

HANSISCHE
GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

53. JAHRGANG 1928

BAND XXXIII



SELBSTVERLAG DES VEREINS LÜBECK

1929

Redaktions-Ausschuß.

Geh.-Rat Prof. Dr. D. Schäfer, Berlin-Steglitz, Friedrichstr. 7.

Staatsrat Dr. J. Kretzschmar, Lübeck, Staatsarchiv.

Prof. Dr. W. Vogel, Weinmeisterhöhe a. d. Havel (Post Berlin-Spandau).

Manuskripte und sonstige Zuschriften bittet man an Prof. Dr. Vogel zu übersenden, Besprechungsstücke an denselben unter der Anschrift: Seminar für Staatenkunde und Historische Geographie, Berlin C 2, Universität Raum 170.

Es empfiehlt sich, die Manuskripte in nur gut leserlicher Schrift, möglichst in Maschinenschrift einzuliefern; die Kosten für etwaige Autorkorrekturen fallen dem Verfasser zur Last.

Von Aufsätzen und Miszellen erhalten die Verfasser 30, von Besprechungen 10 Sonderabdrucke unentgeltlich. Weitere Sonderabdrucke, die rechtzeitig bestellt werden müssen, werden gegen Erstattung der Unkosten geliefert.

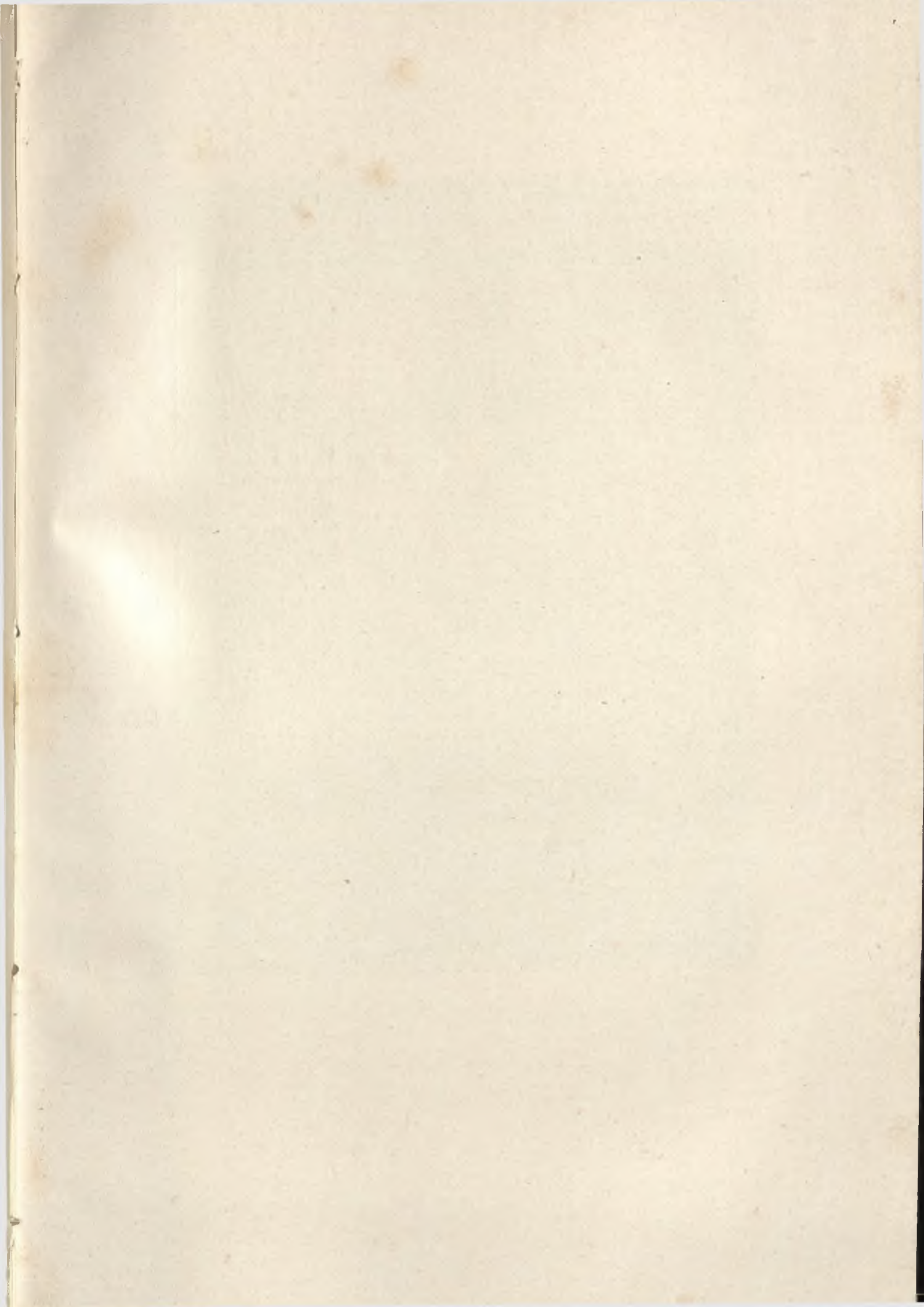
Anmeldungen zum Beitritt zum Hansischen Geschichtsverein nimmt Dr. Kretzschmar entgegen.

Der Mitgliedsbeitrag beträgt z. Zt. für Vereine und Institute mindestens 15 Mark, für Personen mindestens 10 Mark jährlich.

Inhalt.

	Seite
Johann Martin Andreas Neumann. Gedächtnisworte von Max Lenz (Berlin)	V
Emil Ferdinand Fehling. Ein Nachruf von Johannes Kretzschmar (Lübeck).	XV
I. Westfälisch-gotländische Beziehungen in der Architektur des 13. Jahrhunderts. Von J. Roosval (Stockholm) . .	I
II. Die bildende Kunst im Rahmen der hansischen Geschichte. Von Sigfrid H. Steinberg (Leipzig)	31
III. Stalhof und deutsche Gildhalle zu London. Von Martin Weinbaum (Berlin)	45
IV. Der deutsche Kaufmann in der Wiek in Norwegen im späteren Mittelalter. Von Oscar Albert Johnsen (Oslo) .	66
V. Die Münzpolitik der Hansestädte. Von Wilhelm Jesse (Braunschweig)	78
VI. Die dänische Verkehrssperre und der Bildersturm in den Niederlanden im Jahre 1566. Von E. C. G. Brüner (Utrecht)	97
VII. Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert. I. Von Walther Vogel (Berlin)	110
VIII. Siedlungsgeschichte Ost- und Westpreußens. Von Walther Ziesemer (Königsberg)	153
IX. Oslo-Bergenfahrt des Hansischen Geschichtsvereins. Von Georg Fink (Lübeck)	172
X. Besprechungen:	
1. Fritz Rörig, Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte. Von Luise von Winterfeld (Dortmund)	181
2. Alexander Bugge, Den norske Trælasthandels Historie. Bd. I. Von Walther Vogel (Berlin)	188
3. Monumenta Scaniae historica. Necrologium Lundense utgivet av Lauritz Weibull. Von Fritz Rörig (Kiel). .	195
4. Henri Pirenne, Les villes du moyen-âge. Von Fritz Rörig (Kiel)	196
5. Hugo Matthiessen, Middelalderlige byer. Von Th. O. Achelis (Hadersleben)	198
6. Peter v. Gebhardt, Das älteste Berliner Bürgerbuch 1453—1700. Von Luise von Winterfeld (Dortmund). .	201
7. P. J. Meier, Der Streit Herzog Heinrichs des Jüngeren von Braunschweig-Wolfenbüttel mit der Reichsstadt Goslar um den Rammelsberg. Von Wilhelm Jesse (Braunschweig).	204

	Seite
8. Erich von Lehe, Grenzen und Ämter im Herzogtum Bremen. Von Werner Spieß (Braunschweig)	205
9. Lotte Hüttebräuker, Das Erbe Heinrichs des Löwen. Von Martin Krieg (Minden i. W.)	209
10. Hermann Krause, System der landständischen Verfassung Mecklenburgs in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts. Von H. Spangenberg (Rostock)	212
11. Karl H. Panhorst, Deutschland und Amerika. Von Georg Friederici (Ahrensburg)	213
12. Ernst Baasch, Holländische Wirtschaftsgeschichte. Von Hermann Wätjen (Münster i. W.)	222
13. Johannes Paul, Gustaf Adolf. I. Band: Schwedens Aufstieg zur Großmachtstellung. Von Nils Ahnlund (Stockholm)	225
14. Bernhard Hollander, Aus baltischer Vergangenheit. — Derselbe, Riga im 19. Jahrhundert. — Derselbe, Die literärisch-praktische Bürgerverbindung in Riga 1802 bis 1927. Von Wilhelm Stieda (Leipzig)	232
XI. Hansische Umschau (Herbst 1927 bis Sommer 1928). Von Walther Vogel (Berlin)	239
XII. Neu eingegangene Schriften	274
XIII. Jahresbericht 1927/28	276





Johann Martin Andreas Neumann
(1865—1928).

Worte des Gedächtnisses,
gesprochen in der gemeinschaftlichen Sitzung des Hansischen
Geschichtsvereins und des Vereins für niederdeutsche Sprach-
forschung
in Stralsund am 29. Mai 1928
von
Max Lenz.

Mit Johann Martin Andreas Neumann hat der Hansische Geschichtsverein den letzten der drei Bürgermeister Lübecks zu Grabe getragen, die nahezu durch ein halbes Jahrhundert hin an seiner Spitze gestanden haben. Brehmer, der dem Verein von seinen Anfängen an als tätiges Mitglied angehörte, hat ihn seit 1879 noch fast ein Vierteljahrhundert geleitet. Aus seinen Händen empfing Fehling 1903 das Amt, das er 16 Jahre lang verwaltete. Neumann aber hat uns ein neidisches Geschick schon nach zehn Jahren in voller Manneskraft entrissen: er ist Fehling, dem Achtzigjährigen, wie einst im Vorsitz des Vereins und des Senates seiner Stadt, so auch im Tode nachgefolgt; und statt, wie es beschlossen war, aus seinem Munde den Nachruf auf seinen Freund zu hören, müssen wir nun beider Gedächtnis gemeinsam feiern.

Neumann war, wie seine beiden Vorgänger, Lübecker von Geburt, aber der Erste seines Geschlechts, der in Lübecks Mauern das Licht der Welt erblickt hat; seine Vorfahren waren Landleute gewesen, auch der Vater war noch auf einem mecklenburgischen Gutshof aufgewachsen und von dort erst nach der Travestadt gekommen, um Kaufmann zu werden. Und wenn wir uns die Gestalt des Freundes vergegenwärtigen, so wie er noch vor einem Jahr unter uns weilte, hochgewachsen und breitschulterig, aufrechten Ganges, unter dem schlichten Haar, das erst zu ergrauen begann, die hellen Augen, die so warm aufleuchten konnten, gradaus gerichtet, in jedem Zoll ein Bild gesammelter Kraft, — so können wir es wohl glauben, daß hier der Sohn eines Geschlechtes vor uns stand, das seit Generationen die Scholle bebaut hatte und in Norddeutschlands Erde ganz verwurzelt gewesen war. Doch auch dem Vater war das Lübecker Kontor noch zu eng geworden. Er hat die besten Jahre seines Lebens im Ausland verbracht. Unter der heißen Sonne Paramaribos erwarb er sich, zugleich wagemutig und besonnen, Ansehen und Vermögen,

gründete dort auch seinen Hausstand; erst nach der Rückkehr an die Trave, wo er fortan als Rentner gelebt hat, ward ihm nach langen Jahren kinderloser Ehe sein Hans Martin geboren.

Dessen Leben aber verwuchs ganz mit Lübeck. Hier hat er das Gymnasium besucht, das Katharineum, die Pflanzschule so vieler trefflicher Regenten in Lübecks Staat und Kirche, hier die Stufenleiter der Ämter, die ihm seine Verdienste und das Vertrauen seiner Mitbürger verliehen, bis zum höchsten mit raschen Schritten durchmessen. Er war noch nicht dreißig Jahre alt, als er zum Richter am Lübecker Landgericht ernannt wurde, und eben vierzig geworden, als ihn, auf einer Studienreise in den Vereinigten Staaten, die Nachricht erreichte, daß er in den Senat der Stadt gewählt sei.

Schon als Richter hat er den öffentlichen Interessen mit lebhaftem Anteil gegenübergestanden, nicht bloß denen der Wirtschaft und des Staates, sondern auch des geistigen Lebens. Als Mitglied der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit, die seit drei Generationen sich zum Zentrum aller literarischen Bestrebungen Lübecks entwickelt hatte, hatte er sich rasch Einfluß und Vertrauen zu erwerben verstanden; er ist zwölf Jahre in der Vorsteherschaft dieser Sozietät gewesen, drei davon als Direktor der ihr angeschlossenen Institute und Vereine. Seinem humanen Sinn entsprach es, wenn er sich auch der Bestrebungen für die öffentliche Wohlfahrt annahm, und der tiefen Gottesfurcht, die von altersher der Geist seines Hauses war, wenn er sich dem kirchlichen Leben Lübecks mit Hingebung widmete; seine kirchlichen Ämter hat er bis ans Ende seines Lebens innebehalten, und auf diesem Gebiet wenigstens haben seine Gegner ihn unangefochten gelassen.

So konnte es nicht fehlen, daß der durch seine juristische und volkswirtschaftliche Ausbildung doppelt Empfohlene die Augen seiner Mitbürger bald auf sich zog; 1899 in die Bürgerschaft gewählt, kam er schon im folgenden Jahr in den Bürgerausschuß, und damit in die Position, aus der die Wahl in den Senat, dem er im Frühjahr 1904 beitrug, nur die nächste Stufe war.

Nur einmal hat Neumann außerhalb seiner Vaterstadt Dienste angenommen: 1917 in Riga, wohin er nach der Eroberung der

Stadt von der Reichsleitung gesandt wurde, um dem Gouvernement als politischer Berater zur Seite zu stehen. Es war das letzte Jahr des großen Krieges, das Jahr, in dem wir noch hoffen konnten; als unsere Heere tiefer als je in die Länder der besiegten Gegner eindringen und, wohin sie immer kamen, von dem Körper der Nation abgesprengte Volksteile wiederfanden. Für das Auslandsdeutschum aber glühte von jeher das Herz unseres Freundes. Als nationale Pflicht erschien es ihm, die Verbindung mit den losgelösten Volksgenossen zu erhalten, sie teilnehmen zu lassen an dem Leben der Nation, die auch der Vater in der Fremde nicht vergessen, zu der dieser selbst den Weg zurückgefunden hatte. Ihnen galten auch die meisten der Reisen, die den Sohn über die Grenzen des Vaterlandes hinwegführten, und die öffentlichen Vorträge, in denen er nach der Heimkehr die Eindrücke, die er in den Alpen und den Donauländern oder in unseren Ostmarken gewonnen, geschildert hat. Wo aber hätte er lieber ein Amt übernehmen mögen als in der Stadt an der Düna, die recht eigentlich Lübecks Kolonie gewesen war, und wo jedes Haus und jede Straße das Gedächtnis der alten Zeiten in ihm wachrief, da Lübecks Flotten an allen Küsten dieser nordischen Welt mächtig gewesen waren! Brauchen wir darum zu sagen, mit welchen Empfindungen er diese Stätte einstiger deutscher Bürgergröße schon nach einem Jahr wieder verlassen und in die Heimat zurückkehren mußte? Es war ja das allgemeine Schicksal, und wir alle haben daran tragen müssen. Aber es werden doch nur wenige gewesen sein, welche der Wechsel von Macht zur Ohnmacht so jäh und so tief getroffen hat.

Der Traum war ausgeträumt: nur wieder in die Vergangenheit mußte fortan den Blick zurücklenken, wer jene Zeugen deutscher Größe aufsuchen wollte, welche die Gegenwart hinter einem Schleier von Blut und Schrecken verhüllt hielt. So mag es für Neumann ein gewisser Trost gewesen sein, als ihm Fehling, wie es einst Brehmer ihm selbst gegenüber getan, antrug, den Vorsitz in dem Verein für Hansische Geschichte an seiner Statt zu übernehmen. Jedoch verbot es zunächst die Not der Zeit, die Versammlungstage, die im Kriege aufgehoben waren, zu erneuern. Erst zu Pfingsten 1921 konnte Neumann in Lübeck die

erste allgemeine Tagung des Vereins nach dem Kriege eröffnen, kaum ein halbes Jahr, nachdem der Senat seiner Stadt ihn zum Nachfolger Fehlings gewählt hatte.

Damit beginnen die Jahre, in denen Neumann erst recht eigentlich der Unsrige geworden ist, in denen er alle Gaben, die ihm Natur und Charakter für die Leitung großer Versammlungen mitgegeben hatten, für uns entfalten konnte. Es waren dieselben, in denen er die Kämpfe zu bestehen hatte, welche die allgemeine Verwirrung und die Not der Nation, wie in die anderen Einzelstaaten des Reichs, so auch nach Lübeck gebracht hatte, und die für ihn das allgemeine Los, das er mit den andern teilte, durch persönliche Anfeindung, die bis zur Verdächtigung seiner politischen Ehre gingen, doppelt schwer gemacht haben.

Damals hat wohl manch einer, auch unter denen, die ihm wohlwollten, gemeint, daß der neue Bürgermeister Gegensätzen gegenüber, die im Grunde unversöhnlich waren, allzusehr auf Ausgleichung bedacht wäre. Wer so urteilte, sollte bald genug erfahren, daß dieser Mann, der den Frieden im Innern zu erhalten als die erste Regentenpflicht ansah, sich darin doch eine Grenze gesetzt hatte, an die ihm niemand rühren durfte, und auf der er selbst unerschütterlich feststand.

Er war in der Tat niemals ein anderer gewesen. Denn, wie treu er zu dem Schöpfer des Reiches und zu seinem Werke immer gehalten hatte, und wie stark und berechtigt sein Mißtrauen in die Führer der Revolution, die Bismarcks Reich von seinen Anfängen her bekämpft hatten, sein mochte: höher als alle Parteien und die Formen der Verfassungen selbst standen ihm jederzeit das Gesamtinteresse des Staates und die Ideale der Nation. Vor ihnen galt für ihn keine Theorie und kein Dogma. Es waren die Lebensnotwendigkeiten des Staates, für die er Gehorsam forderte; der Lebenswille der Nation, den er wecken oder wach erhalten wollte. Man müsse seine Prinzipien dem Wohle des Ganzen opfern, denn die Prinzipien trennten, das praktische Erfordernis des Lebens aber führe zusammen — so hat er es im Senat noch an dem Tage, da der Stoß der Gegner ihn schon getroffen hatte, bekannt, in einer Rede, welche höchste Leidenschaft mit fleckenloser Wahrhaftigkeit in sich vereinigte.

Dies war die Linie, auf die jeder Akt seiner Regierung zurückzuführen ist, die in jedem Moment seiner Führung der Geschäfte sichtbar wird. Er hat niemals etwas anderes gesagt, nie jemand überreden, sondern immer nur überzeugen, niemals verführen, sondern stets nur bekehren wollen; und mit keinem Hauch seiner Seele hat er jemals an Gewalt gedacht. Dies war auch der Grundgedanke der Reden, die er wiederholt als Präsident des Senats am Tage der nationalen Verfassungsfeier gehalten hat: Manifestationen, in denen er vor aller Welt aussprach, was er dachte und wollte: Bekenntnisse, in denen jedes Wort Glaube und Überzeugung war; Mahnungen, die in jedem Satz an die Worte erinnern, die unser heutiger Reichspräsident, so oft er vor die Nation tritt, an unser Volk richtet, und die ihm von allen Parteien bis zu den Sozialdemokraten hin zum höchsten Ruhme angerechnet werden.

Kein besseres Zeugnis für den Ernst dieses Wollens konnte Neumann geben als im Herbst 1923 durch seine Lösung des Konfliktes zwischen Senat und Bürgerschaft über den § 14 der Verfassung, der ein Mißtrauensvotum der Bürgerschaft gegen den Senat oder eins seiner Mitglieder an eine Zweidrittelmehrheit knüpfte. Indem er im Namen des Senates selbst den Antrag bei der Bürgerschaft einbrachte und durchsetzte, die Zweidrittelmajorität durch die einfache Majorität zu ersetzen, stieß er zwar mit eigener Hand den Riegel zurück, den Fehling, der Vater der Verfassung, zur Sicherung des Senates vorgeschoben hatte, so daß er den Druck der Gegner unmittelbar auf sich selbst lenkte; aber er entzog zugleich ihren Angriffen, die sich auf den Widerspruch jener Bestimmung zu der Verfassung des Reiches bezogen, den Boden. Es war ein Beweis nicht nur seines persönlichen Mutes, sondern auch des Vertrauens auf den gesunden Sinn seiner Mitbürger und des Glaubens an die Möglichkeit, auch unter den neuen Formen den Staat zu erhalten.

Und in diesem Vertrauen, dieser Hoffnung, hat er sich damals nicht getäuscht. Als die Feinde die Waffe, die ihnen Neumann durch das Gesetz vom 10. Oktober in die Hand gedrückt hatte, alsbald gegen ihn und den Senat selbst in Anwendung brachten, warf er sie durch den Appell an den Volksentscheid,

der ihm im Januar 1924 eine überwältigende Majorität brachte, zu Boden.

Nahezu zwei Jahre hat Neumann dann noch den Gegnern unentwegt die Stirn geboten. Und wenn sie ihn schließlich niederrangen, so ist es nur dadurch geschehen, weil sie, was ihnen im Frontalangriff nicht geglückt war, aus dem Hinterhalt (man kann es nicht anders nennen) und mit den vergifteten Waffen der Verleumdung bewirkten: durch „eine ungeheuerliche Entstellung der Wahrheit“, wie Neumann es in jener großen Abwehrrede mit vollem Recht genannt hat.

Wir unserteils wollen uns nicht weiter in diese Trübsal vertiefen. Aber unmöglich wäre es, in diesem Moment jener Vorgänge nicht zu gedenken; wir würden nicht nur das Andenken unseres Freundes schädigen, sondern auch unserm eigensten Beruf, Geschichte zu erzählen, untreu werden; Schweigen wäre in diesem Falle Verleugnen.

Neumann war gewiß nicht der erste, der dem Scherbengericht des Parteihasses zum Opfer fiel. Die Geschichte aller Jahrhunderte bietet ja das gleiche Schauspiel: daß in den Zeiten innerer Verwirrung Aristides-Naturen immer auch ein Aristides-Schicksal haben. Denn sie sehen ihre Gegner moralisch auf der gleichen Ebene vor sich, die sie selbst behaupten. Sie meinen, dieselben von der Gerechtigkeit ihrer Sache überzeugen, sie dem gemeinsamen Interesse als dem höchsten Ziel im Leben des Staates unterwerfen zu können: und vergessen darüber ganz, daß zur Bekehrung zunächst der Wille gehört, sich gegebenenfalls bekehren zu lassen. Ihr Vertrauen, ihr Glaube selbst (darin liegt die Tragik ihres Geschickes) läßt sie irren und bringt sie zu Fall. Denn Parteien können nicht gerecht sein: sie würden sich selbst aufgeben, wenn sie es sein wollten.

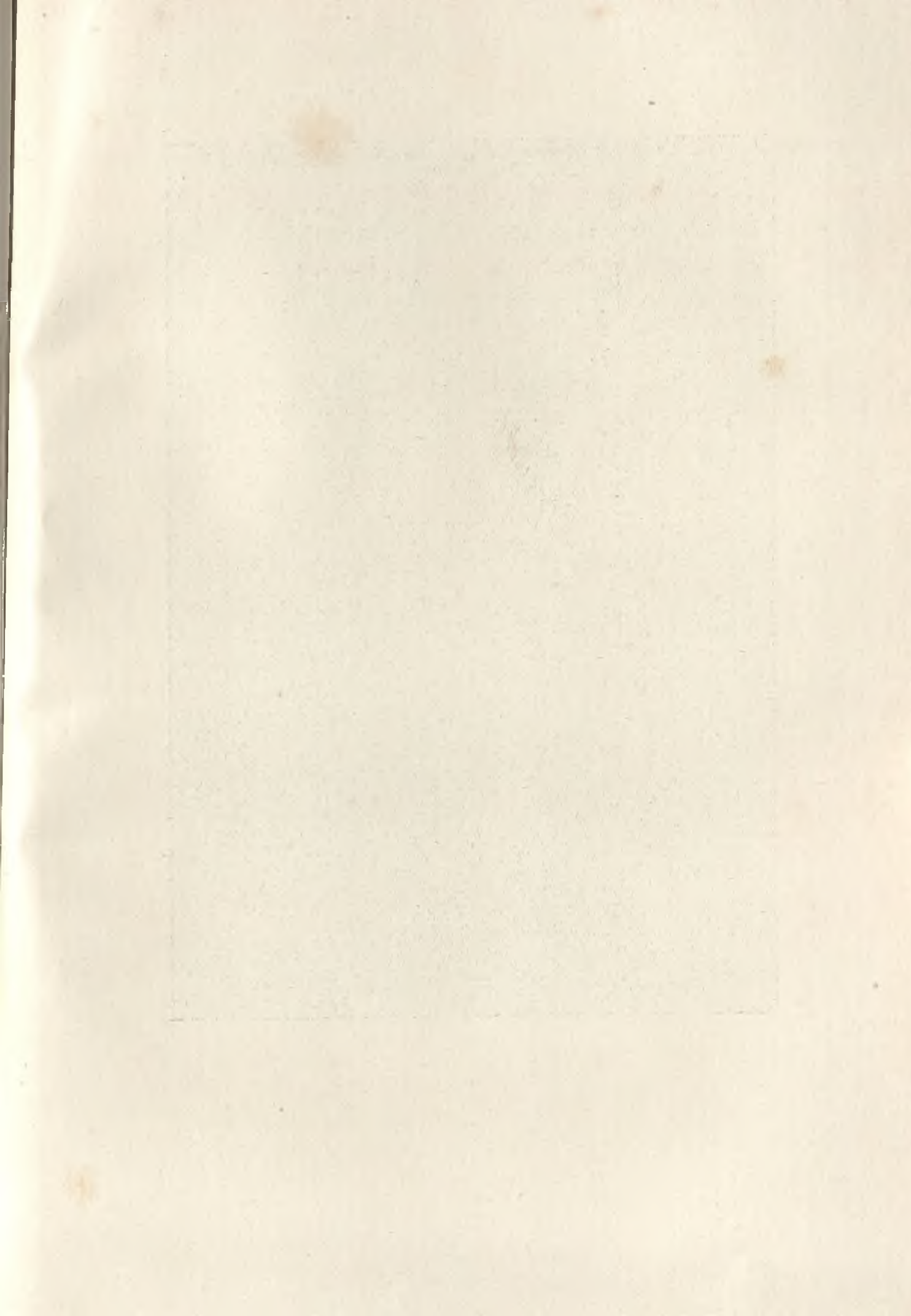
Gerade darum aber wird uns das Andenken an diesen tapferen und gerechten Mann wert bleiben. Denn das, wofür er einen vergeblichen Kampf geführt hat, ist ja gerade der Sinn unserer eigenen Arbeit und die einzige Hoffnung ihres Erfolges. Es ist die Sendung, zu der wir berufen sind, die Forderung, welche die Wissenschaft selbst an uns stellt, die nur in diesem Lichte, dem Lichte unbedingter Wahrhaftigkeit, leben und gedeihen kann.

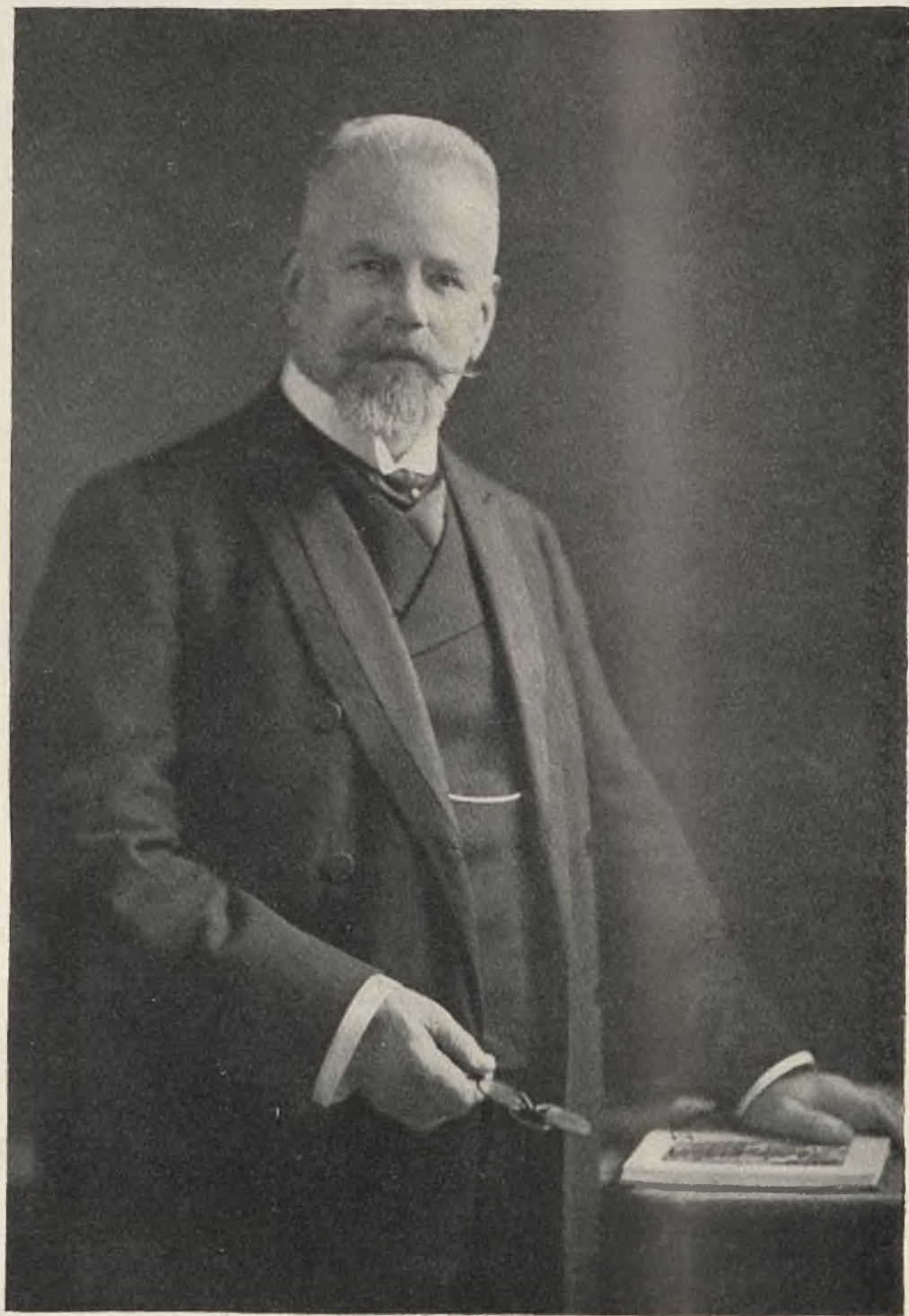
Es ist, so dürfen wir hinzusetzen, zugleich der Weg, auf dem unser Volk allein zur inneren Gesundung, zu dem verlorenen Glauben an sich und seine Mission, zur Einigkeit, die heute ferner ist als je, ja zur Freiheit und zu seiner alten Weltgeltung zurückgelangen kann: so lange wenigstens als das alte Wort in Kraft bleiben wird, daß die Gerechtigkeit das Fundament der Staaten ist.

Dies sind die Empfindungen, die uns mit dem Schatten des teuren Mannes verbinden, um den wir klagen. Neumann hat nicht, wie Brehmer und Fehling, unmittelbar an dem Bau, den wir errichten, mitgearbeitet. Aber einen treueren Freund, einen besseren Berater hätte unser Verein nicht finden können.

Daß ein solcher Mann an seiner politischen Ehre gekränkt werden durfte, ist wahrlich bitter genug; wie schwer es ihn getroffen, hat er auch seinen nächsten Amtsgenossen nicht verraten; er hat es in seinem Innersten verschlossen. Aber die Pfeile, die seine Gegner gegen ihn ausgeschüttet, sind ja längst stumpf geworden, sie sind auf die Schützen selbst zurückgefallen; die Nebel der Verleumdung, die sie über ihn ausgegossen, sind verschwunden wie flüchtiges Gewölk. Und so wird das Bild dieses Führers unseres Bundes allezeit bei uns wie bei der Nation so bestehen, wie er im Leben vor uns stand:

a u f r e c h t , u n e r s c h r o c k e n u n d t r e u .





Emil Ferdinand Fehling
(1847—1927).

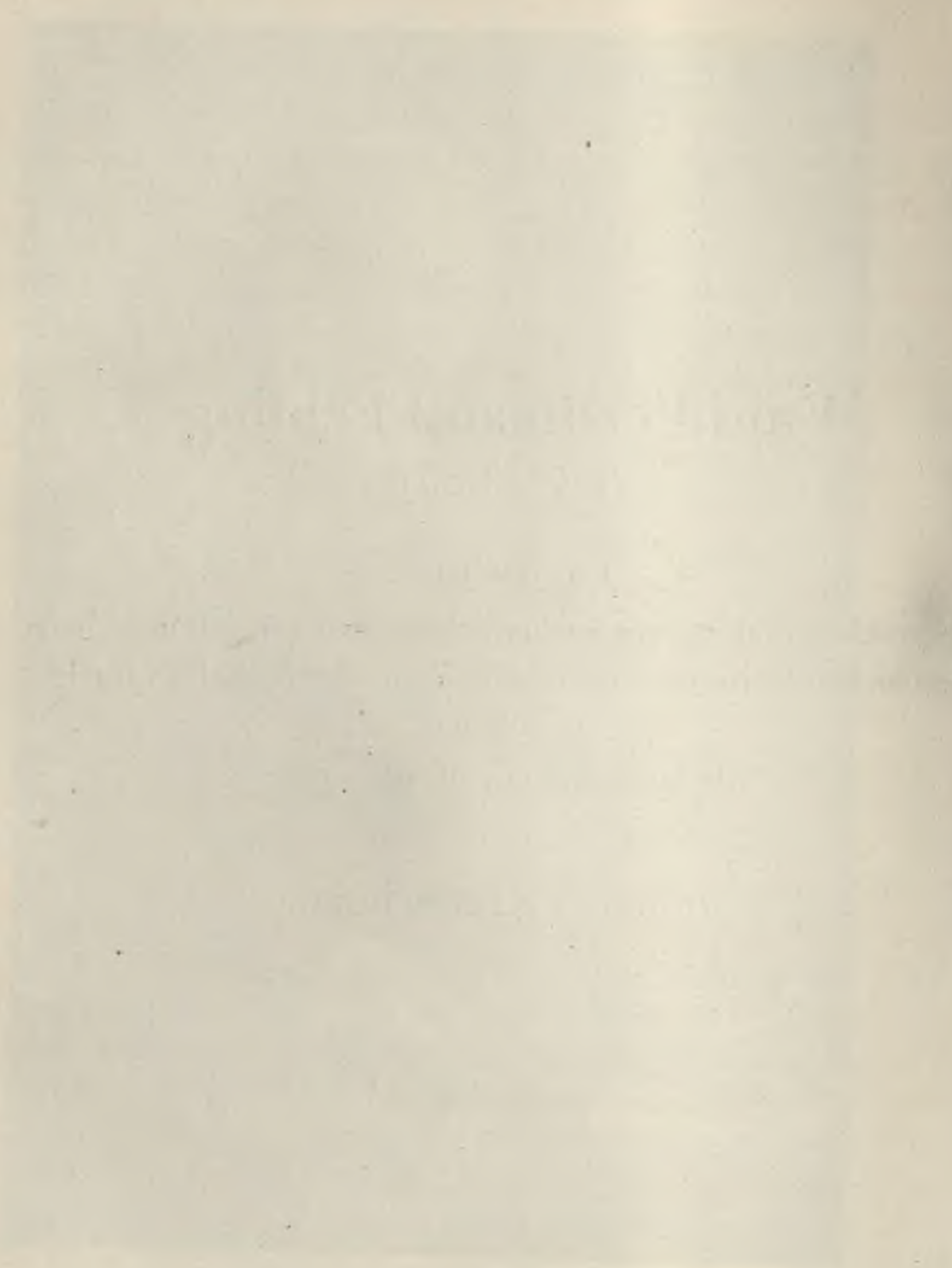
Ein Nachruf,

gesprochen in der gemeinschaftlichen Sitzung des Hansischen
Geschichtsvereins und des Vereins für niederdeutsche Sprach-
forschung

in Stralsund am 29. Mai 1928

von

Johannes Kretzschmar.



Nachdem wir den Gefühlen der Trauer um unsern hochverehrten Vorsitzenden, Bürgermeister Dr. Neumann, durch den Mund des Herrn Geheimrats Dr. Lenz Ausdruck gegeben haben, liegt es mir ob, in unserem Kreise nunmehr auch das Andenken an den Vorgänger Dr. Neumanns, Bürgermeister Dr. Fehling wachzurufen, dessen Verlust wir gleichfalls in diesem Jahre zu beklagen haben. Am 3. August 1927, am Tage seines 80. Geburtstages, ist Bürgermeister Fehling heimgegangen, der Tod war ihm ein Freund und brachte ihm Erlösung von langer, schmerzhafter Krankheit.

Der Hansische Geschichtsverein hat das Glück gehabt, in den 58 Jahren seines Bestehens verhältnismäßig nur selten einen Wechsel im Vorsitz zu erleben; eine Tatsache, die sicher zu der ruhigen und steten Entwicklung des Vereins viel beigetragen hat. Darunter haben die Bürgermeister Brehmer und Fehling am längsten den Vorsitz inne gehabt, ersterer nicht weniger als 23 Jahre, Fehling 15 Jahre lang, von 1903 bis 1918. Es war Brehmers Wunsch, daß der rüstige, in den besten Jahren stehende Mann, der vor kurzem in den Senat gewählt worden war, sein Nachfolger werde, als er selbst alt und müde zu werden begann.

Ferdinand Fehling ist am 3. August 1847 als Sohn des Kaufmanns Johann Christoph Fehling geboren, seine Mutter war eine Tochter Jakob Oppenheimers in Hamburg. Die Familie Fehling war eine Stecknitzfahrerfamilie, die infolge der Franzosenherrschaft nach 1806 völlig verarmt war. Johann Christoph war der erste Kaufmann in der Familie und der Typus eines Selfmademans: hervorragend begabt, von außerordentlicher Energie, die sich bis zur Rücksichtslosigkeit steigern konnte; beherrscht von einem unbedingten Trieb nach Unabhängigkeit und Selbständigkeit; Widerspruch duldet er nicht, dann konnte er maßlos heftig werden. Daneben besaß er ein warmes Herz und eine offene Hand. Er hat seine Eltern erhalten und seine zehn Geschwister alle etwas werden lassen; er selbst gehörte schließlich den wohlhabendsten Kreisen der Stadt

an: alles sein eigenes Werk. Ferdinand, der jüngste Sohn unter elf Geschwistern, war sein Benjamin, und viele Züge des Vaters finden wir in dem Sohne wieder. Auch der Sohn war hervorragend begabt und klug und von großer Willensstärke; auch ihn erfüllte der Wunsch, seinen Willen durchzusetzen. Aber der Sohn war vielseitiger in seinen Interessen, auch hatte er einen Zug von Weichheit an sich, der dem Vater fremd war und wohl von der Mutter stammte, von der ihm auch seine künstlerischen und schöngeistigen Neigungen überkommen waren. Nach glänzenden Examina auf dem Katharineum, der alten „hohen Schule“, wie man in Lübeck das dortige Gymnasium nannte, in Göttingen und vor dem Ober-Appellationsgerichte in Lübeck, nach einem $\frac{3}{4}$ jährigen Aufenthalt in Paris, Italien und England, ließ er sich im Jahre 1870 als Advokat in Lübeck nieder und kam damit in einen Beruf, der seinen Neigungen und Anlagen vollkommen entsprach. Bald gehörte er denn auch zu den gesuchtesten Anwälten, dessen Rat man vor allem in Handels- und Kriminalsachen begehrte. 25 Jahre alt, gründete er seinen eigenen Hausstand mit Marie Geibel, der einzigen Tochter Emanuel Geibels, mit der er 34 Jahre lang in glücklichster Ehe lebte.

Sein Ehrgeiz aber ging auf höhere Ziele; er wollte sich auch im öffentlichen Leben betätigen. In seinem Vaterhause gehörte die Erörterung der öffentlichen Angelegenheiten zum täglichen Brote, obwohl der Vater selbst einer Wahl in den Senat aus dem Wege ging und in seinem Unabhängigkeitstrieb selbst das Präsidium der Handelskammer nach einem Jahre bereits wieder abgab. Fehlings Schwager war Theodor Behn, der seit dem Jahre 1858 dem Senat angehörte und seit 1871 turnusmäßig Bürgermeister war. Sein eigener Bruder, der Kaufmann Johannes Fehling, wurde 1877 in den Senat gewählt. Das alles führte den jungen und talentvollen Advokaten sehr bald dazu, sich auch in die Bürgerschaft wählen zu lassen (1879), ihr hat er angehört, bis er 1896 in den Senat eintrat: zehn Jahre lang war er Wortführer der Bürgerschaft oder des Bürgerausschusses.

Mit seinem Eintritt in den Senat hatte Fehling das Ziel erreicht, das er sich gesteckt hatte: es war sein Wunsch gewesen, und von nun an konnte er als Mitglied des regierenden Kollegiums

seine reichen Gaben ganz in den Dienst seiner über alles geliebten Vaterstadt stellen. Konnte ihm bei seiner Wahl in den Senat bereits das Zeugnis ausgestellt werden, daß in den letzten 20 Jahren sein Name mit jeder bedeutungsvollen Entscheidung verbunden gewesen sei, die Lübecks Bürger getroffen hätten — so vertiefte sich sein Einfluß als Mitglied des Rates noch wesentlich. Er hat zahllosen Behörden und Kommissionen des Senates angehört, und wie immer und überall hat er auch hier fruchtbar und anregend gewirkt.

Es ist im Rahmen dieser kurzen Darlegung unmöglich, über sein amtliches Wirken auch nur annähernd vollständig zu berichten, es muß bei Andeutungen der Hauptsachen bleiben. Vornehmlich waren es folgende Gebiete der Staatsverwaltung, denen er sein Interesse zuwandte: einmal die Justizkommission, deren Mitglied er war, fast so lange er dem Senate angehörte. Dann die Finanzen, das Auswärtige und die Verhandlungen mit der Bürgerschaft.

Die Bürgerschaft — um mit ihr anzufangen, Fehling hat zu ihr ein ganz eigentümliches, man möchte sagen persönliches Verhältnis gehabt; er liebte sie — wenn andere auf die Bürgerschaft schalten, nahm er sie in Schutz; nicht daß auch er einzelne Mitglieder oder einzelne Maßregeln mit seinem Spott und Hohn verschonte: als Ganzes ließ er nichts auf die Bürgerschaft kommen. Längst vor der Umwälzung von 1918 war er der eifrigste Verfechter der Anschauung, daß Senat und Bürgerschaft gemeinsam regierten, wie es die Verfassung vorschrieb, nicht etwa der Senat allein. Als Mitglied der Bürgerschaft hat er die Rechte der Bürgerschaft scharf verteidigt und den Senatskommissaren das Leben nicht leicht gemacht; als er selbst Senatskommissar war, hat er die Rechte der Bürgerschaft geachtet, mochten auch die Blüten, die sich manchmal zeigten, noch so wunderlich sein. Er wußte, daß sich die Bürgerschaft in wahrhaft lebenswichtigen Fragen niemals versagen würde.

