert Hinrich,
 Professor in Hamburg 489. 503.
 Reime, Reiner, Emden Schiffer 343.
 Reinecke, Caspar, Buchbindergeselle
 aus Rostock 521. 523.
 Reinfeld, Kloster, an der Trave
 117. 118.
 Reinhard, Karl, französischer Gesandter am niedersächsischen Kreis
 486. 488. 489. 490. 492. 493. 495.
 500.
 Reinmer van Jever, Emden Schiffer
 341.
 Remscheid 303.
 Rendsburg 168.
 Reune s. Rügen.
 Reval 10. 310. 467. 468.
 Reyer, Hermen, Aldermann der
 Becker in Wismar 517.
 reyger, Reiher 441. 454.
 Rheide, kleine 168.
 Rheider Au 166. 168.
 Rhein 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21.
 23. 24. 25. 26. 27. 28. 31. 32. 47.
 74. 75. 76. 77. 87. 113. 128. 129.
 130. 131. 132. 135. 138. 141. 143.
 146. 147. 149. 151. 153. 157. 158.
 159. 160. 162. 163. 169. 171. 172.
 173. 177. 178. 180. 187. 190. 191.
 192. 196. 198. 200. 208. 209. Han-
 del und Handelspolitik am Nieder-
 rhein 301—327. Fassung des Be-
 griffes Niederrhein 301—302. Vier
 Wirtschaftsgebiete: das Herzogtum
 Berg 303. das linksrheinische Ge-
 biet von Köln bis Geldern 304—307.
 das Gebiet im Süden und Osten der
 Zuidersee 307—309. Holland 309.
 der Fernhandel: die Waren 310.
 Stellung Kölns 311—312. Stellung
 Kölns zum niederrheinischen Geld-
 handel 312—315. Wesel 315—316.

- kleinere Städte 317—318. Verkehrswege 318—319. die Handespolitik der öffentlichen Gewalten am Niederrhein 319—327. Kölner Stapel 325—327. 433. Rheinwein 434. 437. 439. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 449. 450. 451. 460. 483. vgl. Holland und Utrecht.
- Rheinberg 312.
- Rheinbund 485. 486. 490. 493. 496. 500.
- Rheingau 304.
- Rheinland 467.
- Rheinstrafse 319.
- Rhemen 138. 151.
- Rhiel, bei Köln 84.
- Richard I., von England 91. 102.
- Richter, Adam, Buchbindergeselle aus Frankfurt 523.
- Riepe, in Ostfriesland 401.
- Riga 343. 393. 426. 458. 462. 465. 466. 468. 521. 522. 523.
- Rijn, Neder-, Oude-, Leidsche-, Vaartsche-, kromme Rijn s. Rhein, Holland und Utrecht.
- Rijnland 29.
- Rijnvoerde, Schiffüberzug am Rhein 24.
- Rinwich, anscheinend untergegangener Ort am Rhein oberhalb Dorstats 141.
- Ripen 46. 165.
- Ritzebüttel 484.
- Rochelle, la 372. 379. 389.
- Rochester 97.
- Rodde, Lübecker Senator 489.
- Rodenberch, Hermen, Hamburger Reeder 343.
- roilinge, Schiffstausch 421.
- Rom, römisch 135. 137. 313. 456. 503.
- Romanen, romanisch 39.
- Rosenkranz, Johann, aus Brügge 437.
- Rostock 511. 512. 521. 522. 523.
- Rotte, Wasserlauf in den Niederlanden 28.
- Rotterdam 28. 143. 194. 318.
- Rottum 380.
- Rouen 371. 372. 379. 384. 385. 395.
- Royde s. Herzogenrat.
- ruckenbroit, Roggenbrot 437. 438. 454.
- Rudolf von Ems, Dichter des guten Gerhard 135.
- Rügen, Reune 49. 50. 112.
- Ruele, Hinrich van, Emdener Schiffer 426.
- Ruhkloster, Annalen von 167.
- Ruhr 301. 303.
- Rumbold, britischer Geschäftsträger in Hamburg 484.
- Runö 459.
- Rufsland, Russen, russisch 44. 48. 49. 73. 167. 457. 458. 459. 460. 462. 484.