Aber mehr als das. Fehling besaß ein großes Talent, mit Menschen umzugehen, sie zu behandeln und sie nach seinem Willen zu leiten. Namentlich wer ihn zum ersten Male kennenlernte, war entzückt von seiner Liebenswürdigkeit, der Urbanität der Formen und dem warmen Interesse, das er dem Betreffenden oder seiner Sache entgegenbrachte. Sein Schwager Behn war ihm — wie

in so vielem — auch hierin Vorbild: die Leute, die mich aufsuchen, pflegte Behn zu sagen, müssen, wenn sie von mir fortgehen, das Gefühl haben, als sei ich ganz speziell für sie und ihr Anliegen da. Ebenso wie Fehling den einzelnen zu behandeln wußte, konnte er Versammlungen leiten und ihnen seinen Willen suggerieren; er hatte ein feines Gefühl dafür, was man der Bürgerschaft zumuten könne, wie sie auf die Vorschläge des Senates reagieren werde. Fehling war ein Meister des Wortes, der sich auch des Eindruckes seiner Rede voll bewußt war und sie dementsprechend vortrug. Obwohl ihm das Wort wie wenigen zu Gebote stand und Schlagfertigkeit ihn auszeichnete, hat er doch wohl nur selten größere Reden aus dem Stegreife gehalten, fast immer waren sie wohl vorbereitet zu Papier gebracht.

Mit der Finanzverwaltung Lübecks hat er sich von Anfang seiner senatorischen Tätigkeit an befaßt. Hier eröffnete sich ihm in der Abteilung für Stadtgüter die Möglichkeit zu selbständiger Tätigkeit. Der Ankauf der in unmittelbarem Stadtgebiete liegenden Güter Karlshof, Krempelsdorf und Niendorf ist sein Verdienst: auch hierin zeigte er seinen weiten Blick und die Umsicht, die für die Zukunft sorgt.

Seine Tätigkeit in der Finanzbehörde ist aber auch insofern für ihn — und für uns — von Bedeutung geworden, als sie ihn zuerst zu literarischer Produktion veranlaßte, die sich sehr bald auf das Gebiet der Historie verschob. Als Fehling der Finanzbehörde beigeordnet wurde, hatte er den Wunsch, sich einen genauen Überblick über das Staatsvermögen und seine Grundlagen, überhaupt über die finanzielle Leistungsfähigkeit des Staates zu verschaffen, die er für ungleich viel größer hielt, als man sie damals einschätzte — eine Meinung, die sich nachher als begründet erwies. Seine Studien über den Umfang des Staatsvermögens führten ihn sehr bald auf geschichtliche Untersuchungen über den Erwerb einzelner Teile, namentlich der Stadtgüter, die ihn lebhaft fesselten. Im Jahre 1904 gab er den ersten Band seiner „Lübeckischen Stadtgüter“ heraus, dem im nächsten Jahre der zweite folgte; 1906 erschien der „Haushalt der Freien und Hansestadt Lübeck“ und 1910 „Die Vermögensrechnung Lübecks“. Damit war das Eis gebrochen. Die Liebe zur Geschichte der Vaterstadt,

die Fehling, man möchte sagen mit der Muttermilch eingesogen hatte, hatte den Bürgermeister Brehmer bewogen, ihn zu solchen geschichtlichen Studien zu ermuntern. Brehmer war ja selbst als Forscher auf dem Gebiete der lübeckischen Geschichte tätig; freilich Fehling war von ganz anderer Art als Brehmer. Brehmer hat in gewissenhafter Forschung und Kleinarbeit die Tatsachen der Geschichte seiner Heimatstadt festzustellen sich bemüht, ihn interessierte das Leben der Vorfahren ebenso, wie die Topographie der Stadt, vor allem die Ratslinie, die durch die großen Veröffentlichungen unsers Vereins ein ganz anderes Gesicht erhielt, und ähnliches. Solche Dinge reizten Fehling nicht. Auch hier war es die Persönlichkeit, die ihn fesselte, und die lebensvoll darzustellen sein Ziel war. Wenn Fehling ein Meister des lebendigen Wortes war, so war er auch ein Meister des geschriebenen Wortes; mit unendlicher Sorgfalt hat er seine Darstellungen ausgefeilt und nicht eher geruht, als bis er die Wirkung erzielte, die er im Auge hatte. Alle seine Darstellungen sind geschmackvoll und von großer Lebendigkeit; er verstand es, aus einem Nichts ein Etwas zu machen, nur durch die Kunst seiner Diktion — wer das erproben will, der lese seinen Vortrag „Lübeck contra Schweden, die Geschichte einer Forderung“. Den Höhepunkt aber erreichte er, wenn es sich um Persönlichkeiten handelte, ich denke hier vor allem an die Biographie seines Schwagers, des Bürgermeisters Theodor Behn, des Schöpfers — so kann man wohl sagen — der lübeckischen Verfassung von 1848, der dann als Senator und Bürgermeister Lübecks Innenminister war, wie Theodor Curtius der Außenminister; ich denke vor allem an den Vortrag über Heinrich Thöl, den Göttinger Professor des Handelsrechts — eine glänzende Studie, oder an den im Jahre 1906 auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins in Lübeck gehaltenen Vortrag über „Friedrich Krüger und Lübecks Politik am Sund“, in dem er schildert, mit welcher Geschicklichkeit der hanseatische Gesandte bei den Verhandlungen in Kopenhagen wegen Ablösung des Sundzolls (1856) es verstand, die europäischen Großmächte Rußland, England und Frankreich für die lübisch-hamburgischen Sonderangelegenheiten zu interessieren und mit ihrer Hilfe neben der Ablösung des Sundzolls auch die wesent-

liche Herabsetzung des dänischen Transitzolls durch Holstein durchzusetzen. Ein diplomatisches Meisterstück, das bei Fehling auf tiefes Verständnis stieß und nachhaltigen Eindruck hinterließ. Es war das letzte selbständige Auftreten Lübecks auf der Bühne der großen europäischen Diplomatie: einen besseren Abgang konnte sich Lübeck nicht wünschen. Die Darstellung Fehlings steht auf derselben Höhe wie der Gegenstand. In hohem Maße charakteristisch für ihn ist die Art, wie er die von ihm im Jahre 1925 herausgegebene lübeckische Ratslinie bearbeitete. Sie beruht auf den von Brehmer und Hoffmann mit großem Fleiß zusammengetragenen Ratslinien und Notizen, die Fehling hier und da ergänzt, im großen Ganzen aber als Grundlage übernommen hat. Aus diesem Material hat Fehling nun für jeden der einzelnen Ratsherren ein kleines Bild geformt, das, alles Wesentliche enthaltend, sich doch weit über die Materie erhebt, mit der es seine Vorgänger allein zu tun gehabt hatten. Wenn man bedenkt, daß es sich um 1041 Ratsherren handelt, ist es gewiß eine Leistung, der man seine Achtung nicht versagen kann.

Für uns im Hansischen Geschichtsverein ist diese seine Neigung zu geschichtlichen Dingen von Bedeutung geworden: sie hat ihn in unsere Kreise geführt. Auf den Hansischen Geschichtsverein hat er immer den größten Wert gelegt. Besonders am Herzen lagen ihm die Pfingstversammlungen, auf deren Vorbereitung er die größte Sorgfalt verwandte. Als ich ihm nach der Inflationszeit einmal zu meiner Freude berichten konnte, daß unsere wissenschaftlichen Arbeiten wieder in Gang kämen, erwiderte er: Vergessen Sie die Pfingstversammlungen nicht! Hier kam sein großes Talent, den Verein würdig zu vertreten, auf das glücklichste zur Geltung. Auch nachdem er Weihnachten 1918 den Vorsitz niedergelegt hatte, blieb doch sein Interesse für den Hansischen Geschichtsverein dasselbe, seine Neigung galt ihm bis zu seinem Ende.

Doch zurück zu seiner amtlichen Tätigkeit. Seit 1898 gehörte Fehling der Kommission für Reichs- und auswärtige Angelegenheiten an, seit 1905 war er stellvertretender Bevollmächtigter Lübecks im Bundesrat. Auf letzteres legte Fehling entscheidenden Wert. In Lübeck bestand — im Gegensatz zu den beiden anderen Hansestädten — die Übung, daß der ständige Bevoll-

mächtigte der gemeinsame hanseatische Gesandte war (es war Klügmann, ein Lübecker), während Bremen und Hamburg ihre ständigen Bevollmächtigten selbst stellten und der Gesandte nur Stellvertreter war. Fehling sah darin eine Benachteiligung Lübecks und hat es sich nicht reuen lassen, in wichtigen Angelegenheiten selbst im Bundesrate das Votum Lübecks zu führen. Er ging von dem richtigen Gesichtspunkte aus, daß ein so kleiner Bundesstaat, wie es Lübeck nun einmal war, nur dann im Kreise der anderen größeren Bundesstaaten seine Rolle spielen könne, wenn es bei solchen Gelegenheiten sein Votum mit allem Ernste führe und zur Geltung bringe. Fehling hat sich dessen ganz besonders angenommen, um so mehr als damals Lübeck noch unter den drei Hansestädten das erste Votum führte, von dessen Formulierung und Vortrag also besonders viel abhing. Daß hierin Fehling Meister war, ist bereits erwähnt. Und so hat es Fehling gehandhabt, so lange er im Amte war. Bei passender Gelegenheit sorgte er dafür, daß er selbst ordentlicher Bevollmächtigter wurde, der Gesandte auch für Lübeck nur Stellvertreter. Seine Tätigkeit im Bundesrat brachte ihn dann auch mit allen maßgebenden Kreisen der Reichsregierung in Berührung; daß er die Beziehungen zum kaiserlichen Hofe pflegte, verstand sich von selbst. Beides hat er im Interesse Lübecks verwertet.— Für ihn persönlich wurde der häufige Aufenthalt in Berlin noch besonders von Bedeutung; er lernte hier seine zweite Gattin kennen, die ihm in den Tagen des Alters eine verstehende und treusorgende Gefährtin wurde.

Es hat lange gedauert, bis Fehling Bürgermeister wurde; erst 20 Jahre nach seinem Eintritt in den Senat wurde ihm diese Würde für die Jahre 1917/18 übertragen. Es genügt, diese beiden Jahreszahlen zu nennen, um die ganze schwere Zeit des Ausgangs des Krieges, des Zusammenbruchs und des Umsturzes ins Gedächtnis zurückzurufen. Und so sehr hat sich Fehling in dieser Zeit als Führer und Leiter des Staates bewährt, daß Senat und Bürgerschaft ihm die Bürgermeisterwürde — unter Abänderung der Bestimmungen der Verfassung — auch für die beiden folgenden Jahre 1919/20 übertrugen. Diese vier Jahre bilden unzweifelhaft den Höhepunkt seines Lebens. Ein glänzender Repräsentant des Staatswesens, ein gewandter Diplomat, ein Staatsmann, der die

Realitäten des Lebens mit scharfem Blick erkannte und unerbittlich die Konsequenzen daraus zog: so hat er das Schiffflein des Staates mit fester Hand durch die stürmische Zeit der Revolution hindurchgesteuert. Sein unvergängliches Verdienst ist es, daß Lübeck allein von allen Bundesstaaten keinen gewaltsamen Umsturz erlebt hat; ihm gelang es, mit dem Arbeiter- und Soldatenrat des Novembers 1918 unter Anerkennung geordneter und verfassungsmäßiger Verhältnisse zu Verhandlungen zu kommen, so daß die neue lübeckische Verfassung von 1920 — die im wesentlichen sein Werk ist — an die bisherige Verfassung anknüpfen konnte und eine organische Weiterbildung von ihr darstellt. Vieles, was ihm bisher heilig gewesen war, hat er opfern müssen; er hat es getan in der Erkenntnis der Notwendigkeit, den Staat zu retten und ihn in neue Verhältnisse hinüberzuführen, die jetzt an die Stelle der alten getreten waren. In einem aber blieb er der Alte, in seiner nationalen Gesinnung, soweit das deutsche Vaterland in Frage kam (er sprach sich in Weimar mit Nachdruck gegen die Annahme des Schmachfriedens von Versailles aus) und in seiner Liebe zur Vaterstadt, deren Selbständigkeit zu erhalten ihm über alles ging. Nach Ablauf seiner letzten Bürgermeisterjahre trat er von seinen Ämtern zurück, seine Gesundheit erforderte es. Sieben Jahre hat er noch im Ruhestande verlebt. Fehling war der letzte der Bürgermeister der alten Reihe: er ist ohne Zweifel einer der bedeutendsten von ihnen gewesen. Wenn Fehling selbst großen Wert auf die Tatsache gelegt hat, daß die letzte große politische Aktion 1856 bei den Sundzollablösungsverhandlungen Lübeck einen ehrenvollen Abgang von der politischen Bühne verschafft hat, so hat ein gütiges Geschick an den Schluß der Bürgermeisterreihe alter Schule in ihm eine Persönlichkeit gestellt, die den Vorbildern der alten Zeit würdig war. Die Vaterstadt würdigte seine Verdienste durch Verleihung des Ehrenbürgerrechtes an seinem 80. Geburtstage.

Wir aber haben uns in Dankbarkeit zu erinnern, daß er der Unsere gewesen und 15 Jahre lang den Verein geleitet und in Ehren hochgehalten hat. Das soll ihm nie vergessen werden.

I.

Westfälisch-gotländische Beziehungen in der Architektur des 13. Jahrhunderts.

Von

J. Roosval.

Zur Einleitung.

Die geographisch-historischen Beziehungen zwischen Gotland und Nordwestdeutschland sind derart gestaltet, daß während mehr als eines Jahrtausends ein kultureller Austausch zu erwarten ist. Nachdem Deutschland und Skandinavien ursprünglich, vor der Völkerwanderung, einen ethnographisch zusammenhängenden Block ausgemacht hatten, wurde der deutsche Norden und Osten durch die Auswanderung der Germanen geschwächt und später von Slawen besiedelt, ja, so gut wie vollständig slawisiert, was noch aus den Ortsnamen — Berlin und Leipzig an der Spitze — hervorgeht. Dies slawische Gebiet ragte also wie ein Keil zwischen Süd- und Nordgermanen ein, die dadurch allmählich mehr und mehr differenziert wurden. Für die Verbindung zwischen den beiden verwandten Völkergruppen bestand jedoch westlich von dem trennenden slawischen Block eine Brücke. Angeln war in der Völkerwanderungszeit die Benennung dieses Landstreifens, der das Land der Jüten mit dem der Sachsen vereinigte. Von Sachsen ging über die Elbmündung der Handelsweg nach Angeln, wo Hedeby den Hauptort des Verkehrs darstellte. Von Hedeby leiteten mehrere Routen zu verschiedenen Häfen Skandinaviens, unter denen der Weg über See nach Gotland immer mehr an Bedeutung zunahm. Nach der slawischen Völkerwanderung ist Sachsen (im alten Sinn des Wortes) also der am meisten gegen Skandinavien vorgeschobene Vorposten der deutschen Kulturgruppe. Von Sachsen aus, oder enger bestimmt von Westfalen, vom Kloster Corvey, wird fürs erste Mal durch den hl. Ansgar das Christentum in Dänemark und Schweden

gepredigt, und Bremen-Hamburg, Ansgars Bischofssitz, bleibt während mehrerer Jahrhunderte der Vorort kontinentaler christlicher Kultur gegen Norden. Von da aus wurden die skandinavischen Kirchen regiert, bis 1104 Lund zur Metropole der skandinavischen Länder erhoben wurde.

In der populären Vorstellung wird aber Deutschlands Verbindung mit Schweden hauptsächlich vermittelt durch die Hanse: Lübeck, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, Danzig, in erster Linie Lübeck. Diese sind jedoch alle relativ spät entstanden. Im frühen Mittelalter war das ostelbische Norddeutschland, wie gesagt, slawisch. Lübeck, erst 1143 gegründet, zeigt im 13. Jahrhundert Beziehungen zur schwedischen Kunst und erreicht im 15. sogar eine große und leitende Geltung in der baltisch-nordischen Kunstwelt. Danzig tritt erst noch viel später als Kulturort auf und damit in diese Sphäre herein. Von hansischem „Einfluß“ auf Ostskandinavien kann hierbei aber nicht geredet werden, denn die südbaltische Küstenkultur und die schwedisch-dänische spätmittelalterliche Kultur wachsen geschwisterhaft und machen, was die höhere Kunst anbetrifft, zusammen ein Gebiet aus¹.

Lübeck und andere Hansestädte sind ohne Zweifel von großer Wichtigkeit, aber nicht für, sondern in der baltisch-nordischen Kunstgeschichte. Lübeck kommt nicht als Trägerin überlegener fremder Kultur an Schweden-Dänemark heran, Gaben spendend. In der Zeit der Gründung Lübecks befindet sich die schwedisch-dänische Kunst in einer Höhenlage, charakterisiert durch den Bau der Lunder Kathedrale. Wie die norddeutsche Küstenkunst sich später allmählich zu einer dem übrigen Deutschland gegenüber selbständigen, aber mit Schweden-Dänemark eng verwandten Art entwickelte, kann hier nicht weiter behandelt werden. Es soll nur unterstrichen werden, daß Lübecks mittelalterlich-christliche Kunst als jüngere Schwester der früher gereiften skandinavischen Kunst zusammen mit dieser in einheitlicher, gemeinsamer Kultur anwächst, wogegen das sächsische Land schon in der karolingischen Zeit ein christliches Kulturgebiet darstellte, welches später dem neugetauften Skandinavien

¹ Vgl. Roosval, „Der Baltische Norden“, im Jahrbuch Nordelbingen 1928.

und noch später dem neukolonisierten Norddeutschland von dem Reichtum seiner Kunst vieles abgab. Von Sachsen strömte m. a. W. ein Einfluß nach dem Norden.

Es ist für die Geschichtschreibung der nordisch-baltischen Kunst notwendig, dem sächsischen Einfluß von Anfang an nachzugehen, besonders vom 11. Jahrhundert an, wo das skandinavische Christentum organisiert wurde. In den folgenden Darlegungen sollen jedoch nur Beispiele aus einer späteren Epoche betrachtet werden, wo das Material besonders reich und künstlerisch qualifiziert ist, aus dem 13. Jahrhundert. Dabei wird besonders die Verkehrslinie Westfalen-Gotland ins Auge zu fassen sein.

1. Ursprung der dreischiffigen Hallenkirche auf Gotland.

In Gotland ist die Hallenkirche die Regel². Es ist schon öfters ausgesprochen worden, z. B. bei Dehio und von Bezold, daß die gotländische Hallenkirche³ aus Westfalen stamme. Die Behauptung ist jedoch nicht bewiesen worden und läßt sich auch schwerlich in ihrem vollen Umfange beweisen. Bei der spezifisch gotländischen zweischiffigen Halle (mit nur einer Säule oder mit zwei, zwei Schiffe trennenden Säulen) ist in der Tat wenig Zusammenhang mit Westfalen zu spüren — es wäre denn mit der Soester Nicolaikapelle vom Ende des 12. Jahrhunderts⁴,

² Sämtliche Kirchen der Insel sind in meinem Buch „Kirchen Gotlands“, Stockholm 1911, behandelt worden. Auf Grund weiterer Erfahrungen habe ich die Datierungen revidiert. Diese Ergebnisse sind in „Den gotländska Ciceronen“, Stockholm 1926, gedruckt. Die in dem folgenden gegebenen Datierungen sind sämtlich dem Cicerone entnommen. Ausführlich und mit vollständigem Apparat von Messungen und Photographien wird das gotländische kirchliche Material in „Sveriges Kyrkor“ durchgenommen, dem schwedischen kunstgeschichtlichen Inventarwerke, herausgegeben von Curman und Roosval. Zwei gotländische Lieferungen sind erschienen, eine dritte im Druck. Die Hälfte sämtlicher gotländischen Kirchen werden Ende 1928 in Manuskript, Messungen und Photographien fertig bearbeitet vorliegen.

³ Unter den gotländischen Kirchen sind 22 zweischiffige einschaulige Hallen, 9 zweisaulige, 52 sind einschiffig, 8 sind dreischiffige Säulenhallen, 12 dreischiffige Pfeilerhallen, nur eine Pfeilerbasilika.

⁴ G. Dehio, Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler. 2. Aufl.

die jedoch zu allein steht, um als typisch westfälisches Produkt zu gelten. Vielleicht ist St. Nicolai ein „Einfluß“ des Nordens auf Westfalen. Man beachte, daß sie von Schleswigfahrern gebaut ist, also von Kaufleuten, die wahrscheinlich oft nach Skandinavien gingen. Vielleicht stellt sie eine für mehrere Germanenstämme gemeinsame Form der hölzernen Festhalle in steinerner Übersetzung dar.

Es ist zu bemerken, daß die zweischiffige Kirche in Schweden schon mit St. Per in Sigtuna aus der Periode 1080—1130 belegt

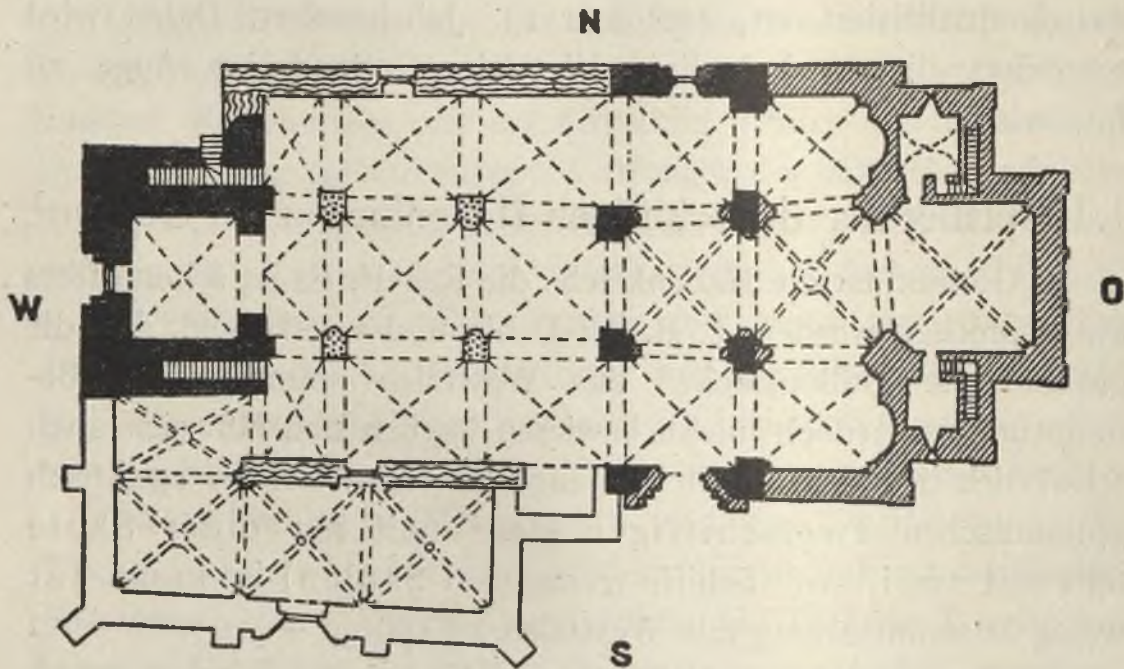


Abb. 1. St. Marie in Wisby, Grundriß. (Die Schrägschraffierung bezeichnet den 1225 eingeweihten Teil.)
(Nach Roosval, Kirchen Gotlands, S. 110.)

ist. St. Per hat zwei Säulen⁵. Ausgrabungen von St. Clemens in Wisby zeigten als einen älteren Zustand eine zweischiffige Halle mit hölzernen Stützen⁶. Aber diese Frage ist noch nicht spruchreif, und wir lassen sie hier besser aus der Rechnung.

Gotland besitzt aber auch dreischiffige Hallen, oft mit schlanken, zylindrischen Stützen (ca. 8% aller gotländischen Kirchen sind dreischiffige Säulenhallen), während die westfälische Halle regelmäßig eine Pfeileranlage ist. Es gibt zwar ein sehr schönes Beispiel der dreischiffigen Säulenhalle in Westfalen, die

⁵ Roosval, Baltiska Nordens kyrkor, S. 32.

⁶ Eckhoff, St. Clemens Kyrka i Visby, Stockholm 1912. — Roosval, Den gotländske Ciceronen, S. 64.

Bartholomäuskapelle in Paderborn (ca. 1017)⁷. Sie steht jedoch ebenso allein, wie die Soester Nicolaikapelle in ihrer Art, und ist durch einen Zeitraum von mehr als zweihundert Jahren von den ältesten entsprechenden gotländischen Säulenhallen getrennt. Der westfälische Einfluß auf die gotländische dreischiffige Halle ist also zum mindesten zweifelhaft. Doch ist er da: Die gotländischen Dreischiffs-Hallen mit viereckigen Pfeilern, ca. 11 % sämtlicher Kirchen, sind von Westfalen oder überhaupt von Sachsen abhängig.

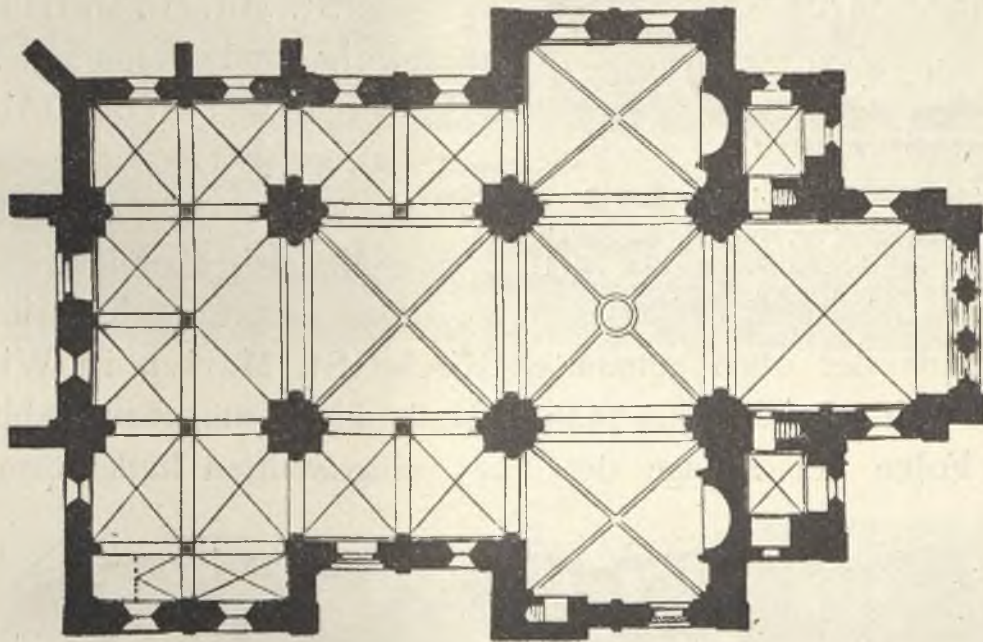


Abb. 2. Langenhorst (Westf.), Grundriß
(nach Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen, Kreis Steinfurt, S. 59).

Eine der ältesten darunter ist der Ostteil von St. Marien in Wisby. Anno 1225 eingeweiht, war die Kirche, einem Briefe des weihenden Bischofs zufolge, von den Deutschen erbaut worden und für den Gebrauch der in Wisby wohnenden deutschen Kaufleute bestimmt. Der Wortlaut des Dokuments wird bestätigt durch die baulichen Einzelheiten, die mit Sicherheit teils auf Westfalen, teils auf andere deutsche Gegenden hinweisen. Der Plan mit dem geraden Chorschluß, den Osttürmen und mit den in der Mauerdicke dieser Türme ausgesparten, als östliche Abschlüsse der Seitenschiffe dienenden Absidiolen (Abb. 1) stimmt völlig überein mit dem östlichen Teil der Nonnenstift-

⁷ G. Dehio, Handbuch. 2. Aufl.

kirche in Langenhorst, Westfalen, Kreis Steinfurt (Abb. 2), „begonnen im Osten gegen Ende 12. Jahrhunderts“⁸. Auch in der Behandlung der Fassaden bestehen Ähnlichkeiten. Man bemerke den großen Maßstab der Rundbogenfrieise an den Osttürmen.

Die Dorfkirche Levide (Abb. 6 und 7) ist wahrscheinlich

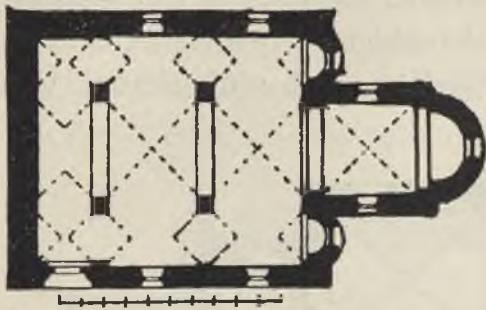


Abb. 4. Merverode, Grundriß
(nach Dehio und v. Bezold, Kirchl. Baukunst des Abendlandes, Atlas Bd. II, T. 169 Nr. 5).

die allerälteste der Pfeilerhallenanlagen Gotlands: Anfang des 13. Jahrhunderts. Sie weist uns nach Sachsen hin. Man vergleiche St. Martin in Braunschweig und besonders die Dorfkirche Merverode (Abb. 4 und 5), gegen 1200⁹, wo sowohl Pfeiler wie Gewölbeform mit Levide ziemlich übereinstimmen.

Das ursprünglich basilikale Langhaus der oben genannten Kirche St. Marien in Wisby wurde wahrscheinlich um 1240 als Hallenkirche umgebaut (Abb. 3), eine Folge der Anlage des 1225 eingeweihten hallenförmigen

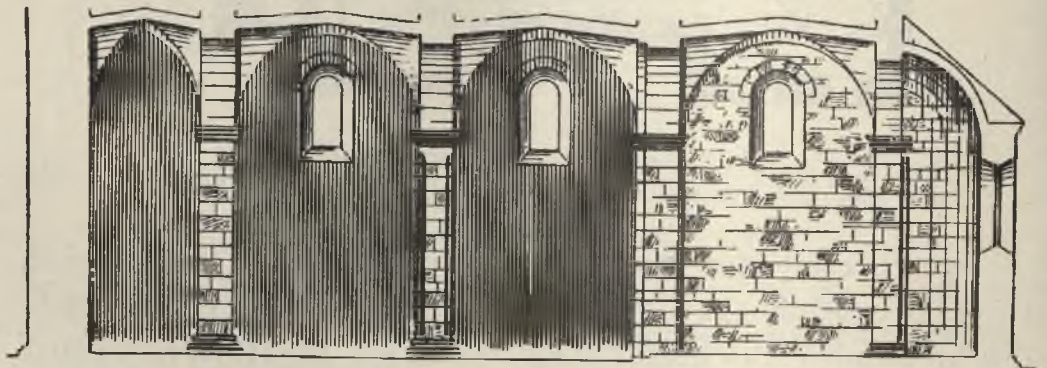


Abb. 5. Merverode, Längsschnitt
(nach Dehio und v. Bezold, Kirchl. Baukunst des Abendlandes, Atlas Bd. II, T. 186 Nr. 1).

Chores. Es ist dieselbe Tendenz, welcher in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts nicht weniger als drei Kirchen Braunschweigs unterlagen: Veränderung ursprünglich basilikaler zur Hallen-

⁸ Dehio, Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler V.

⁹ Dehio und von Bezold, Taf. 169, 185, 186. — G. Dehio, Handbuch. 2. Aufl.



Abb. 3. St. Maria in Visby
Außenansicht von Südost



Abb. 7. Kirche Levide, Gotland
Das Innere gegen Osten





Abb. 8. Roma, Gotland, Pfarrkirche
Das Innere gegen Westen



Abb. 9. Kirche Dalhem, Gotland
Das Innere gegen Osten vor der Restaurierung

anlage. So geschah es auch mit St. Nicolai in Wisby (wovon weiter unten mehr).

St. Clemens und St. Drotten in Wisby sind von Anfang an als Hallen gewölbt worden, und zwar um 1230—50. Ihr zerstörter Zustand erschwert aber ein näheres Studium. Dasselbe gilt von den beiden noch nicht hinreichend untersuchten St. Per und St. Hans. Auch St. Lars (= S. Laurentius), obgleich eine Zentralanlage, kann hierher gerechnet werden (alles aus der Zeit um 1230—50).

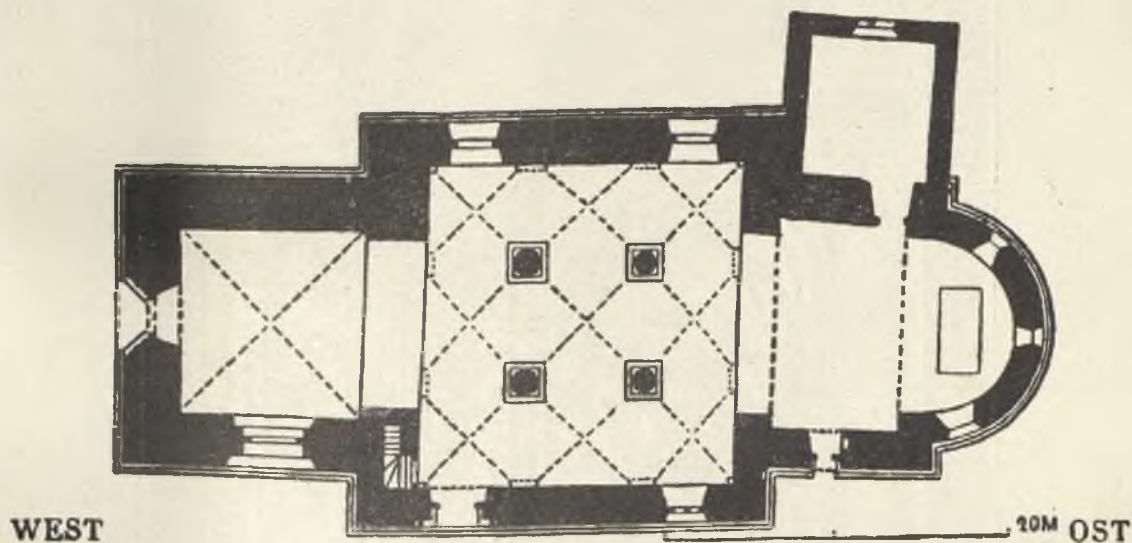


Abb. 6. Levide, Grundriß
(nach Roosval, Kirchen Gotlands, S. 219).

Die weiträumigste Halle Gotlands ist St. Nicolai in Wisby (Abb. 10), welche als Basilika mit Westturm im Anfang des 13. Jahrhunderts begonnen, später den Dominikanern übergeben und von ihnen als Hallenkirche weitergeführt wurde. Wahrscheinlich erst um 1260 fertig gewölbt, macht sie räumlich einen ähnlichen Eindruck wie die Osnabrücker St. Johanneskirche (einheitlicher Neubau 1256—89, s. Abb. 11)¹⁰. Gegenüber den oben genannten gotländischen Hallenkirchen tritt in St. Nicolai etwas Neues auf: Gewölbe mit stark steigenden Scheitellinien und mit flachen, von Scheitellinie zu Scheitellinie reichenden Gewölbekappen und spitzen Schildbogen. Dasselbe ist

¹⁰ G. Dehio, Handbuch, 2. Aufl.: „Das Raumbild repräsentiert den frühgotischen Charakter.“ — Abb. des Innern bei Dehio und v. Bezold, Kirchliche Baukunst des Abendlandes II, 302.

auch der Fall im westlichsten Joche der dreischiffigen Pfeilerhalle der Dorfkirche Roma (Abb. 8), deren wahrscheinliche Bauzeit in die 1250er und 1260er Jahre fällt. Wir sind mit diesem Zeitpunkt in die „junggotische“ Periode Gotlands eingetreten. Von der neuen Gewölbeform wird weiter unten die Rede sein.

Andere Hallen mit Viereckpfeilern sind auf Gotland nicht bekannt. Wohl aber Säulenhallen, z. B. Vamlingbo, Lau,

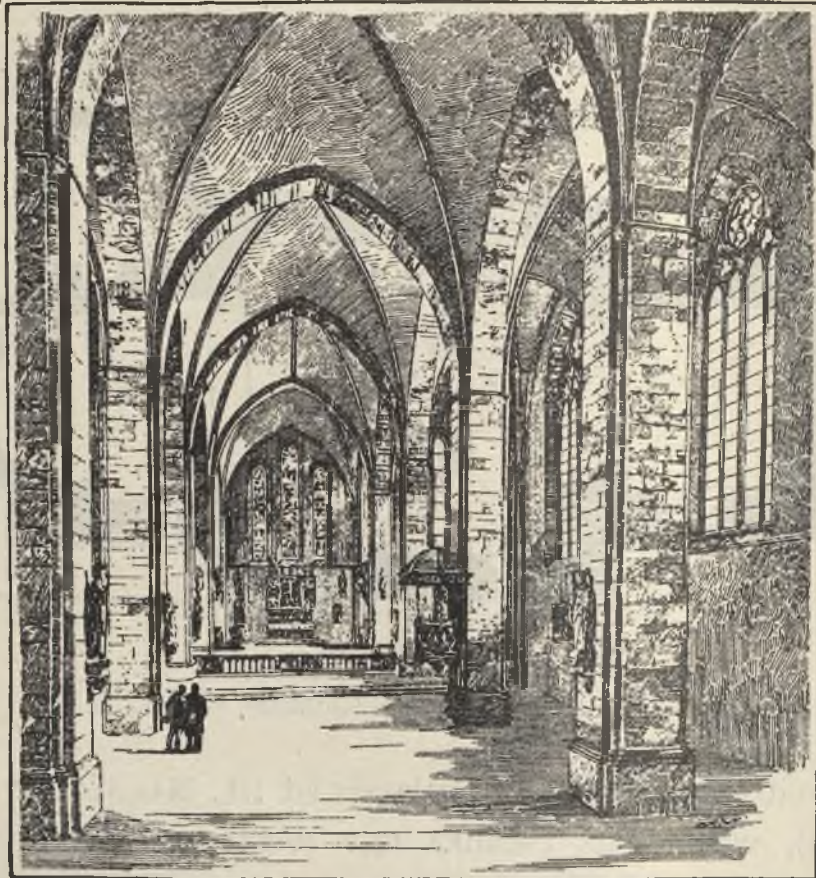


Abb. 11. St. Johannes in Osnabrück, Inneres
(nach Dehio und v. Bezold, Kirchl. Baukunst des Abendlandes, Bd. II, S. 302).

Dalhem (Abb. 9), alle aus der Mitte des 13. Jahrhunderts, Grötlingbo und Väte aus dem 14. Jahrhundert; Öja (2. Hälfte des 13. Jahrhunderts) stellt eine Zwischenart, mit zwei Pfeilern und zwei Säulen, dar. In St. Karin, der schönen Franziskanerkirche Wisbys (hauptsächlich Ende des 13. Jahrhunderts und Ende des 14. Jahrhunderts) und in der Dorfkirche Källunge (ca. 1300) treten säulenhaft schlanke Achteckpfeiler auf. Keine von diesen kann weiter zurück datiert werden als zur Jahrhundertmitte.

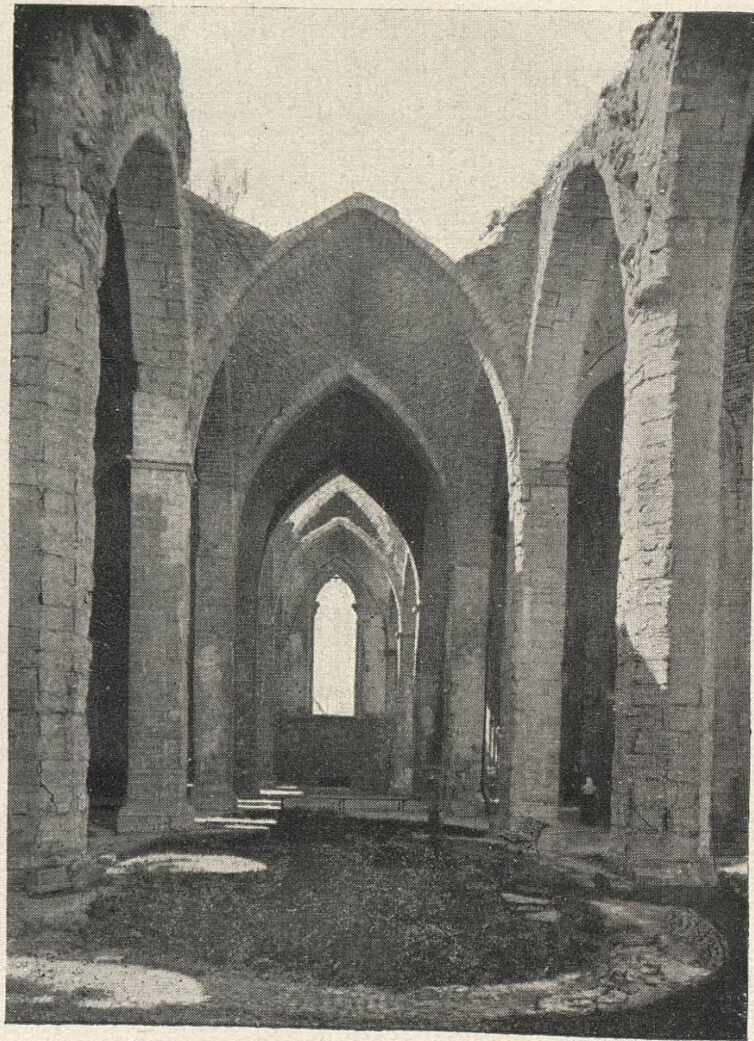
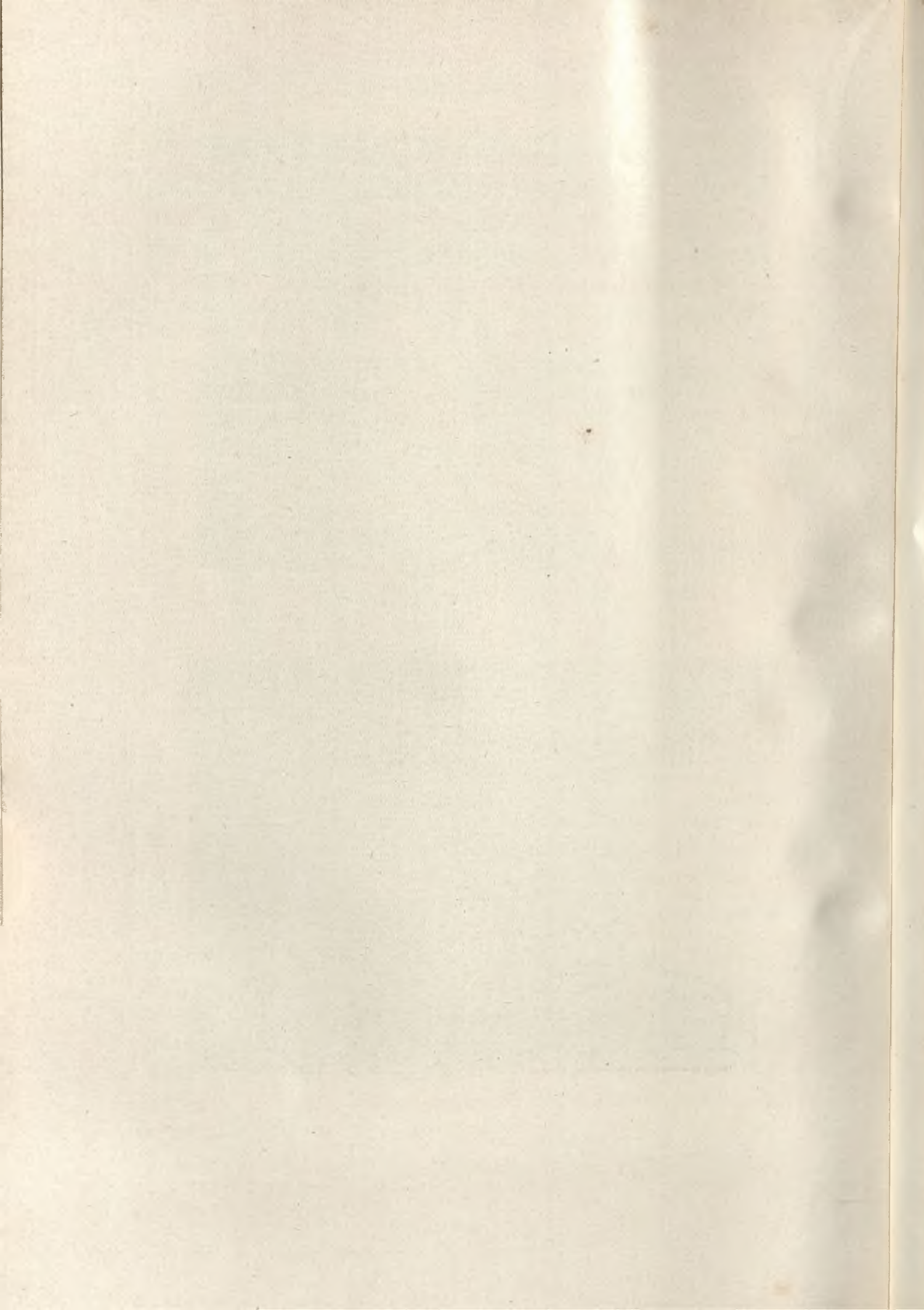


Abb. 10. St. Nicolai in Visby
Das Innere gegen Westen



Abb. 12. Kirche Dalhem, Gotland
Westansicht



Die dreischiffige Halle ist also, wie Levide und der Chor von St. Marien in Wisby zeigen, im Beginn des 13. Jahrhunderts von Westfalen oder überhaupt von Sachsen aus als Pfeilerbau übernommen worden und bleibt bis in die 1260er Jahre eine ziemlich allgemeine Form, besonders in der Stadt Wisby. Unter den Landkirchen wird der Pfeiler schon um 1250 durch die gotländisch - nationale (seit langem in zweischiffigen Räumen bekannten) Säule ersetzt. Von ca. 1300 ab kommen in größeren Anlagen auch schlanke Achteckpfeiler vor.

2. Ursprung der Galerietürme Gotlands.

Die Kirchen der Insel haben, wenn sie nicht turmlos sind, westliche Einzeltürme. Die ältesten sind einfach viereckig. Viele von den jüngeren sind aber in ihren untersten zwei Stockwerken nach Norden und Süden, mitunter auch nach Westen erweitert. Unter Pultdächern sind diese Vorbauten durch breite Arkaden loggienartig durchbrochen. Der älteste, vollständig erhaltene Turm dieser Art ist der von St. Marien in Wisby, wahrscheinlich kurz vor 1200 angelegt: er hat wohl in dieser Einzelheit Vorbildlich gewirkt für die Landkirchen, welche ihrerseits von ca. 1230 bis zum Anfang des 14. Jahrhunderts reichen. Älter ist möglicherweise der Turm St. Olofs in

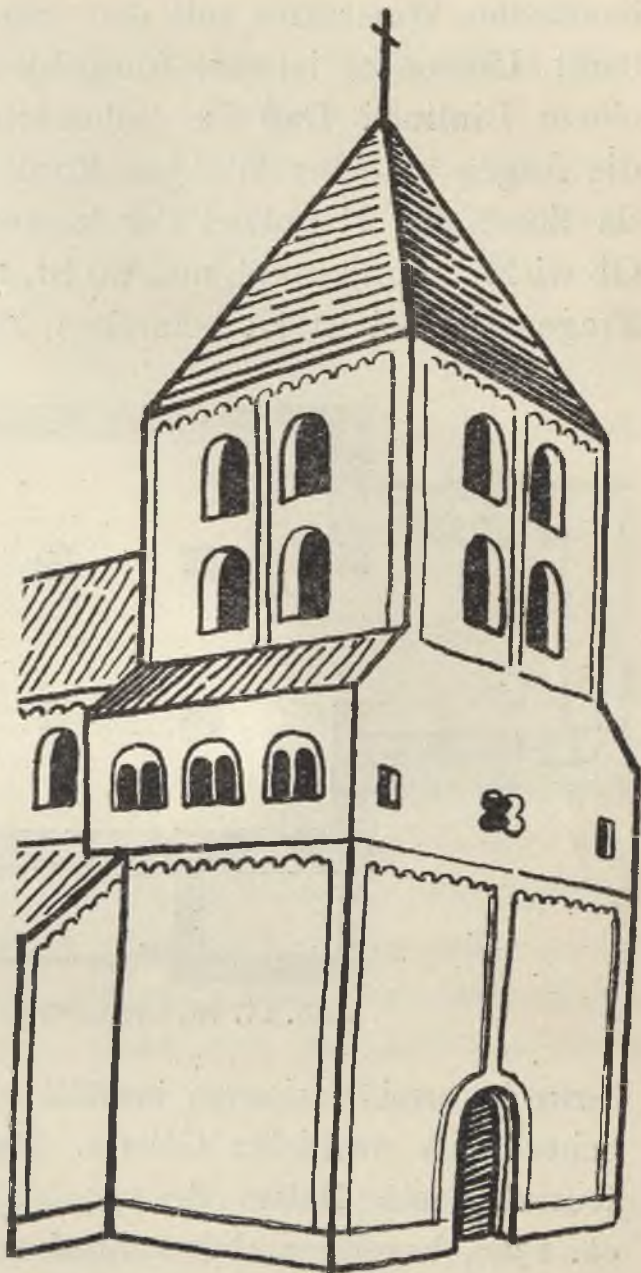


Abb. 13. St. Marien in Visby.
Rekonstruktion des Turmes.

Wisby, dessen sehr ruiniertes Zustand aber die Untersuchung erschwert.

Ich habe früher die Aufmerksamkeit auf die Ähnlichkeit gotländischer Westtürme mit dem Soester Patroklusturme gelenkt. Unleugbar ist eine Ähnlichkeit vorhanden. Beruht sie auf einem Einfluß? Daß die Silhouette von St. Patroklus sich in die Augen mancher Wisbyer Kaufleute einprägte, ist zweifellos, da Soest das Hauptziel der kommerziellen Verbindungen war. Ob wirklich, und wann, und wo St. Patroklus einwirkte, ist unsere Frage. Hierbei ist zu bemerken, daß der gotländische Galerie-

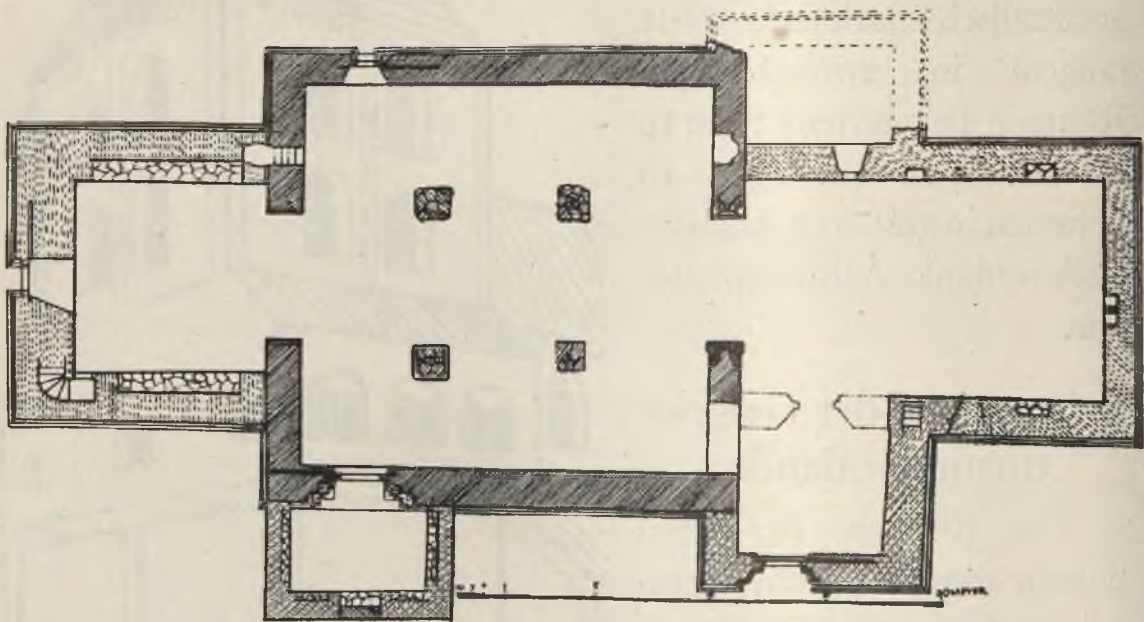


Abb. 14. St. Clemens in Visby, Grundriß.

turm in zwei Varianten zerfällt: Erstens mit nördlicher, südlicher und westlicher Galerie. Derart sind nicht mehr als vier, Rone, erste Hälfte des 14. Jahrhunderts, Dalhem, fertig ca. 1300, begonnen aber wahrscheinlich schon ca. 1260 (Abb. 12), Stenkyrka, ca. 1290er Jahre, St. Clemens in Wisby (ruiniert, das Aussehen der Maueröffnungen kann hier nicht festgestellt werden, Abb. 14), 1240er oder 50er Jahre. Diese Variante ist dem Patroklusturme am ähnlichsten. Zweitens: Türme mit nur nord-südlicher Galerie. Sie sind an Zahl 16. Davon gehören 7, nämlich Gothem, Lokrume, När, Näs, Rute, Västkinde, Öja, der früheren gotischen Zeit (ca. 1260—90) an, während 7 — Burs, Eskelhem, Havelhem, Hejde, Lojsta, Lye, Tingstädte — zu der baltisch-nordischen Übergangszeit (ca. 1225—60)

gerechnet werden, und die zwei übrigen, St. Marien (Abb. 1 und 13) und St. Olof, zu Wisby in ihren Turmanlagen der Wende des 13. Jahrhunderts oder noch älterer Zeit entstammen.

Diese einfachere, zweiseitige Variante ist also entschieden älteren Datums. Die beiden großen Wisbyer Türme sind wahrscheinlich Vorbilder, die Landkirchen Nachfolger.

Die Haupteigenschaft dieser Türme als Form ist die Abstufung des Blockes auf nördlicher und südlicher Seite; als Funktion bedeuten diese Seitenauswüchse Treppenhäuser für Aufstiege, welche in feierlicher Symmetrie aus den Westecken des Langhauses zu der im ersten Stock des Turmes befindlichen Kapelle oder Loge führen. So in den Vorbildern St. Marien und St. Olof. In den nachbildenden Landkirchen fehlt die Zweizahl der Treppen und auch die liturgische Hauptsache, die nach dem Langhause sich öffnende Räumlichkeit im ersten Stock.

Eben dieser Zweck und diese Form sind alte schwedische Tradition, bekannt aus den ältesten Kirchen der Bischofsstädte Sigtuna, Linköping, Gamla Upsala (Alt-Upsala), welche alle um 1200 noch aufrecht standen. Sie verkörpern eine aus der nordwestdeutschen Kunst im 11. Jahrhundert eingepflanzte Tradition, die ursprünglich auf karolingische Westwerke zurückgeht¹¹. Zur Diözese Linköping gehörte Wisby. Nichts liegt näher an der Hand als eine Übernahme und Fortentwicklung des so autoritativ als Vorbild aufgestellten Typus, wenn auch die in Deutschland erfolgende Fortentwicklung desselben Typs, z. B. in Minden, ebenfalls gewirkt haben kann.

Die loggienhafte Durchbrechung der Treppenhäuser unterhalb der Dachränder ist eine andere Sache. Ob etwas Derartiges schon in den Türmen des alten Sigtuna-Typus vorkam, wissen wir bei dem jetzigen ruinierten Zustand derselben nicht. Es ist an sich unwahrscheinlich, da der Sigtuna-Typus mit dem karolingisch-ottonischen Westwerk zusammengehört, dessen Treppengebäude, ob klotzhaft viereckig oder zylindrisch¹², niemals Galerien zeigen.

¹¹ Vgl. Lindblom, En gammal romansk torn typ från Östergötland, in *Fornvännen* (Zeitschr. der Antikvitäts-Akademie), Stockholm 1908, S. 178.

¹² Thordeman, S. Per i Sigtuna, *Fornvännen*, Stockholm 1924, S. 204 ff., deutsche Zusammenfassung S. 329.

Solche sind ja überhaupt eine spätere Erscheinung, veranlaßt durch die rheinischen und lombardischen Kirchen des 12. Jahrhunderts. Ein derartiger Schmuck kann also vom Rhein aus angeregt worden sein, z. B. von Schwartzrheindorf (dessen schönes Interieur später das Oktogon der Heiligen-Geist-Kirche in Wisby inspirierte) oder von Maria Laach, Speier oder von kölnischen Kirchen. Hier sind überall Arkadengalerien dicht unterhalb horizontaler Dachränder zu sehen. Daß der Westfale St. Patrokus hier gewirkt hat, scheint aber zweifelhaft, da der gotländische Turmkörper im ganzen doch von dem nach drei Seiten ausladenden Patrokus-Turme abweicht, und da die Maueröffnungen beim letzteren anders angebracht sind und überhaupt nicht den Charakter von Galerien haben, abgesehen davon, daß St. Patrokus als Ganzes am Ende des 12. Jahrhunderts wohl noch lange nicht fertig war. Er wird zwar „um 1200“ geschätzt (Frankl im „Handbuch der Kunstwissenschaft“), die gotischen Giebel weisen jedoch für die oberen Teile auf eine spätere Zeit hin.

Rheinisch-lombardische Formen haben also mitgewirkt zur Bereicherung eines Westwerktypus, welcher in seinen Hauptmaßen schon durch die Bischofskirche der eigenen Diözese (Linköping) für den Architekten von St. Marien (und vielleicht auch von St. Olof) in Wisby geläufig war.

Diese Anregungen zugegeben ist das Werk des unbekanntenen Architekten von St. Marien in Wisby eine gute positive Leistung. Er proportionierte den Turm als Obelisk auf zweiseitig ausladendem Postamente, er lötete das Westwerk mit dem Langhause zusammen durch die Flächung der Pultdächer, welche mit den Schrägen der Schiffsdächer parallel gehen, er gab den schweren Treppengebäuden malerisches Leben durch die Arkaden.

Die ältere Forschung hat in den Galerien Selbstzweck gesehen und fortifikatorische Funktion vermutet. Wie sinnlos dieser Gedanke ist, geht schon daraus hervor, daß der angenommene „Schützengang“ gerade oberhalb des Turmeinganges, wo er am nötigsten wäre, fehlt.

Die Variante mit Galerien auf drei Seiten ist in ihrem Urbild, St. Clemens (Abb. 14), funktionell andersgeartet. Keine

Kapellenempore öffnet sich nach dem Langhause, kein Treppengang führt dorthin. Die Ausbauten haben andere praktische Zwecke. Süd- und Nordmauer sind innen mit spitzbogigen Nischen versehen und dienen als Strebenischen gegen den Druck des Gewölbes. Die Westseite hat auch die Aufgabe, das Gewölbe zu sichern; hier konnte aber keine Nische ausgespart werden, da hier hauptsächlich der Lauf der Treppe liegt. Man bemerke, daß das Gewölbe hier bedeutend höher liegt als in S. Marien und S. Olof, also kräftigere Widerlagen nötig hat. Also sind alle drei Seiten des ausladenden Unterbaues praktisch motiviert.

Die Gesamterscheinung des Clemensturmes ist wegen des Fehlens der oberen Teile für Vergleiche ungeeignet. Wenden wir uns zum gut erhaltenen Turme in Dalhem, so ist die biologische Zusammengehörigkeit zwischen dem gotländischen und dem westfälischen Patroclus schwer zu leugnen. Zu der allgemeinen Ähnlichkeit der Silhouette treten die Eckfiale und das Vorhandensein von Blendendekoration in den Giebelspitzen. Und doch besitzen die schwedischen Türme durch ihre Galerien eine von Patroklus ganz verschiedene Note. Sie sind in dieser Beziehung den Traditionen der älteren Variante mit Galerien auf zwei Seiten treu. Ja angesichts des prächtigen Westturmes von Maria Laach muß man zugeben, daß dieser ebensowohl wie St. Patroklus in Soest als das Muster des Dalhemer Turmes gelten kann.

Erst gegen 1240 tritt also, wenn auch nicht allein ausschlaggebend, St. Patroklus als Musterbau für Gotlands Kirchtürme auf, und in größerem Maßstabe erst nach 1260. Der hierbei entstehende gotländische Typus war jedoch in vielem von dem ältesten einheimischen, zweiseitigen Galerieturm und dem in diesem sichtbaren niederrheinischen Einfluß bestimmt. Diese Jahreszahlen werden, wenn zusammengestellt mit den Ergebnissen der hier folgenden Abschnitte, symptomatische Bedeutung erhalten.

3. Die Südwendung.

Die gotländische Kirche wendet ihr Antlitz dem Mittag zu. Die Südfassade mit zwei Portalen und großen Fenstern ist die ausgesprochene Schauseite (Abb. 15). Westportale fehlen oder sind in der

Regel ganz klein. Von der Landstraße aus gesehen heben sich die sonnenbeleuchteten weißen Mauermassen wie ein Hautrelief aus dem Dunkelgrün des dahinterliegenden Waldes heraus. Diese Art ist im baltischen Norden allgemein beliebt und kann schon im frühen 12. Jahrhundert zwar nicht als Regel, aber als Tendenz belegt werden. Eine statistische Untersuchung dieser wichtigen Frage ist leider noch nicht vorgenommen worden. Nach meiner Erfahrung besaßen die steinernen Kirchen des 11. Jahrhunderts Eingänge im Süden und Norden, im Laufe des 12. Jahrhunderts wird die Vorliebe für Südeingänge sichtbar, in erster Linie bei kleineren Kirchen, z. B. Fardhem, Gotland (ca. 1130). Größere Kirchen des 12. Jahrhunderts haben meistens Eingänge sowohl im Norden wie im Süden, z. B. der Dom von Lund. In Ripen ist aber der Haupteingang deutlich der südliche. Wenigstens von ca. 1225 ab wird die Südwendung mit einer gewissen Bewußtheit ästhetisch ausgenützt. Das Motiv der Südwendung muß in derselben Absicht gesucht werden wie beim Wohnhaus, nämlich darin, die Wandöffnungen möglichst der wohltuenden Sonne auszusetzen, ein bei dem Nordländer, wie es scheint, natürlicher Drang. Jeder Wohnungsspekulant will die Langseite seiner Etage der Sonne zugewandt haben und möglichst viele Maueröffnungen in der Südfassade. Merkwürdigerweise ist dieser Wunsch bei den prähistorischen nordischen Wohnungen nicht immer sichtbar. „Eine bestimmte Himmelsrichtung hatten die Wohnhäuser nicht inne. Der Eingang lag an der Schmalseite“¹³, obgleich, wenn das Haus zufälligerweise nordsüdliche Richtung hat, der Eingang im Sügiebel sich befindet. Das ist z. B. der Fall bei den sogenannten „Kämpagravar“ in Gålrum, Gotland, Hausfundamenten der Völkerwanderungszeit. Nach Süden blicken auch die hauptsächlichlichen Maueröffnungen in den am vollständigsten bewahrten gotländischen Privatwohnungen aus dem 13. Jahrhundert außerhalb Wisbys: den steinernen Häusern in Bringes, Stora Hästnäs, Lauks. Hier ist auch die Langseite dem Süden zugewandt. Doch ist die Orientierung keine genaue.

Diese Gewohnheit kommt wie gesagt im Norden und bei den

¹³ Schulz-Minden, Das germanische Haus. Würzburg 1913.



Abb. 15. Kirche Bro, Gotland, Südfassade

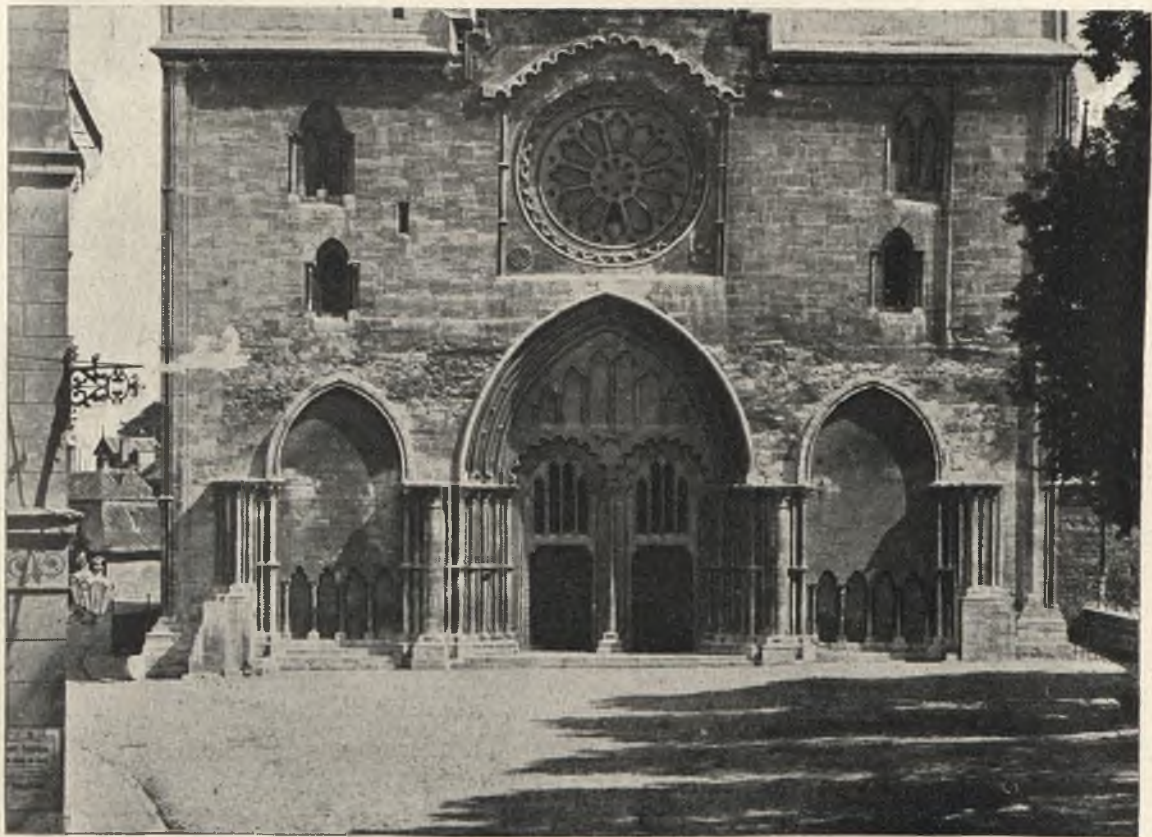
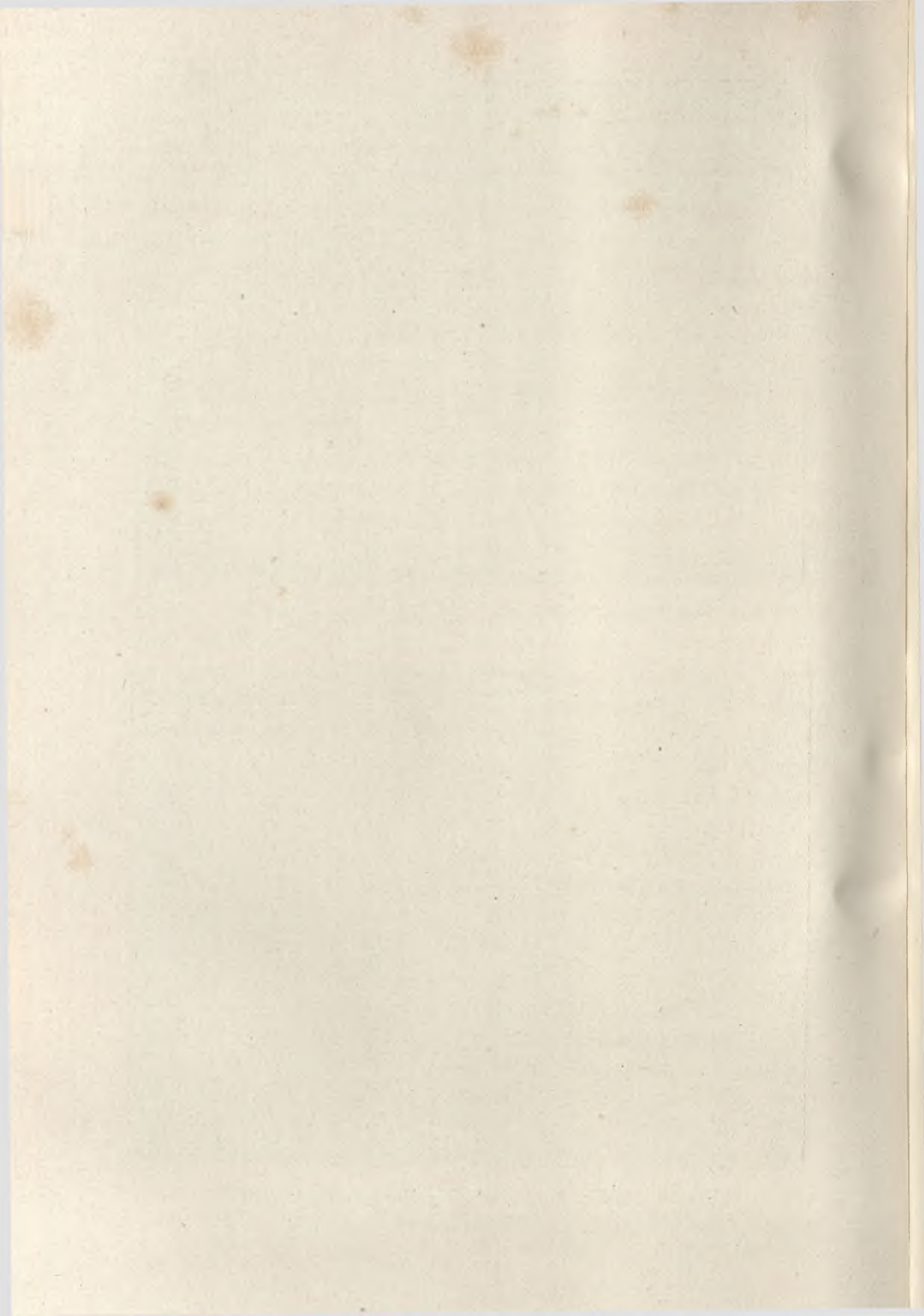


Abb. 20. Halberstadt, Dom. Westfassade, unterer Teil



Gotlandskirchen seit ca. 1225 regelmäßig vor und scheint einem ästhetischen Zweck zugleich mit dem praktischen zu dienen. Die durch einen südlichen Eingang eine Hallenkirche betretende Person erhält einen entschieden günstigeren Eindruck von derselben, als wenn sie vom Westen gekommen wäre. Sie faßt die Kirche als Breitraum auf: sämtliche Dimensionen präsentieren sich in ihrer möglichst vollen Ausdehnung; der Hauptraum liegt frei und offen, links öffnet sich die Turmhalle, rechts der Chor, unmittelbar vor den Augen des Eintretenden schwingen sich die Longitudinalbögen des Schiffes und bietet sich ihm die Hauptfläche des gemalten Schmuckes dar: die Nordwand. Die Hallenkirche ist richtungslos, während die Basilika durch ihr erhöhtes Mittelschiff eine bestimmte west-östliche Richtungslinie besitzt. Zu dieser paßt also ein Westeingang, wogegen ein solcher der Wirkung der Hallenkirche entgegenarbeitet.

Derselben Ansicht wie die Gotländer sind oft auch die westfälischen Baumeister gewesen, die ja auch die Hallenkirche zusammen mit dem Eingang an der Langseite gepflegt haben. Nun fragt sich: Ist die Südwendung als ein aus Westfalen nach Gotland gekommener Gedanke anzusehen? Man ist geneigt, die Frage mit Nein zu beantworten, da ja die Südwendung so offenbar mit zu den natürlichen Folgeerscheinungen des kalten Klimas zu gehören scheint. Man möchte sie als eine nationale Form der nordischen Kunst und ihre Vorkommen in Westfalen als eine Einwirkung des Nordens ansehen. Andererseits haben die eben gegebenen Beispiele aus der nordischen Wohnungsarchitektur nicht bewiesen, daß die südliche Längsfassade mit Eingang im Profanbau besonders früh auftritt¹⁴. Wir treffen diese Anordnung, soviel ich sehe, viel eher bei den Westgermanen und den Kelten an. Die Häuser der Angelsachsen auf dem Bayeuxteppich haben den Eingang an der Langseite. Es muß auch zugegeben werden, daß die westfälische Kirchenkunst sehr früh die Südwendung ästhetisch ausgenützt hat. Ja, bei einigen bestimmten Bereicherungsformen der Kirchensüdfassade erscheint Westfalen zweifellos als führend, einer Bereicherung, die darin besteht, daß die Haupt-

¹⁴ S. Schulz-Minden a. A. S. 46, 94, 97.

südtür mit einer Vorhalle versehen wird und daß oft eine Südkapelle oder ein südlicher Querschiffarm ausgebaut wird. Solche Ausbauten erscheinen auf Gotland von ca. 1250 ab: St. Clemens in Wisby ist das älteste Beispiel, St. Marien von ca. 1350 das schönste. Man lese nach bei Lundmarks „Tingstäde“, wie hier ein nur nach Süden gerichteter Ausbau geplant wurde¹⁵, man sehe die Spuren einer ähnlichen Anlage in Lau. Keine dieser Ausbauten oder Ansätze zu solchen sind älter als ca. 1250. Die beiden bedeutendsten entsprechenden Anordnungen in Westfalen sind aber älter: Die „Paradiese“ in Münster und Paderborn¹⁶, jenes um 1225, dieses vielleicht ursprünglich schon vom 11. Jahrhundert. Mit anderen Worten: das Phänomen „Breitkirche mit südlichen Eingängen“ ist ein Westfalen und dem baltischen Norden gemeinsames, in Westfalen etwas früher zu künstlerischem Reichtum entwickeltes Motiv, nachher aber konsequenter durchgeführt im Norden. Auf dem Festland Schwedens kommt die südliche Vorhalle („Vapenhus“), verbunden mit vollkommen blinder Nordseite, außerordentlich oft vor, besonders seit dem 15. Jahrhundert. Die Südwendung ist hier üblich bis zum Einbruch des italienischen Barock am Schluß des 17. Jahrhunderts, und nicht nur bei Dorf-, sondern auch bei Großkirchen, wie man noch heute z. B. an der St. Jakobikirche zu Stockholm gegenüber dem Opernhause sehen kann. Das reich ausgestattete Südportal von St. Jacobi ist 1644 datiert.

Die Beharrlichkeit des Motivs in Schweden nötigt immer wieder zu der Vorstellung heran, daß die Breitkirche mit Südeingang etwas nordisch eigenes und durch das Klima — ursprünglich beim Wohnungsbau — bedingt sei. Hier mag bemerkt werden, daß ein Forscher¹⁷ die deutsche Doppelchörigkeit, womit Ein-

¹⁵ Sveriges Kyrkor, Gotland, Bd. I, Heft 2.

¹⁶ Das Paradies der St. Petrikerche in Soest ist hier als akzentuierter Eingang an der Langseite auch zu beachten, obgleich an der nördlichen Fassade gelegen. Solche aus örtlichen Verhältnissen bedingte Ausnahmen kommen auch in Schweden vor, z. B. bei der Kirche der Hl. Dreifaltigkeit in Uppsala, wo die Vorhalle der Nordfassade durch die Lage der großen Straße erklärt wird.

¹⁷ Friedrich Wimmer in Strzygowski, Der Norden in der bildenden Kunst Europas, Wien 1926.

gänge an den Breitseiten zusammengehören, auch aus der älteren germanischen Wohnarchitektur herleitet. Ein Hauptbeweis hierfür wäre die spanische St. Maria di Naranco, die westgotische, zur Kirche aptierte Königshalle mit erhobenen Ehrenplätzen an den beiden Giebeln und mit Eingang auf der Breitseite¹⁸. Ich habe Wimmers These bezweifelt, was Doppelchörigkeit¹⁹ anbetrifft, obgleich ich zugeben muß, daß sie sehr verlockend ist; ich nehme sie aber ohne Bedenken an, was die Lage der Eingänge betrifft. Man bemerke nun weiter, daß St. Maria di Naranco und andere Königshallen der Ostgermanen auf nordgermanischen Ursprung deuten (in anderen Eigenschaften als eben der Lage der Eingänge). Es sind also vielleicht bei diesen anspruchsvollen monumentalen Gebäuden andere Grundrisse angewandt worden als in den uns zugänglichen einfacheren Privatwohnungsresten. In nordischen Königshallen und Tempeln mag der Baugedanke der nach der Sonne gewandten Kirche gegründet sein, vielleicht sowohl, was das sächsische wie das nordisch-baltische Gebiet betrifft. Unser Material hierfür ist so gering, daß es uns diese Erklärung als Hypothese zwar erlaubt, aber uns leider nicht eine Beweisführung ermöglicht.

Da durch St. Maria di Naranco die Rede auf Spanien gekommen ist, wird man an die dort befindlichen mozarabischen Kirchenanlagen mit vor der Südseite gelegendem Säulengang erinnert²⁰. Spanien hatte also dieselbe Neigung wie der Norden, die Süd-fassade zu betonen. In Skandinavien und in Niedersachsen liegt die Bedeutung der Anlage in dem Öffnen der Mauer durch möglichst viele Fenster und Türen, um die Sonnenwärme und das Sonnenlicht hereinzulassen. In Spanien in dem Vorlegen einer Loggia, welche eine Jalousie von kühlendem Schatten zwischen dem Kirchenraume und dem allzuheißen Sonnenlichte einschleibt. Ein und dasselbe Prinzip der Südwendung wird also

¹⁸ Dieulafoy, Espagne et Portugal, Paris 1913, S. 65, 66.

¹⁹ Nordens betydelse i den äldre medeltidskonsten (Bedeutung des Nordens in der Kunst des früheren Mittelalters) in Svenska Dagbladet 20. april 1927. Wimmer zitiert S. 251 verschiedene Gegenden in Europa, wo die Südwendung bei den mittelalterlichen Landkirchen herrscht, u. a. Skandinavien.

²⁰ Dieulafoy a. A. S. 72, 73.

im Süden wie im Norden befolgt, unter der Einwirkung völlig entgegengesetzter klimatischer Forderungen.

4. Zwickeldomikale.

Ein in Gotland von der „jung-gotischen Periode“ (Beginn ca. 1250) ab regelmäßig gebrauchtes Gewölbe hat steil steigende Scheitellinien und hat die Kappengrenzen nicht zu den Diagonalen, sondern zu den Scheitelhöhen verlegt (Abb. 16). So ist diese eigentümliche Gewölbeart in meinen „Kirchen Gotlands“, Stockholm 1911, S. 24, kurz charakterisiert, schematisch abgebildet und durch den Namen „Zeltgewölbe“ gekennzeichnet. Die westfälischen Gewölbekappen des 13. Jahrhunderts sind auch oft steigend. Dehio und von Bezold beschreiben (Kirchliche Baukunst des Abendlandes I, 309, 482, 483) eine von Westfrankreich her zuleitende Art „kuppelförmiges Rippengewölbe“ oder „voûte domicale“, welche in Westfalen schon in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts überall verbreitet wäre. Ich stellte mir vor, daß das gotländische Zeltgewölbe eine einheimische Variante des genannten Kuppeldomikales wäre, also eine selbständige technische Erfindung der Gotländer. Diese Meinung scheint durch den von einem deutschen Forscher gemachten Nachweis eines ähnlichen Gewölbes in Westfalen in Frage gestellt. Einige Jahre nach der Drucklegung meiner „Kirchen Gotlands“ erschien die Untersuchung Rudolf Kömstedts über „Die Entwicklung des Gewölbebaus in den mittelalterlichen Kirchen Westfalens“, Straßburg 1914. Er beschreibt da u. a. eine Form, wo die Kappen „nicht auf den Grundrißseiten von Ecke zu Ecke (wie bei allen anderen vierkappigen Gewölben) ruhen, sondern über die Ecken hinweg von Seitenmitte zu Seitenmitte gespannt sind: also Zwickel“, und er nennt das also gebaute Gewölbe „Zwickeldomical“. Hier ist offenbar eine nahe Verwandte meines gotländischen Zeltgewölbes, die Definitionen stimmen gut überein. Wenn aber die schematischen Illustrationen bei mir und bei Kömstedt nebeneinandergestellt werden, so zeigt sich ein Unterschied: die gotländische Scheitellinie ist gerade, die westfälische gekrümmt; die Kappe des gotländischen Zeltgewölbes ist im oberen Teile vollkommen flach, die westfälische Kappe ist eine

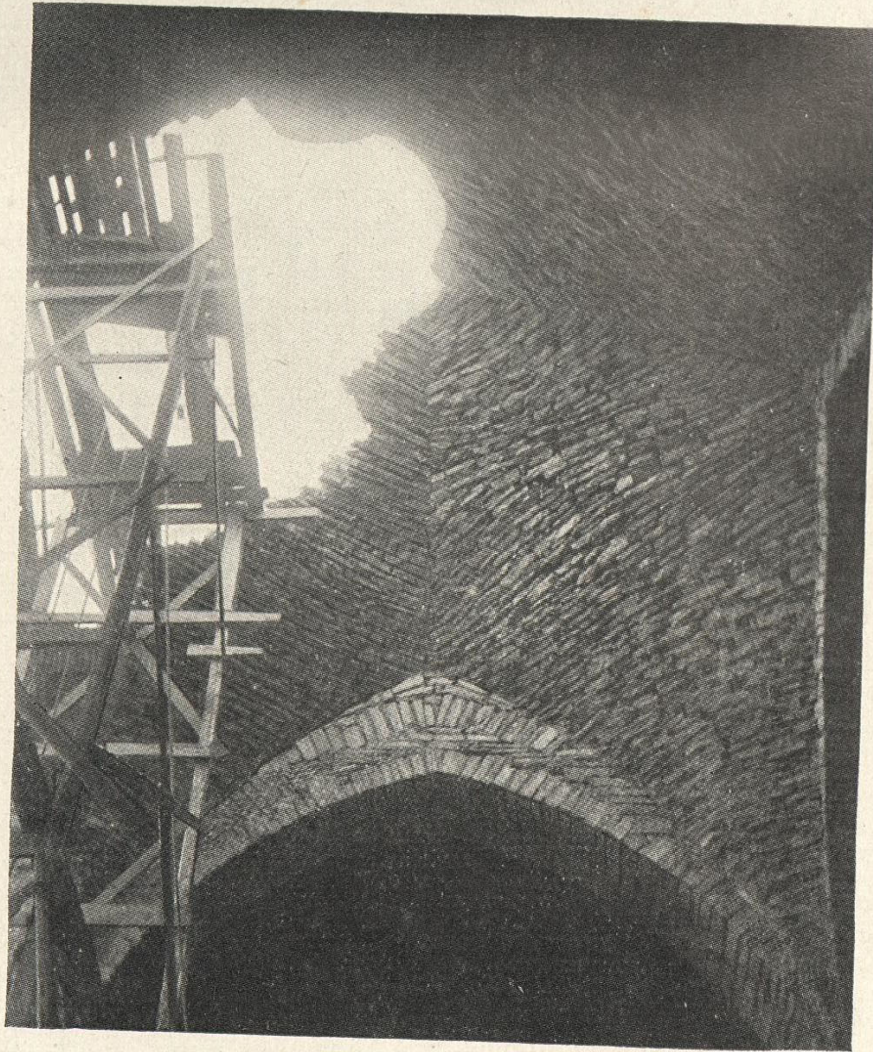
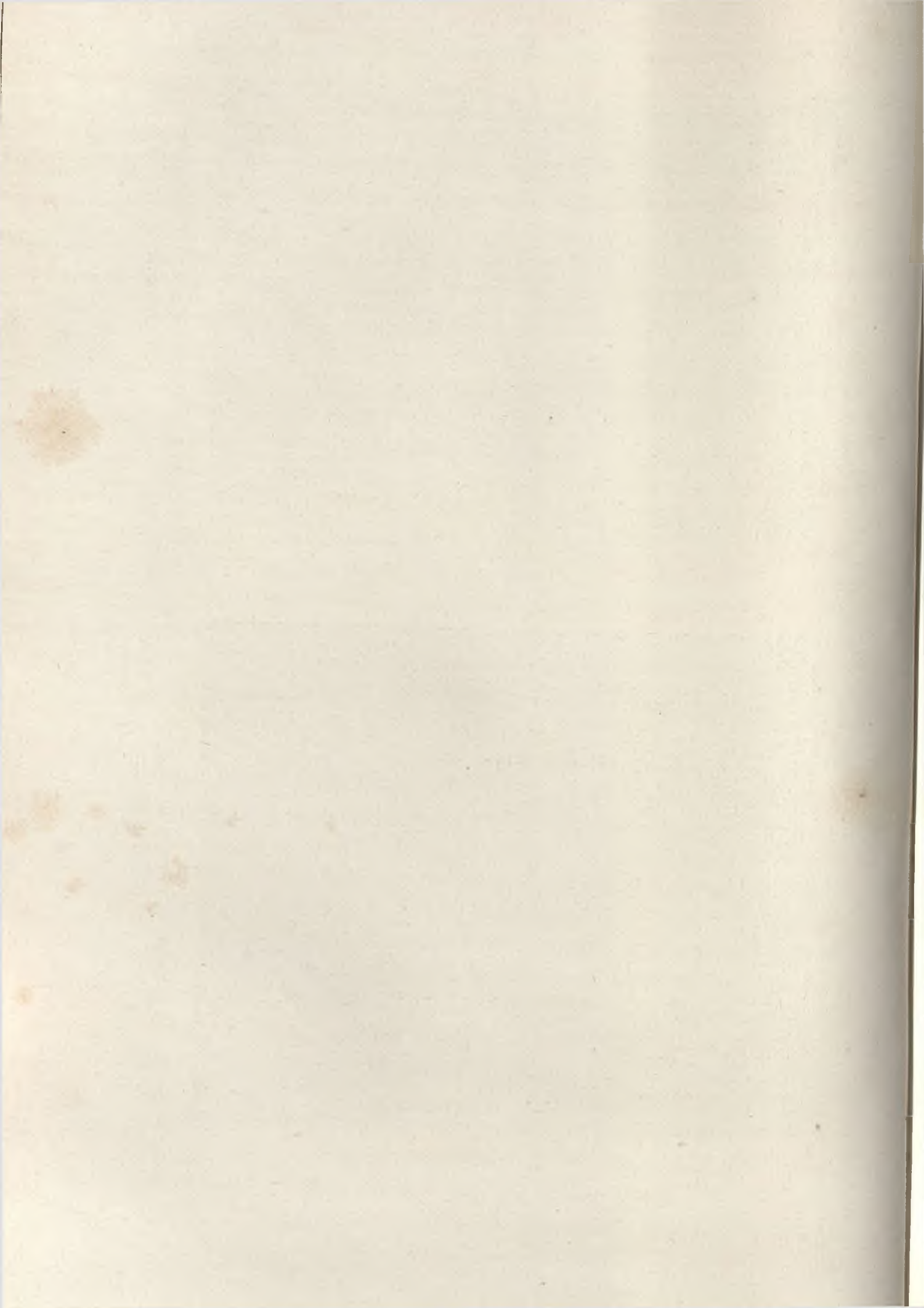


Abb. 16. St. Nicolai in Visby
Detail eines Zeltgewölbes



Abb. 19. Roma, Gotland, Pfarrkirche
Hauptportal



gekrümmte Fläche. Dieses Verhältnis wird außerdem deutlich im Text der beiden Verfasser hervorgehoben (Roosval S. 24, Kömstedt S. 54).

Es gibt zwar auch in Westfalen Gewölbe mit geraden Scheitellinien, z. B. in Holzhausen (Inv. Kreis Lübbecke, S. 39) und in der Jacobikirche zu Koesfeld (das westliche Langhausgewölbe, Inv. Kreis Koesfeld, S. 48) oder in der Nähe Westfalens wie in den Klosterkirchen Loccum und Wiebrechtshausen (Baudenkmäler Niedersachsens I, S. 278 u. 183). Das im Inventar mit geraden Scheitellinien gezeichnete westlichste Langhausgewölbe von St. Jacobi in Koesfeld ist aber von Kömstedt untersucht und als Kuppeldomikal bezeichnet worden, gehört also nicht hierher. Dasselbe ist auch der Fall bei Loccum, wo ich selbst die Gewölbe von oben studiert habe und wahrscheinlich auch im verwandten Wiebrechtshausen. Der Kuppeldomikal wurde nach Kömstedt sowohl früher als auch gleichzeitig mit dem Zwickeldomikal benutzt. Somit könnte als wahrscheinlich angesehen werden, daß der zeltförmige Gewölbetypus eine in Gotland erprobte Form (vielleicht eine für das gotländische Stein- und Mörtelmaterial besonders zweckmäßige Vereinfachung) wäre, welche in der Hauptsache auf dem westfälischen Zwickeldomikal beruht, aber gleichzeitig den geraden Scheitelstich des auch in Westfalen gebräuchlichen geradescheiteligen Kuppeldomikals nachbildete.