- Ryge s. Riga.
- Saale 47.
- Sachsen 42. 47. 70. 73. 74. 83. 88. 113. 116. 117. 118. 119. 128. 130. 131. 136. 157. 158. 199. 201. 205. 206. 463. 465. 466. 469. 510.
- Saint . . . s. St. . . .
- Salier, Kaiser 126. 128.
- Salland 142.
- Samsö 47.
- Sankt . . . s. St. . . .
- Sarazenen 44.
- Saxo Grammaticus 167. 458.
- Scarborough, bei York 96.
- schaille, schalle, Scholle, ein Fisch 434. 438. 439. 441. 443. 445. 447. 449. 454.
- Schakerlo, holländisches Amt 197.
- Schamps, Johann de, Kaufmann 385.
- Schapen, der 10. Teil eines Emdener Gulden 332. 333. 334.
- scheiren, scheren 435. 436. 438.

440. 441. 442. 443. 445. 446. 447.
450. 451. 454.
- Schelde 13. 34. 35. 134. 147. 195.
197. 199. Ooster-Schelde 194. 197.
schene, Schiene, am Wagenrad 436.
454.
- Schie, Wasserlauf in den Nieder-
landen 28.
- Schiedam 28. 177. 196.
- Schiffskontraktenprotokolle
von Emden 330. 331. 344. 346. 358.
365. 370. 414.
- Schinkel, in den Niederlanden 23.
- Schlei 166. 168.
- Schleswig 46. 166. 167. 168. 456.
463. Schleswigfahrer in Soest 460.
467. Schleswig-Holstein 394.
- Schönbrunn 486.
- schoi, Schuh 440. 442. 445. 446.
447. 448. 449. 454.
- Schoirsin, vermutlich Mag. Niclais
Scoorkin 444.
- Schonen, Sconia 8. 47. 48. 156.
167. Schonenfahrer 119.
- Schoniger, Osewald, Buchbinder-
meister in Leipzig 522.
- Schoonderloo 143. 145.
- Schoonhoven, in den Niederlan-
den 16. 187. 190. 194.
- Schottland 53. 67. 69. 89. 93. 94.
100. 103. 106. 110. 113. 396.
- Schouwen, niederländische Insel 34.
196. 199.
- Schwarzwald 310.
- Schweden, Sueonia 9. 10. 40. 41.
42. 48. 49. 50. 156. 455. 457. 461.
464. 467. 470. 472.
- scildrake der Londoner Hanse der
Brügger 107. 112.
- Sconia s. Schonen.
- Seebriefregister von Emden 330.
358. 359. 361. 424.
- Seegeschichte, Aufgaben der deut-
schen S. 1—12. der Ausdruck See-
geschichte; der hansische Geschichts-
- verein und die deutsche Seegeschichts-
forschung 2—9. die Leistungen des
hansischen Geschichtsvereins 2—3.
die Aufgaben der Seegeschichte
und die landschaftlichen Vereine
4—6. Beteiligung des hansischen
Geschichtsvereins an der Seege-
schichtsforschung 6—9. Berücksich-
tigung des Auslandes in der deutschen
Seegeschichtsforschung 9. Überblick
über das vorhandene archivalische
Material 10—11.
- Seehandelsverkehr in Emden s.
Emden.
- Seeland, holländisch 23. 26. 27. 33.
34. 36. 132. 133. 134. 148. 151.
158. 167. 191. 192. 193. 196. 197.
199. 200. 201. 202. 203. 309. 383.
385. 388. 395. dänische Insel 46.
47.
- Segelmaker, Otto, aus Aschendorf,
Schiffer 343.
- Seine 85. 86. 87. 113.
- Semland 49.
- sencker, Sänger 446. 449. 454.
- Setubal 364.
- Setzschiffer, settschipper, gesett-
schipper, gesetterter schipper, Schif-
fer, der nur als Angestellter des
Reeders fährt 352.
- Severin, Niel, königlicher Zöllner
zu Bekkevik 377.
- Shetland-Inseln s. Orkaden.
- Sibrans, Grate, Emden Schiffer 360.
- Sictona s. Sigtuna.