Wie verhält sich diese Annahme zu den Daten? Kömstedt scheint die 1240er Jahre als das erste Dezennium („als Zeit der ersten allgemeinen Verwertung“) der Zwickeldomikale im Münsterland anzusehen und meint, daß der Norden Westfalens, z. B. Herford und Minden, in dieser Beziehung 10 Jahre später käme, also in den 1250er Jahren (S. 63). Unter den mit Zwickeldomikalen gewölbten Kirchen nennt er, S. 56, St. Jacobi in Koesfeld (Kreuzschiff), Dom zu Münster, Metelen, Billerbeck, Ennigerloh. Hierbei ist der Münsterdom von besonderer Bedeutung, da seine Gewölbe eine Leistung ersten Ranges sind und das Gebäude überhaupt als das führende architektonische Werk Westfalens zu jener Zeit angesehen werden muß. Der Neubau wurde 1225 begonnen, 1265 erfolgte die Weihe (Kömstedt S. 63).

Wie schon Dehio und v. Bezold nachgewiesen haben, ist hier der Anstoß zur Raumbildung aus Westfrankreich gekommen. Das durch die neue Wölbungsart gewonnene Innenbild, welches in seiner Einheitlichkeit, seiner Weite und seiner grandiosen Rhythmik in Deutschland einzig dasteht, angeregt von Anjou und Poitou her (Dehio, Handbuch V, 365), wurde doch nicht schon 1225 geplant, sondern erst im Laufe der Arbeit, nachdem mit einem basilikalen System der Anfang gemacht war; es kann also nicht 1225, sondern, wie gesagt, eher gegen 1240—50 datiert werden (so Kômstedt S. 63), möglicherweise in den dreißiger Jahren. Da hier die westfranzösische Anregung deutlich bemerkbar ist, erscheint der Münster Dom, was Westfalen anbetrifft, als Urbild für diese Art der Raumbildung und diese Technik des Wölbens. Durch ihre Größe und Schönheit, durch die geographische Lage und die kirchliche Bedeutung des Ortes ist die Münster Kirche ihrerseits ohne Schwierigkeit als Vorbild für die Architekten des nördlicheren Kunstgebietes, des baltischen Nordens, in diesem Falle speziell für Gotland, denkbar.

Wie verhält sich nun diese Zeitbestimmung zu den gotländischen Daten? Die ältesten Zeltgewölbe Gotlands gehören der „Junggotik“ an, d. h. der Zeit ca. 1250—90 in der baltisch-nordischen Periodenberechnung des Verfassers. Bei einigen „junggotischen“ Kirchen sind aber durch neuere Forschungen²¹ dokumentarische Daten höheren Alters als 1250 ermittelt worden: darunter Hejnum (1236) mit zwei Zeltgewölben. Inwiefern diese Ziffer aber auf das ganze bestehende Gebäude oder nur auf gewisse Teile zu beziehen ist, liegt noch nicht klar. Ein Schreibfehler des Dokuments ist auch denkbar. Die Wahrscheinlichkeit spricht gegen eine so frühe Reife der gotländischen Technik und für den Vorsprung der westfälischen, da Westfalen offenbar in näherem Verhältnis zu Westfrankreich stand, wo zweifellos eine Quelle höherer Ordnung für die hier berührten gewölbetechnischen Ideen lag.

²¹ Lundmark, Bilefeldt, Strelow och de gotländska kyrkornas kronologi, in Fornvännen 1925, S. 162 (mit deutscher Zusammenfassung).

5. Druckmauer.

In gewissen dreischiffigen Anlagen Gotlands und auch sonst in Schweden sind die Stützenreihen durch hohe Mauerzüge oberhalb der Gewölbe stabilisiert, die außerdem als Stütze und Einteilung des Satteldaches dienen. Mitunter sind die zwischen den Dachabsätzen sichtbaren oberen Teile der „Druckmauer“ von kleinen Fenstern durchbrochen, die das Mittelschiff des Bodens beleuchten. Die unter den Dächern geborgenen Teile der Druckmauer sind meistens durch spitzbogenförmige oder rechteckige Öffnungen eingeteilt, welche vom Mittelschiffsboden zu den Gewölbehügeln der Seitenschiffe hinausführen. Der Kirchboden ist gewissermaßen als dreischiffige basilikale „Oberkirche“ ausgestattet, und das ganze Gebäude erscheint dadurch von außen als Basilika, obgleich der eigentliche Kirchenraum hallenmäßig gewölbt ist.

Diese Einrichtung schien mir anfangs schwedisch einheimisch. Sie ist aber offenbar älter in Westfalen.

In der Marienkirche zu Lippstadt machte ich mir angesichts der oberen Flächen der Gewölbe folgende Notizen: „Die Gewölbe sehen von oben vollkommen gotländisch aus. Im Mittelschiff sieht man sowohl in den Diagonalen wie in den Scheitellinien Nähte, in den Seitenschiffen erscheinen aber die Kappen wie eine von Scheitellinie zu Scheitellinie reichende Fläche. Die Steinschichten liegen senkrecht zu den Diagonalen. Die Kappen sind aneinandergeschifft, nur nicht in der Vierung, wo Zwischenräume die acht Kappen trennen, welche offenbar auf acht Rippen ruhen. Der einzige Unterschied von den gotländischen Gewölben ist, daß das lippstädtische aus dickeren Bruchsteinen gebaut ist. — Sehr gotländisch muten auch die Druckmauern mit ihren bogenförmigen Durchgängen (einige davon rechteckig) an. Gegenwärtig sind die Druckmauern von außen unsichtbar. Eine gehauene, jetzt unterhalb des Satteldaches sichtbare Gesimsleiste zeigt aber, daß wenigstens ein Streifen der Mauer ursprünglich bloßgelegt war. Das Gebäude wirkte also von außen, als ob das Mittelschiff bedeutend höher als die Abseiten wäre. Fenster für die Beleuchtung des Dachbodens scheinen jedoch im Mittelschiffe nicht vorgekommen zu sein.“

So ist auch in dem bei Dehio und v. Bezold (Taf. 185) gegebenen Querschnitt der Billerbecker Kirche das Verhältnis.

Kömstedt hat der Druckmauer in seinem oben zitierten Buche besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Er setzt die Lippstädter Marienkirche in die erste Hälfte des 13. Jahrhunderts, die Billerbecker Kirche wurde nach ihm 1234 begonnen (Abb. 18).

Die Daten der entsprechenden gotländischen Kirchen sind (nach Roosval, „Gotländischer Cicerone“): Roma Pfarrkirche, 1250er bis 1260er Jahre (Abb. 17); St. Nicolai in Wisby, Mitte des 13. Jahrh.; St. Marien in Wisby, Druckmauer auf den Gewölben des Mittelschiffes, später als 13. Jahrhundert; När (Gotland) um 1280; Strengnäs' Katedrale, eingeweiht 1291; Stockholm Storkyrka, die ersten Gewölbe um 1400.²² Offenbar steht chronologisch der Herleitung der Druckmauer aus Westfalen nichts im Wege.

Nach Kömstedt sind auch im Dom zu Münster und in der Kirche zu Metelen „Obermauern“. Man vergleiche die Namen der „Obermauer“-Kirchen mit denjenigen der Zwickeldomikal-Kirchen und man wird wieder finden, daß sie sich oft decken. Es ist also wohl eine und dieselbe Welle, die von Westfalen aus eine neue Gewölbeform und eine neue Art, das Gewölbe zu festigen, eingeführt hat.

6. Abstammung des gotländischen Zackenbogens.

Die Portale der gotländischen Frühgotik zeichnen sich durch den großen Reichtum ihrer Tympanonformen aus. In phantasievollem Wechsel wird der untere Rand des Tympanons und meistens auch eine etwas höher gelegene mantelartige Schicht in trifolien-, zackenbogen- oder draperieähnlichen Konturen geschnitten (Abb. 21, 22, 31). Als Urformen einer Gruppe von Entwicklungsreihen dieser Art (die der Verfasser in „Kirchen Gotlands“ gezeichnet hat) sind ein rundbogiges Trifolium (wie Abb. 23) und ein Zackenbogen in der regelmäßigen Form eines gekrümmten Rundbogenfrieses (wie Abb. 19) zu betrachten.

²² Beschrieben von Roosval in „Sveriges Kyrkor“, dem schwedischen Kunstinventar, herausgeg. von Curman und Roosval, mit deutschen Zusammenfassungen!

Das nach meiner Meinung erste Exemplar dieses Zackenbogens erscheint auf dem Hauptportal der Roma-Pfarrkirche (ca. 1250—70), deren Langhaus eines der ältesten Zeltgewölbe Gotlands besitzt (Abb. 19, Roma südl. Schiffportal). Ein vielblättriger Rand zeichnet sich unterhalb der innersten Archivolte in Relief auf der Tympanonfläche ab. Auch das Tympanon selbst

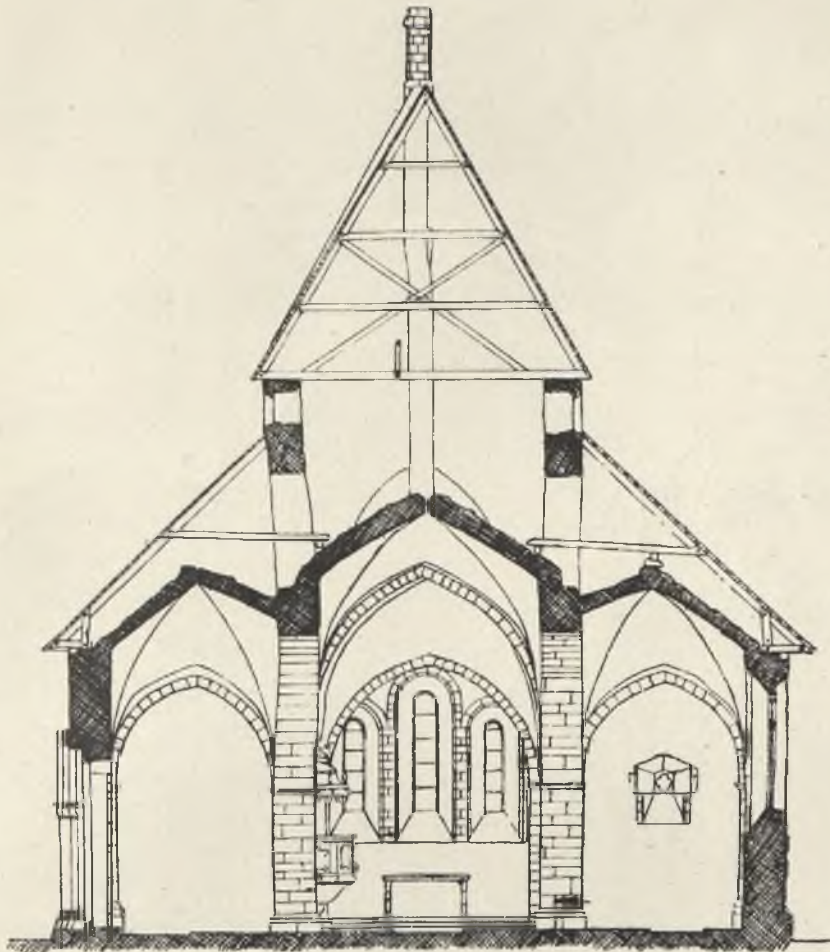


Abb. 17. Roma, Gotland, Pfarrkirche, Sektion.

ist in Blattbogenform ausgeschnitten, aber in anderem, langsameren Rhythmus.

Der Zackenkontur mit acht oder mehr Halbzirkeln kommt in Gotland nur auf den ältesten der gotischen Kirchen vor: Roma-Pfarrkirche, Südseite des Langhauses; Gothem, Turm (ca. 1250—90); Alskog, Chor (Ende der 1270er Jahre); Barlingbo, Südseite des Langhauses (ca. 1250—70); Vänge, Langhaus (ca. 1250—90); In den späteren gotischen Portalen ist die Zahl der Kleinbogen geringer oder ihre Form nicht mehr rundbogig.

Jener Zackenbogen ist eine hauptsächlich islamische, ursprünglich mesopotamische Erscheinung, die sich vom arabischen Spanien aus nach Westfrankreich, Languedoc, Auvergne und Burgund ausbreitet. Er gehört hier hauptsächlich dem 12. Jahrhundert an, lebt aber noch im 13. Jahrhundert in und in der Nähe von Burgund, z. B. in den Portalen der Kathedrale von Bourges.

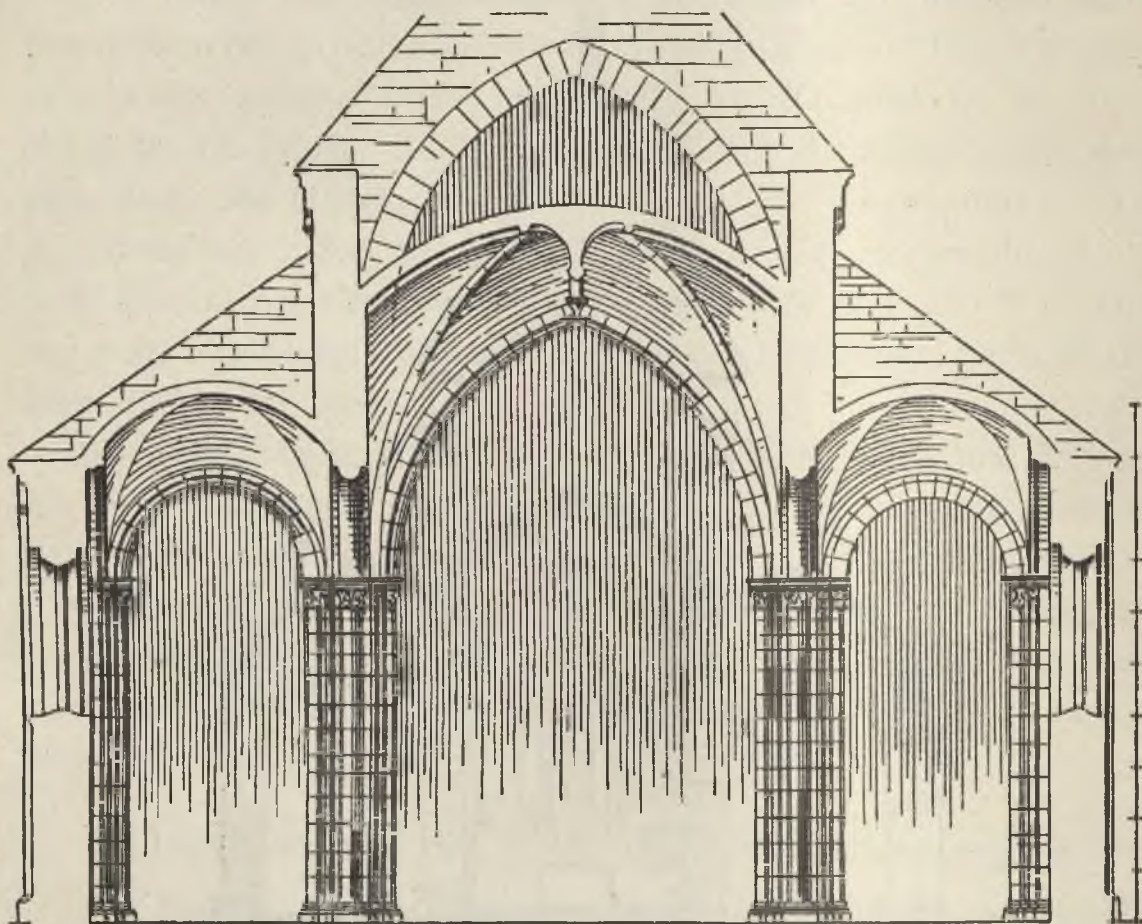


Abb. 18. Kirche zu Billerbeck (Westf.), Querschnitt
(nach Dehio und v. Bezold, Kirchl. Baukunst des Abendlandes, Atlas Bd. II, T. 185 Nr. 5).

Im südwestdeutschen und im niederrheinischen Gebiet finden sich, in der Übergangszeit, Zackenbogen, z. B. in den Chorarkaden des Straßburger Domes (vollendet ca. 1250), weiter im Dom zu Bamberg — blendenartig im Chor, im Lichten gearbeitet in der Krypta (Weihe 1237) — als Portalarchivolte, in Ebrach am Westportal der Michaelskapelle (erste Weihe 1218, Vollendung 1282), ebenfalls in Ebrach als Fensterumrahmung im südlichen Querschiffgiebel und besonders ähnlich, nämlich in der gedoppelten Form, an einem gekuppelten Fenster



Abb. 21. Kirche Hejnum, Gotland
Chorportal

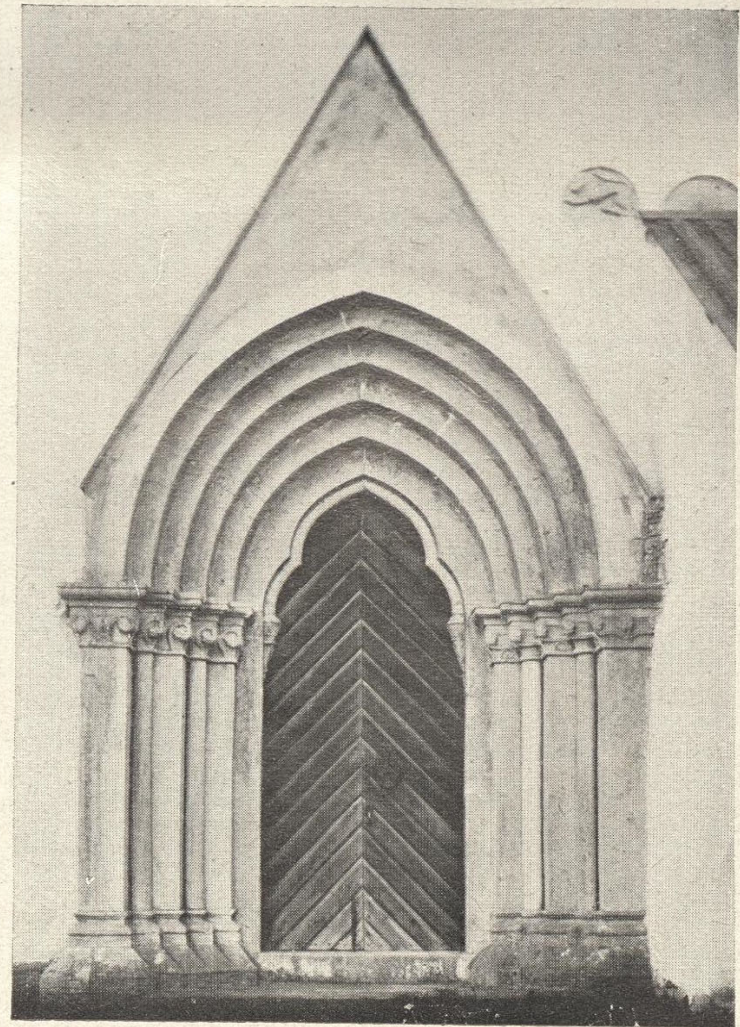


Abb. 22. Kirche Hejnum, Gotland
Nordportal des Langhauses

im Giebel des südlichen Querschiffes des Mainzer Domes (Einweihung 1239)²³.

Für die Erklärung des gotländischen Zackenbogens ist es besonders wichtig, daß wir in Niedersachsen prachtvolle Exemplare des Zackenbogenportals mit acht oder mehreren Zirkeln finden, zwar nur an drei Gebäuden, dafür aber an um so bedeutenderen: an der Zisterzienserklösterkirche Riddagshausen (etwa 1225—30 bis etwa 1245, Dehio, Handbuch, 2. Aufl.), am Dom zu Halberstadt (Westbau um 1230—40, Dehio, a. a. O.), an der Zisterzienserinnenkirche Wiebrechtshausen in Hannover (ca. 1240)²⁴. Von Halberstadt aus wäre nach Giesau²⁵ das Motiv nach der Liebfrauenkirche in Arnstadt (Thüringen, nach der oben gegebenen Datierung Halberstadts also frühestens ca. 1240) übertragen.

Die interessanten Zusammenstellungen, die Dr. Giesau mit vielen der obengenannten Werke, mit der Walkenrieder Zisterzienserkirche (Braunschweig, Chor, ca. 1219—40, Langhaus ca. 1240—90, soviel ich weiß ist hier jedoch nicht das Zackenbogenmotiv verwandt), und mit dem Magdeburger Dom angestellt hat, sollen hier nicht weiter verfolgt werden. Ich nehme daraus nur als erwiesen an, daß der vielblättrige Zackenbogen von Burgund aus und zu großem Teile im Wege der Zisterzienserarchitektur nach Südwestdeutschland und weiter nach Sachsen in der Zeit ca. 1230—50 verpflanzt worden ist.

Ich hatte schon in „Kirchen Gotlands“ auf Riddagshausen als eventuelle Quelle des gotländischen Portals vom Typus Roma hingewiesen (a. A. Taf. 82, Text S. 163). Man bemerke nun, daß die Datierungen der deutschen Monumente ca. 1230—50 sehr gut zu meinen Zeitbestimmungen der gotländischen Ableitungen ca. 1250—90 passen und weiter, daß es wirklich nahe

²³ Zitiert aus Giesau, Die geplante Vorhalle des Domes zu Halberstadt, im Jahrbuch für Denkmalpflege in der Provinz Sachsen 1913. Die Parenthesen mit den aus Dehio, Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler geholten Daten sind von mir eingeschoben. Herr Professor Panofsky in Hamburg hat die Freundlichkeit gehabt, mich auf diese wichtige Arbeit Giesaus hinzuweisen.

²⁴ Nach Mittelalterliche Baudenkmäler Niedersachsens I, Hannover 1861, Blatt 48, S. 190. Der Zackenbogen zeigt hier doch nur fünf Blätter.

²⁵ A. a. O.

liegt, hier an eine Ideenübertragung durch Zisterzienser zu denken. Dieser Orden hatte nämlich seit ca. 1160 eine große, oft leitende Rolle in der schwedischen Architektur inne. Zwar wurde diese Rolle, soweit wir wissen, im Anfang nicht von deutschen, sondern von französischen Zisterzienser-Laienbrüdern gespielt. Der Orden wurde ja von Clairvaux aus nach Schweden verpflanzt²⁶. Es läßt sich jedoch wohl denken, daß zwischen dem gotländischen und einem niedersächsischen Zisterzienserkloster Verbindungen gepflegt wurden, da überhaupt der Verkehr Westfalen-Gotland sehr lebhaft war. Ein Abt in Roma, Martinus Pallas, ist von westfälischem Blute²⁷; zwar erst Anno 1400 erwähnt; die Äbte des 13. Jahrhunderts sind leider unbekannt.

Man bemerke, daß von den fünf erwähnten gotländischen Kirchen mit Zackenbogenportalen vom achtblättrigen Typus drei unmittelbare Nachbarn des Zisterzienserklosters Roma sind (darunter die Pfarrkirche Roma), die zwei anderen liegen nur 20—30 Kilometer entfernt davon.

Dehio-v. Bezold erklärten die gotische Art der Halberstädter Kathedrale aus (Abb. 20) Laon. Dies mag richtig sein in anderen Teilen, aber für die Komposition der Westfassade scheint mir Westfrankreich mehr bedeutet zu haben. Die mit Blendarkaden gefüllten Seitenportale sind ein z. B. von Notre Dame-la-Grande in Poitiers bekanntes Motiv, (NB.: wenn die Füllung der Halberstädter Seitenportale nicht sekundär ist). Die Anordnung mit zwei den Haupteingang flankierenden Scheinportalen ist überhaupt Regel im Westfrankreich des 12. Jahrhunderts. Da kommt auch der Zackenbogen recht oft vor. Zwar nicht in Notre-Dame-la-Grande, aber an vielen anderen. An der genannten Fassade erscheinen die Zacken dagegen genau wie in Halberstadt in stichbogenförmiger Reihe oberhalb des großen Mittelfensters. Nun hat Dr. Giesau nachgewiesen²⁸, daß eine vor der Fassade geplante Vorhalle sehr genau mit burgundischen Vorhallen wie derjenigen zu Beaune übereinstimmt und daß es auch an anderen

²⁶ Vgl. Curman, Cistercienserordens byggnarskonst, Stockholm 1912.

²⁷ Vgl. Lindström, Gotlands Medeltid II, S. 209.

²⁸ A. a. O.



Abb. 23. Kirche Helgvi, Gotland
Chorportal

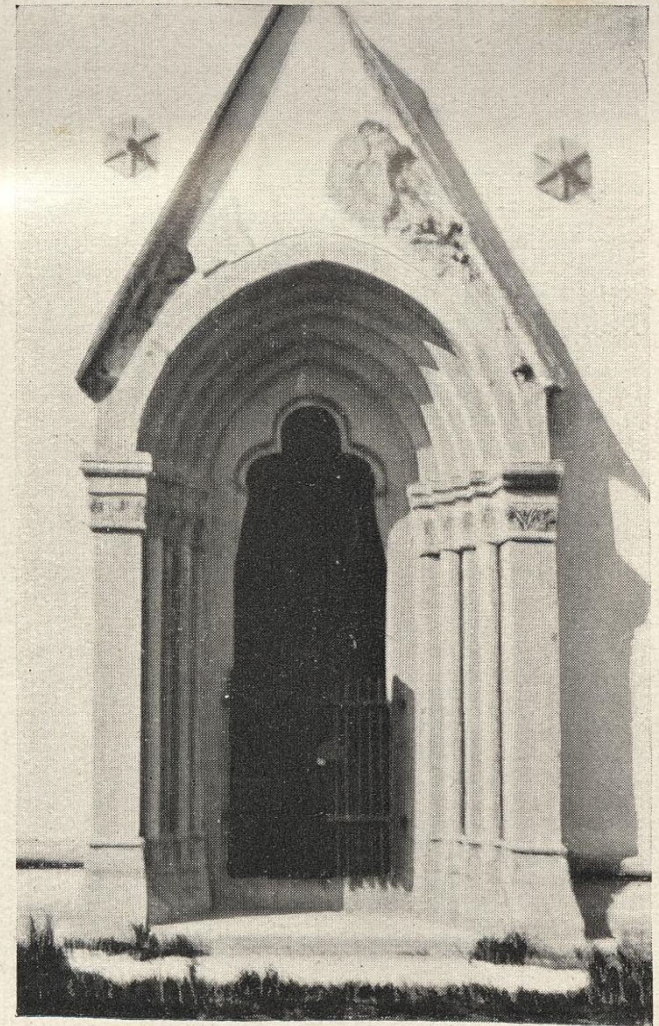


Abb. 24. Kirche Helgvi, Gotland
Portal des Langhauses



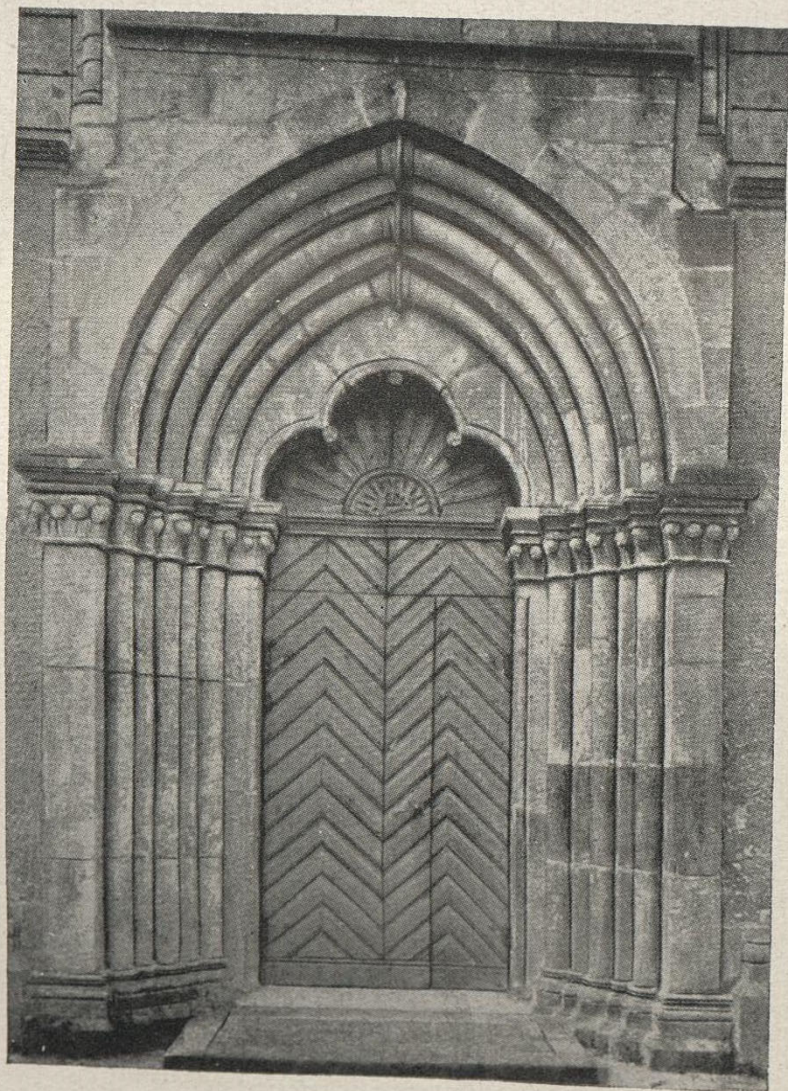


Abb. 25. Katholische Pfarrkirche zu Wiedenbrück (Westf.), Nordportal
(Nach: Bau- und Kunstdenkmäler Westfalens, Kreis Wiedenbrück, T. 42)



Abb. 26. Kirche Vestkinde, Gotland
Chorportal

Einzelheiten sich darlegen läßt, daß in Halberstadt viele in der Burgund heimische Ideen durch einen mittelrheinischen Baumeister bearbeitet sind.

Dies ist alles überzeugend. Trotzdem steht es fest, daß die Fassadenkomposition im Laufe der Ausführung sich von dem burgundischen Muster entfernt hat. Und für ihre endgültige Fassung haben nicht nur (wenn überhaupt) Laon und, wie Giesau denkt, Senlis mit eingewirkt, sondern auch westfranzösische Studien. Hängen nun solche Studien mit derselben Ideenwelle zusammen, welche von Poitou nach Nordwestdeutschland die Domikalgewölbe mit sich brachte? Die zeitliche Übereinstimmung ist jedenfalls auffallend. Und es ist, was Gotland anbetrifft, auffallend, daß im selben Gebäude (Roma-Pfarrkirche) die ersten Beispiele des Zackenbogens und der Zwickeldomikale auftreten. Es ist auch bemerkenswert, daß in einem anderen schwedischen Beispiele, diesmal einem festländisch-schwedischen, sowohl die westfranzösische Fassade mit den zwei blinden Seitenportalen wie auch kuppelähnliche Gewölbe und „Druckmauer“ erscheinen. Ich meine den Strengnäser Dom, eingeweiht 1291 nach vielleicht hundertjähriger Bauzeit.²⁹ Die für Schwedens Kunstgeschichte große Frage von dem Verhältnis Westfrankreichs zu den Backsteinkathedralen und Klosterkirchen der Mälarlandschaften soll hier aber nicht aufgenommen werden. Wir beschränken unsere Betrachtung auf Gotland und unterstreichen hiermit folgendes: Es ist wahrscheinlich, daß, durch Vermittlung der in Nordwestdeutschland um 1230—50 geschaffenen Formen, kuppelähnliche Gewölbe, Druckmauern und zackenförmige Portalverzierungen nach Gotland gelangt sind, welche sämtlich ursprünglich in Westfrankreich übliche Konstruktionsarten darstellen, dorthin aber von Spanien und weiterher vom Islam gelangt sind. Diesen Stammbaum habe ich jedoch nicht für die Druckmauer nachgewiesen. Zwar ist eine solche in einem romanischen Gebäude der poitevinischen Schule nachgewiesen: Lesterps (Abb. bei Lasteyrie, *Architecture religieuse en France a l'époque romane*

²⁹ Vgl. Gerda Boëthius, *De tegelornerade grästens kyrkorna*, Stockholm 1921.

fig. 474). Inwiefern ist aber Lesterps typisch? Auch in Burgund ein Einzelfall: die Vorhalle von Vezelay, nach Dehio-v. Bezold Tafel 149, 1 zu urteilen.

7. Meister Lafrans Botvidarson.

Meister Lafrans Botvidarson³⁰ war Sohn und Schüler des Baukünstlers Botvid aus Eskelhem in Gotland. Seine ältesten selbständigen Arbeiten trennen sich von der Art seiner Vorgänger vor allen Dingen durch den Spitzbogen, den er (in Portalen) mit einem trifoliumkonturierten Bogen kombiniert. Er entwickelt dann mehr und mehr das Motiv des Dreiblattes. Die Bogensegmente werden durch Teilung vermehrt, durch hervorspringende Lilien bereichert (Abb. 21). Das Motiv wuchert auf das innerste Bogengewölbe hinüber, wird m. e. W. auf das phantastischste ausgenützt, z. B. in Lau und in Klinte. Nun sind die ältesten Arbeiten (deren innerer Zusammenhang und Reihenfolge in meinen „Kirchen Gotlands“ dargelegt ist) merkwürdig westfälisch geartet. Man vergleiche die Portale Lafrans' mit dem Nordportal in Wiedenbrück (Abb. 22, 23, 24, 25)! Es hat hiernach den Anschein, als hätte der junge Lafrans (dessen Vater und Lehrer für gerade geschlossene Tympana Vorliebe besitzt) seine spitzbogigen Archivolte und seine mit runden Stäben besetzten Dreiblatt-Tympana in Westfalen gelernt. Noch ein paar weitere Zusammenstellungen werden zeigen, daß eben in der Zeit des jungen Lafrans, d. h. in der ersten Zeit der gotländischen Junggotik, auffallende Beziehungen zwischen Gotland und Westfalen herrschten: Vestkinde Chorportal und die drei Seiteneingänge der Herforder Münsterkirche (Abb. 26, 27, 28). Die meisten Motive des gotländischen Portals können aus den dreien in Herford zusammengesucht werden: Christus in halber Figur, gleichsam abgeschnitten und zufällig auf dem Schlußsteine angebracht (Nordportal in Herford und Vestkinde)!³¹ Ebenso die zwei Bestien rechts und

³⁰ Über Lafrans s. Svenskt Biograf. Lexikon Bd. V, Stockholm 1925, S. 576, Artikel Botvid.

³¹ Das ist der Platz des segnenden Gottes in westfranzösischen Portalen des 12. Jahrhunderts. Man wird daran erinnert, daß eine westfranzösische Wölbungsart schon am Ende des 12. Jahrhunderts nach Westfalen hinüber gewirkt hat. Vgl. in der erwähnten Arbeit Kömstedts „das System Kirchlinde“.

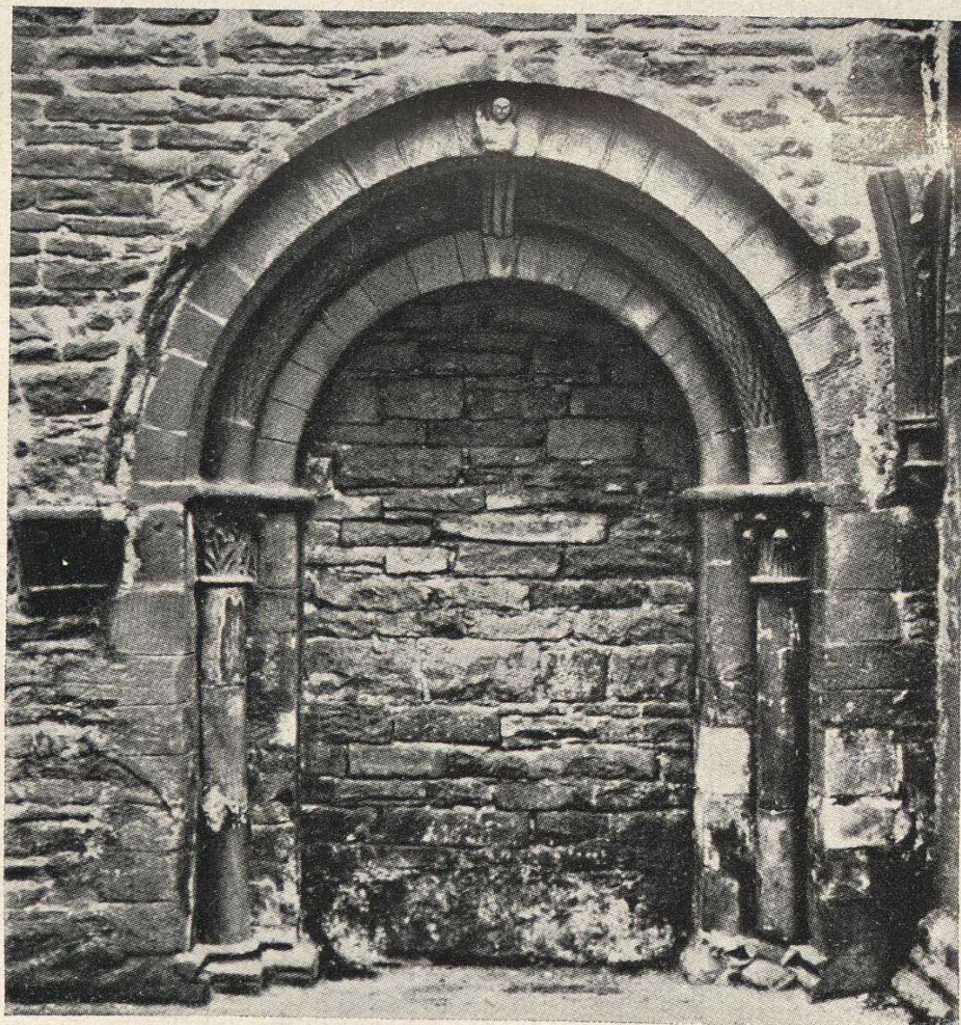


Abb. 27. Herford, Münsterkirche
Portal der Nordseite
(Nach: Bau- und Kunstdenkmäler Westfalens,
Kreis Herford)

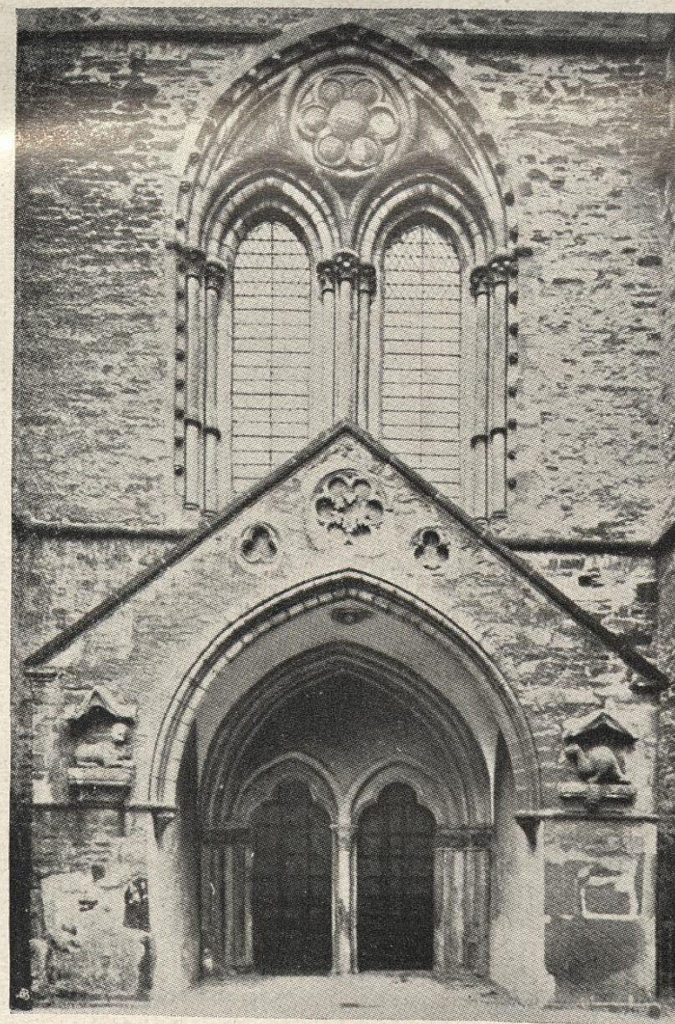


Abb. 28. Herford, Münsterkirche
Portalvorbau des südlichen Querschiffes
(Nach: Bau- und Kunstdenkmäler Westfalens,
Kreis Herford)

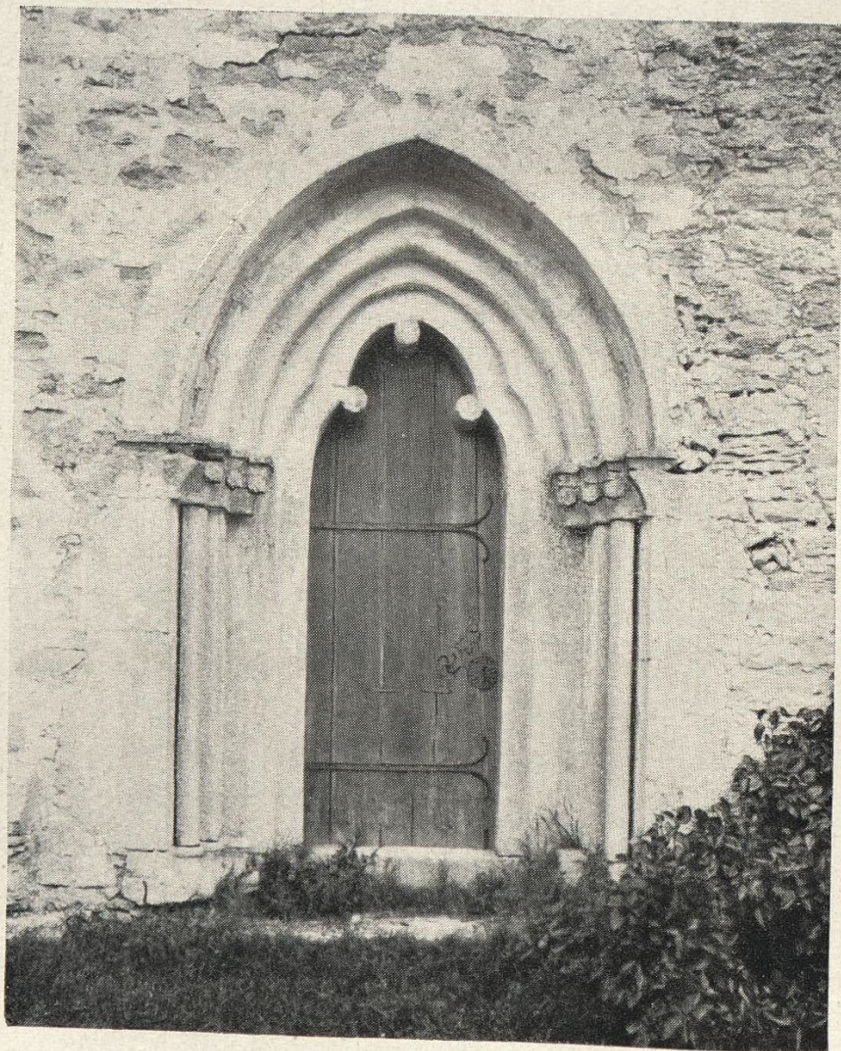


Abb. 29. Kirche Träkumla, Gotland
Hauptportal

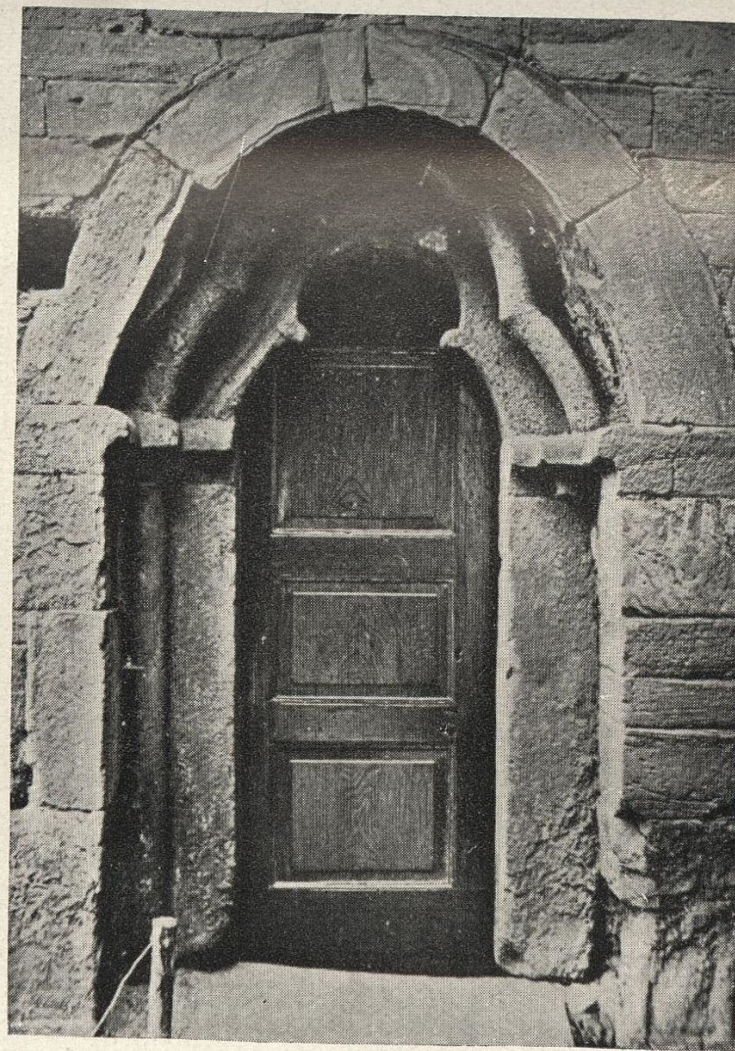


Abb. 30. Mengede (Westfalen)
Ostportal
(Nach: Bau- und Kunstdenkmäler Westfalens,
Landkreis Dortmund, T. 42)

links in Kapitälhöhe (östliche Vorhalle auf der Südseite in Herford, und Vestkinde). Vergleiche weiter Träkumla und Mengede (Kr. Dortmund) (Abb. 29, 30). Die Zeitbestimmung der in Frage kommenden westfälischen Portale ist unsicher. Dehio und v. Bezold weisen die Herforder Münsterkirche der gleichen Stufe zu wie den Paderborner Dom, welcher 1233—41 begonnen wurde. Dehios Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler (2. Auflage des Bandes V), läßt die Möglichkeit offen, daß Herford ein wenig älter sei: „die westfranzösische Wurzel (Anjon und Poitou) tritt in einigen Punkten, namentlich der Gruppierung und Detaillierung der Fenster, noch deutlicher hervor als in Paderborn“. Kömstedt, der einen ausgezeichneten Überblick über die westfälische Entwicklung hat, scheint für die 50er Jahre zu stimmen. Ich vermute also, daß die westfälischen Portale dieser Richtung den Jahrzehnten 1230—60 zugehören. Die entsprechenden Daten auf Gotland sind: Träkumla 1286 (laut gemalter Inschrift im Chorraum, kritisch behandelt von Lundmark o. c. S. 170); Vestkinde ca. 1260 (meine Schätzung im „Gotländske Ciceronen“); Helgvi ist in zwei Verzeichnissen gotländischer Kirchen mit der Jahreszahl 1239 bezeichnet worden; wie diese und andere Daten dieser Verzeichnisse zu verstehen sind, ist, wie oben S. 20 schon gesagt, noch nicht klar.

Über die Chronologie der hier betrachteten Portale Gotlands und Westfalens läßt sich dasselbe sagen wie über die Zeitbestimmung der Zwickelgewölbe beider Länder (s. S. 19, 20): im großen und ganzen ist die gotländische Gruppe etwas später, bei den ältesten Beispielen ist auf jeder Seite die Datierung so unsicher, daß hierdurch keine Gewißheit über die Priorität zu gewinnen ist. Die Wahrscheinlichkeit spricht doch dafür, daß Westfalens Frühgotik, was die hier berührten Formen angeht, auf Gotland eingewirkt hat.

Ebenso deutlich wie der westfälische Anteil hier ist, ebenso klar scheint mir, daß Lafrans in seiner späteren Entwicklung (Lau u. a.) (Abb. 31) von Westfalen unabhängig ist. Andere Elemente haben hier seine Phantasie gespeist: die heimischen Holzkirchenportale, und der über Rußland fließende Strom islamischer Kunst, Formen von ursprünglich persischer Art³². Darauf deuten u. a.

³² Roosval, Den gotländska Ciceronen, S. 5, 107, 108, 112, 132.

Bogenfriese, die an den Türpfosten entlang laufen; Blätternarraturen rund um den untersten Teil der Säulen usw. erinnern an die Formen kleinasiatischer Moscheen im 13. Jahrhundert. Ähnliches muß im Nachbarlande Rußland während der islamischen Tartarenherrschaft existiert haben, d. h. im 13. Jahrhundert³³. Wahrscheinlich haben die Studienreisen der Gotländer in Westfalen zur Folge gehabt, daß verschiedene Züge von besonders nordischem oder besonders orientalischem Charakter nach Westfalen verpflanzt wurden. Beweise solcher Einwirkung des Nordens auf Westfalen sind vielleicht das Chorgestühl der Klosterkirche Loccum und Kapitäle eines Turmes in Bücken. Ebenso können wohl die Byzantinismen der romanischen Zeit in Westfalen z. T. durch den gotländisch-russischen Handelsweg erklärt werden. Diese weitreichenden Fragen gehen über den Rahmen dieses Aufsatzes hinaus, welcher ausschließlich die von Westfalen nach Gotland fließende Strömung behandelt.

³³ Näheres hierüber in Roosval, *Congrès d'histoire de l'art*, Paris 1921. *Compte-Rendu analytique*, S. 119. — Vgl. Ballods (jetzt Professor in Riga) Schrift über die Ausgrabungen in Sarai, referiert von Arne in „*Svenska Dagbladet*“ 1. 4. 1927. Eine auf Gotland gefundene Silberschale ist nach Arne vom tatarischen Sarai gekommen.

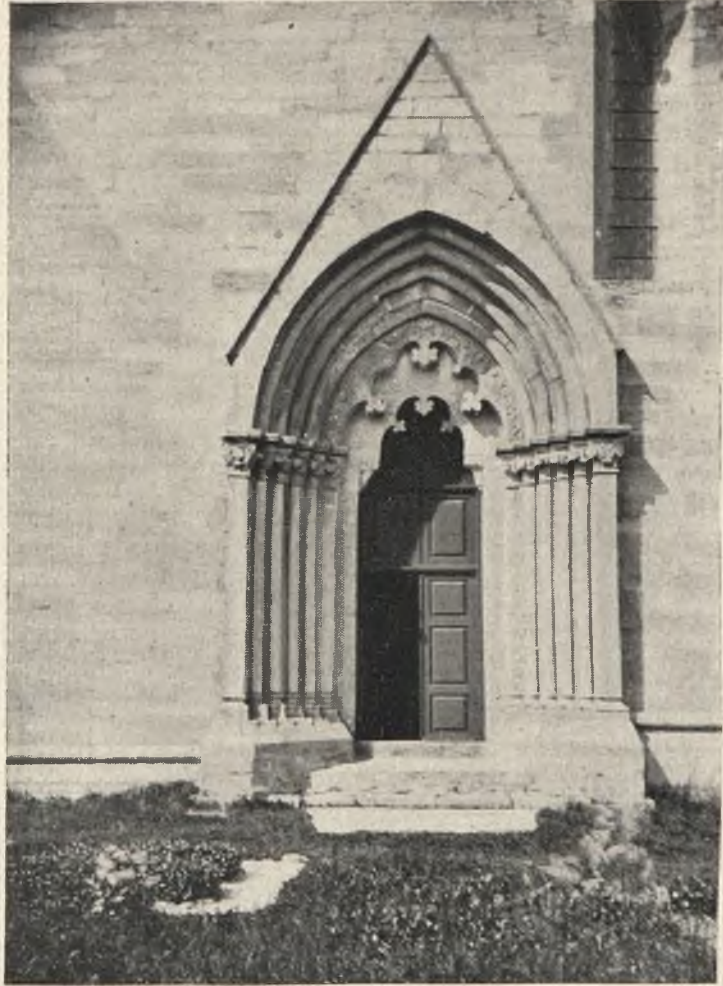
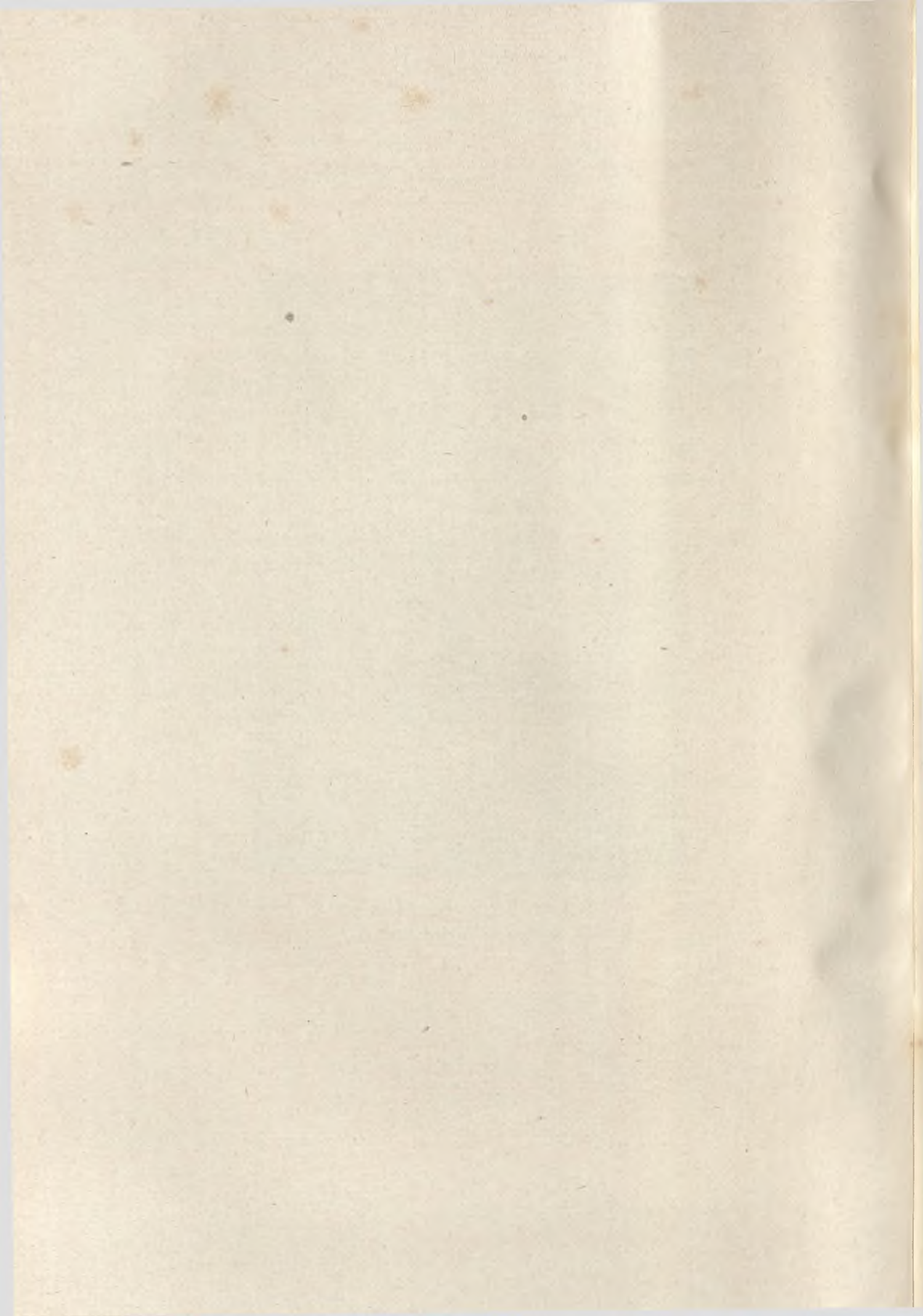


Abb. 31. Kirche Lau, Gotland
Südportal des Chores



II.

Die bildende Kunst im Rahmen der hansischen
Geschichte.

Von

Sigfrid H. Steinberg.

Meine Absicht in nachfolgenden Ausführungen ist es, vom Standpunkt der allgemeinen (Kultur-) Geschichte aus zu der Frage einer Kunstgeschichte im Wirkungsbereich der Deutschen Hanse Stellung zu nehmen. Dazu ladet außer der recht ergiebigen, aber kaum und von historischer Seite noch gar nicht ausgenutzten Literatur der letzten Jahre¹ auch der kürzlich mit Nachdruck erhobene Hinweis auf den Mangel einer „Geschichte der hanseatischen Kunst“ ein². In Anbetracht der scharfen, m. E. aber im wesentlichen zutreffenden Kritik, die Habicht von kunsthistorischer Seite erfahren hat³, scheint eine solche Auseinandersetzung um so notwendiger, als Habicht halb und halb in Aussicht stellt,

¹ Dies gilt besonders von C. G. Heise, Norddeutsche Malerei im 15. Jahrhundert. Leipzig 1918. Das Buch, das als erstes ein wichtiges Teilgebiet der niederdeutschen Kunst im Zusammenhang untersucht und darstellt, scheint in Revolution und Inflation ohne merkliche Wirkung untergegangen zu sein; das ist um so bedauerlicher, als darin neben den kunsthistorischen auch die rein historischen Angaben (teilweise unter Mitarbeit von H. Reincke) sehr zuverlässig sind.

² V. C. Habicht, Hanseatische Malerei und Plastik in Skandinavien. Berlin, G. Grote, 1926, Vorwort. — Das Buch ist verdienstlich durch sein Abbildungsmaterial, das den reichen Schatz der nach Nordeuropa gelangten niederdeutschen Kunstwerke in seiner Fülle vorführt und ihn für Deutschland größtenteils erst erschließt. Um so bedauerlicher ist es, daß die historischen Grundlagen des Buches recht mangelhaft sind. Das wirkt sich auch nach der kunstgeschichtlichen Seite hin aus, indem der Verfasser oft Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Gruppenbildungen sieht, die nicht nur aus stilkritischen Gründen anfechtbar sind.

³ Zuletzt von C. G. Heise in der Zeitschr. d. Ver. f. Lübeckische Gesch., Bd. 24, S. 208f.

diese noch fehlende hansische Kunstgeschichte selber schreiben zu wollen, die historischen Grundlagen seiner Arbeit aber mindestens ebenso anfechtbar sind wie die kunsthistorischen. Die Probleme einer „hansischen Kunstgeschichte“ anzudeuten — mehr nicht — ist der Zweck dieser Zeilen.

Der naiven Sicherheit gegenüber, mit der Habicht von vornherein die Gegebenheit einer „hansischen“ Kunst unterstellt⁴, muß als erstes die Frage aufgeworfen werden, ob dieser Ausdruck, der doch nur den Sinn „gemeinhansisch“ haben kann, überhaupt in den Tatsachen eine Stütze findet. Von der hansischen Geschichte herkommend, wird man einen einheitlichen hansischen Formwillen gewiß nicht erwarten. Wirkt doch durch die ganze hansische Geschichte das nie ausgeglichene Spannungsverhältnis von Gemeininteresse und Sonderinteressen; ständig durchbrechen einzelne Städte oder Städtegruppen die gemeinsamen Pläne; man erinnert sich des Verhaltens Kölns im hansisch-englischen Krieg, der Aufnahme der Merchant Adventurers durch Hamburg, des frühzeitigen Anknüpfens der Preußen mit den Holländern. Diese landschaftlichen und partikularen Sonderheiten prägen sich aber noch viel stärker in der Kunst aus. Hier fehlen ja die konkreten wirtschaftlichen und politischen Zielsetzungen, die die Mehrzahl der Städte doch immer wieder zusammengeführt haben, und die traditionell gegebenen Unterschiede der Landschaften überwiegen so sehr, daß von einer künstlerischen Verbundenheit nur mit größter Zurückhaltung gesprochen werden kann. Denn in den Städten auf altdeutschem Siedlungsgebiet wird die überlieferte, auf eine reiche Vergangenheit zurückblickende Kunstübung durch den Beitritt und die Zugehörigkeit zur Hanse keineswegs in neue Bahnen gelenkt. Die Hanse hat sich — mit guten Gründen — stets dagegen gewehrt, als ein staatsrechtliches „corpus“ angesehen zu werden; man wird sie auch nicht zu einer in sich geschlossenen Kunstprovinz abstempeln dürfen. So wenig die „siebenund-siebzig“ Städte von der Deutschen Hanse eine allen gemeinsame

⁴ Die ständige (falsche) Anwendung des Wortes „hanseatisch“ bei Habicht kennzeichnet die Vorstellung, die er sich von der „Geschichte dieser imposanten Handels- und Städtekompanie“ (a. a. O., S. 1) macht.

Geschichte haben, so wenig haben sie eine allen gemeinsame Kunst. Was ihrer Kunst, was ihrer Kultur gemeinsam ist, das ist das Deutschbürgerliche schlechthin; was sie dabei von den oberdeutschen Städten scheidet — niederdeutsche Stammesart und Volkstum —, das von Riga bis Köln festzustellen und auszu-deuten, wird eine lohnende Aufgabe der historischen Psychologie sein. Was wir als hansisches Gemeingefühl mit Sicherheit nachweisen können, das erstreckt sich auf wirtschaftliche Dinge, Leistungen und Ziele der Handels- und Verkehrspolitik; sie aber reichten selbstverständlich nicht aus, um über die kaufmännische Betätigung hinaus einer einheitlichen hansischen Kunst Boden zu schaffen und Richtung zu geben. Nun gar „Kunstpolitik“ zu treiben hat ja den hansischen Ratssendeboten zweifellos so fern wie nur möglich gelegen; wenn man trotzdem mit dem Begriffe „hansische Kunst“ arbeitet, so wird von Anfang an eine falsche Wegrichtung eingeschlagen, die notwendigerweise zu einem falschen, einem unmöglichen Ergebnis führen muß. Es gibt schwäbische, böhmische, flämische Kunst; aber es ist nicht ohne weiteres erlaubt, die bei diesen zugrunde liegende Einheit der Landschaft durch die Einheit des Wirtschaftsspielraumes zu ersetzen und darauf eine hansische Kunstgeschichte aufzubauen.

Trotz dieser Einschränkungen entbehrt der Begriff „hansische Kunst“ nicht jeder Berechtigung, wenn man ihn etwa nur auf das Zentrum des hansischen Lebens einschränken wollte, auf die wendischen Städte. Daß diese, und unter ihnen namentlich Lübeck, in der Tat die Hanse am stärksten, zeitweise ausschließlich, verkörpert haben, bedarf an dieser Stelle keiner näheren Darlegung. Es sei nur daran erinnert, daß an dem großen Wendepunkt des hansischen Schicksals, in dem Kampf mit Waldemar Atterdag, dieses Schicksal, Bestand und Größe der Hanse, ganz in die Hände der wendischen Städte gelegt war. Für die Kunst der wendischen Städte könnte daher wohl das Wort „hansisch“ verwandt werden; aber man wird doch Bedenken gegen diese Verengung des Wortes erheben müssen, das damit seine genau umrissene historische Bedeutung teilweise einbüßen würde.

J. Roosval hat im Hinblick auf die Bedeutung Wisbys für die Anfänge dieser Kunst, auf ihren Zusammenhang mit Skandi-

navien, auf eine gewisse Wechselwirkung mit dem slawisch-byzantinischen Nowgorod dafür das Wort „baltische Kunst“ geprägt⁵. Aber diese Benennung verwischt doch allzusehr die Tatsache, daß seit dem 13. Jahrhundert im ganzen Baltikum der deutsche Einfluß — sei es, daß deutsche Meister hier arbeiteten, sei es, daß fertige Werke aus Deutschland eingeführt wurden — an erster Stelle steht und daß Lübeck seit der Mitte des 15. Jahrhunderts für das Ostseegebiet auch Herrscher in der Kunst wird. So entscheidet sich denn H. Deckert auf fremden Rat hin — er bekennt seine Nichtvertrautheit mit den historischen Umständen — für die Bezeichnung „lübisch-baltische Kunst“ und wird damit sicherlich deren Wesen gerechter als Roosval⁶. Ohne Kenntnis davon hat Wilhelm Pinder den Ausdruck „Küstenkunst“ in Vorschlag gebracht⁷: Dieser hebt sehr richtig einen wesentlichen Zug derselben hervor, den Gegensatz zu der aus einem anderen Geist erwachsenen oberdeutschen, und die Tatsache, daß sie gerade an den Gestaden der deutschen Ostsee, Schwedens und der Insel Gotland ihre hauptsächlichsten Erzeugungs- und Absatzmärkte besessen hat.

Ergänzt man nun Pinders Prägung in der Richtung, daß man neben den räumlichen auch die historischen Grundlagen dieser Kunst betont, so wird man am besten zu der Bezeichnung „hansische Küstenkunst“ gelangen. Man hebt sie dadurch ebenso von ihrer niederländischen Nachfolgerin ab — die doch auch Küstenkunst ist —, wie man andererseits sich die Möglichkeit offen hält, die sächsische Kunst von Lüneburg, Bremen, Hildesheim, Einbeck und Göttingen unter dem für sie passendsten Namen einer „hansischen Binnenkunst“ zusammenzufassen. Der etwaige Einwand, der Ausdruck „hansische Küstenkunst“ lasse die ganz überragende Stellung Lübecks innerhalb dieser Kunst nicht genügend hervortreten, ist nicht stichhaltig. Einmal ist die Provenienzforschung noch keineswegs so weit gediehen, daß man

⁵ Erwähnt bei W. Pinder, Die deutsche Plastik (Handbuch der Kunstwissenschaft), S. 232.

⁶ H. Deckert, Die lübisch-baltische Skulptur (Marburger Jahrb. f. Kunstwissenschaft, Bd. 3, S. 1 ff.).

⁷ Pinder a. a. O.

mit völliger Sicherheit alle Erzeugnisse, die als lübisch gelten, auch wirklich als daher stammend nachweisen könnte; es sei nur an unser dürftiges Wissen um die (sicher vorhandene) Kunstübung in einer Stadt wie Stralsund erinnert. Zum andern aber ist die Bedeutung Lübecks innerhalb der Hanse so unbestritten, daß ein zusätzliches „lübisch (-hansisch)“ eher abschwächend als verstärkend wirkt.

Die seit der Mitte des 12. Jahrhunderts in rascher Folge am südlichen Ostseerande emporschießenden deutschen Kolonialstädte konzentrieren sich zunächst zwei Jahrhunderte hindurch auf den Ausbau ihrer wirtschaftlichen und politischen Macht. Erst mit jenem großen Wendepunkt nach dem glücklichen Abschluß des Stralsunder Friedens, den uns die Arbeiten von Fritz Rörig in seiner vollen Bedeutung erkennen gelehrt haben⁸, also in der hansischen Spätzeit, setzen auch Plastik und Malerei ein. An anderer Stelle⁹ habe ich dafür bereits eine Erklärung zu geben versucht, aus der wirtschaftlichen und wirtschaftspsychologischen Strukturwandlung der Hanse und des hansischen Menschen heraus: Erst der Umschwung von der freien zur gebundenen Wirtschaft, die seelische Umschichtung vom wagenden zum wahren Kaufmann haben die Bedingungen für das Aufblühen von Plastik und Malerei in den wendischen Städten geschaffen¹⁰. Nur in der Architektur entsteht schon von Anfang an aus der von den Einwanderern mitgebrachten Tradition ihrer Herkunftsländer und aus den neuen Eindrücken, die sie auf ihren ausgedehnten Handelsfahrten an allen Küsten Nord- und Westeuropas gewinnen,

⁸ Jetzt gesammelt in dem Band: Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte. Breslau 1928.

⁹ Kultur- und Universalgeschichte, Festschrift für Walter Goetz, Leipzig 1927, S. 33f.

¹⁰ So setzt die „Lübecker Plastik“ von C. G. Heise (Bonn, Fr. Cohen, 1926) richtig erst nach 1350 ein. Dies Buch kann jedem Freund deutscher Kunst warm empfohlen werden. Auf 88 Abbildungen werden die Meisterwerke lübischer Kunst in ausreichender Deutlichkeit vorgeführt; dazu bringt Heise auf wenigen Seiten eine geschmackvolle Einführung in ihre Entwicklung und eine gelungene Charakterisierung ihrer Hauptvertreter. Die knappen Anmerkungen zu den einzelnen Bildern zeigen vollendete Beherrschung der historischen und der kunstwissenschaftlichen Spezialfragen.

ein eigener Stil, über dessen Wesen seine herkömmliche Benennung als „Backsteingotik“ allerdings fast nichts aussagt. Hier liegt noch eine bedeutende Aufgabe für die Forschung vor: Es gilt festzustellen, wie sich in den Kirchen, Rathäusern und Privatgebäuden die von den Kolonisatoren in ihrer Heimat gewonnenen Vorstellungen (wobei besonders an die westfälische Hallenkirche zu denken ist) verbunden haben mit den gleichzeitig im ostelbischen Binnenland entstandenen Bauten der kolonisierenden Orden und, einflußreicher noch, mit der Architektur, die man in Flandern und in der Normandie, an der französischen West- und der spanischen Nordküste und in England zu sehen bekam. Ob diese Beispiele zuerst in der Lübecker Marienkirche ihre neue küstenhansische Form gefunden haben und von hier übernommen wurden, oder ob an verschiedenen Orten ziemlich gleichzeitig solche Anregungen wirksam geworden sind, ist noch nicht geklärt. Doch will es scheinen, als ob die ältere These, die allein in der Lübecker Marienkirche das Vorbild für die übrigen Kirchen der Seestädte gesehen hat, nicht mehr haltbar ist.

Neben diesen architektonischen Leistungen der hansischen Frühzeit treten die anderen Gattungen der bildenden Kunst völlig zurück: Wessen man bedurfte, das bezog man von auswärts als Fertigfabrikat, mit Vorliebe aus den beiden künstlerischen Zentren im Osten und Westen des hansischen Wirtschaftsraumes, aus Gotland und aus Flandern. Aber über die Eigenbedarfsdeckung hinaus hat die Hanse schon in diesen Jahrhunderten als Vermittlerin von Kunstgut eine wesentliche Funktion im Ostseegebiet ausgeübt. Überhaupt ist bei der Betrachtung der Kunst im gesamten Hansegebiet, zumal aber in den wendischen Städten, stets ein Doppeltes zu beachten: neben der Entwicklung der bodenständigen Kunst der Kunstmarkt. Gerade einige der Hauptwerke sind auf ausländische Bestellung angefertigt worden und von jeher im Besitze des Auslandes gewesen. Dieser Kunstexport aber folgt im wesentlichen den Wegen des hansischen Handels, geht mit dessen Expansion und wird durch die politischen Verhältnisse stark bedingt. Andererseits ist auch der Kunstimport abhängig von der wirtschaftlich-politischen Lage; so gibt die Einfuhr aus Obersachsen

und Franken seit dem Ende des 15. Jahrhunderts, aus den Niederlanden seit der Mitte des 16. Jahrhunderts einen zuverlässigen Maßstab für das Vordringen dieser Länder ins hansische Wirtschaftsgebiet.

Daß Köln auch in der Kunst eine Sonderstellung innerhalb der Hanse einnimmt, ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß seine künstlerische wie seine wirtschaftspolitische Richtung zu der Ost-West-Linie, dem hansischen Leitfaden, im schroffsten Gegensatz stand. Seit den Tagen, da unter Erzbischof Brun von der Reichenau und Mosel abwärts die wichtigsten geistigen Anregungen kamen, ist der Süd-Nord-Lauf des Rheins und die aus dem südwestlichen Lothringen herströmende Mosel bestimmend für das Gesicht der kölnischen Kunst geblieben; süddeutsche, darüber hinaus italienische, und ostfranzösische Einflüsse haben ihren niederfränkischen Stamm umrankt. Nach Osten hat sie nicht über die kölnischen Suffragansitze, und kaum bis zu diesen hin, gewirkt.

Westfalen und Sachsen haben, jedes für sich, ihre Entwicklung ziemlich unabhängig von kölnischem Einfluß genommen. Welchen Anteil Westfalen im 13. Jahrhundert an der Ostseekunst gehabt hat, wird nachher gezeigt werden. Später scheint von hier aus keine spürbare Wirkung mehr nach Osten gegangen zu sein. Sachsen zumal ist die Jahrhunderte des Mittelalters hindurch künstlerisch ziemlich isoliert gewesen. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts fließen dann fremde Ströme in das Land ein; sie kommen bezeichnenderweise von Süden her, aus Obersachsen, Thüringen und Franken, von wo aus — man denke an Leipzig und Nürnberg — zur selben Zeit Eingriffe in das hansische Wirtschaftssystem erfolgen. Eine West-Ost-Richtung aber, etwa von Köln nach Hamburg durch Sachsen, ist nicht feststellbar — vielleicht ein Beweis dafür, daß die hansischen Verkehrswege doch vorwiegend über See und nicht zu Lande gegangen sind¹¹. Denn die Handelsstraßen decken sich größtenteils mit den Kunststraßen.

¹¹ Wie ich hieraus mit Seeger gegen H. Bächtold (Ztschr. f. d. ges. Staatswissenschaft, Bd. 84, 1928, S. 402 ff.) schließen möchte.

Dies wird besonders deutlich bei einem Blick auf die Kunst im Ostseebecken, wo jene künstlerische Tradition fehlte, die der „hansischen Binnenkunst“ ihre stetige Weiterbildung aus den Anfängen des 11. und 12. Jahrhunderts ermöglicht hat.

Schon vor der Kolonialzeit des 12. Jahrhunderts sind die Lande östlich der Elbe von westlichen Kultureinflüssen nicht unberührt geblieben. Daß ihnen selbst Preußen nicht so ganz entrückt war, wie man bisher glaubte, hat jüngst E. Keyser überzeugend nachgewiesen¹². Der Hafen von Schleswig, seit dem 8. Jahrhundert Bindeglied zwischen dem fränkischen Reich und Skandinavien, hat auch als Mittler der christlichen Kunst für den germanischen Norden eine Rolle gespielt¹³. Nach Schleswig und Holstein hat im Verlaufe der mit Ansgar einsetzenden Missionstätigkeit vom Niederrhein und von Belgien her auch eine beträchtliche Einfuhr von Kunstwerken stattgefunden, wofür Taufsteine und das Baumaterial zahlreicher Kirchen zeugen. Dann hat die Tätigkeit Heinrichs des Löwen im Slawenland auch ihren künstlerischen Niederschlag gefunden, wie er sich in der ursprünglichen Anlage der Dome von Ratzeburg und Lübeck am sinnfälligsten äußert¹⁴.

Aber wie der Handel dieser Jahrhunderte, so kann auch ihr Kunstleben nur sehr bedingt als Vorläufer der hansischen Zeit angesprochen werden. Diese setzt erst ein, als Gotland, das uralte Handelszentrum des Ostseebeckens, dauernder Sitz einer deut-

¹² Hans. Gbll. Bd. 32, S. 57ff.

¹³ P. Kletler, Nordwesteuropas Verkehr, Wien 1924, S. 32, 41ff., 86f. — Kletler zeigt auch an andern Stellen die Zusammenhänge zwischen Mission, Pilgerfahrten, Handel und Kunstübermittlung auf.

¹⁴ Unter den Kirchen im Kolonisationsgebiet die aus unbehauenen Findlingen aufgeführten Feldsteinkirchen einer gesonderten Betrachtung zu unterwerfen, ist gewiß eine reizvolle und lohnende Aufgabe. Leider kann man nicht sagen, daß sie von H. Ehl in seinem Buch „Norddeutsche Feldsteinkirchen“ (Braunschweig, G. Westermann, 1926) befriedigend gelöst wäre. Sehr erfreulich sind die fast 100 Abbildungen; aber die 100 Seiten Text leiden unter mangelnder Begriffsklarheit und willkürlicher Behandlung des Stoffes. Das Buch erinnert in seinen Schwächen peinlich an Ehls frühere Arbeit über die Kölner Buchmalerei.

schen Genossenschaft wird¹⁵. Die Insel besaß schon in der Wikingezeit eine hochentwickelte Kunstübung in Stein und Holz, die auch nach der Befestigung des Christentums im 11. Jahrhundert zunächst noch mehr heidnisch-germanischen als christlich-antiken Charakter trägt. Erst als 1130 die große Bautätigkeit in Skandinavien einsetzt und die Dome von Lund, Dalby und Roskilde entstehen, verschmilzt die bodenständige germanische Kunst mit der christlichen Mittel- und Westeuropas. Der Bauhüttenbetrieb bringt Künstler aus allen hochentwickelten Kunstzentren heran: Deutsche und Italiener, Franzosen und Engländer, und von Osten über den Handelsweg von Nowgorod her an Byzanz geschulte Russen¹⁶. In Gotland werden alle diese Einflüsse früh sichtbar, werden hier aber auch am stärksten und raschesten eingesogen und umgedacht. Die Kunst, die in Gotland von der Mitte des 12. Jahrhunderts an aufblüht und sich von hier aus in alle angrenzenden Länder der Ostsee verbreitet, kann man wohl mit Recht eine baltische nennen, denn es werden nicht allein alle ans Baltikum grenzenden Völker von ihr gespeist, sie selbst zieht auch aus dem Kulturgut aller umliegenden Völker wie derer, die ihr wirtschaftliches Interesse hierherführte, neue Kräfte, wobei jedoch der nordgermanische Grundzug als hervorstechendstes Merkmal erhalten bleibt.

Jene mannigfaltigen künstlerischen Einwirkungen werden dann seit 1220 abgelöst durch die Herrschaft der Deutschen. Die Weihe der Marienkirche in Wisby, 1225, wird zu einem Meilenstein in der gotländischen Kunstentwicklung. Wie in der Verwaltung der deutschen Stadtgemeinde die Westfalen das Über-

¹⁵ Die Geschichte der Kunst auf Gotland fast aus dem Nichts heraus geschaffen zu haben, ist das bleibende Verdienst J. Roosvals; grundlegend ist sein Werk „Medeltida Skulptur i Gotlands Fornsal“ (Stockholm, o. J.).

¹⁶ Die künstlerischen Beziehungen des Abendlandes zu Rußland bedürfen noch eingehender Untersuchung. Brauchbar sind die leider allzu knappen Andeutungen bei M. Winkler, Wiederentdeckung und Wandlung der altrussischen Kunst (Auslandsstudien, Bd. 2, S. 109—152, Königsberg 1926). Vgl. ferner Fr. Braun in Germanica, Festschrift für Eduard Sievers (Halle 1925), S. 693f., wo besonders der Hinweis auf die Kirche in Spas-Neredicy bei Nowgorod im Hinblick auf die hansische Geschichte Beachtung verdient.

gewicht haben und diese noch 1292 den Hauptwiderstand gegen die Verlegung der Berufungsinstanz von Wisby nach Lübeck leisten¹⁷, so herrscht auch in der gotländischen Kunst bis in die 60er Jahre des 13. Jahrhunderts hinein der westfälisch-sächsische Einschlag vor¹⁸.

Während bis dahin der Schwerpunkt der gotländischen Kunst im Süden der Insel gelegen hatte, verschiebt er sich jetzt in die Gegend von Wisby, das im 13. Jahrhundert die wirtschaftliche und kulturelle Rolle spielt, die später Lübeck zufällt.

Mit dem Ende der kaufmännischen Genossenschaft (1299), das Gotlands wirtschaftlichen Niedergang besiegelt, schwindet auch seine eigentliche Kunstblüte. Zwar wirken noch weiterhin Paris, Köln und Westfalen, wenn auch viel schwächer als in der vorangehenden Periode, ferner England und die Hofkultur Magnus' VIII. von Schweden und Waldemars IV. von Dänemark auf Gotland ein. Aber die Inselwerkstätten sind nicht mehr fähig, diese Anregungen lebenskräftig zu verarbeiten und zu Eigenem umzuprägen. Mit der Eroberung durch Waldemar (1361) hört dann Gotland auch als Kunstprovinz auf, ein selbständiges Leben zu führen. Es wird, wie in Kürze das ganze Ostseegebiet, künstlerisches Einfuhrland der nun zur Entfaltung gelangenden wendischen Städte¹⁹.

Fast hundert Jahre vergehen jedoch nach Wisbys Niedergang, ehe seine politische und wirtschaftliche Erbin, Lübeck, auch seine Nachfolge in der kulturellen Herrschaft antritt. Nicht an Lübeck, sondern an Hamburg fällt in der Zwischenzeit die Führung in der Kunst. Trotzdem sich gerade in der zweiten Hälfte des 14. Jahr-

¹⁷ Siehe die Ausführungen von H. J. Seeger, *Westfalens Handel und Gewerbe*, Berlin 1926, S. 157 ff.

¹⁸ Die Bemerkung Habichts a. a. O. S. 2, daß sächsische Werke „gewissermaßen vor den hanseatischen nach dem Norden gewirkt haben“, ist „gewissermaßen“ eine Banalität.

¹⁹ Dieselbe Beobachtung, die R. Häpke (*Aus Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Gedächtnisschrift für G. von Below*. Stuttgart 1928, S. 97) für das 15. Jahrhundert auf wirtschaftlichem Gebiet macht, trifft auch für die Kunst zu: „Die Zeit der kleinen Städte war im wesentlichen vorüber.“ Kunst der wendischen Städte heißt also im Grunde: hamburgische und lübische, vor allem aber lübische Kunst.

hunderts Hamburgs Macht nach innen und außen außerordentlich stärkte, genügt dieser Umstand nicht zur Erklärung seiner künstlerischen Vorrangstellung. Sie erklärt sich nur aus der gesamt-europäischen Konstellation, denn die Kunst Hamburgs wächst nicht organisch und wurzelhaft aus seinem eigenen Erdboden, sondern entzündet sich an der Kultur Prags. Seit 1350 ist Prag das unbestrittene Zentrum der deutschen Kunst, ja des deutschen Kulturlebens. H. Reinckes Untersuchungen der großartigen wirtschaftspolitischen Pläne Karls IV. haben unter anderem gerade auch den Nachweis erbracht, welche bedeutende Rolle der Stadt Hamburg darin zugedacht war²⁰. Was in den folgenden Jahrzehnten, seitdem 1366 zum erstenmal ein Agent des Kaisers in Hamburg weilte, hier geschaffen worden ist, das trägt ganz unverkennbar die Züge dieser unter burgundischem und italienischem Einfluß groß gewordenen, alle Strömungen der damaligen Kunst in sich aufsaugenden und verarbeitenden, besonders aber aus den einheimisch-böhmischen Quellen gespeisten Hofkunst. Sind auch infolge des frühen Todes Karls jene wirtschaftspolitischen Pläne nicht verwirklicht worden, so steht doch noch in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts das Leben Hamburgs vorwiegend im Bann Prags, der wissenschaftlich-geistigen Kultur seiner Universität ebenso sehr wie der künstlerisch-ästhetischen seines Hofes; es verlischt, als der belebende Hauch von dorthier ausbleibt.

Selbst das Vorkommen einiger tüchtiger Künstler wie z. B. Heinrich Funhof in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts kann nicht über das Episodenhafte der Hamburger Kunstentwicklung hinwegtäuschen. Auch Hamburgs wirtschaftlicher Niedergang um die Mitte des Jahrhunderts läßt erkennen, daß hier eine kurze Periode zu Ende geht, deren äußerem Glanz doch die innere, zumal die geistige Kraft nicht entsprach. Das künstlerische Gewicht verschiebt sich ganz sichtbar nach Lübeck. Bezeichnend dafür ist etwa, daß der Maler Henselin von Straßburg, jetzt meist aus beachtlichen Gründen mit Meister Francke identifiziert, außer in Hamburg auch in Lübeck als ansässig nachweisbar ist. Mag er nun in Lübeck seine Werkstatt gehabt und in Hamburg

²⁰ Hans. Gbll. Bd. 29, S. 78ff.

Aufträge übernommen haben, oder von Hamburg aus sich dem künstlerisch emporstrebenden Lübeck zugewandt haben, in jedem Fall zeigt sich in seinem Verhalten, wie stark jetzt Lübeck einen bedeutenden Künstler zu fesseln vermochte.

Noch im 14. Jahrhundert hatte der ritterlich-höfische Geist überwogen; Kunst und Mode von Prag, Avignon und dem flämisch-burgundischen Hof hatten den Ton angegeben. Die hansische Kaufmannsaristokratie, deren Reichtum, mit dem sie den Grund zu einer neuen Kultur legte, nicht zum geringsten Teil auf den flandrischen Märkten erworben war, hatte, wie Worringer mit Recht betont²¹, zunächst nichts Eiligeres zu tun gehabt, als sich in diese bis ins letzte hinein raffinierte Hof- und Feudalkunst zu hüllen. Es waren die Großkaufleute vom Schlag der Warendorp und Clingenberch, deren schrankenloser Drang ins Große und Weite, deren wirtschaftlicher Individualismus und Wagemut sie diese internationale Kunst als geistesverwandt empfinden ließ. Erst als dieses Großbürgertum einer wirtschaftspsychologischen Wandlung bedeutendsten Ausmaßes unterliegt, als die frei-individualistische in die gebunden-kollektivistische Stadtwirtschaft übergeht — da ist auch die Zeit erfüllt, wo die höfische von der bürgerlichen Kunst verdrängt wird. Das Gefühl einer gewissen Saturiertheit, das in den Hansestädten den individualistischen Expansionsdrang der Gründungsperiode in die freiwillige Beschränktheit der geschlossenen Stadtwirtschaft überleitete, kam in jeder Beziehung diesem neuen Kunstwillen entgegen. Die volkstümliche Religiosität des 15. Jahrhunderts geht Hand in Hand mit der Freude an der sorgfältigen Durchbildung naturalistischer Einzelheiten. Jene findet in der Ausstattung der Kirchen des spezifisch hansischen Heiligen Nikolaus und in der Errichtung der zahlreichen Sonderkapellen einzelner Handels- und Schifffahrtskorporationen, die nach dem Stralsunder Frieden zum Träger des Wirtschaftslebens werden; diese in der vorherrschenden Form des eine bunte Fülle intimer Szenen in sich vereinigenden Flügel- und Schnitzaltars ihren Ausdruck. So konnte jetzt das hansische Bürgertum sein selbst erworbenes

²¹ W. Worringer, Die Anfänge der Tafelmalerei, Leipzig 1924, S. 186.

Lebensgefühl in Werken der bildenden Kunst ausströmen lassen, die voll sein eigenstes Wesen wiedergeben. Daß aus der Gründerzeit her dieser „bürgerlichen“ Kunst noch ein stark aristokratischer Zug innewohnt, der in Oberdeutschland bereits verschwunden war, ist für die hansische Küstenkunst, besonders in Lübeck, ein charakteristisches Kennzeichen.

Es ist nach dem Vorhergesagten verständlich, daß die nun einsetzende Periode der lübischen Kunst nicht losgelöst werden kann von der Geschichte der bürgerlichen Kunst in Deutschland überhaupt, und daß dementsprechend keine Periode der Kunst im Ostseegebiet ein so ausgesprochen deutsches Gepräge getragen hat wie das Jahrhundert von 1430 bis 1530, an dessen Eingang der ruhmvolle Friede von Wordingborg (1435) steht. Hierfür gilt in vollem Umfang das Wort von dem 15. als dem „eminent deutschen“ Jahrhundert²². Man kann in der Tat bei Kunstwerken in Skandinavien fast ohne weiteres jede hochwertige Arbeit als deutsches Erzeugnis ansprechen. Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß der von den Hansern vermittelte Kunstexport nach Skandinavien den italienischen Import nach Süddeutschland bei weitem überwogen hat. Zu einer Zeit, wo die wirtschaftliche Expansion bereits stagnierte, durchdringt die Hanse künstlerisch diese Gebiete, beinahe ein Beweis für die Richtigkeit der mit 1370 einsetzenden Umstellung: jetzt erst erfolgt die kulturelle Eroberung und Durchdringung der vor dieser Zeit gewonnenen Wirtschaftsmärkte.

Aber es sind nicht mehr allein niederdeutsche Kunstwerke, die an Zahl und Wert vorherrschen. Das aufsteigende Nürnberg, das seit der Mitte des 15. Jahrhunderts überall in das hansische Wirtschaftsgebiet einzubrechen versteht, gewinnt um 1500 auch auf dem Kunstmarkt des deutschen Nordens neben Lübeck, dessen politische Blütezeit längst überschritten war, Raum; namentlich die Erzeugnisse der Vischerschen Erzgießerei und oberdeutsche Holzschnitte haben in den Hansestädten Bestellung, Absatz und Nachahmung gefunden. Neben Nürnberg hat ja besonders Leipzig, das zunehmend den osteuropäischen Pelzhandel

²² G. Dehio, Geschichte der deutschen Kunst. Bd. II² (1923), S. 132.

an sich zog, der Hanse schweren Abbruch getan; und parallel dazu ist es ein kursächsischer Meister, Lukas Cranach, der (durch dynastische Verbindungen begünstigt) mit seinen Werken und seiner Schule nach Dänemark übergreift.