- Siegerland 306.
- Siegfried, Erzbischof von Bremen
70.
- Siegmund, Kaiser 324.
- Siena 137.
- Sigtuna, Sictona 49.
- sinus Slavanicus 47.
- Sinkfal 165.
- Skagerrak 50.
- Skandinavien 50. 166.

- Skanör 155. 309.
 Slaven 39. 42. 47. 48. 49. 456. 459.
 sleie, Schlei 438. 454.
 sleischat, Handelsabgabe in Bremen
 71. 72.
 Sliedrecht, an der Merve 194.
 Sloe, niederländischer Seearm 34. 35.
 Sluis 34. 437,
 smals, Schmalz 437. 440. 445. 450.
 454.
 Smidt, Johann, Bremer Senator 491.
 494. 502. 504. 506.
 Smit, Christianus, Buchbindermeister
 von Güstrow 522. 523.
 Smolensk 458. 459. 462.
 Soest 325. 460. 467.
 Solingen 303.
 Solinus 42.
 Somme 67. 69. 103.
 Sonnemere, niederländischer See-
 arm 34.
 Southampton 106.
 Spaarndam, an der Spaarne 28.
 Spaarne 28. 29. 30.
 Spanien 7. 8. 345. 346. 348. 377.
 379. 380. 381. 385. 389. 393. 394.
 406. 497. 506.
 Speyer 147.
 Spieringermeer 31.
 sprein, spren, mit Salz bestreuen
 einsalzen 439. 448. 454.
 Sprogö 47.
 Spui, an der Maas 35.
 Stade 10. 154. 155. 162. 190. 397.
 Staël, Frau von 487.
 Stapelmoir, Johann, Emdener Schiffer
 343.
 Staufen 79. 81.
 Stavoren 14. 15. 153. 156. 161. 162.
 163. 188. 189.
 St. Barthomeus 449.
 St. Bertin, Annalen von 162.
 Stecknitzkanal, zur Vorgeschichte
 des St. 115—121.
 Steenbergen 35. 134. 197.
 Steiermark 53.
 Steinfurt 312.
 Stenborg, an der Stecknitz 117.
 Stenhouwer, Arendt, Rigaer Schiffer
 426.
 Stettiner Haff 48.
 St. Gertrudkloster zu Nivelles
 133.
 St. Ives, in Cornwall 106.
 St. Jakob 443. 444.
 St. Johann 438.
 St. Laurentius 447.
 St. Marien in Utrecht 22. 25. 175.
 178. 182.
 St. Martin in Köln 432.
 St. Mauritz, bei Münster 475.
 stoiffe, Badestube 439. 454.
 stoir, Stör 438. 439. 454.
 St. Omer 56. 57. 65. 67. 68. 69. 102.
 103. 109. 113.
 St. Peterhof der Deutschen in Now-
 gorod 458. 469. 470.
 Stralsund 152. 511.
 Striene, alter Arm der Schelde 35.
 194. 197. 198.
 Strienemonde 35. 193. 195. 196.
 197. 198.
 Strijn, Herren von 95. 197.
 Stuveren, zwanzigster Teil eines
 Emdener Guldens 332.
 Suadeburg, am alten Rhein 171.
 172.
 Südersee s. Zuidersee.
 Suein, König von Dänemark 167.
 Sueonia s. Schweden.
 Sund 376. 395. 401.
 Sunderland 378.
 Sundzoll 7. 11.
 Sven Estridson, König von Däne-
 mark 42. 43.
 Swin 34. 35. 134. 148. 155. 158.
 182. 183. 196. 197. 200. 203.
 Syowkes, Pieter, Emdener Schiffer
 360.
 Syvertz, Hermen, kopgesell 385.

- T**aasinge 46.
 Taddel, Jacop, Aldermann der Bäcker in Wismar 517.
 taffelbroit, taiffelbrot, Tafelbrot 438. 439. 440. 441. 448. 454.
 Taler, ostfriesischer = 1 $\frac{1}{2}$ Emdener Gulden 332.
 tarte, Torte 439. 454.
 Teisterbant 126.
 Terhoff, Hindrik, Schaffer der Emders Schiffergilde 394.