Aber in diesem Stadium, wo die Hanse als Wirtschaftsverband und als politisches Gebilde schon in voller Auflösung begriffen war, erreicht die niederdeutsche Kunst ihre höchste Blüte auf einem Gebiet, das ihr von jeher am gemäßigsten war, der Skulptur — und zwar zu einem Zeitpunkt, wo die Vorherrschaft im übrigen Deutschland schon völlig an die Malerei übergegangen war. Jetzt gipfelt sie noch einmal in dem Dreigestirn Bernt Notke, Claus Berg und Benedikt Dreyer, die verdienten Anspruch haben, mit in vorderster Reihe genannt zu werden, wo man von deutscher Kunst spricht.

Diese letzte bedeutende Periode beginnt nach dem Frieden von Utrecht (1474), der die hansische Diplomatie auf der Höhe ihres Könnens sah und der Hanse noch auf einige Jahrzehnte ihren Besitzstand sicherte. Sie endet, als die Abenteuerpolitik Wullenwevers den politischen Ruin der Hanse herbeigeführt, oder doch beschleunigt hat.

Dann allerdings geht es reißend bergab, im Küstenland nicht weniger als in den binnenhansischen Gegenden. Wie ein Symbol wirkt es, daß 1571 das Lübecker Rathaus, einst Hirn und Herz des halb Europa umspannenden Wirtschaftskörpers, einen Anbau im niederländischen Stil erhält, — zur selben Zeit, wo die Generalstaaten durch ihren Abfall von Spanien in ihre wirtschaftliche und kulturelle Herrscherepoche eintreten, zum guten Teil als Erben der Deutschen Hanse.

III.

Stalhof und Deutsche Gildhalle zu London*.

Von

Martin Weinbaum.

Lappenberg, der erste Geschichtsschreiber der deutschen Hanse in England, ging, wie schon der Titel seines Buches¹ über den Stalhof zeigt, von der Auffassung aus, daß London nur eine deutsche Handelsniederlassung im Mittelalter gehabt habe, eben den späterhin unter dem Namen „Stalhof“ bekannten Platz am linken Themseufer oberhalb der Londoner Brücke in Dowgate ward. Dieser sei ursprünglich Alleinbesitz der Kölner gewesen und habe nach dem Ende des 13. Jahrhunderts einer allgemeinen deutschen Hanse gehört, zu der sich die anfänglich rein kölnische Hanse erweitert habe. Auch K. Koppmann² stellte sich auf diesen Standpunkt: allmählich habe im Laufe des 13. Jahrhunderts der Einfluß der Lübecker und der Osterlinge überhaupt in der deutschen Niederlassung in London so überwogen, daß die kölnische Hanse zu einer deutschen Hanse geworden sei. R. Pauli äußert sich an mehreren Stellen in ähnlicher Weise. In einem Aufsatz über „den hansischen Stahlhof in London“³ spricht er ausdrücklich von der Einigung zu einer (von Pauli gesperrt) Hanse. In den „Notizen über Osterlinge und Stahlhöfe“⁴ schließt er aus spätem

* Für die Druckerlaubnis mehrerer Stücke bin ich der Leitung des Britischen Museums und des Public Record Office zu London zu warmem Dank verpflichtet. Aufrichtigen Dank schulde ich Miss M. K. Dale für mannigfache Hilfe beim Vergleichen.

¹ I. M. Lappenberg, *Urkundliche Geschichte des hansischen Stahlhofes zu London*, 2 Bände, Hamburg 1851; später zitiert als Lappenberg I und II.

² *Hanse-Rezesse 1256—1430*, Band I, Einleitung S. XXVII und XXVIII; später zitiert als HR.

³ R. Pauli, *Bilder aus Alt-England*, 2. Auflage, Gotha 1876, S. 174.

⁴ *Hansische Geschichtsblätter* (später zitiert als Hs. Gbl.) 1877, S. 129, 132.

Material des 15. Jahrhunderts auf „eine unklare Erinnerung an die Zulassung Lübecks und der wendischen Städte in das ursprünglich von den Kölnern und ihren Genossen behauptete Gildehaus“ zu Ende des 13. Jahrhunderts; gleich danach sagt er noch deutlicher, in einem Traktat des 16. Jahrhunderts werde „denn allerdings der wirkliche Hergang geradezu umgekehrt, da die homines Imperatoris aus dem Westen bekanntlich die ersten waren und erst späterhin sich genötigt sahen, die Männer von der Ostsee in die Gildhalla Teutonicorum aufzunehmen“. Von den Neueren schließt sich F. Schulz dieser Auffassung an⁵.

Diese Anschauung konnte sich besonders darauf berufen, daß im 12. Jahrhundert und im Anfang des 13. nur von einer Gildhalla *Coloniensium*⁶ die Rede ist und seit Ende des 13. Jahrhunderts nur von einer Gildhalla *Theutonicorum*. Man nahm nun entsprechend der Verschmelzung oder Erweiterung der zunächst getrennten Verbände zu einer deutschen Hanse einen Namenswandel des Niederlassungsgebäudes an: aus der Gildhalle der Kölner sei eine Deutsche Gildhalle geworden.

Dabei sind aber einige Quellenzeugnisse nicht genügend beachtet worden, die für eine Verschiedenheit der beiden Gildhallen sprechen:

1. Eine aus mehreren älteren Stadtbüchern geschöpfte Kompilation der städtischen Londoner Gildhalle, der sogenannte *Liber Albus*⁷, enthält zwei Aufzeichnungen für eine Inquisition um das Jahr 1300, die beide Gildhallen erwähnen, die Kölner sowohl wie die Deutsche. Das bleibt bemerkenswert, obwohl die erste der beiden hier benutzten Verordnungen nach Ausweis eines anderen Londoner Stadtbuchs, des sogenannten *Buches Horn*, schon 1243/44 revidiert worden ist.

⁵ Die Hanse und England, Berlin 1911.

⁶ Zu den aus den deutschen Publikationen und der deutschen Literatur bekannten Belegen kann noch hinzugefügt werden: *Catalogue of Ancient Deeds* vol. I nr. A 1791 zum Jahre 1234/35.

⁷ Gedruckt von H. T. Riley in der *Rolls Series* als Band I der *Munimenta Gildhallae Londoniensis*, London 1859. Die beiden Zitate finden sich auf Seite 241 und 243. Übrigens ist das Zitat auf S. 241 die Quelle für Maitland, den *Lappenberg* I S. 14 Anm. 2 benutzt.

2. Während des berühmten Londoner ITERS⁸ von 1321, auf das nachher noch ausführlicher zurückzukommen sein wird, richtet sich je ein Quo Warranto-Verfahren gegen die Kaufleute der Deutschen Hanse, die das Haus in der City haben, das englisch Gildhalla Theutonicorum heißt, und gegen die Kölner Kaufleute, die ihre Gildhalle in der Stadt haben⁹.

3. M. Kurzinna veranschaulichte in seiner Abhandlung über den Namen „Stalhof“¹⁰ an Hand einer Karte die Lage der Aula Theutonicorum und des Stalhofs, und bald darauf machte K. Engel die treffliche Beobachtung¹¹: die Deutschen unterschieden damals (1433) noch Gildhalle und Stalhof. Dieser Unterschied scheint mir nun mit dem von Höhlbaum¹² zwischen packheusern und kamern beobachteten zusammenzufallen. Auf Grund eines Patentes Eduards IV. vom 28. Juni 1474¹³ möchte ich aber ferner die Vermutung aussprechen, daß die hier erwähnten habitaciones der Kölner, die auch sonst „le Styleyerd“ heißen, eben die alte Kölner Gildhalle sind. Auf denselben Sachverhalt scheint mir die Formulierung aus einem Brief vom Anfang des Jahres 1469 zu deuten¹⁴, wonach die Kölner Kaufleute in London bezeichnet werden als „gesellschapp der stad Collen aldo in bewonunge des Stalhoffs“.

Wichtiger nun als diese nicht ganz sichere Gleichsetzung der alten Kölner Gildhalle mit dem eigentlichen Stalhof scheint mir die rechtliche Besonderheit zu sein, die diejenigen Forscher, die vor allem das Kölner Archiv gut kannten, der Gemeinschaft der Kölner Kaufleute innerhalb der allgemeinen deutschen Hanse zu London vorbehalten zu müssen glaubten. Ennen äußert sich z. B. in seiner „Geschichte der Stadt Köln“¹⁵ dahin, daß „inner-

⁸ Vgl. Anm. 26.

⁹ Lappenberg II Nr. 36 und Hansisches Urkundenbuch (später zitiert als HUB) II Nr. 375 und 381; vgl. auch A. H. Thomas, Calendar of early Mayor's Court Rolls, Cambridge 1924, S. 43 Anm. 1.

¹⁰ Hs. Gbl. 1912, S. 432.

¹¹ Hs. Gbl. 1913, S. 487 Anm. 9.

¹² Hs. Gbl. 1898, S. 132.

¹³ HUB X Nr. 320; das englische Regest in Calendar of Patent Rolls 1467—77, S. 445.

¹⁴ HUB IX Nr. 555.

¹⁵ Band II, 1865, S. 552.

halb der großen Verbindung der deutschen Kaufleute in London die kölnische Hanse mit einem kölnischen Altermann an der Spitze und mit besonderen, auf kölnische Verhältnisse berechneten Statuten bestehen blieb“. K. Höhlbaum drückt sich etwas anders aus¹⁶: „Über die Hanse Kölns in der englischen Stadt hat sich eine allgemeine deutsche emporgeschwungen. Die ältere besteht auch in der Folge (er meint nach 1260) noch, nicht mehr aber als das Ganze, das sie früher gewesen, sondern nur als ein Teil einer größeren Einigung, der sie sich fügen muß¹⁷.“ Vor allem betonte W. Stein mehrfach¹⁸ die Sonderstellung der Kölner Kaufleute in London, besonders in dem Aufsatz über die Hansebruderschaft der Kölner Englandfahrer und ihr Statut vom Jahre 1324¹⁹.

Die nachstehenden Ausführungen wollen nun diesen Gedanken an einem Überblick über die Privilegierung der Kölner und der Deutschen Hanse weiterführen.

Dabei muß zunächst betont werden, daß aus der Zeit vor der normannischen Eroberung 1066 wohl Handelsbeziehungen zwischen England und Deutschland bezeugt sind, aber keine Vorrechte der Deutschen in England²⁰. Es mag sogar eine Stelle der um das Jahr 1215 abgefaßten *Leges Edwardi Confessoris*²¹ als Ausdruck eines viel älteren Gefühls der Freundschaft der beiden Nationen und der beiderseitigen guten Handelsbeziehungen gewertet werden. Aber wirkliche Privilegien sind erst aus dem 12. Jahrhundert be-

¹⁶ Hs. Gbl. 1875, S. 29.

¹⁷ Die interessantesten Einzelnachweise von der tatsächlichen Bedeutung der Kölner in den deutsch-englischen Handelsbeziehungen im 14. Jahrhundert gibt K. Kunze in Hs. Gbl. 1889 S. 129ff., der sonst von dem Gedanken der rechtlichen Verschmelzung aller deutschen Kaufleute in London zu einer Hanse ausgeht; ebendort S. 131 und 137.

¹⁸ Hansische Pfingstblätter 1905, ferner die Einleitungen zu den von ihm herausgegebenen Bänden des HUB.

¹⁹ Hs. Gbl. 1908 S. 197 ff.

²⁰ Lappenberg II Nr. 1; Beschäftigung mit Londoner Geschichte läßt mich übrigens in einem Punkt der Interpretation dieses Dokuments von Lappenberg abweichen: diese ganze Aufzeichnung ist für die Zwecke der Zollerhebung geschrieben; custodes sind königliche Zollbeamte, gerade nicht Londoner Bürger. Ein Rückschluß auf das Bischofstor ist nicht erlaubt.

²¹ Liebermann, Die Gesetze der Angelsachsen, Halle, Band I, 1903 S. 658.

kannt²², und diese wiederum gelten alle für Köln und Kölner Kaufleute. Ich verweise hierfür und namentlich für den Zusammenhang dieser Urkunden auf den Artikel Höhlbaums über „Kölns älteste Handelsprivilegien für England“²³. Während Höhlbaum aber mehrfach²⁴ die Klage äußert, daß sich neben dieser Überlieferung von Privilegien keine ähnliche von Statuten erhalten habe, möchte ich gerade die eine von ihm für das Hansische Urkundenbuch herangezogene Aufzeichnung als eine Art Statut der Kölner Kaufleute betrachten, nämlich die von ihm mit großer Wahrscheinlichkeit für die Zeit um 1130 reklamierte *lai as loorengs*. Er übernahm sie aus dem Londoner *Liber Custumarum* (geschrieben zu Anfang des 14. Jahrhunderts). Inzwischen hat aber Miss Bateson eine ältere Handschrift dieser *lai* in einem Kodex des Britischen Museums²⁵ nachgewiesen. Über Miss Bateson hinausgehend, möchte ich nun als Zweck der Abfassung einer ganzen Reihe von Eintragungen in diesem Manuskript (die sie als *London municipal collection* zusammenfaßt) die Verteidigung der Stadt London gegen Angriffe und Vorwürfe annehmen, die während eines *Quo Warranto*-Verfahrens²⁶ 1220 gegen sie vorgebracht wurden. Ein Punkt der Untersuchung während der

²² Bei einer Rechtserforschung 1420 bezeugen die Deutschen auch nur Zahlung von *custume* und *prestaciones* aus der Zeit Heinrichs I. (1100—1135) und vorher, aber keine Vorrechte. HUB VI Nr. 332.

²³ Hs. Gbl. 1882, S. 39 ff.

²⁴ HUB III S. 320—21 und in Hs. Gbl. 1898, 129.

²⁵ M. Bateson, *A London municipal collection*, *English Historical Review* XVII; es handelt sich um *British Museum Additional Manuscript 14252*, von Liebermann mehrfach benutzt, so in seinen *Leges Anglorum*, aber auch beschrieben als Handschrift Ai in den „Gesetzen der Angelsachsen“. Liebermann war allerdings nur an dem Hauptteil des Kodex interessiert und nicht so sehr an seinen speziell Londoner Anhängen, die den Gegenstand des Artikels von Miss Bateson bilden.

²⁶ Solch ein Verfahren, auch *iter* genannt, wurde von Reise-richtern mit besonderem Auftrag durchgeführt. Meist sollten Klagen gehört und Mißstände abgestellt werden. Mit der Frage *Quo Warranto* konnten die *iusticiarii itinerantes* jedermann und alles vor ihr Forum ziehen. — Zur Frage der Abfassung der Londoner Stadtbücher und ihrer Zusammenhänge muß ich auf künftige eigene Forschungen verweisen.

Verhandlungen scheint auch die Kölner in London betroffen zu haben, die daraufhin die *lai* zur Verteidigung ihrer alten Rechte vorlegten. Das glückliche Ende des Verfahrens gegen die Kölner bezeichnet wahrscheinlich jene schon von Madox als wichtig erkannte Eintragung in die Pipe Roll von 1220²⁷: *Ciues Colonie reddunt compotum de XXX marcis pro habenda saisina de Gildhalla sua in Lond. In thesauro liberauerunt. Et quieti sunt.* Es ist dies, soweit ich habe sehen können, die einzige Eintragung dieser Art in den Pipe Rolls und läßt daher schon den Schluß auf eine besondere Bedeutung ihres Anlasses zu. Die Bestätigung ferner der *saisina* deutet mit großer Wahrscheinlichkeit auf den Abschluß eines Quo Warranto-Verfahrens hin. Wenn dem aber so ist, dann ist gerade der Mangel eines Hinweises auf eine andere Handelsgemeinschaft der Deutschen in London bedeutsam; denn diese *itinerata* pflegten alle Rechtsgrundlagen der Verhältnisse der visitierten Gebiete in Frage zu stellen.

In die nun folgende Regierung Heinrichs III. (1216—1272) fällt, wie bekannt, die Entstehung einer allgemeinen deutschen Hanse neben der kölnischen. Da sich die erste Erwähnung der Deutschen Gildhalle, die mit Sicherheit auf eine Deutsche Hanse schließen läßt, 1260 findet und in engem Zusammenhang mit dem Aldermann Arnold fitz Thedmar²⁸ steht, mag hier eine Vermutung ausgesprochen werden, die neben dem wahrscheinlich aus der Heimat übernommenen Gegensatz zwischen Köln und Lübeck das Nebeneinander zweier deutschen Hansens in London von einer anderen Seite her beleuchtet: seit Heinrich II. hatten die Kölner ihre beste Stütze am König von England gehabt, und wir können ein Nachwirken dieser Tradition unter Heinrich III. annehmen. Dementsprechend mutmaße ich, daß die politischen Sympathien der Kölner im Kampfe der Barone gegen Heinrich III. (ca. 1260) auf seiten des Königs waren, was sich innerhalb Londons in einer Sympathie mit der Populärpartei ausgedrückt haben

²⁷ Sie befindet sich bezeichnenderweise auf der London and Middlesex-Membran unter dem Titel *Noua Oblata*. Lappenberg hat sie auf I S. 9 Anm. 1.

²⁸ Lappenberg II Nr. 28. HUB I Nr. 552. Über die Persönlichkeit Arnolds vgl. den Artikel *Touts* in *Dictionary of National Biography*.

müßte. Auf der anderen Seite aber bewies die Deutsche Hanse ihre freundliche Stellung zu den Baronen und mithin zur Oligarchie in London durch die persönliche Verbindung mit einem unbeugsamen Vorkämpfer der Magnatenpartei Londons, nämlich ihrem eigenen Aldermann Arnold fitz Thedmar. Zudem bestätigt ein Patent Heinrichs III. vom 30. Oktober 1265, daß ein deutscher Kaufmann Ludekin de Coeffeld (= Koesfeld?), wenn auch gezwungen (wir wüßten gern, wer ihn zwang), an der Schlacht von Lewes auf seiten Simons de Montfort teilnahm²⁹.

Vermutlich haben die Kaufleute der Deutschen Hanse dann auch an den für London nachteiligen Folgen der Niederlage von Evesham teilgenommen: daher erteilte Heinrich III. den Hamburgern³⁰ ihre Urkunde erst auf Intervention des Herzogs von Braunschweig³¹, als dieser nämlich seine Vermählung in Windsor feierte. Vor allem aber scheint die Verpflichtung der Deutschen Hanse, das Bischofstor instandzuhalten und zu verteidigen, entweder aus der unruhigen Reformzeit Simons de Montfort zu stammen, oder sie ist gewissermaßen die Strafe der Hansen für ihre Parteinahme zugunsten der Londoner Oligarchie; denn sie wird erst 1275 in den Hundertschaftsrollen zum ersten Male erwähnt³².

Hier haben wir nun neben dem unzweifelhaft höheren Alter der Kölner Privilegien ein anderes Unterscheidungsmerkmal beider Genossenschaften: während die Deutsche Hanse durch jene sachliche Leistung ihre Privilegien entgelt, zahlten die Kölner eine jährliche Pacht von 40 Schillingen; dies berechtigte sie, avoir lour

²⁹ Cal. of Patent Rolls 1258—1266, S. 496: Although Ludekin de Coeffeld, merchant of Almain, by compulsion, adhered to Simon de Monte Forti and the citizens of London, the king's enemies, in the conflict at Lewes against the king and Edward, his son, yet, at the instance of Arnulf, chancellor of the king's brother, the king of Almain, the king has admitted him to his peace and remitted all his rancour and indignation against him on that account not wishing that he be molested in his person, goods, or merchandise by reason of that.

³⁰ HUB I Nr. 633.

³¹ HUB III S. 405 das Zitat aus Chronicles of the reigns of Edward I. and Edward II. Band I S. 76.

³² Lappenberg II Nr. 29.

court et lour attachiementz de eux mesmes en lour court, dehors par eyde des Viscountz³³.

Allerdings ist die Deutsche Hanse zunächst ihrer Verpflichtung nicht gut nachgekommen. Die Geschworenen sagen eben während der Inquisitionen von 1275 aus, daß sich das Bischofstor in schlechtem Zustande befinde. 1279 wird deswegen eine neue Untersuchung angeordnet³⁴, und in einer anderen Hundertschaftsuntersuchung³⁵ bezeugen die Geschworenen: quod Mercatores Alemannie tenent vnam Gihaldam & clamant libertatem per Regnum Anglie occasione dicte Gihalde & habent. pro qua quidem Gihalda tenentur edificare portam de Bissopesgat & dictam portam sustinere & non sustinent. per quod dominus Rex potest admittere (wohl Schreibfehler für amittere) Ciuitatem suam si Guerra eueniret. Die Hansen erkennen ihre Verpflichtung endgültig in der Komposition von 1282³⁶ an, nicht ohne sich vorher noch einmal ihre Urkunde von 1260 bestätigen zu lassen³⁷.

Ohne daß sich ein plausibler Grund finden ließe, haben auch die Kölner während der Regierung Eduards I. (1272—1307) ihre Charte erneuern lassen, im Jahre 1290³⁸.

Daß dieses Nebeneinander der Privilegierung schon damals in der City unangenehm bemerkt wurde, zeigt die Bemerkung des Schreibers des Buches C³⁹, die Urkunde der Kölner sei contraria isti convencioni, nämlich der Komposition der Deutschen Hanse,

³³ Liber Albus I S. 229. Die Aufzeichnung ist für das Iter vom Jahre 1276 niedergeschrieben. Während dieses Iters sind sonst beide Hansen nicht belästigt worden; die erhaltene Iterrolle British Museum Additional Charter 5153 erwähnt sie überhaupt nicht.

³⁴ HUB I Nr. 832.

³⁵ Public Record Office (später zitiert als PRO) Hundred Rolls Tower Series fo. 15 Warda de Douuegate.

³⁶ Lappenberg II Nr. 31. Auf ein Londoner Exemplar dieses Vergleiches geht die Eintragung in Liber C zurück (Calendar of letter books of the city of London, book C, S. 41), woraus wieder Liber Albus I 485—88 gedruckt ist. Wichtige Abweichungen zwischen den Lesarten bestehen nicht; die Auslassung auf S. 487 ist einer der häufigen lapsus calami eines Abschreibers.

³⁷ HUB I Nr. 890.

³⁸ HUB I Nr. 1070.

³⁹ Calendar of letter book C, S. 41.

wonach diese zur Bewachung und Erhaltung des Bischofstores verpflichtet war.

Überhaupt kündigt sich gegen Ende der Regierung Eduards I. eine Feindseligkeit der Londoner gegen die Deutschen an, die durch Unkenntnis der deutschen Verhältnisse vermehrt worden sein mag⁴⁰, die aber sachlich auf die dem Engländer schwer verständliche und zugleich lästige Spaltung der Deutschen in zwei Hansen zurückging: die Londoner klagten über Verstöße der Hansen gegen Handels- und Zollbestimmungen, durch die unberechtigterweise auch Nicht-Hansen bevorzugt worden sein sollten⁴¹. Natürlich wehrten sich die Hansen, wie aus einem ausführlichen Schreiben Eduards I. an seine Oberrichter aus dem Jahre 1301 hervorgeht; sie bedurften aber eben des starken Schutzes des Königs, um ihre Rechte in der City durchzusetzen⁴².

In den Anfang der Regierung Eduards II. (1307—1327) fällt eine ähnliche Klage⁴³, die die Frage nahelegt, ob es überhaupt berechtigt war, sie gerade gegen die Deutsche Hanse zu richten; kam doch wahrscheinlich zu dem Übel der Spaltung noch der Mißstand hinzu, daß nicht jeder Deutsche unbedingt einer Hanse angehörte. Womöglich liegen die Dinge aber noch verwickelter: wahrscheinlich steht mit derselben Klage die Alte Petition 8381 in Verbindung, die ein Zusammengehen eines Teiles der Londoner Kaufmannschaft mit der Deutschen Hanse vermuten läßt. Die Bittschriftsteller, Londoner Kaufleute, vergessen auch nicht, einzuflechten, daß bei einer Schmälerung der Vorrechte der Hanse Zolleinkünfte des Königs geschädigt würden, und haben damit einen Punkt berührt, der den König günstig stimmen sollte. Hier möge von der leider verstümmelten und nicht sicher datierbaren Petition wenigstens der erste Teil Platz finden, der sich auf unsere Angelegenheit bezieht, und danach der auf der Rückseite eingetragene Bescheid der Krone.

⁴⁰ In HUB II Nr. 69 kann Unkenntnis sehr wohl der Grund zur Arretierung gewesen sein.

⁴¹ HUB I Nr. 1283, 1314, 1315.

⁴² HUB II Nr. 4.

⁴³ HUB II Nr. 190.

A nostre seigneur Le Roy e soen conseil se pleignent les Marchaunz e Merciers de Loundres e les March(aunz) Dalemaigne qe par la ou les Marchaunz de Alemaigne soleyent venir en la Citee de L(oundres) e vendre chapeaus de feautre bons e leaux e meilleur marchee qe les Chapeliers de Loundres e leaument soleient payer au Roi lour custumes, La venent les chapeliers de Loundres pur encherir lour chapeux demeine e forclosent les Alemaunz qe il ne poient lour chapeux en Loundres vendre a grand damage de nostre seigneur le Roi enrerreaunt e forborraunt grand somme de custume par an, e a grand damage du pople, e de ceste chose prient les Marchaunz e les merciers de Loundres e les Marchaunz de Alemaigne remedie.

Dorso: Si capella que deferent bona & sufficiencia fuerint, vendant & mercandizent inde prout debent etc.

Möglicherweise wird der ganze Streit durch die Neugewährung der alten Urkunde am 7. Juni 1311 beendet⁴⁴.

Von den Kölner Kaufleuten hören wir ebenfalls während der ersten Jahre Eduards II. in einer Petition, die sie wegen der Gleichstellung der Kaufleute der Gascogne mit ihnen an den König richten⁴⁵.

Der rechtliche Unterschied zwischen den beiden Hansen in London tritt besonders 1314 und in den folgenden Jahren hervor: die englische Regierung hatte wegen mehrerer Mißstände und der daraus fließenden Klagen ein Iter anberaunt, das zwar nicht abgehalten worden ist, auf das sich aber die Stadt London durch die Abfassung von Verteidigungsschriften vorbereitete (heute Bodleiana Rawlinson Ms B 356; British Museum Vespasian D XVI; City's Liber Memorandum, Liber Ordinacionum und Liber Custumarum). Diese Manuskripte enthalten die Privilegien

⁴⁴ HUB II Nr. 194. Erst während des Korrekturlesens wird mir die Ausgabe von H. Cole zugänglich: Documents illustrative of English history in the 13th and 14th centuries, Rec. Com. 1844. Nach S. 39 ist der königliche Bescheid, der in der Dorsualnotiz enthalten ist, erst auf dem Parlament von 1319 ergangen.

⁴⁵ PRO, Ancient Petition 13928, die, nach einer Erwähnung eines königlichen Beamten zu schließen, in die Zeit zwischen 1309 und 1316 gehört.

der Deutschen und der Kölner Hanse getrennt und die *lai as loorengs* und lassen vermuten, daß die Rechtslage beider Hansen näher untersucht werden sollte. Wegen dieser Gefahr ließ sich wahrscheinlich die Deutsche Hanse noch 1314 ihre Vorrechte wenigstens für Eduards II. Lebzeiten erneuern⁴⁶.

Nach mannigfacher Verzögerung sind 1317 Wardpräsentationen aufgezeichnet worden, aus denen indessen nichts Belastendes für beide Hansen hervorging⁴⁷. Das ist um so wichtiger, als die Aussagen hier von den Insassen der Londoner Warde gemacht wurden, wo also Verwechslungen oder Unkenntnis den Deutschen hätten gefährlich werden können⁴⁸.

Für die Deutsche Hanse kann das Verfahren kaum ungünstig ausgegangen sein; denn sicherlich erst danach erteilt Eduard II. die wichtige Charte vom November 1317⁴⁹. Doch mußten die Deutschen die hohe Summe von £ 1000 dafür erlegen⁵⁰.

Von den Kölnern hören wir zwar nichts unmittelbar; nur der Endzusatz jener Urkunde von 1317 ist auffällig; *qui de gilda ipsorum (sc. der Deutschen Hanse) aule predicte non existat*, der solle der damit verknüpften Vorrechte nicht teilhaftig werden. Das könnte eine Spitze gegen die Kölner Hanse enthalten, zugleich

⁴⁶ HUB II Nr. 245. Dieses Regest ist gerade durch die Hervorhebung der Einschränkung genauer als das englische in *Calendar of Patent Rolls 1313—1317* S. 112.

⁴⁷ PRO, Assize Roll 553.

⁴⁸ In einer weit günstigeren Lage befanden sich die Kaufleute etwa in einem Fall wie in HUB II Nr. 271: einem Lübecker Kaufmann wird Handel mit den schottischen Feinden des Königs vorgeworfen und dazu Seeraub mit nachfolgendem Verkauf des geraubten, aber fälschlich als eigen deklarierten Gutes. Die eidliche Aussage der „Geschworenen der Kaufleute“ reinigt den Beschuldigten von der Anklage.

⁴⁹ HUB II Nr. 313, die vorläufige Vorgänger in Nr. 305 und 308 gehabt hat.

⁵⁰ PRO, Pipe Roll 11 Edward II. Dorso der London and Middlesex-Membran unter der Überschrift *De Oblatis: Mercatores regni Alemannie qui habent domum in Ciuitate London que Gildhalla Teutonicorum nuncupatur reddunt compotum de M libris de fine pro quibusdam libertatibus de novo habendis sicut continetur in originali anni XI.*

In thesauro lib(erantur) per mercatores Alemannie de Hansa London. Et quieti sunt.

aber auch auf Einigung drängen. Wir glauben sogar etwas wie praktische Zusammenarbeit aller Deutschen in einer Petition der Hansen aus dem Oktober 1316 zu sehen⁵¹. Doch sprechen zwei Gründe gegen einen Schluß auf rechtliche Verschmelzung: 1. handelte es sich für die Petenten hier um eine Angelegenheit in Boston, wo wir nichts von getrennten Genossenschaften der Deutschen wissen und wo sich die Londoner Rivalen vielleicht zu gemeinsamer Arbeit zusammenfinden mochten; und 2. sind eben noch einmal kurz danach beide Hansen in London getrennt, nämlich während des Iters von 1321.

Man wird diesem Quo Warranto-Verfahren von 1321 gegen die beiden deutschen Hansen am besten gerecht, wenn man es im Zusammenhang mit der Londoner Geschichte dieser Jahre und den politischen Verhältnissen begreift⁵². Die Deutschen befanden sich hier auf Grund ihrer Privilegien auf gleichem Fuß mit den Einheimischen, den Londonern. Der Stoß des absolutistischen Despenser-régimes ging aber gerade gegen alle Sonderrechte in der Stadt. Für den Fall, daß man nichts Dauerndes erzielte, hoffte man, die Vorgeladenen zu bedeutenden Bußen und Anerkennungsgebühren zu zwingen.

Das Verfahren gegen die Deutsche Hanse hatte ein Vorspiel in den alten Klagen, die Hansen hätten wieder einmal Nicht-Hansen gedeckt⁵³. In der King's Bench-Verhandlung vom Freitag nach Himmelfahrt 1320 wird denn auch zum erstenmal die klare Frage von seiten der englischen Regierung aufgeworfen, wer denn eigentlich alles zur Deutschen Hanse gehöre. Das war tatsächlich der ärgste Stein des Anstoßes, und so erscheint es nicht verwunderlich, daß diese Angelegenheit unmittelbar zum Iter von 1321 überleitete. Deshalb möge hier zunächst der Abschnitt aus der Coram Rege Rolle von 1320 folgen⁵⁴:

⁵¹ HUB II Nr. 292.

⁵² Vgl. meinen Artikel über die Quellen zur Geschichte des Iters von 1321 in einer der nächsten Nummern des Bulletin of the Institute of Historical Research, London.

⁵³ HUB II Nr. 356. Der in Kunze, Hanseakten aus England, Halle 1891, Nr. 63 und HUB II Nr. 324 festgehaltene Fall wird mehrmals vertagt, um zuletzt mit zu dem Iter von 1321 gezogen zu werden: HUB III Nr. 77.

⁵⁴ PRO, Coram Rege Rolls, KB 27/240, Rex membr. 16r.

London. Johannes le Long⁵⁵ Aldermannus Mercator de Hansa Theutonicorum London commorancium in misericordia pro pluribus defa(l)tis.

Idem Johannes le Long attachiatus fuit ad respondendum domino Regi de eo quod cum idem Aldermannus & illi qui de hansa predicta sunt, custodiam cuiusdam porte Ciuitatis Regis London., que Bisshopesgate nuncupatur, pro predictis libertatibus per progenitores Regis quondam Reges Anglie Mercatoribus Alemannie tunc de hansa illa existentibus infra regnum Regis dudum concessis, tam pacis quam guerre temporibus habere debeant & habuerunt a longo tempore transacto, & Rex libertates illas confirmauit & alias nouas libertates eis concessit infra idem regnum Regis inperpetuum habendas per quod Rex ex causis predictis et aliis cerciorari volens qui & quot Mercatores & de quibus villis de Hansa predicta primitus esse consueuerunt & debuerunt, qui libertatibus antiquis eis concessis vsi fuerunt & gauisi & custodiam porte predictae habuerunt, & per quem & per quos ad hansam predictam admissi fuerunt & adiuncti (gemeint ist admitti) debuerunt eidem Aldermanno plur eidem vic pecep Regis quod habita super premissis deliberacione pleniori nos super omnibus & singulis articulis predictis vna cum nominibus omnium illorum qui sunt de hansa predicta & de quibus villis existunt ut predictum est, redderet distincte & aperte sub periculo quod incumbebat sub communi sigillo hanse predictae infra quindenam sancti Michaelis proximo preteritum (sic), certior. breue Regis inde ei directum Regi remittendo uel camere Regis significaret quare mandato Regis alias ei inde directo parare (sic) noluit vel non debuit. Regi significare hactenus non curarunt, in Regis & mandatorum suorum predictorum contemptum manifestum ut acceperit Rex etc. Et modo venit predictus Johannes Le Long & Datus est eis dies coram Rege a die sancte Trinitatis in XV dies vbicumque etc. & dictum est eidem Johanni quod habeat cartas tangentes hansam predictam ad plenioram deliberacionem etc. Ad quem diem Domi-

⁵⁵ Er wird schon 1295 in London erwähnt: Catalogue of Ancient Deeds IV, nr. A 6316.

nus Rex per Adam de Fyncham qui sequitur pro eo & similiter predictus Johannes veniunt & datus est eis dies a die sancti Michaelis in XV dies vbicumque etc. Ad quem diem dominus Rex per Adam de Fyncham qui sequitur pro eo, & similiter Johannes veniunt. Et datus est eis dies a die sancti Hillarii in XV dies coram domino Rege vbicumque etc. (Der Hillary-Termin wurde dann tatsächlich zu dem Termin des Iters, Januar 1321).

Den offiziellen Bericht über den Verlauf des sich nun anschließenden Iters haben wir in der Assisenrolle vor uns, aus der die Placita de Quo Warranto gedruckt sind, die wiederum Lappenberg⁵⁶ übernommen hat. Dieser Bericht gibt schon einen Eindruck vom Gang der Anklage und der Verteidigung. Immerhin mag hier noch eine andere Quellengattung herangezogen werden, die keinen offiziellen Charakter trägt wie die Coram Rege oder die Assisen-Rollen; das sind die Year Books, wahrscheinlich in den Juristeninnungen abgefaßte gedrängte Prozeßberichte auf Altfranzösisch, die gerade auf Präzision der Rechtsstandpunkte größtes Gewicht legen. Ich fand für dieses Iter drei von ihnen im Britischen Museum und zwei in Lincoln's Inn und gebe nachstehend den Bericht über die Verhandlung gegen die Deutsche Hanse aus einem Kodex des Britischen Museums wieder⁵⁷:

Quo Warranto de franchises de Marchanz. Le Roi sui le quo warranto vers les Marchanz de almaine par queu garrant

⁵⁶ II Nr. 36. In der Assisenrolle des PRO 547 A findet sich aber noch eine kleine Klage gegen die Deutschen, die der Vollständigkeit halber hier mitgeteilt sei: membr. 55 r. Bysshopesgate. Dicunt eciam quod Jacobus Fyssh nuper Aldermannus Teutonicorum iam X annis elapsis includere fecit de muro quandam placeam terre in solo Regis longitudine sex perticatarum et latitudine vnus pertice. Et Johannes le Long nunc Aldermannus tenet placeam illam sicut inclusam in preiudicium domini Regis et nocumentum comunitatis Ciuitatis predictae, nesciunt quo waranto. Ideo preceptum est vicecomitibus quod venire facerent eum etc. Postea venit predictus Johannes le Long Aldermannus et dicit pro se et comunitate teutonicorum predictorum quod ipsi nichil iuris clamant in predicta placea, quia dicunt quod ipsi tenent predictam placeam ad voluntatem Maioris et Comunitatis Ciuitatis London. Et super hoc venerunt predicti Maior et Comunitas... Hier bricht die Rolle ab.

⁵⁷ Harleian Ms 453 fo. 30 r.

il claiment qe le Roi deit lour meintener lour franchises & lour custumes & qil ne seient atachiez de rendre de dettes, dount il ne fuserent plegges ne dettour ne pur autre trespas.

Ald. (= Johannes le Long): le Roi Henri le conferma & le Roi Edouard & le Roi qore est le enlargirent de tant qil ne serrunt attachiez de rendre de dettes etc. ut supra (bezieht sich auf andere Verhandlungskomplexe) et le charte le Roi le voet.

Scrop (der Kronanwalt): si vous volez mustrer vous franchises vous poet & si vous ne volet nous enquerons pour le Roi.

H. (einer der Richter): pour qei demandez vous qe homme enquera assez.

Ald.: nous les declarom asset & dit qe le Marchantz clament auer lour Gihalle & qil deivant ellire vn Aldreman de eux mesmes qe serreit presente al Meire de la ville & as aldremen & iuger deuant eux a quel heure qe nul de lour fut en pled de dettes ou de trespas en la gihalle; qe lour aldremen vendreit & chalangerait & li auerait hors & auerait conissance de ceo ple en lour gihalle & a qel heure qil vindreit ou lour marchans en cette ville hors de lour terre demener, qil ne paiereent ren a lour entre.

Scrop.: vous veez ben coment il clament ceux franchises checune cum un gros en sei & reals & ne clament pur le primer iour del Eire sicom la sommation fut par qei nous priom pur le Roi qe les franchises soient saisi.

Herui (der verhandlungsleitende Oberrichter Hervey de Staunton): vostre charte est general & ceo qe vous auet clamez, ceo ne put estre entendu de vostre general clame & pur ceo nous volom aiorner desques lundi.

Dem. . . (einer der Richter): . . . le clam suppose qe vous auet franchises qant a vous detz, qe le Roi les deit meintener en lour franchises & franchises custumes & vous ne les auet clamez autres iuger & priom qe la franchise etc.

Ald.: vncore diom nous qe nous sumes quits de pontage & passage & diom qil sunt gentz alienes (hier wird die Verknappung des Prozeßberichtes durch den Berichterstatter am unangenehmsten fühlbar) qi ne sount par conissance de la lei

de cette terre & ceo ne fut qe un mespris & priom vostre grace.

Scrop.: nous priom qil seient seisi etc. cette en sen parlement ou les autres.

Ald.: nous priom la repleuie.

Herui: donques estus vous a iuger, ore qil a diz coment vous les clamez.

Ald.: vse du tens dount il ni ad memerer.

Scrop.: vous estes alienes & ceux sont franchises reals; iugez si vous par prescripcion les puset clamer.

Ald.: seisi vt supra, & le Roi de sa grace ad ceo conferme; iugez si ceo ne fusset.

Dem. . . .: quant a ceo qe vous clamez qe vous ne dusez rendre de autre contrat ou trespas, dount vous nestus etc. la lei de Marchauntz qe entre vesinables terres, qe qant le Marchant vendra en sa terre, qil ne put auer dreit dentre qe adonques les Marchanz de bens en comune rendrent & donques est tele lei ordine pur touz & le Roi qant il grante franchise, il ne grante fors ceo qen lei e. (anglais ??) & demandons iugement si en dreit de ceo point le Roi deit ou put tele franchise par sa charte granter.

Ald.: il ad grante par sa charte & issi le clamons nous.

Dem. . . .: pur ceo priom nous qil seient desalowe, qil ne tole autri soun dreit.

Scrop.: mesqe lauerement soit ressu; nous dioms qil vnt ressu & recorde autres qe de lour franchise & priom qe ceo soit enqis & sut a la franchise seisi etc.

Von der Verhandlung gegen die Kölner existiert wohl bloß der offizielle Bericht auf der Assisenrolle⁵⁸.

Beide Verhandlungen werden coram rege vertagt, d. h. vor den King's Bench-Gerichtshof, und finden hier wie alle Klagen gegen Londoner allmählich ihre Erledigung. Während dieser Verhandlungen werden sich wohl die Kölner zur Abfassung des Statuts von 1324 entschlossen haben, das W. Stein so glücklich datierte⁵⁹. Diese schriftliche Fixierung ähnelt der Verteidigung der Londoner um dieselbe Zeit vor demselben Gerichtshof, dem

⁵⁸ HUB II Nr. 381.

⁵⁹ Hs. Gbl. 1908.

sie nämlich Traktate über ihre Gerichtsverfassung vorlegten⁶⁰. Wir wissen leider sonst nichts von den Einzelheiten des Verfahrens gegen die Kölner. Immerhin gewährte später Eduard III. bei einer günstigen Gelegenheit ihre Privilegien von neuem⁶¹.

Bei der Deutschen Hanse sind wir über den Fortgang des Verfahrens besser unterrichtet. Schon Lappenberg druckte nach der alten *Abbreviatio Placitorum*⁶² einen Vermerk über die Verhandlungen gegen die Deutsche Hanse *coram rege* aus dem Januar 1325. Statt dieser Paraphrase möchte ich hier das Original⁶³ drucken. Dieses enthält noch einmal das *Iterverfahren* von 1321, jedoch in einer besseren Lesart als der *Placita de Quo Warranto*, von der Lappenberg seinen Text nahm. Ich schicke daher in Kürze einige Korrekturen des Textes von 1321 voraus.

Hillary 18 Ed. II. (= Januar 1325).

Adhuc de XVa Hill.

De clamis libertatis mercatorum de regno Alemannorum.

extiterunt statt Lappenberg II S. 18 Zeile 9 extiterint.

Alemannorum stets statt Aldermannorum.

euectione statt S. 19 Zeile 23 empcione.

läßt aus S. 19 Zeile 24 fecerint.

fügt noch auf S. 20 Zeile 13 nach *coram domino rege* ein: in
Cancellaria sua.

Danach fährt der Text fort:

Quod quidem recordum Willelmus de Airemynn clericus postea a die Pasche in vnum mensem anno regni Regis nunc quinto-decimo detulit in Curia(m) hic, nunciante quod iusticia fieret etc. Et super hoc dominus Rex mandavit breue suum justiciariis suis hic in hec verba: Edwardus dei gracia Rex etc. dilectis & fidelibus suis Henrico le Scrop et sociis suis justicariis ad placita coram nobis tenenda assignatis salutem. Cum omnia placita de quo waranto & eciam alia placita Maiorem & Alder-

⁶⁰ Vgl. meinen Artikel in der Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 1928 über die Londoner Gerichtshofbeschreibungen des Mittelalters.

⁶¹ HUB II Nr. 624.

⁶² Lpappenberg II Nr. 37.