 Terschelling 14. 161. 163. 376.
 Teventer s. Deventer.
 Texel 14. 163.
 Theutonicus s. deutsch.
 Tholen, Insel, alter Schelde Zoll 35. 134. 197.
 Thomas, Graf von Flandern 105.
 Thud, nördliches Jütland 46.
 Thurstan, Erzbischof von York 90.
 Thyland 46.
 Ticheler, Simon, Emders Bürger 356.
 Tiel 124. 126. 128. 131. 141. 157. 160. 191.
 Tiest s. Diest.
 Tim, Mertten, Buchbindergeselle 522.
 Tondern 425.
 tortze waiskertze, gedrehte Wachskerze 437. 454.
 Trave 88. 117. 118. 121. 502.
 Treene 166. 168.
 Tricht s. Maastricht.
 Trier 310.
 tritzere, mit Zucker gemischtes Gewürzpulver 439. 454.
 Tunxorp, Beno. van, Schiffer 343.
 Tycheler, Cinna, Emders Bürger 352. 353.
 Tyrus 502.
 Tzersteden, Gadeke, Lüneburger Ratsherr 207.
 Tzeven, Erike van, Hamburger Ratsherr 207.
- Ü**rdingen 312. 319.
 ullich, ulloich, Zwiebel 436. 438. 439. 440. 441. 444. 446. 454.
 Ungarn 48.
 unrait, Verschiedenes in der kaufmännischen Rechnung; feines, lockeres Gebäck, Waffel 439. 445. 446. 449. 454.
 Upsala, Upsala 49. 457.
 Upstalbomscher Verein 162.
 Urdenbach 312.
 Ursel, Oursel, in Ost-Flandern 436. 446. 447.
 Utrecht, Stadt und Bistum, Binnenfahrt durch das Stift Utrecht nach dem Niederrhein 14—27. über Kampen 15. über Muiden—Utrecht—Gein 15—27. 74. 75. 76. 77. 85. 87. 89. 110. 113. Utrechts Handel im Mittelalter 123—157. die Stadt im 10. Jahrhundert 123—128. Residenz der Bischöfe 123. Münzrecht, Zoll 124—126. merigarto 126. arabischer Bericht 127—128. die Stadt im 12. Jahrhundert 128—138. Verkehr der Deutschen; Heinrich V. in Utrecht 128—129. Jahrmärkte in Utrecht 129. Zolltarif von 1178 129—131. das seeländische Salz 132—134. Gottfried von Viterbo 135. Verkehr mit England 135—136. Bischof und Handel Utrechts 136—137. Lombarden 138. der Aktivhandel nach dem Rhein 138—147. die Hanse der Rheinkaufleute 138—141. Verhältnis Utrechts zum Grafen von Geldern 141—142. zu Wesel, Duisburg u. anderen 142—143. zu Köln 143—146. zu Städten oberhalb Kölns 140—147. Utrechts Handel nach der Maas 147. nach der Schelde 147—148. dem Swin 148—149. Verhältnis zu Holland 149—152. zu England 152. zu den Städten der Utrechter Diözese 152

- 154. der Handel nach der Elbe 154—155. nach der Ostsee 156. Überblick 157. die Utrechter Verkehrswege 158—168. Lek und alter Rhein 159—160. krummer Rhein, Vecht, Zuisersee und Vlie 160—163. das Marsdiep 163; die Wattenfahrt 164. die Fahrt durch die offene See 164—166. Eider und Schlei 166—168. die Schiffsstraßen 168—179. die Vecht 168—171. der alte Rhein 171—172. der neue Rhein, Lek, holländische IJssel 172—173. Het Gein 173—177. die Nieuwe Vaart 177—178. der Ort Nieuwevaart 179. de Doorslag 180. seit dem 13. Jahrhundert kein Durchgangsverkehr in Utrecht 180. Utrecht als Markt 181. die Hanse der Hamburger in Utrecht 181—185. Niedergang des Verkehrs der Deutschen nach Utrecht; Ende der Hamburger Hanse zu Utrecht 185—189. der Landverkehr von den Hansestädten nach Brügge 190. 199. 202. 203. 308. 312. 313. 316. 321. 476.