⁶³ PRO, Coram Rege Rolls KB 27/259 Rex membr. 30r.

mannos, Ciues & communitatem Ciuitatis nostre Lond. de vltimo Itinere justiciariorum nostrorum apud Turrim London tangencia, que coram consilio nostro ex certis causis venire fecimus & que adhuc pendunt indecisa nuper vobis fecimus liberari coram vobis terminanda, vobis mandamus quod ad allocacionem inde prefatis Maiori, Aldermannis, Ciuibus & communitati faciendam, & ad alia placita predicta audienda & terminanda quamcicius poteritis procedatis, prout de jure fore videritis faciendum. Teste me ipso apud Eboracum 17. die Maii anno regni Mei quintodecimo. — Ad quem mensem Pasche venit Adam de Fincham qui sequitur pro domino Rege. Et similiter predicti Mercatores gratis venerunt & datus fuit eis dies coram Rege a die sancti Michaelis in XV dies tunc proximo sequentes vbicumque. Et continuato vltorius inde processu inter partes predictas vsque in quindenam sancti Hillarii anno regni Regis nunc 17. Ad quem diem predictus Adam qui sequitur etc. venit. Et predicti mercatores non venerunt per quod tunc preceptum fuit vicecomitibus quod distringerent eos per omnes terras etc. Et quod de exit. etc. Et quod haberet corpora eorum coram Rege a die Pasche in tres septimanas tunc proximo sequentes. Et similiter quod caperet predictas libertates in manum domini Regis. Et quod de exit. earundem etc. — Et continuato inde processu inter partes predictas vsque in Octabas sancti Hillarii anno 18. Ad quem diem predictus Adam qui sequitur etc. venit & similiter predicti mercatores in propriis personis suis & eciam per Hamonem de Chigge-well Aldermannum ipsorum mercatorum. Et dicunt quod ipsi sunt alienigene non continue in regno Anglie commorantes, & petunt quod admitti possunt ad libertates predictas replegiandas etc. & admittuntur per finem XX librarum prout patet in rotulis de finibus de termino sancti Hillarii anno 18. scilicet de isto eodem termino. Et hab. breue Vicecomes London de libertatibus predictis replegiandis etc. Et super hoc datus est dies tam predicto Ade qui sequitur, cum predictis mercatoribus de audiendo iudicio suo etc. coram Rege a die Pasche in tres septimanas vbicumque etc. in eodem statu quo prius ante capcionem libertatum predictarum in manum domini

Regis etc. Et iidem mercatores ponunt loco suo Johannem de Lincoln vel Robertum de Totel in loquela predicta etc. —

Schließlich folgen Vertagungen bis Michaelis 1326; die Eintragungen stammen jedesmal von verschiedenen Händen.

Um dieselbe Zeit wurde der seit 1318 zwischen der Stadt London und der Deutschen Hanse schwebende Streit wegen ihrer Verpflichtung zur Erhaltung und Bewachung des Bischofstores beendet⁶⁴.

Ähnlich wie bei dem Hauptverfahren gegen die Stadt London beschließt eine unmittelbar am Anfang der neuen Regierung Eduards III. ausgestellte Urkunde diesen großen Rechtsstreit⁶⁵.

Auf die Zeit von nun ab bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts scheinen mir die oben angeführten Worte Ennens⁶⁶ besonders zuzutreffen, daß innerhalb der großen Verbindung der deutschen Kaufleute in London die Kölnische Hanse bestehen geblieben sei.

Zum letztenmal hat diese Sonderstellung um die Mitte des 15. Jahrhunderts eine große Bedeutung gehabt. Es ist hier nicht der Ort, auf die Geschichte der Hanse in England während der Rosenkriege einzugehen und die Streitigkeiten Kölns mit der übrigen Hanse darzustellen. Wenn es bisher wichtig war, auf die Unterschiede oder das Nebeneinander der deutschen Genossenschaften in London hinzuweisen, so genügt es jetzt, zum Verständnis der eigentümlichen Haltung Kölns und auch der englischen Könige eine Tatsache zu betonen, die vieles erklären kann: das Andenken an die alten Privilegien der Kölner war eben noch nicht verloren gegangen. Das verlieh dem kölnischen Standpunkt eine rechtliche Begründung, und das gab den englischen Königen eine rechtliche Handhabe, beide Hansen gegeneinander auszuspielen.

Dafür, daß diese Erinnerung noch lebendig war, spricht einmal die charakteristische Wendung in einem Brief Kölns an Eduard IV.⁶⁷, der König möge die Kölner in seinen Schutz nehmen *eisque libertates et privilegia inveteratas pie et benigneconfirmare*, und sodann die häufige Bitte der Kölner an die Londoner Hansen,

⁶⁴ HUB II Nr. 316 und 428.

⁶⁵ HUB II Nr. 460.

⁶⁶ Vgl. Anm. 14.

⁶⁷ HR 1431—1476, Band VI Nr. 222.

Kölner Mitbürger zu den Privilegien der Kölner zuzulassen⁶⁸. Ein andermal wird des Kredits der Kölner neben dem des gemeinen Kaufmanns gedacht⁶⁹. Während der Streitigkeiten, die sich an den Namen Heinrich Beckers knüpfen, wird zwischen kölnischen Gesetzen und hansischen Privilegien geschieden⁷⁰. 1475 bittet Köln Eduard IV. um Wiedereinsetzung seiner Bürger in die alten Privilegien in London⁷¹ und scheint selbst 1477 nach der Ausöhnung mit der Hanse den König um formelle Wiederverleihung seiner alten Rechte bitten zu müssen⁷².

Immerhin möchte ich, gerade weil der 7. Band des Hansischen Urkundenbuches noch nicht erschienen ist, die Möglichkeit offen lassen, daß wir es hier nicht nur mit einem Fortleben alter kölnischer Sonderrechte oder mit einer späten Erinnerung an sie zu tun haben, sondern mit einer Wiederbelebung aus besonderem Anlaß, etwa infolge der Verschlechterung des Verhältnisses zwischen Lübeck und Köln⁷³. Womöglich hängt diese Wiederauffrischung der Sonderrechte der Fremden auch mit Vorgängen in der englischen Politik zusammen, die kurz vor 1450 und späterhin noch sehr häufig zur Einbürgerung von Ausländern geführt haben⁷⁴.

Wie dem auch sei, gerade bei dieser Uneinheitlichkeit der Organisation der deutschen Kaufleute in London wird es verständlich, daß bei dem Siege der Lübecker auf dem Utrechter Frieden die Sonderstellung der Kölner in London fiel. Zum sichtbaren Zeichen dessen mußten die Kölner Englandfahrer (denn in diesen werden wir die Träger der kölnischen Politik in London zu sehen haben) den vielgehaßten Gerhard von Wesel⁷⁵ opfern.

⁶⁸ HUB VIII Nr. 3, 29, 296, 299, 302, 344, 987. IX Nr. 685. Das späteste Zeugnis dieser Art für 1498 in Band XI Nr. 1092.

⁶⁹ HUB VIII Nr. 637.

⁷⁰ HUB VIII Nr. 816.

⁷¹ HUB X Nr. 369.

⁷² HUB X Nr. 520.

⁷³ Nach mündlicher Information durch den Mitarbeiter am 7. Bande des HUB, Herrn Dr. von Rundstedt, werden schon vor 1450 mehrfach Bitten der Kölner um Zulassung von Kölner Mitbürgern zu den Kölner Privilegien in London zu erwarten sein.

⁷⁴ Vgl. Patent Rolls des 15. und 16. Jahrhunderts passim.

⁷⁵ Über ihn habe ich an entlegener Stelle noch eine Notiz gefunden: Ninth Report of the Royal Commission on Historical

Nach dem Utrechter Frieden dürfen wir in der Tat von dem Stalhof schlechthin als der deutschen Hansenederlassung in London sprechen. Nur die englische Staatskanzlei gebraucht im 16. Jahrhundert noch in offiziellen Schriftstücken die Bezeichnung *gildhalla Theutonicorum*.

Diese Einheit war aber auch sehr notwendig im Kampf der Deutschen gegen die englischen Wagenden Kaufleute und die Londoner Kaufmannschaft. Es mutet fast symbolisch an, daß bei einer der wichtigsten Rechtsverhandlungen gegen die Stalhofskaufleute im 16. Jahrhundert ein Kölner, Heinrich Sudermann, die Sache der nunmehr einheitlichen Hanse ebenso klug wie kraftvoll vertritt⁷⁶.

Auch bis zur Schließung des Stalhofs am Ende des 16. Jahrhunderts und weiterhin hören wir nichts mehr von irgendwelchem Zwiespalt innerhalb der Hanse in London⁷⁷.

Manuscripts, aus den Handschriften von Dean und Chapter zu Canterbury, S. 105b aus dem Jahre 1472: *De panno laneo detento. Nouerint etc. nos Gerardum Wasyll, Andream Hoker, et Johannem Vaudorne, de civitate Colonie, mercatores, recepisse de Willelmo Priore triginta unam gibas sive pakkez panni lanei nuper per mandatum Domini Edwardi Regis sub custodia nuper Prioris detentas.* — Übrigens wird in demselben Report auf Urkunden zur Besitzgeschichte der Grundstücke in Windgose Lane aufmerksam gemacht.

⁷⁶ Vgl. Keußens Artikel in der Allgemeinen Deutschen Biographie, ferner Ennen, Hs. Gbl. 1876 S. 3ff. und Inventare aus Hansischen Archiven des 16. Jahrhunderts, Köln I Einleitung S. XII und XIII.

⁷⁷ Für diesen letzten Abschnitt der Geschichte des Stalhofs verweise ich auf einen von hansischer Seite leider bisher nicht beachteten Artikel Philip Norman's in der *Archaeologia* Band 61, part 2, S. 389—426.

IV.

Der deutsche Kaufmann in der Wiek in Norwegen im späteren Mittelalter.¹

Von

Oscar Albert Johnsen.

Der deutsche Handel war schon im 13. Jahrhundert den Norwegern unentbehrlich geworden, hauptsächlich wegen der Getreidezufuhr aus den Ostseeländern. Daraus folgt, daß gerade die wendischen Städte mit Lübeck an der Spitze früh den ersten Platz gewinnen mußten. Die norwegische Regierung, die den Weinimport der rheinischen Städte bekämpfte, begünstigte eifrig die Getreidezufuhr. Schon Håkon IV. Håkonsson schloß im Jahre 1250 einen Handelstraktat mit Lübeck², und vermittelt der Privilegien von 1278³ und 1294⁴ wurde die rechtliche Stellung des deutschen Kaufmanns in Norwegen gesichert. Er durfte frei die Städte im südlichen und westlichen Norwegen bis Bergen besuchen, seine Waren lagern und verkaufen, und er wurde ausdrücklich von verschiedenen Lasten befreit, die den eingeborenen Bürgern und anderen ausländischen Kaufleuten, auch den Engländern, auferlegt waren. Diese Begünstigung der deutschen Kaufleute von seiten der norwegischen Regierung geschah im vollen Einverständnis mit den Grundbesitzern Norwegens, den Prälaten und der übrigen Geistlichkeit, dem Adel, den Allodialbauern und überhaupt der ganzen Landbevölkerung. Der Adel Norwegens zog sich im Laufe des 13. Jahrhunderts unter dem Einfluß der Ideale des Rittertums mehr und mehr von dem aktiven Handel zurück, den er früher getrieben hatte. Eine Klasse von bürgerlichen Kaufleuten

¹ Vortrag, gehalten in der Sitzung des Hansischen Geschichtsvereins zu Oslo den 30. Juli 1928.

² Hansisches Urkundenbuch I, Nr. 389.

³ l. c. I, Nr. 818.

⁴ Urkundenbuch der Stadt Lübeck I, S. 561; Diplomatarium Norwegicum V, Nr. 23.

begann sich in den Städten Bergen, Trondhjem, Oslo und Tönsberg zu bilden⁵. Doch war dieser eingeborene Handelsstand noch wenig zahlreich und in wirtschaftlicher Hinsicht vielfach von den Großgrundbesitzern abhängig, die die besten Schiffe und die größten Handelshäuser in den Städten besaßen, wie sie auch — das gilt besonders von dem König und den Bischöfen — die größten Konsumenten und Warenlieferanten waren. Die geistliche und adlige Aristokratie hatte für den aufwachsenden eingeborenen Handelsstand keine besondere Sympathie, und dasselbe gilt von den Bauern, deren obere Schicht, die Allodialbauern oder Odelsmänner, mit der Geistlichkeit und mit dem Adel eng verbunden war. Als nun diese Grundbesitzeraristokratie Verbindungen mit den deutschen Kaufleuten anknüpfte, ihnen ihre Handelshäuser und Schiffe vermietete, ihnen die Ausbeute der Zehnten, der Steuern und des Landzinses, die Produkte ihres Ackerbaues und besonders ihrer Viehzucht verkaufte und ihren Bedarf an ausländischen Waren bei ihnen deckte, wurde den eingeborenen Kaufleuten der Boden unter den Füßen weggezogen⁶. Sie wurden als Großhändler nach und nach völlig verdrängt und zu Kleinhändlern herabgedrückt. Schon im Anfang des 14. Jahrhunderts, unter dem norwegischen König Håkon V. Magnusson (1299—1319), ist diese Entwicklung in der Hauptsache vollzogen. Die deutschen Kaufleute, die Lübecker an der Spitze, haben nicht nur die Norweger, sondern auch die Engländer beiseite geschoben und sich selbst des auswärtigen Handels Norwegens bemächtigt. Es ist ein Fehler, wenn die Geschichtsschreiber glauben, daß König Håkon V. die deutschen Kaufleute aus diesem Handel habe verdrängen wollen. König Håkon sowie die norwegische Aristokratie seiner Zeit war davon überzeugt, daß die deutsche Vermittlerschaft zwischen Norwegen und dem Auslande notwendig sei, weil diese die Bedürfnisse unseres Landes besser zufriedenzustellen wußte als die norwegischen Kaufleute und selbst die Engländer. Die bekannten Verordnungen dieses Königs gegen den deutschen Kaufmann

⁵ Alexander Bugge, Studier over de norske byers selvstyre og handel för hanseaternes tid (Kristiania 1899).

⁶ Osc. Alb. Johnsen, Noregsveldets Undergang (Kristiania 1924), S. 31—35.

hatten nicht zum Ziel, die Deutschen aus dem auswärtigen Handel Norwegens zu verdrängen; sie wollten nur verhindern, daß die deutschen Kaufleute sich auch des inneren Handels bemächtigten, um ihn für die Norweger selbst zu bewahren⁷. In dieser Absicht hat er die Verbote gegen den Winteraufenthalt der fremden Kaufleute in Norwegen, gegen ihren Detailhandel, ihren Handel von „Gast mit Gast“ und mit den Bauern auf dem Lande erlassen, doch ohne dauernde Wirkung. Die deutschen Kaufleute bemächtigten sich schon unter König Håkon V. und noch mehr in der folgenden Zeit des inländischen Handels in sehr großem Umfange. Den Verboten trotzend, blieben sie im Lande über die gewöhnliche Marktzeit zwischen beiden Kreuzmessen, ja, den ganzen Winter, kauften und verkauften ihre Waren nicht nur in größeren Partien, sondern auch en detail, und nicht nur in den Städten, die jus forense hatten, sondern auch in den Ladeplätzen und unter den Bauern auf dem Lande. König Håkon hat sich am Ende seiner Regierung veranlaßt gesehen, die genannten Verbote in großem Umfange zu annullieren. Gleichzeitig endete der Konkurrenzkampf unter den verschiedenen deutschen Städten mit dem Siege Lübecks und Rostocks und mit einer Teilung des norwegischen Handelsgebiets unter diese beiden Nebenbuhler. Während die Lübecker sich im westlichen Norwegen festsetzten und das Kontor in Bergen organisierten⁸, haben die Rostocker sich im östlichen Norwegen in den Gegenden rings um den Oslofjord und im jetzigen Bohuslän niedergelassen und ihre zwei Faktoreien in Tönsberg und Oslo gegründet. Die Wiek war die ältere Bezeichnung dieser Gegenden, wie sie noch im 15. Jahrhundert in den Namen Wiek-Fahrer und Wiek-Städte vorkommt.

Die Versuche, die deutschen Kaufleute aus dem Kleinhandel zurückzudrängen, wurden jedoch mehrmals erneuert, und der Unionskönig Magnus Eriksson hat sie auf neuer Grundlage aufgenommen, indem er gegen die älteren Privilegien der Deutschen die Privilegien der norwegischen Städte setzte. So hat Oslo schon

⁷ l. c., S. 38—44.

⁸ Fr. Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik. Hans. Geschichtsquellen, N. F., Bd. II (Berlin 1900).

im Jahre 1346, Tönsberg 1362 eigene Privilegienbriefe erhalten⁹; in denen die Verbote des Königs Håkon sowohl gegen den Detailhandel und den Landhandel der Deutschen als gegen ihren Handel „Gast mit Gast“ erneuert wurden, soweit es die genannten Städte und ihre Handelsgebiete betraf. Später hat sein Sohn Håkon VI. sehr energisch darauf hingearbeitet, den inländischen Handel für die norwegischen Stadtbewohner zu retten. Namentlich verbot er den Tauschhandel der Fremden und ihren Aufkauf von Vieh und Geflügel unter den Bauern, und selbst nach der Niederlage, die er im Kriege gegen die Hanse 1368—69 erlitt, hat er diese Bestrebungen keineswegs aufgegeben. Auch die vormundschaftliche Regierung des Königs Olav (1380—87) hat diesen Kampf gegen den inländischen Handel der Deutschen energisch fortgesetzt¹⁰.

Der langwierige Kriegszustand zwischen den Mecklenburgern und dem vereinigten Norden unter der Königin Margrete wurde den mecklenburgischen Städten im allgemeinen und besonders ihrem Handel in der Wiek sehr schädlich; er hat sie auch der Hanse entfremdet. Rostock und Wismar, wo die berüchtigten Vitalienbrüder Schutz fanden, wurden nicht in den Frieden von 1398 aufgenommen, und während des Krieges zwischen König Erik und der Hanse sagten sich Rostock und Stralsund selbst von der Hanse los und schlossen 1430 mit König Erik einen Sonderfrieden. Die folgenden Jahre waren sehr günstig für den Handel der Rostocker. In Bergen war ihre Rolle seit den Überfällen der Vitalienbrüder in den Jahren 1428 und 1429 zwar völlig ausgespielt. In der Wiek wurden sie aber von der Bevölkerung, die den deutschen Handel noch nicht entbehren konnte, mit offenen Armen empfangen, und bis zum allgemeinen Frieden im Jahre 1435 hatten sie hier fast keine Konkurrenten. Doch, mit der Rückkehr der Deutschen begannen auch die alten Mißbräuche von neuem. Der Kaufmann beschränkte sich auch jetzt nicht auf die Einfuhr der den Nor-

⁹ Norges gamle Love 1 R. III, S. 165—167, 176—178 und 182 bis 183.

¹⁰ Dipl. Norv. IV, Nr. 503; Hanse-Rezesse I, 2, Nr. 89; Norges gamle Love 1 R. III, S. 198—200, 202—207; 2 R. I, S. 623, § 3; 626—28; Hanse-Rezesse I, 2, Nr. 232, § 17.

wegern notwendigen ausländischen Waren und auf die Ausfuhr der norwegischen Exportprodukte, sondern er nahm zugleich in vollem Maße den Kleinhandel, den Tauschhandel und den Landhandel wieder auf unter Verdrängung der eingeborenen Kaufleute. Schon am Ende der dreißiger Jahre verspüren wir deshalb wieder eine ausgeprägt deutschfeindliche Stimmung, nicht nur unter den Bürgern von Tönsberg und Oslo, sondern auch unter den Männern der Regierung, den adligen Mitgliedern des Reichsrats und den königlichen Befehlshabern der Burgen, die ebenfalls vom höchsten Adel und Mitglieder des Reichsrats waren. Der Reichsverweser Sigurd Jonsson hat zu dieser Zeit ausgesprochen, daß er aus allen seinen Kräften dahin arbeiten wolle, daß die deutschen Kaufleute aus dem Lande vertrieben würden, sollte er auch all sein Lebtag Wasser trinken müssen¹¹. Diese letzte Äußerung ist eine scherzhafte Hindeutung auf das gute deutsche Bier auf dem Tische des Reichsverwesers.

Sich auf die großen Herren stützend, fingen die Stadträte von Tönsberg und Oslo den offenen Kampf gegen die deutschen Kaufleute an. Das Ziel war jedoch nicht, sie völlig zu vertreiben; man wollte sie nur zwingen, die alten königlichen Verordnungen zu respektieren. Doch ging man jetzt weiter als vorher. Selbst das Verbot Håkons V. gegen den Winteraufenthalt, das von ihm selbst aufgehoben und später nicht erneuert war, wurde jetzt wiederholt. Es wurden Höchstpreise auf die Waren der deutschen Kaufleute gesetzt, und jeder deutsche Kaufmann, der diese Verordnungen übertrat, wurde mit Konfiskationen und harten Geldbußen bestraft. Vergebens drohte der Kaufmann mit den Städten; die Bürger zu Oslo und Tönsberg antworteten, daß er nach Hause fahren solle, um seine großen Steinhäuser zu hüten, daß sie nicht umstürzten; die Bürger wollten selbst dafür sorgen, daß er keine Steinhäuser mehr in Norwegen erbaue. Die eifrigsten unter den Bürgern schwuren bei der Bibel und anderen heiligen Gegenständen, daß sie jedem deutschen Kaufmann, der auf die Privilegien der Städte hin handelte, den Kopf abschlagen wollten. Der Vorsteher der deutschen Kaufleute zu Tönsberg ermahnte den Befehlshaber

¹¹ Hanse-Rezesse II, 2, Nr. 590.

auf Tönsbergshus, den Herrn Erlend Eindridesson, zu bedenken, daß die Städte ihn für seine Handlungsweise verantwortlich machen würden; aber Herr Erlend ersuchte ihn und die Städte, zur Hölle zu fahren; er achte die Städte nicht mehr als den Staub, den er unter seine Schuhsohlen träte¹².

Die Deutschen setzten ihre Hoffnung auf den neuen deutschen König, Christoph von Bayern¹³, und sie wurden in dieser Hoffnung nicht betrogen. König Christoph folgte zwar im Anfang seiner Regierung in der Hansepolitik den Anweisungen seines norwegischen Rates, dessen Mehrzahl feindlich gegen die Hanse war. Am Ende seiner kurzen Regierung, im Jahre 1447, schenkte er aber auf eigene Faust, ohne seinen Rat zu fragen, den Rostockern den bekannten Privilegienbrief, der ihnen in allen Punkten von Wichtigkeit recht gab. Selbst der Kleinhandel wurde erlaubt, sowohl mit den Bauern als mit den Bürgern und „Gast mit Gast“; der Winteraufenthalt wurde ihnen förmlich bewilligt¹⁴, und diese Privilegien blieben bestehen. Der Nachfolger des Königs Christoph, König Christian I. von Oldenburg, hat sie mehrmals erneuert und sogar erweitert¹⁵. Diese königliche Entscheidung hatte die Wirkung, daß die Befehlshaber der Burgen sich aus dem Streite herauszogen; die Bischöfe und die ganze Geistlichkeit wie auch die Bauern waren stets treue Freunde der deutschen Kaufleute geblieben. Die geschäftstreibenden Bürger, allein gelassen, konnten nichts gegen die Fremden ausrichten. Schon im 14. Jahrhundert aus dem auswärtigen Handel und der Seefahrt verdrängt, wurden sie jetzt auch des inländischen Handels beinahe vollständig beraubt. Doch gaben sie niemals den Kampf auf; sie haben stets von neuem versucht, ihre eigenen Privilegien geltend zu machen, und durch Klagen an die Könige suchten sie auch die oft wiederholte Bestätigung der neuen Privilegien der Rostocker zu verhindern, aber lange vergebens. Dieser Zustand hat bis zum

¹² Hanse-Rezesse II, 2. Nr. 590; Norges gl. Love 2 R. I, S. 209.

¹³ Hanse-Rezesse II, 2. Nr. 608, § 4.

¹⁴ Dipl. Norw. VII, Nr. 435; vgl. Hanse-Rezesse II, 3, S. 236; Norges gl. Love 2 R. I, S. 304—305.

¹⁵ Hans. Urkundenbuch VIII, Nr. 23, 304, 401, 448, 666; IX, 647; Dipl. Norw. III, Nr. 918, 924; VII, 435, 484; vgl. Norges gl. Love 2 R. II, Nr. 34, 52, 60, 70, 80, 119, 157, 170, 172.

Jahre 1508 gedauert, da der junge König Christian II. mit Genehmigung seines Vaters, des Königs Johann, die Privilegien von 1447 aufhob und den Kleinhandel und Bauernhandel der Deutschen ausdrücklich verbot¹⁶.

Wir wollen hier den Privilegienstreit nicht weiter verfolgen; er wird von den Dokumenten der Hanse-Rezesse und anderer Quellenausgaben in seinen verschiedenen Phasen sehr eingehend beleuchtet. Wir wollen lieber die Organisation des deutschen Kaufmannes in der Wiek studieren, sowie auch die Art und den Umfang seines Handels, obwohl die Quellen darüber nur verstreute Andeutungen geben. Es geht jedoch aus diesen Quellen deutlich hervor, daß die deutschen Kaufleute nicht nur in Bergen, sondern auch in Tönsberg und Oslo organisiert waren. Sie bildeten eine Gesellschaft oder Kompanie mit Aldermannen, zwei in Tönsberg¹⁷ und wahrscheinlich derselben Anzahl in Oslo. Wie in Bergen hatten sie auch feste Versammlungen, die sogenannten „Morgensprachen“¹⁸, eigene Kontore oder Kaufmannsstuben und eigene Warenniederlagen¹⁹. In Tönsberg hatten die Rostocker einen eigenen Hof, der noch im 17. Jahrhundert der Rostockerhof genannt wird. Wahrscheinlich ist in diesem Hofe die Kaufmannsstube und auch die Niederlage von Manufakturwaren gewesen.

Zwischen den deutschen Kaufleuten in Tönsberg und Oslo herrschte ein enges Verhältnis. Sie hielten gemeinsame Zusammenkünfte ab, verhandelten gemeinschaftlich mit dem König und mit dem Rate von Rostock, und selbst wenn sie jeder für sich verhandelten, scheinen die Privilegien oder die Maßregeln, die sie erlangten, als gemeinschaftlich für die deutschen Kaufleute in Oslo und Tönsberg, und damit in der ganzen Wiek, betrachtet worden zu sein. Der deutsche Kaufmann in der Wiek bildete also eine Gesellschaft in zwei Abteilungen mit zwei Faktoreien. Er stand unter dem Hansegericht („under der stede rechtigkeit“), und ihr gemeinschaftliches Oberhaupt war der Rat von Rostock,

¹⁶ Dipl. Norw. III, Nr. 1040.

¹⁷ Dipl. Norw. I, Nr. 969.

¹⁸ Dipl. Norw. VII, 447; Norges gl. Love 2 R. II, Nr. 403, 8, S. 654.

¹⁹ Hans. Geschichtsblätter 1888, S. 166; Norges gl. Love 2 R. II, Nr. 424, S. 704, 1.

dessen Verordnungen oder Ordonnanzen als Gesetze galten für den deutschen Kaufmann in der ganzen Wiek. In den Ordonnanzen gab der Rat von Rostock Maßregeln nicht nur für den Handel, sondern auch für das Betragen der Kaufleute im allgemeinen. Besonders streben sie danach, eine feste Ordnung zu schaffen, innere Streitigkeiten und besonders jede unberechtigte oder unlautere Konkurrenz abzuwehren. Niemand darf sich irgendeine besondere Begünstigung verschaffen. Hat jemand eine solche erhalten, soll er sie wieder aufgeben oder aus der Gemeinschaft des Kaufmanns ausgestoßen werden. Kein Deutscher der „under der Stede Rechtigkeit“ lebt, darf sich in Norwegen verheiraten oder sich mit Weib und Kindern in Norwegen niederlassen. Wenn ein Mitglied dieser Gemeinschaft die geltenden Ordonnanzen oder die Befehle der Aldermannen übertrat, sollte er in erster Instanz von dem Gericht seiner Standesgenossen, der deutschen Kaufleute in Oslo oder Tönsberg, verurteilt werden; doch konnte er gegen dieses Urteil bei dem Rat von Rostock appellieren²⁰.

Bei den Faktoreien in Tönsberg und Oslo hat sich eine feste Handelspraxis entwickelt, zum Teil durch die norwegischen Gesetze und Privilegien, zum Teil auch durch die Ordonnanzen des Rats von Rostock beeinflußt. Sobald das geladene Schiff des Kaufmanns an der Brücke angelegt hatte, mußte er zuerst mit dem königlichen Befehlshaber der Stadt verhandeln. Dieser hatte von wegen des Königs das Recht zum ersten Kauf, d. h. er konnte bis zu einem Sechstel der Waren des Schiffes aufkaufen für einen Preis, der gewöhnlich tief unter dem Tagespreise lag. Doch, anstatt dieses Recht zu benutzen, hat sich der Befehlshaber, wie es scheint, gewöhnlich mit einer Abgabe begnügt, die der Größe und dem Werte der Ladung angepaßt wurde. Danach wurden die Waren in der Kaufmannsstube auf Rollen von Pergament eingeschrieben, und auch das Guthaben jedes Kaufmanns wurde hier notiert. Nach festen Tarifen wurde der Wert seiner Ladung berechnet. Als Einfuhrwaren werden besonders Getreide, Mehl, Bier, Hopfen, Tücher, Leinwand, Südfrüchte, wie Rosinen, Feigen, Mandeln,

²⁰ Hans. Geschichtsblätter 1888, S. 165—166; Hans. Urkundenbuch VIII, Nr. 199; Norges gl. Love 2 R. II, Nr. 403.

und Gewürze, wie Pfeffer und Safran²¹, erwähnt. Unter den Ausfuhrwaren scheinen Felle und Häute eine große Rolle gespielt zu haben; doch auch Fleisch, Butter und Fisch²², besonders die Heringe von den großen Heringsfischereien an der Küste von Bohuslän, wurden aus der Wiek exportiert. Getrocknete Fische aus Bergen, der sogenannte „Bergerfisch“, wurden über Tönsberg nach Rostock geschickt. Dazu kam einiger Export von Holz, der jedoch für die Rostocker niemals die Hauptsache wurde wie später für die Holländer.

Für Kaufleute, die solche Geschäfte hatten, war es selbstverständlich von größter Wichtigkeit, gute Verbindungen in Norwegen zu haben, besonders solche, die ihnen die Exportwaren, die sie gebrauchten, verschaffen konnten. Die gegenseitige Konkurrenz um die Exportwaren konnte sehr leicht das gute Verhältnis unter den Kaufleuten stören. Um dem zu entgehen, legte der Kaufmann großes Gewicht darauf, feste Handelsverbindungen oder Handelsgenossen, die sogenannten Kopenoten, zu haben, besonders unter den Grundbesitzern, und es war streng verboten, einem Kaufmann seine Kopenoten abspenstig zu machen²³.

Während die deutschen Kaufleute ursprünglich nicht über die alten Städte Tönsberg und Oslo hinaus kamen, verbreiteten sie sich nach und nach über ziemlich große Gebiete, zuerst nach den kleinen Städten in Borgesyssel und Bohuslän, Sarpsborg, Marstrand und Konghelle, danach auch nach den Ladeplätzen auf der Westseite des Oslofjords die Küste entlang bis Skien²⁴. Die Privilegien nannten wohl ausdrücklich nur Oslo, Tönsberg und das nördliche Bohuslän, doch wurden sie schon früh über die ganze Wiek geltend gemacht. Im Jahre 1469 hat dann König Christian I. sie in der Weise erneuert, daß sie für die Kaufleute und Lieger in Akershus Lehn, Tönsberg Lehn und in der Wiek²⁵ gelten sollten²⁶.

²¹ Norges gl. Love 2 R. I, S. 208, § 2; II, S. 704, § 1.

²² Dipl. Norw. VI, 565.

²³ Norges gl. Love 2 R. II, S. 704, § 3.

²⁴ Dipl. Norw. XI, 181; VII, 534—37.

²⁵ d. h. Borgesyssel und Bohuslän.

²⁶ Hans. Urkundenbuch IX, Nr. 647; Rostocker wöchentl. Nachrichten und Anzeigen (1756), S. 161 ff.; Norges gl. Love 2 R. II, S. 190—192.

Faktisch wird damit nichts Neues eingeführt; der wirklich herrschende Zustand wird nur legalisiert.

Tönsberg und Oslo sind jedoch stets die Mittelpunkte des deutschen Handels im östlichen Norwegen geblieben. Hier saßen die selbständigen Kaufleute, die die festen, durch Generationen ausgebauten Handelsverbindungen besaßen. Die Lieger in den kleinen Städtchen und auf den Ladeplätzen waren wahrscheinlich entweder ihre Agenten und Kommissionäre oder *homines novi*, die eine selbständige Stellung als Kaufleute zu gewinnen suchten, ohne in Konflikt mit den älteren gefestigten Handelshäusern zu geraten. Doch streiften auch viele Deutsche in den Städtchen und Ladeplätzen und auf dem Lande umher als Krämer, oder sie trieben in den kleinen Ortschaften gewöhnliche Hökerei. Die Einwohner der wendischen Städte waren ja zum großen Teil Höker, kleine Detailhändler, *penestici* und *institores*, wie die Stadtbücher von Stralsund sie nennen²⁷, im Gegensatz zu den *mercatores*, d. h. den wirklichen Kaufleuten, die Seehandel trieben. Die Kleinhändler dieser Städte waren früh in Gilden organisiert mit eigenen Oldermannen. So wird das Haakenamt zu Stralsund schon im Jahre 1323 erwähnt. Sie übten kraft ihrer Zahl einen nicht unbedeutenden Einfluß, und die Klagen der Norweger gegen den deutschen Kaufmann galten besonders den Kleinhändlern, die die eingeborenen Kaufleute des letzten Restes ihres Erwerbs beraubten.

Obgleich Rostock die leitende Stellung in der Wiek hatte, waren doch nicht alle Deutsche in diesen Gegenden Rostocker. Auch aus Wismar und Stralsund und anderen mecklenburgischen Städten kamen Krämer und Kaufleute in die Wiek, doch sicher am meisten Krämer. Sie wurden, wie es scheint, von den Großhändlern, die meist Rostocker waren, als Aufkäufer in den Landdistrikten benutzt. Dagegen bekämpften die Rostocker den Handel Lübecks im östlichen Norwegen, wie die Lübecker selbst be-

²⁷ Das älteste Stralsundsche Stadtbuch 1270—1310, hrsg. von Dr. F. Fabricius; Das zweite Strals. Stadtbuch 1310—1342, bearb. v. Robert Eberling (Stralsund 1903). Das älteste Stralsunder Bürgerbuch 1319—1348, bearb. v. Robert Eberling in Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern, Bd. I (1925).

haupteten²⁸. Es gelang ihnen auch, sie zu verdrängen. Während des größten Teils des 15. Jahrhunderts kamen die Lübecker überhaupt nicht nach diesen Gegenden.

Wir wissen nicht bestimmt, aus welcher Zeit die Organisation der Rostocker Kaufleute zu Oslo und Tönsberg stammt. Wahrscheinlich geht sie bis auf die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts zurück. Eine „Kompanie“ der deutschen Kaufleute zu Tönsberg und Oslo wird im Jahre 1368 zuerst erwähnt²⁹, und sicher bezeichnet dies Wort in dieser Verbindung einen Zusammenschluß deutscher Kaufleute zum Schutz ihres Handels in den beiden Städten. Im Jahre 1416 werden „de Olderlude unde de Kopman tho Anslo unde tho Tunsberg“ genannt³⁰. Der beständige Kampf, den der Kaufmann schon seit dem Anfange des 14. Jahrhunderts führen mußte, nicht allein mit den Bürgern und Räten von Oslo und Tönsberg, sondern oft auch mit den königlichen Befehlshabern dieser Städte, hat früh die deutschen Kaufleute gezwungen, sich zu organisieren. Es war in erster Linie ihrer ausgezeichneten Organisation draußen und im eigenen Lande zu danken, daß die Hanseaten ihre große Handelsmacht schufen und durch viele Generationen bewahrten.

Der Rückgang und die vollständige Auflösung der Rostocker Handelsmacht in Norwegen im Laufe der vier ersten Dezennien des 16. Jahrhunderts hat selbstverständlich tiefere Ursachen als die Privilegienbeschränkung Christians II. vom Jahre 1508. Die nächstliegende Ursache war der Handel der Holländer an den Küsten des südlichen Norwegens, der seit dem Ausgange des 15. Jahrhunderts immer mehr zunahm. Die Überlegenheit der deutschen Kaufleute über die eingeborenen Bürger beruhte hauptsächlich darauf, daß sie das Vertrauen der großen Grundbesitzer und der Bauern genossen. „Wollen die Deutschen es haben, da bekommt Ihr nichts davon“, war die Antwort, welche die Bürger von Oslo gewöhnlich erhielten, wenn sie die Erzeugnisse der Bauern in der Umgegend zu kaufen wünschten³¹. Sowohl die

²⁸ Hanse-Rezesse II, 7, Nr. 250, § 15.

²⁹ Dipl. Norw. VIII, Nr. 182.

³⁰ Hanse-Rezesse I, 6, Nr. 262, § 91; Norges gl. Love 2 R. II, S. 662.

³¹ Dipl. Norw. III, Nr. 1040.

Bauern als die großen Grundbesitzer haben es vorteilhafter gefunden, mit den Deutschen zu handeln als mit den einheimischen Bürgern. Mit den Holländern konnte aber derselbe deutsche Kaufmann gar nicht konkurrieren, weil er für das ostnorwegische Hauptprodukt, das Holz, nur wenig Bedarf hatte. Für die Holländer aber war eben der Holzhandel die Hauptsache. Doch führten sie auch alle Waren mit sich, die der Norweger gebrauchte, und bezahlten außerdem das Holz, das sie in stets größeren Mengen exportierten, mit barem Gelde. Der deutsche Kaufmann wurde deshalb im östlichen Norwegen bald überflüssig. Er wurde von seinen alten Kopenoten verlassen, und am Ende der dreißiger Jahre des 16. Jahrhunderts waren seine Niederlassungen in Tönsberg und Oslo völlig aufgelöst.

Der Wechsel war für unser Land in mehreren Beziehungen vorteilhaft. Die Holländer ließen sich nicht im Lande nieder, bildeten keine Niederlassungen, keine Kompanien; sie suchten überhaupt nicht den Handel zu monopolisieren, und sie brachten außerdem durch die gewaltige Ausdehnung des Holzhandels Wohlstand ins Land. Es wurde jetzt auch für die einheimischen Bürger möglich, sich emporzuarbeiten. Der neue Aufschwung unserer Städte und unseres Handels fängt mit der Auflösung der deutschen Handelsmacht an. Dasselbe gilt auch von Bergen und dem westlichen Norwegen, wo die deutsche Handelsmacht viel gewaltiger und drückender gewesen war als in der Wiek. Dort wurde aber die deutsche Niederlassung nicht zerstört. Das Kontor blieb bestehen, auch nachdem es sein Handelsmonopol verloren hatte; es gab die Mißbräuche auf, die es während seiner Machtzeit ausgeübt hatte, und bildete durch mehr als zwei Jahrhunderte ein nützliches Gegengewicht gegen die bergischen Großhändler, die die niedere Bevölkerung ausbeuteten. Es wurde deshalb von den Bauern und den gewöhnlichen Stadtbewohnern sehr hoch geschätzt³², und auf die Bitten dieser Klassen hin wurden seine Privilegien von den Königen immer wieder bestätigt.

³² Norsk Tidsskrift for Videnskab etc., udg. af C. C. A. Lange, II (1848), S. 163, 166—181.

V.

Die Münzpolitik der Hansestädte*.

Von

Wilhelm Jesse.

Eine Betrachtung über die Münzpolitik der Hansestädte wird zu zeigen haben, wie die Städte zu den Fragen des Münzwesens grundsätzlich Stellung genommen und wie sie praktisch in die Gestaltung und Regelung des baren Geldumlaufes eingegriffen haben, dessen außerordentliche Bedeutung für das gesamte städtische Wirtschaftsleben gerade für die Hansestädte sich von selbst ergibt und schon bei flüchtiger Durchsicht hansischer Akten und Urkunden deutlich wird. Ja, die Stellungnahme zu diesen Dingen war in mittelalterlicher hansischer Zeit eine so unmittelbare und immer erneut sich aufdrängende Tagesfrage, wie wir es uns vom Standpunkt moderner Münzverhältnisse aus nur schwer klar zu machen vermögen. Die Zeiten waren längst vorüber, wo in der karolingischen Epoche die politischen wie die einfacheren wirtschaftlichen Verhältnisse innerhalb des ganzen fränkischen Reiches eine Münzeinheitlichkeit möglich machten, die in Währung, Münzfuß, Gepräge und überhaupt in einer Regelung des Münzwesens von Reichs wegen zum Ausdruck kam. Schon gegen Ausgang des 9. Jahrhunderts aber setzte eine Entwicklung ein, die nun im Laufe der nächsten drei Jahrhunderte und nicht nur in Deutschland, sondern auch in Frankreich und Italien, zu einer für das Mittelalter geradezu charakteristischen Differenzierung des Münzwesens geführt hat, die sich zunächst rechtlich, dann aber

* Der Aufsatz gibt mit einigen Zusätzen und Belegen den Vortrag wieder, den ich auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins zu Stralsund im Mai 1928 gehalten habe. Die Veröffentlichung erfolgt auf Wunsch der Schriftleitung, behandelt aber in der Hauptsache in zusammenfassender Weise Dinge, die ich schon in meinem Buche „Der Wendische Münzverein“, Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N. F. VI 1928 (im folgenden zitiert W.Mv.) dargestellt habe.

auch münzpolitisch und praktisch im Verkehr und Handel wirkte. Durch die namentlich in Ottonenzeit politisch bedingten Verleihungen des Münzrechts an die Fürsten, in erster Linie an die Bischöfe und Stifter des Reichs, entglitt die Münzhoheit und die praktische Nutzung des an sich behaupteten königlichen Münzregals den Händen der Zentralgewalt. Verschiedene Versuche, erst der Hohenstaufen, dann der luxemburgischen Könige, wieder größeren Einfluß auf das Münzwesen zu gewinnen und durch neue Münzstätten oder Prägungen den Anteil des Reiches an der Gestaltung des Münzwesens stärker zu betonen, kamen bereits zu spät, der Entwicklung der Dezentralisation Einhalt zu tun. Sie sind deshalb bis zu der großen Münzreformbewegung des 16. Jahrhunderts, und auch dann nur in sehr bescheidenem Maße, ohne nennenswerten Erfolg geblieben, im Gegensatz zu Frankreich, wo schon seit Ludwig IX. das Königtum sich erfolgreich bemüht hat, die Münzhoheit der Fürsten wieder zu beseitigen und in seiner Hand zu vereinigen.

Die Folge aber der rechtlichen Zersetzung der Münzhoheit war die Differenzierung der Münze selbst, die in der Hand der Fürsten zu einem fiskalischen Nutzungsrecht wurde wie Zoll und Markt und einer rein lokal oder bestenfalls territorial eingestellten Münzpolitik unterworfen war, bei der wirtschaftliche Gesichtspunkte und die Rücksicht auf Handel und Verkehr eine geringe Rolle spielten. Diese Umstände haben dann schon im Verlaufe des 12. Jahrhunderts zugleich mit dem zunehmenden Bedarf an baren Umlaufmitteln und mit der ständig wachsenden Zahl der Münzherrn und Münzstätten zu einer Zersplitterung geführt, die das mittelalterliche deutsche Münzwesen so außerordentlich schwer zu übersehen macht. Der Pfennig, der noch bis ins 14. Jahrhundert hinein die einzige geprägte Münzsorte war¹, wird in den verschiedenen Gegenden des Reiches und in den vielen einzelnen Münzstätten in seiner äußeren Form sowohl wie an Gewicht und Silbergehalt, also im Münzfuß, aufs stärkste abgewandelt und es ergibt sich ein Bild, das wohl in seiner Buntheit und Mannigfaltigkeit dem Numismatiker und Sammler, auch dem Kunst-

¹ Abgesehen von den Hälblingen und Vierlingen = $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{4}$ Pfennig.

historiker äußerst reizvoll erscheinen wird, für den Wirtschaftshistoriker aber immer erneut eine Quelle der Unsicherheit bedeutet. Wir sehen, wie schon in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts die deutschen Pfennige zwischen 15 und 40 mm Durchmesser, 1,5 und 0,4 g Gewicht, einem Feingehalt von $\frac{4}{5}$ und $\frac{1}{3}$ schwanken, wie es am Rhein und in Westfalen zweiseitig geprägte Münzen auf dickem Schrötling, in Süddeutschland breite flachere Pfennige von unregelmäßiger Form und endlich, von Meißen, Thüringen und den Münzstätten um den Harz ausgehend, die merkwürdigen Gebilde der nur einseitig oder hohl geprägten Münzen, der Brakteaten, gibt, sie alle in Stil, Technik und Münzbild denkbarst verschieden. Selbst die oberste Gewichtseinheit im Münzwesen, die Mark, wird zu einer lokal wechselnden Größe (z. B. Kölner, Wiener, Regensburger u. a. Mark, schwankend rund zwischen 185 und 280 g²). Wenn wir endlich feststellen, wie der Pfennig überall einer ständigen Veränderung, und zwar im Sinne einer fortschreitenden Verschlechterung und damit auch Minderung seiner Kaufkraft unterliegt, so haben wir ungefähr eine Vorstellung nicht nur von den Schwierigkeiten, denen die Forschung gegenübersteht, sondern vor allem auch von der Situation, der sich die Städte gegenübersehen, als sie danach strebten und in der Lage waren, aus rein wirtschaftlichen Erwägungen heraus in die Gestaltung des Münzwesens einzugreifen.