- Vaart**, Wasserlauf in den Niederlanden 33. 178. 186.
- Valenciennes** 59. 60. 61. 62. 65. 69. 148. 156.
- Valkenborgh**, Valkenburg, in holländisch Limburg 435.
- Vecht** 15. 16. 17. 22. 125. 144. 158. 159. 160. 162. 168. 169. 170. 172. 173. 176. 184. 186.
- Vechta** 190.
- Vechten** 168.
- Vechter**, Sivert, Emder Schiffer 426.
- Vendsyssel** s. Wendila.
- Venedig** 163. 506.
- Venloe**, Vertrag von 301. 319.
- Vennep**, Sund von 28. 31.
- ventige Güter**, Ventgut, leicht verderbliche Güter 326.
- Verdun** 495.
- Vereinigte Staaten von Amerika** 8.
- Vermandois** 56.
- Vianen**, Hubrecht von 24.
- , Heinrich von, Bischof von Utrecht 170. 174.
- , Herren von 27.
- Vigo** 372. 379.
- Villers**, Karl von 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 507. s. auch Hansa.
- Vischkulen**, Hinrik, Bürgermeister von Lüneburg 207.
- Viterbo**, Gottfried von 135. 136. 147.
- Vlaardingen** 35. 159.
- Vlaender**, Vlamen s. Flandern.
- Vlie** 14. 125. 130. 132. 158. 161. 162. 163. 164. 175. 395.
- Vlieland** 14. 161.
- Vlissingen** 34. 197.
- Volkerak**, niederländ. Seearm 35.
- Volmers**, Bremer Senator 491.
- Voorne**, Herren von 193. 199.
- Vorbach**, Johann, Emder Kaufmann 355.
- voringe**, Führung, Recht der Seeleute, ein bestimmtes Warenquantum an Bord mitzuführen 404. 405. 406.
- voydervas**, Fuderfafs 441. 454.
- Vreeland** 170.
- Vreeswijk** 16. 17. 24. 25. 26. 27. 35. 177. 178. 179. 185. 186. 187.
- Vrezen**, Johann, Bürgermeister von Wismar 207.
- Vrunt**, Heinrich, Pfarrer zu St. Martin in Köln 432. 434. 438.
- vullen**, walken 441. 454.
- vuyrink**, Feuerung 446. 451. 452. 454.
- Waal** 35. 126. 141. 159. 160. 192. 194. 307. 308.
- Wackenitz** 119.

- Wageningen, am Rhein 141.
 Waghenaer 164.
 Wagrien 42. 47.
 wain, wan, Wagen 434. 435. 436.
 437. 438. 439. 440. 443. 445. 448.
 449. 450. 451. 454.
 wainsmer, Wagenschmiere 434. 443.
 451. 454.
 Walcheren 34. 35. 197. 198.
 Waldemar, König von Dänemark
 115. 156.
 wampis, Wamms 449. 454.
 Wangeroog 165.
 Waräger 166. 457. 458. 460.
 Warendorf 312.
 Warnemünde 10.
 wech, Woche 439. 454.
 Wassergueusen 330. 375. 390. 401.
 Wegener, Tonnies, Buchbinder-
 geselle von Kiel 523.
 Weiberland, kvinnornas, nach Adam
 von Bremen östlich von Schweden
 49. 50.
 Weispfennig, albus, Kölner Münze
 434 ff.
 Wendila, Vendsyssel, Jütland 46.
 wendische Städte 205. 432. 512.
 Wesel 142. 305. 306. 307. 311. 312.
 313. 315. 316. 317. 319. 322. 325.
 Weser 13. 47. 87. 132. 154. 162.
 321. 395. 498.
 Werden 313.
 Westergo 153. 162.
 Westergötland, Westrogothia 48.
 Westerlike, Westerleek, westlicher
 Teil des Haringvliet 34.
 Westfalen 88. 142. 146. 303. 307.
 312. 315. 321. 322. 325. 418. 460.
 463. 467. 468. 475. 478. 487.
 Westindien 7.
 Westrogothia s. Westergötland.
 West-Voorne, niederländ. Insel 34.
 Widele = Bernisse 34.
 Wielinge, westliche Mündung der
 Honte 34. 35.
 Wien 486.
 Wieringen, im Mittelalter eine Insel
 vor dem Ausfluß der Zuidersee 125.
 Wigand von Sterreberch 146.
 Wijk bij Duurstede, Dorstat 16.
 18. 20. 21. 124. 141. 159. 160. 162.
 171. 456.
 Wikinger 456. 458. 459. 460.
 wilbroit, Wildpret 443. 454.
 Wildeshausen 190.
 Wildingen, im Westergo 153.
 Wilhelm II. von Holland 30. 31.
 — IV. von Holland 190. 192. 193.
 — V. von Holland 32.
 —, von Holland, deutscher König 199.
 —, der Gute von Holland 30.
 —, der Löwe von Schottland 93. 94.
 — von der Normandie 56.
 —, Erzbischof von York 90. 91.
 Willibrord, hl. 124. 160.
 Wilzen 47. 50.
 Winchester 106.
 Winland 43. 51.
 Winolths, Jochum, Emder Tau-
 schläger 393.
 Wisby 156. 335; zur Geschichte der
 Deutschen auf Gotland 455—473;
 der älteste Handel Gotlands und die
 Stellung Wisbys 456—461; die
 älteste Stadtgemeinde Wisbys deutsch
 oder gotländisch? 461—462. Wisbys
 Emporkommen als Marktplatz 462
 —463. Entstehen einer boden-
 ständigen deutschen Handelsbevölke-
 rung 463—464. Wisby als geson-
 derter Jurisdiktionsbezirk 464—467;
 die deutschen Gäste in Wisby 467
 —470; das Verhältnis der Deutschen
 und der Gotländer in Wisby vor
 und nach 1288 470—472; die ältesten
 gotländischen Siegel 473.
 Wismar 10. 205. 206. 207. 208. 509.
 510. 511. 513. Morgensprache des
 Amtes der Bäcker in Wismar 513
 —521.

- Wissant 56.
 Witten, 20. Teil eines Emdener Schapen, 200. Teil eines Emdener Guldens 332. 333. 334.
 Wittenberg 523.
 Woerden, Lehen des Bistums Utrecht 170.
 —, Herren von 170. 190. 202.
 Wolga 456.
 Wolders, Claes, Schiffer 426.
 Wollef, Hinricus, Emdener Bürger 352. 353.
 Wollin 48. 49.
 Wolters, Arent, Oldermann der Emdener Schiffergilde 394.
 Wordingborg 156.
 Wulfstan, Bericht über die Entdeckungsfahrten des W. von König Alfred dem Großen 40.
 Wuppertal, Garnindustrie 303.
 Würzburg 79. 80. 81.
 Wydinghusen, Albert, Hamburger Ratsherr 207.
 Wyen, Johann, Bürgermeister von Hamburg 207.
 wynde, ein Fisch 446. 454.
Xanten 162. 305. 312.
York 90. 92. 95. 96. 100. 101. 389.
 Ypern 103. 104. 107. 109.
 Yssel s. Jjssel.
- Z**altbommel, Bommel, an der Waal 126. 313.
 Zeedricht, Strandfund 198.
 Zeeland s. Seeland.
 Zeichen, Ziechen, Überzeug 452. 454.
 Zeist 162. 190.
 Zierikzee 34. 199. 200. 309.
 Ziferde, Emdener Münze 333.
 Zimmermannsbrief, Kontrakt, der über den Verkauf eines neuen Schiffes vom Schiffsbauer an den ersten Schiffer ausgestellt wird 416.
 zoum, zom, Zaum 445. 446. 454.
 Zütfen 156. 308. 312. 316.
 Zuid-Beveland s. Beveland.
 Zuidersee 13. 14. 15. 17. 27. 28. 29. 125. 128. 153. 158. 161. 163. 189. 307. 309. 317. 335. 395.
 Zuidvliet, niederländischer Seearm 34. 35.
 Zutfen, Grafschaft 319.
 Zwammerdam, in Holland 171.
 Zwantewit 112.
 Zwentibold 124.
 Zwickau 476.
 Zwijn 432.
 Zwolle 187. 190. 308.