Zunächst aber ergibt sich aus dem kurz geschilderten Entwicklungsgang des mittelalterlichen deutschen Münzwesens und in erster Linie aus der im 13. Jahrhundert bereits vollendeten rechtlichen wie praktischen Differenzierung die Tatsache, daß, wenn hier von einer Münzpolitik der Hansestädte gesprochen wird, dies niemals den Sinn haben kann, als ob es sich je um eine gesamthansische Regelung der Münzprägung gehandelt habe. Dazu war, wie gesagt, in der vorstädtischen und zum mindesten vorhansischen Epoche die Münzgeschichte in den verschiedenen deutschen Landschaften zu entgegengesetzte Wege gegangen, waren etwa in Köln und am Niederrhein und in Westfalen so ganz andere Verhältnisse entstanden als in den niedersächsischen

² Luschin v. Ebengreuth, Allgemeine Münzkunde und Geldgeschichte, 2. Aufl. 1926 S. 165—170.

Münzstätten oder endlich im Kolonisationsgebiet von Lübeck bis Riga. Daran hat auch die Hanse nichts mehr zu ändern vermocht, obwohl dem Mittelalter der Gedanke der interterritorialen oder auch internationalen Verständigung über Münzfragen keineswegs fremd war³. Freilich hat sich auch die Hanse als solche des öfteren auf ihren Tagungen mit Münzangelegenheiten beschäftigt. Dabei handelt es sich aber ganz überwiegend um die Münzverhältnisse im Auslande, namentlich in Flandern und Dänemark, wo die gesamthansischen Handelsinteressen durch zerrüttete Münzverhältnisse, wie auf Schonen im 14. und 15. Jahrhundert⁴ oder den hansischen Handel schädigende Münzmaßnahme, wie seitens der burgundischen Herzöge in Flandern⁵, gefährdet waren. Man kann in diesen Fällen von einer auswärtigen Münzpolitik der Hanse sprechen, die sich freilich Dänemark gegenüber mit der inneren Münzpolitik einer wichtigen Gruppe von Hansestädten eng verquickt hat. Im übrigen aber hat die Hanse sich darauf beschränkt, wie z. B. in den Statuten von 1417/18, allgemeine münzpolizeiliche Vorschriften in ihre Rezesse aufzunehmen, die den Schädigungen eines geregelten Münzwesens durch die im Mittelalter gang und gäben unlauteren Machenschaften, wie Einschmelzen und Ausfuhr guter eigener und Einfuhr schlechter fremder Münzen, Beschneiden der Münzen usw. begegnen, die Silberbeschaffung für die Prägungen sichern und den Silberhandel regeln sollten und sich vielfach mit der ebenfalls gesamthansischen Kontrolle der Goldschmiede verbanden⁶.

Darüber hinaus aber war das Münzwesen eine Angelegenheit der einzelnen Stadt, und nur in dem Sinne, daß die Grundsätze der befolgten Münzpolitik so ziemlich in allen Städten die gleichen gewesen sind und daß sich ferner im Kerngebiet der Hanse um den Vorort Lübeck eine Gruppe von Hansestädten zu einem Münzbund zusammengeschlossen und Einfluß auf das Münzwesen eines größeren Gebietes gewonnen hat, darf auch von einer hansischen Münzpolitik allgemein gesprochen werden.

³ W.Mv. S. 2.

⁴ W.Mv. S. 83ff. u. 99ff.

⁵ W.Mv. Anm. 299.

⁶ HR I, 6 Nr. 397 § 79—81; Nr. 398 § 7 u. 8; Nr. 557 § 11—14. W. Mv. S. 151.

Die Vorbedingung aber jeder städtischen Münzpolitik war naturgemäß die, daß die Stadt überhaupt Einfluß auf die Münze haben und ausüben konnte, daß sie mit anderen Worten im Besitz des Münzrechts war. Das Streben wohl sämtlicher Städte, in deren Mauern sich königliche oder in den meisten Fällen fürstliche Münzstätten befanden, ist begreiflicherweise dahin gegangen, das Münzrecht selbst an sich zu bringen mit dem Erfolg, daß hier und da schon gegen Ausgang des 12. Jahrhunderts ein städtischer Einfluß auf die Münze erkennbar wird, der im 13. und 14. Jahrhundert stärker wird und in der Mehrzahl der größeren und wichtigeren Städte, aber auch in vielen kleinen Orten, zu einer rein städtischen Münzprägung führt. Das königliche oder fürstliche Münzrecht geht als Pfand oder durch Verkauf und Privileg an die Städte über, indem die königliche oder fürstliche Prägung entweder völlig ruht oder aber sich aus der Stadt in einen anderen Ort des Territoriums zurückzieht (z. B. nach Koblenz, Wesel, Bonn, Riel, Eltville u. a.). Diese Entwicklung setzt sich im 15. Jahrhundert fort, und auch noch in der Zeit Karls IV. und Maximilians I. sehen wir zahlreiche Städte neu in den Besitz des Münzrechts gelangen oder in strittigen Fällen darin bestätigt.

Damit ist kurz der allgemeine Gang der Entwicklung skizziert, der durchaus parallel der allgemeinen Geschichte des mittelalterlichen deutschen Städtewesens verläuft. Im einzelnen aber gewahren wir doch starke Verschiedenheiten in der Geschichte des städtischen Münzrechts, die bedingt sind durch die lokal verschiedenen Machtverhältnisse zwischen Stadtherrn und Stadt, die in ihrer Bedeutung verschiedene Handelsstellung und wirtschaftlichen Erfordernisse der Städte und über diese rein lokalen Momente hinaus durch die landschaftlich verschiedene politische Konstellation und durch andersartige staatliche Bildungen.

Erklärlicherweise führen die frühesten Bestrebungen der sich bildenden Stadtgemeinde nach Einfluß auf die Münze in den Westen des Reiches, an den Rhein, Main und die Donau. In Speier (1111, 1182, 1196), Straßburg (1. Stadtrecht Mitte des 12. Jahrhunderts und Urkunde von 1152), Trier (Liber annualium jurium Ende 12. Jahrhundert), Worms (1234), Augsburg (1272), Basel (Bischofs- und Dienstmannenrecht Mitte 13. Jahrhundert), Regensburg u. a.

haben wir von der Zeit Heinrichs V. an die ersten Zeugnisse von einem Aufsichts- oder Mitbestimmungsrecht der Gemeinde über die Münze des Stadtherrn. Es sind also die großen Bischofsstädte, und von ihnen haben Basel (1342—73), Straßburg (1344), dazu im Osten das mainzische Erfurt (1354)⁷ bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts die Münze vollständig in ihre Gewalt gebracht. In anderen alten Bischofsstädten wie Augsburg, Worms, Konstanz, Regensburg, Speier, Mainz, auch in Köln ist das trotz früher Ansätze in viel geringerem Maße oder erst später gelungen, und wieder andere, wie Bamberg, Würzburg und Trier sind während des Mittelalters überhaupt nicht zu einem Einfluß auf die Münze, geschweige denn in den Besitz des vollen Münzrechts gekommen. Dasselbe gilt von der Mehrzahl der westfälischen und niedersächsischen Bistumsitze von Münster bis Halberstadt und Magdeburg. Wohl finden wir namentlich im 15. Jahrhundert überall Ansätze zum Geltendmachen eines Einflusses und auch in Einzelfällen ein erfolgreiches Eingreifen, etwa gegen Münzverschlechterungen der Stadtherren, aber zu einer selbständigen Handhabung des Münzwesens seitens der Stadt und zu autonomen städtischen Prägungen ist es bis gegen Ausgang des 15. Jahrhunderts in keinem der genannten Orte gekommen. — In den Städten, wo unmittelbare königliche Münzstätten noch bestanden oder in Hohenstaufenzeit neu errichtet waren, hat das Ende der Stauer und der weitere Niedergang der königlichen Gewalt den Übergang des Münzrechts an die Städte natürlich erheblich gefördert, doch war auch hier die Entwicklung eine sehr verschiedene. Goslar erreicht schon 1219 ein Aufsichtsrecht, die Münze selbst aber wohl erst mit dem Übergang der Reichsvogtei auf die Stadt 1290⁸, um die gleiche Zeit auch Mühlhausen i. Thür. Kleine schwäbische Reichsstädte gewinnen ebenfalls schon im 13. Jahrhundert Einfluß als ehemalige staufische Münzstätten, größere wie Nürnberg, Ulm, Frankfurt a. M. und Hall erst im Laufe des 14., Aachen und Dortmund zu Beginn des 15. Jahrhunderts, wobei die Neueinrichtung von

⁷ Vgl. die Nachweise im einzelnen W. Mv. S. 65 f. u. Anm. 223—26.

⁸ Siehe jetzt P. J. Meier, Der Streit Herzog Heinrichs d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel mit der Reichsstadt Goslar um den Rammelsberg, 1928, S. 79.

Reichsmünzen für die Goldguldenprägung zur Zeit der Könige Wenzel, Ruprecht und Sigismund in Basel, Frankfurt, Dortmund und Nördlingen die Entwicklung in diesen Orten, aber immer nur vorübergehend, unterbricht. Vielfach gewahren wir auch, namentlich am Oberrhein, in Elsaß und Schwaben, d. h. im Gebiet des oberrheinischen (Rappenbund) und schwäbischen Münzvereins, wie viele Städte, auch solche geistlicher und weltlicher Fürsten, seit der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts in Münzsachen selbständig handeln und Verträge schließen, ohne eigentlich im Besitz des Münzrechts zu sein (z. B. Breisach, Buchhorn, Freiburg i. Br., Isny, Rottweil, Lindau, Thann, Colmar, Biberach u. a. m.). Im allgemeinen aber setzen die Münzreihen bei der Mehrzahl der Reichsstädte erst im 16. Jahrhundert ein (Augsburg 1521, Donauwörth 1532, Hagenau 1516, Isny 1507, Kaufbeuren 1510, Kempten 1530, Rottweil 1512, Worms 1505 u. 1510, Ulm 1552 usw.). — Bei einer dritten Gruppe von Städten, die schon erwähnt wurde, denen der weltlichen Fürsten und Territorialherren, verläuft die Entwicklung des städtischen Münzrechts noch sehr viel mannigfaltiger. In ihren Kreis gehört aber außer Lübeck auch die Mehrzahl der Städte, die uns als Hansestädte in erster Linie interessieren. Sie liegen überdies zum guten und für uns wichtigsten Teil nicht auf altdeutschem Boden, sondern jenseits der alten Slawengrenze. Da ist es nun von besonderer Wichtigkeit festzustellen, daß die Ausbildung des städtischen Münzrechts im Kolonisationsgebiet sehr viel schnellere Fortschritte gemacht hat und in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts in fast allen in Frage kommenden Städten einschließlich der weiter binnenländisch gelegenen niedersächsischen, märkischen und schlesischen Städte so gut wie abgeschlossen ist. Lübecks und Hamburgs Münzrecht geht bereits auf die von Kaiser Friedrich I. 1188/89 verliehenen Rechte zurück. Lübeck erwirkt als erste deutsche Stadt überhaupt in der bekannten Urkunde Friedrichs II. von 1226 das völlige und freie Münzrecht, während Hamburg erst 1293 pachtweise und dann 1325 durch Kauf von den holsteinischen Landesherrn die Münze an sich bringt. Das erzbischöflich bremische Stade hat schon 1272 das Münzrecht erworben. 1293 folgt Lüneburg, 1325 die pommerschen Städte Greifswald, Anklam und Stralsund sowie unter gewissen Ein-

schränkungen, die aber bald gefallen sind, Rostock. In Wismar erfolgt 1359 der pfandweise Übergang der fürstlichen Münze an die Stadt, die nicht wieder eingelöst ist. Auch kleinere holsteinische und mecklenburgische Städte wie Kiel, Itzehoe, Oldesloe, das schleswigsche Flensburg, ferner Parchim, Güstrow, Malchin u. a., in Pommern auch Stettin und Demmin (schon seit 1292) sind um diese Zeit im Besitz des Münzrechts und üben es aus. Bremen gelingt 1369 der Erwerb des Münzrechts, während der Erzbischof in Bremervörde prägt. Von den welfischen Städten außer Lüneburg steht voran Hannover, das schon 1241 ein Aufsichtsrecht erwirkt und 1322 zusammen mit den Ständen des Landes die Münze ganz in seine Hand bekommt. Das wichtige Braunschweig sichert sich einen Einfluß schon gegen Ende des 13. Jahrhunderts, hat dann im Laufe des 14. Jahrhunderts die Münze durch wiederholte Verpfändungen im Besitz, um sie aber erst 1412 endgültig käuflich zu erwerben. In Göttingen findet die erste Verpachtung 1351, in Northeim 1334 statt. Auch Hameln, Einbeck, Osterode und die Bischofsstadt Hildesheim gewinnen, vorwiegend freilich erst im 15. Jahrhundert, Einfluß auf die Münzverhältnisse. Von den märkischen Städten haben zuerst Salzwedel 1314, dann 1369 Stendal, Frankfurt a. d. O. und Berlin das Münzrecht erworben. — In Schlesien hat die Mehrzahl der Städte ebenfalls im zweiten Drittel des 14. Jahrhunderts die Münze an sich gebracht (Glogau 1340, Görlitz 1330 bzw. 1356, Breslau 1360—62, Liegnitz Verpfändung 1351/52, Löwenberg, Schweidnitz u. a.)⁹. Spät sind infolge der besonderen politischen Entwicklung die Städte des Ordenslandes im Osten gefolgt. Danzig und Thorn gewannen erst 1425 Anteil an der ihnen auf 10 Jahre übertragenen Münzprägung des Ordens. Ein Münzrecht hat ihnen erst 1457 der polnische König verliehen.

Schon aus dieser kurzen Übersicht ergibt sich ohne weiteres, wieviel früher und vollständiger im allgemeinen die Städte des deutschen Ostens das Münzrecht an sich gebracht haben als die Mehrzahl selbst der größeren süd- und westdeutschen Städte,

⁹ Die Nachweise s. W. Mv. S. 67ff. Die wichtigsten Urkunden zur Entwicklung des städtischen Münzrechts auch in Jesse, Quellenbuch zur Münz- u. Geldgeschichte des MA (1924) Nr. 79—101.

die mit ihren Stadtherren, namentlich den Bischöfen, oft lange und keineswegs immer mit vollem Erfolg darum haben kämpfen müssen. Daß die Ursachen für diese Entwicklung die gleichen sind wie für die städtische Entwicklung und die der Hanse überhaupt, ergibt sich von selbst. Der Sturz Heinrichs des Löwen und der rasche Zerfall seiner territorialen Macht, dazu das rasche Aufblühen der Gründungsstädte und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und Bedürfnisse, endlich das Fehlen älterer königlicher oder fürstlicher Münztraditionen haben für diese Verhältnisse noch besonders mitgewirkt. Auch eine gewisse Planmäßigkeit im Vorgehen der Städte scheint nicht von der Hand gewiesen werden zu können, denn die Häufung der städtisch-fürstlichen Rechtsakte in Sachen der Münze gerade in den Jahren 1293 und 1325 ist kaum ein reiner Zufall.

Im Kerngebiet der Hanse konnten somit schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts die Städte das Münzwesen im wesentlichen nach ihrem Willen regeln und ihre Grundsätze gegenüber den verhältnismäßig wenigen fürstlichen Münzstätten zur Geltung bringen. Die Münzgeschichte des deutschen Nordostens ist im Mittelalter durchaus durch die Städte bestimmt worden, ganz im Gegensatz zu anderen deutschen Landschaften, wo nur der Oberrhein mit Basel und Straßburg, allenfalls auch der schwäbische Südwesten mit Ulm sowie Schlesien ein ähnliches Bild bieten, während am Rhein, in den Niederlanden, in Westfalen, Franken und Bayern die fürstlichen Münzprägungen durchaus vorherrschen.

Wenn wir nun fragen, in welcher Weise und nach welchen Grundsätzen die Hansestädte ihr Münzrecht genutzt und ihr Münzwesen gestaltet haben, so muß zunächst wieder an die schon berührten allgemeinen deutschen Münzverhältnisse der Zeit erinnert werden, den landschaftlich und lokal verschiedenen Wert der Pfennige, seine Unbeständigkeit, Verschlechterung und fiskalische Nutzung, ferner an den Mangel an größeren Münzeinheiten und endlich die dadurch begünstigten illegalen, aber allgemein verbreiteten Schädigungen, die ein geregeltes und für den Verkehr erträgliches Münzwesen bedrohten. Es hat nun keineswegs in der Macht der Städte gelegen, alle diese üblen Erscheinungen

von Grund auf zu ändern, aber im Rahmen des Möglichen Besserung zu schaffen und für den Verkehr einigermaßen tragbare Verhältnisse herzustellen, ist doch überall das Ziel städtischer und in erster Linie hansestädtischer Münzpolitik gewesen. Die frühe und rasche Entwicklung des städtischen Münzrechts im Nordosten hat dazu beigetragen, daß die Städte von vornherein von vielen der übelsten Mißstände überhaupt verschont geblieben sind. Dazu gehört z. B. die weitverbreitete jährliche oder öftere Erneuerung der Münze, die jedesmal mit einem Wechselzwang und einem Verlust bis zu 25% verbunden war. Es gehörte dieser Mißbrauch des Münzrechts vor allem zu den auf Schonen herrschenden Übelständen, und er wurde von den dadurch geschädigten hansischen Kaufleuten schon früh bekämpft oder jedenfalls der Termin der Erneuerung für die Zeit der schonischen Märkte günstiger zu legen versucht¹⁰. Auch in der Mark Brandenburg war dies System üblich¹¹, während die Stadt Salzwedel im Anschluß an die wendischen Städte sich davon frei gemacht hat. Die Stadt Braunschweig hat nach der Erwerbung des vollen Münzrechts 1412 ebenfalls sofort die jährliche Erneuerung abgeschafft und den „ewigen Pfennig“ eingeführt¹². In den Hansestädten der Ost- und Nordsee hat es unter dem Einfluß städtischer Münzpolitik diese jährliche oder periodische Erneuerung nie gegeben¹³. Der Münzgewinn und Schlagschatz, der bei den fürstlichen Münzherren oft eine große Rolle spielte, ist in den Städten, soweit sich das zahlenmäßig überhaupt ermitteln läßt, immer ein sehr bescheidener gewesen¹⁴. Natürlich haben sich die Städte, zumal sie nicht wie Goslar über eigene Bergwerke verfügten, nicht der allgemeinen Entwicklung entziehen können, die bei langsam steigenden Silberpreisen (1323 kostete die Mark Silbers 2 Mark 15 Schillinge,

¹⁰ W.Mv. S. 84. Vgl. D. Schäfer, Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen.

¹¹ Vgl. Quellenbuch Nr. 231 und die in der Anmerkung gegebene Literatur.

¹² Chroniken der deutschen Städte 16 (Braunschweig 2) S. 409 und Quellenbuch Nr. 98.

¹³ W.Mv. S. 76 u. 162.

¹⁴ Ebenda S. 168. Für Nürnberg vgl. v. Schrötter, Brandenburg-Fränkisches Münzwesen I. (1927) S. 200.

1506 dagegen 12 Mark 8 Schillinge)¹⁵, auch zu einer ständigen Verschlechterung des Pfennigs geführt hat. Auch der lübische Pfennig ist im Gewicht von 0,55 g um 1200 auf die Hälfte im Jahre 1492 gefallen, sein Silbergehalt im gleichen Zeitraum von 0,5 auf 0,1 g, also um $\frac{1}{5}$ ¹⁶. Aber trotzdem gehörte der lübische Pfennig und die ihm im Münzfuß folgenden anderer Hansestädte ebenso wie der Kölner, Regensburger und Haller Pfennig zu den Münzsorten, die doch immer für längere Zeit ihren Wert behielten und sich infolgedessen großer Beliebtheit erfreuten. Mehr noch gilt das von den größeren Münzsorten, die im Laufe des 14. und im 15. Jahrhundert in den Hansestädten Eingang fanden. Von 1375 bis 1411 verlor der Wittenpfennig zu 1,32 g, fein 1,079 g, nur 0,204 g an Gewicht und 0,236 g an Silbergehalt. Der Schilling bewegt sich von 1432 bis 1492 zwischen 2,54 und 2,25 g im Gewicht und 1,59 und 1,269 g im Silbergehalt¹⁷.

Gelang es somit den Hansestädten, für den inneren Verkehr verhältnismäßig beständige und wirtschaftlich brauchbare Zahlungsmittel zu schaffen, so ist das Streben gleichzeitig dahin gegangen, den Grundsatz der lokalen Verschiedenheit und vielfach rein lokalen Geltung des Geldes zu durchbrechen und durch vertragliche Vereinbarungen mit benachbarten Städten einen größeren Münzbezirk mit einem einheitlichen Münzfuß zu schaffen¹⁸. Es ist das die Münzvereinspolitik der Städte, die sich, wie schon erwähnt wurde, auch immer nur innerhalb eines räumlich beschränkten Gebietes auswirken konnte. Wohl konnte Lübeck schon 1255 mit Hamburg das erste Münzbündnis schließen, niemals aber etwa mit Bremen oder Köln, also mit Städten, die im Bereiche ganz anderer Münzsysteme lagen und eine ganz andere Entwicklung hinter sich hatten. Ein solcher Zusammenschluß zu einem interlokalen Münzbezirk konnte also nur innerhalb einer

¹⁵ W. Mv. Tabelle 4.

¹⁶ W. Mv. Tabelle 1.

¹⁷ Ebenda Tabellen 2 u. 4.

¹⁸ Damit ist nicht gesagt, daß fremde Münzsorten in den Städten überhaupt keine Geltung hatten. Ihre Zulassung unterlag aber grundsätzlich der obrigkeitlichen Genehmigung. Auch ihr Wert in einheimischer Münze wurde in den sog. Valvationen festgelegt, minderwertige fremde Sorten aber häufig auch ganz verboten.

Gruppe von benachbarten Münzständen erfolgen, und da ist nun für das hansische Gebiet der weitaus bedeutsamste und wirkungsvollste Münzbund der sogenannte „Wendische Münzverein“ geworden, der unter Lübecks Führung im 8. Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts, und zwar nach dem Siege über Dänemark, sich gebildet hat. Mit dem ständigen Anschluß von Hamburg, Wismar und Lüneburg und der zeitweisen Zugehörigkeit von Rostock und den pommerschen Münzstätten umfaßte er das Kerngebiet der deutschen Hanse und die Städte, die in der hansischen Geschichte zu einer führenden Rolle berufen waren. Die Wirkung dieses Münzbundes war die, daß auch andere Münzstätten, und zwar im Süden bis Salzwedel und zeitweise Hannover, im Westen bis zur Weser, im Norden holsteinische Orte und endlich auch Dänemark sich stillschweigend dem Münzfuß oder doch dem System des wendischen Münzvereins anschlossen. Der lübeckische kleine Hohlpfennig und der Wittenpfennig zu 4 Pfennigen wurden zu den im westlichen Ostseegebiet vorherrschenden Münzsorten und fanden weit nach Westen hinein, in Westfalen, Oldenburg, Ostfriesland und selbst am Rhein Eingang in den Verkehr und vielfache Nachahmung. Auch Bremen, dessen Münze sich im allgemeinen an die westfälischen Verhältnisse anschloß, hat zeitweise Witten und Hohlpfennige lübischer Art geprägt¹⁹, ebenso Hannover²⁰. Bis tief ins 16. Jahrhundert hinein hat der wendische Münzverein seine Wirksamkeit fortgesetzt, in der lübeckischen Mark mit den Wappen der vier verbündeten Städte eine neue speziell norddeutsche große Silbermünze hervorgebracht, die neben dem Taler eine Zeitlang hergeht, und überhaupt das gesamte niederdeutsche Münzwesen aufs stärkste beeinflußt. Äußerst kennzeichnend aber für die allgemeinen deutschen Münzverhältnisse des Mittelalters war es doch, daß auch das eigentliche und engere Vertragsgebiet des wendischen Münzbundes auf die vier Städte Lübeck, Hamburg, Lüneburg und Wismar beschränkt blieb und daß es nicht einmal gelang, die pommerschen Städte, vor allem Stralsund und Greifswald sowie Rostock dauernd beim lübischen Münzfuß

¹⁹ W. Mv. S. 97 u. 112 sowie Jungk, Die Bremischen Münzen (1875).

²⁰ Ebenda S. 95f. u. Engelke, Hannov. Geschbl. 1915.

festzuhalten. Der leichtere slawische, mecklenburgische oder sundische Fuß läuft immer neben dem besseren lübischen her. Ihm folgen vor allem die Münzstätten der mecklenburgischen und pommerschen Fürsten, während ihre Städte zwischen beiden schwanken. Die pommerschen Städte haben dann wiederholt einen eigenen Münzbund gebildet, der sich nach 1425 dauernd vom wendischen Münzverein entfernt hat.

Mit dem Münzbund der wendischen Städte können sich die Bünde anderer Gruppen von Hansestädten an Bedeutung nicht messen. Längeren Bestand hat nur der freilich sehr viel losere Bund der überheidischen niedersächsischen Städte unter Führung von Braunschweig, Goslar und Hildesheim gehabt, der sich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts bildete und vor allem die Regelung des Verkehrs mit Silberbarren (Usualmarken) bezweckte²¹. In Westfalen haben wir, von Dortmund ausgehend, vor allem seit 1469 verschiedene Ansätze zu einer Verständigung mit Osnabrück, Soest, Münster u. a., die aber nicht im Besitz des Münzrechts waren, so daß man über gemeinsame Valuationen der umlaufenden Münzen nicht hinauskam. Die süderseeischen Städte haben sich ebenfalls in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zusammengetan, und der Münzbund der Städte Gröningen, Campen, Deventer und Zwolle hat seit 1479 bis weit ins 16. Jahrhundert hinein bestanden. Köln hat als einzige Stadt im rheinischen Münzverein der vier Kurfürsten eine sehr wechselnde Rolle gespielt und auch erst im 15. Jahrhundert einen größeren Einfluß auf das Münzwesen gewonnen. Dagegen haben in Schlesien die Städte neben den fürstlichen Münzherren seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts eine gewisse Rolle gespielt²².

Die im wendischen Münzverein zutage tretende überlokale Tendenz der hansestädtischen Münzpolitik führt weiter auf die Frage, ob die hier vereinigten Städte darüber hinaus auch eine internationale Regelung der Münzverhältnisse angestrebt haben,

²¹ Vertrag von 1382: Quellenbuch Nr. 306.

Der Verkehr mit Barren war auch in den Hansestädten durchaus üblich. Vgl. W. Mv. S. 55 ff. und die Belege von 1304 bis um 1360, Anm. 191.

²² Eine Übersicht über die verschiedenen deutschen Münzvereine überhaupt gab ich W. Mv. im 1. Kapitel.

wie es ja nahe genug gelegen hätte und durch die Schaffung einer Handelsmünze hätte angebahnt werden können. Für das Ostseegebiet kann man nun allerdings mit einiger Berechtigung von einer solchen Tendenz sprechen. Die schlechten Münzverhältnisse in Dänemark und die Regelung des Münzumlaufs in Schonen haben die beteiligten Städte schon vor der Bildung des wendischen Münzvereins zusammengeführt, und nach dem Siege über Dänemark haben hier unter hansischem Druck das lübische Münzsystem und seine Münzsorten Eingang gefunden. Mit König Erich von Pommern oder vielmehr in seiner Abwesenheit mit der Königin Philippa ist 1424 sogar ein Münzvertrag und ein unmittelbarer Anschluß an den wendischen Münzverein zustande gekommen, der freilich nach Lage der Dinge keinen langen Bestand hatte. Der lübische Pfennig, Witten, Sechling und Schilling hatten aber tatsächlich im Ostseeverkehr allgemeine Geltung, freilich keineswegs allein, denn neben ihnen oder vielmehr schon zeitlich vor ihnen waren im Ostsee- wie im Nordseeverkehr mit Flandern und England, von den Goldmünzen zunächst abgesehen, andere, und zwar ausländische Silbermünzsorten und -einheiten im Gebrauch: der englische Sterling, der französische Turnosgroschen und der niederländische Grote. Ich bin nun allerdings der Meinung, daß die um 1350 erfolgte Einführung des Wittenpfennigs eine dem Sterling entsprechende Münzgröße schaffen sollte. Freilich hat der Witten nicht die geldgeschichtliche Bedeutung und Verbreitung des Sterlings erreicht, der in sämtlichen niederländischen Territorien, in Westfalen und auch in Dänemark (Engelsk oder Trepennig) Nachahmung fand. Dabei war auch der englische Sterling durchaus keine völlig unveränderliche Größe, und gerade zur Zeit Edwards III. hat er mehrfach eine Verschlechterung erfahren. Die nächst wichtigste Silbermünze war der Grote, der in Flandern, Brabant und anderen niederländischen Territorien geprägt wurde, und als die Hansestädte 1361 zur Bestreitung der Kriegskosten eine Ausfuhrabgabe einführten, legten sie damals, wie erneut 1367, für die Berechnung des Wertes der Schiffsladung als Einheit das Pfund (240 Stück) Grote zugrunde, das in Preußen so gut galt wie am Rhein, und zwar als eine ideelle Rechnungseinheit, die aber letzten Endes doch immer auf den Silberwert des

ausgeprägten Groten zurückging und dementsprechend im Kurse dem lübischen Gelde gegenüber schwankte²³. Es ist überhaupt Tatsache, daß die mittelalterliche deutsche Münzgeschichte keine Münze von allgemeiner internationaler Handelsgeltung hervorgebracht hat, wie im 16. Jahrhundert den Taler. Der Sterling, ursprünglich nichts weiter als der von den Karolingern übernommene Denar, der dann in England seinen alten Wert länger behauptete und nun als größere Münzsorte dem deutschen Pfennig gegenüber zurückkam, dann alle Groschen- oder Schillingwerte, vor allem der Turnosgroschen (seit 1266) und die ihm folgenden böhmischen Groschen (seit 1300) und die Groten waren ausländische Münzsorten, die dann freilich auch in den deutschen Münzstädten Nachahmung und Weiterbildungen erfahren haben.

Ganz besonders ist die Goldmünze des Mittelalters, deren Prägung in Mitteleuropa seit Ende der Merowingerzeit ganz geruht hatte, vom Auslande ausgegangen: der italienische Floren oder Goldgulden, der venezianische Dukat wie die großen französischen, niederländischen und englischen Goldmünzen, Schild, Krone, Nobel usw. Auch sie haben dann das deutsche Münzwesen stark beeinflußt, denn es ist angesichts der geschilderten Übelstände im deutschen Münzwesen leicht zu verstehen, wenn gerade die Goldmünze mit ihrem größeren und beständigen Geldwert vor allem in den Handelsorten Aufnahme und Verwendung als Zahlungsmittel fand. Das Hauptgebiet freilich der deutschen Goldguldenprägung nach florentinischem Vorbild liegt am Rhein. Der Münzverein der vier rheinischen Kurfürsten ist seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ihr vornehmlicher Träger, und von hier verbreitet sich der Goldgulden, seine Geltung wie Ausprägung weiter über das Reich und beeinflußt nun auch die Silberprägung in steigendem Maße. An verschiedenen Orten machen sich Bestrebungen geltend, den Münzfuß des Silbergeldes in irgendeiner Weise mit dem Goldgulden in Einklang zu bringen, und auch der „Guldengroschen“ oder Taler ist letzten Endes entstanden aus dem Bemühen, eine dem Goldgulden an Wert entsprechende Münzgröße in Silber herzustellen.

²³ W. Mv. Tabelle 8.

Es ist leicht verständlich, daß auch die Münzpolitik der Hansestädte zum Goldgelde hat Stellung nehmen müssen. Das ist zuerst und in positivem und aktivem Sinne in Lübeck geschehen. Noch vor der Begründung des wendischen Münzbundes hat sich Lübeck 1340 als erste deutsche Stadt überhaupt vom Kaiser das Recht der Goldprägung verleihen lassen und sofort begonnen, nach florentinischem Muster, Münzfuß und Münzbild Goldgulden zu prägen. Die Rücksicht auf die internationale Geltung dieser Münzgröße, die neben den englischen Nobeln, den französischen Schilden und ihren niederländischen Nachahmungen steht, hat Lübeck auch bestimmt, an dem alten feinhaltigen Floren ($23\frac{2}{3}$ Karat) festzuhalten, der dann später den aus Venedig entlehnten Namen Dukat führte. Dagegen war der rheinische Goldgulden schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts an Goldwert vermindert und zeigte die Tendenz weiterer Verschlechterung (um 1400: 22, 1417: 20 und 1419: 19 Karat fein). Aus dem Versuch, dem rheinischen Münzverein gegenüber der Verschlechterung Einhalt zu tun und den Goldgulden zu einer wertbeständigen Münzsorte zu machen, resultiert die schon berührte Münzpolitik der deutschen Könige im ersten Viertel des 15. Jahrhunderts, die von den Städten unterstützt wurde und zur Errichtung von Reichsmünzstätten für die Goldprägung führte. Der Versuch des Königtums ist nicht gelungen. Die Reichsgulden mußten wohl oder übel dem Münzfuß des rheinischen Goldguldens folgen, der zwischen 1420 und 1490 auch ziemlich bei einem Gehalt von 19 Karat stehen blieb. Überall im Reiche aber fand der Goldgulden nach rheinischem Fuß Verbreitung, und so haben auch Lüneburg 1434 und Hamburg 1435 auf Grund kaiserlicher Privilegien und nach dem Typ der Reichsgoldgulden mit ihrer Prägung begonnen. Zu einer Münzsorte des wendischen Münzvereins aber ist der Goldgulden nicht geworden. Dagegen ist Hamburg seiner bedeutender werdenden Handelsstellung entsprechend 1475 neben den Goldgulden auch zur Prägung von lübischen Gulden oder Dukaten übergegangen²⁴, der sich als internationale Handelsmünze bis tief ins 19. Jahrhundert hinein behauptet hat, während der Goldgulden

²⁴ Eine umfangreichere Prägung von Dukaten setzte freilich erst 1497 ein.

nach der Mitte des 16. Jahrhunderts mehr und mehr an Bedeutung verlor. Der Taler hat ihn ersetzt und verdrängt.

Neben dieser aktiven Goldmünzenpolitik der führenden Hansestädte kann man aber auch von einem passiven Verhalten dem Golde als Zahlungsmittel gegenüber sprechen, insofern man sich zu Maßnahmen zum Schutze der heimischen Silberwährung genötigt sah²⁵. Die Städte haben, obwohl sie selbst Gold prägten, zeitweise sogar einen offenen Kampf dagegen geführt, und nicht nur gegen das Eindringen fremder schlechter Goldgulden, vor allem aus den Niederlanden und Ostfriesland, sondern gegen den Verkehr mit Goldmünzen überhaupt, da sie den Münzfuß des Silbergeldes zu erschüttern drohten. Die große Beliebtheit des Goldguldens und die daraus für den praktischen Verkehr sich ergebende Überschätzung und zu günstige Relation dem Silbergelde gegenüber führte um die Mitte des 15. Jahrhunderts zu einem Steigen der Silberpreise und zu einem Abfließen des guten Silbergeldes, namentlich der Schillinge. Es ergab sich daraus für die Städte die Unmöglichkeit, den Münzfuß des Silbergeldes ohne Verluste aufrechtzuerhalten. Nach langwierigen Verhandlungen, die ein längeres Stocken der Prägungen zur Folge hatten, hat man sich endlich 1467/68 zu einer immerhin noch sehr mäßigen Verschlechterung des Münzfußes der Schillinge²⁶ und der neu erscheinenden Doppelschillinge verstehen müssen. Dagegen hatte der gleichzeitig unternommene Versuch, den Goldgulden in seiner Bewertung durch obrigkeitliche Tarifierung herabzudrücken, keinen Erfolg, obwohl der Gulden gegen Ende des 15. Jahrhunderts weiter an innerem Wert verlor. Es gelang nicht, die Silbermünze mit dem Goldgulden in Einklang zu bringen und eine bleibende und vernünftige Relation herzustellen. Die Regelung dieser Frage von 1468 bedeutete deshalb auch eine keineswegs völlig befriedigende Lösung. Da es noch nicht möglich war, unter Ausschaltung des Goldgeldes die Währung nur auf die lübische Mark

²⁵ Daß „Währung“ hier nicht im modernen Sinne zu verstehen ist, dürfte bekannt sein.

²⁶ 1439 wurden 96 Schillinge aus der 10lötigen Mark geprägt (1 Schill. 1,522 g fein), 1468 103½ aus der 9lötigen Mark (1 Schill. 1,269 g fein).

Silbers aufzubauen, was den damaligen Fachleuten als das Ideal erschien, hat man gegen Ende des 15. Jahrhunderts erwogen, statt des veränderlichen Goldguldens den lübischen Gulden oder Dukaten zugrunde zu legen, ohne daß es aber zu einer vollen Auswirkung dieses Planes schon gekommen ist. Immerhin ist diese die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts erfüllende Münzkrise in den führenden Hansestädten mit ein Zeugnis dafür, wie sorgfältig die Erwägungen waren, nach denen man das Münzwesen auch nach heutigen Begriffen verständig und rein nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu handhaben suchte. Auch in anderen Städten und Ländern bemerken wir das gleiche vergebliche Bemühen, Gold- und Silbermünze in ein erträgliches Gleichgewicht zu bringen. Noch die ersten Reichsmünzordnungen von 1524 und 1551 standen unter diesem Gesichtspunkt der Gleichsetzung von Goldgulden und Guldengroschen (Taler). Erst als man diesen Gedanken 1559 fallen ließ, konnte auf der Grundlage des Talers eine selbständige und einigermaßen beständige Silberwährung begründet werden. Die Hansestädte haben auch an dieser Entwicklung einen nicht unwesentlichen Anteil genommen und in Verfolg der Pläne des 15. Jahrhunderts schon in den ersten Jahren des 16. Jahrhunderts mit der Ausprägung des Silberwertes der lübischen Mark (= 16 Schilling zu je 12 Pfennig rund 18 g fein Silber) ihr Münzwesen auf eine neue Basis gestellt und im wesentlichen unabhängig vom Golde gemacht. Diese niederdeutsche Sonderentwicklung der Groß-Silberprägung hat freilich längeren Bestand nicht gehabt. Unter dem Einfluß der Reichsmünzordnungen und der neu geschaffenen Organisationen für das Münzwesen innerhalb der Reichskreise haben auch die wendischen Städte in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts nach einigem Sträuben ihren Anschluß an die neuen Ordnungen vollzogen und mit Beibehaltung der Schillingrechnung den Taler und den Münzfuß angenommen, den ihnen die Münzordnungen des niedersächsischen Kreises von 1568 bzw. 1572 vorschrieben²⁷. Der

²⁷ Vgl. M. v. Bahrfeidt, Niedersächsisches Münzarchiv. Verhandlungen auf den Kreis- und Münzprobationstagen des Niedersächsischen Kreises 1551—1625 I u. II (bis 1578), Halle (Saale) 1927 u. 1928.

wendische Münzverein hatte damit aufgehört zu existieren, und nur in der Unterteilung des Talers in 32, später 48 Schillinge, stand sein altes Geltungsgebiet noch der im Süden des Kreises geltenden Meißener Einteilung in 24 Groschen gegenüber. Innerhalb des Kreises aber stand den Städten ein erheblicher Einfluß nicht mehr zu Gebote, und da um diese Zeit auch bereits die politische und wirtschaftliche Rolle der Hanse ausgespielt war, kann seitdem von hansestädtischer Münzpolitik nicht mehr gesprochen werden. Freilich haben Hamburg und Lübeck, nunmehr unter Verschiebung des Schwerpunktes nach Hamburg, auch fernerhin noch in Münzfragen zusammengestanden und eine Münzpolitik verfolgt, die sie z. B. zu Beginn des dreißigjährigen Krieges vor den Erschütterungen der „Kipper- und Wipperzeit“ bewahrt hat. Sie haben auch nach dem Scheitern der Reichsmünzreform im 17. Jahrhundert und gegenüber der Entstehung neuer und größerer Münzkonventionen einen eigenen Münzfuß und ein eigenes Kurantgeld neu ausgebildet (34 Mark- oder $11\frac{1}{3}$ -Taler-Fuß von 1725, in Lübeck 1728) und in einigen benachbarten Ländern zur Anerkennung gebracht, auch bis zur völligen Neuordnung des Münzwesens im Deutschen Reiche 1871 daran festgehalten²⁸. Die neue deutsche Münzeinheit der Mark ist hansisches Erbe (1 Mark zu 16 Schilling = $\frac{1}{3}$ Taler).

²⁸ Im 19. Jahrhundert haben nur noch Hamburg und Bremen geprägt, abgesehen von der Kupferprägung von Rostock und Wismar.

VI.

Die dänische Verkehrssperre und der Bildersturm in den Niederlanden im Jahre 1566.

Von

E. C. G. Brünner.

Die Reformation, die im zweiten Viertel des 16. Jahrhunderts ihre Wanderung durch die Länder Europas antritt, hat nicht überall denselben Verlauf gehabt. In Spanien und Italien findet sich nichts, das auf einen Religionskampf hinweist, aber in Frankreich ist das Volk geteilt in zwei Lager, welche sich Jahre hindurch bekämpfen. Im Deutschen Reich und in den Niederlanden dagegen ist die Reformation verknüpft mit Ausschreitungen, wie dem Aufstand der Wiedertäufer und dem Bildersturm. Aus der Tatsache, daß sich die Sache auf so verschiedenartige Weise gestaltet hat, ergibt sich, daß auch verschiedenartige Gründe die Völker dazu veranlaßt haben. Neben Religionsmotiven kommen auch andere Momente in Betracht. In Frankreich kann man hinweisen auf den Ehrgeiz der adligen Geschlechter, denn diese haben immer die Führung gehabt. In Deutschland und in den Niederlanden ist es aber die Masse, die in Bewegung gesetzt ist. Die adligen Geschlechter standen ihr fern. Man kann nicht gut annehmen, daß die Masse sich aus sich selbst heraus schlagen wird für ein Ideal; es gehört dazu eine treibende Kraft, welche die Volksmassen in Bewegung setzt und sie zu einer Waffe in den Händen einzelner Führer macht.

Ich beabsichtige nach den Gründen zu forschen, welche die Masse in den sechziger Jahren des 16. Jahrhunderts in den Niederlanden zum Bildersturm veranlaßt haben.

Es ist notwendig, sich vorher die politische und wirtschaftliche Lage der Niederlande zu vergegenwärtigen. Die Bodenverhältnisse waren damals ganz andere als heute. In Holland, d. i. Nord- und Südholland, gab es mehrere Seen und Moore, welche nur schmale Streifen Landes als Wohnstätten übrigließen. So war

es auch in Friesland, Drente und Overijssel. In Groningen war der Dollart damals viel größer als jetzt. Der Osten dieser Landschaft eignete sich damals kaum für Ansiedlung.

Über den Umfang der Bevölkerung der Niederlande, Mitte des 16. Jahrhunderts, wissen wir sehr wenig. Holland (die gegenwärtigen Provinzen Nord- und Südholland) hatten damals eine Bevölkerung von etwa 600000 Personen; die Provinz Utrecht von etwa 62000; Brabant hatte in den zwanziger Jahren des 16. Jahrhunderts eine Bevölkerung von etwa 500000 Personen. Der venezianische Botschafter Fed. Badoero schätzte im Jahre 1559 die Zahl der Bevölkerung auf ca. 3 Millionen. Die Oberfläche der gesamten niederländischen Provinzen war ca. 78000 qkm¹.

Der Boden konnte die Bevölkerung nicht ernähren. Kornimport war daher notwendig. Das Bedürfnis zum Schutz gegen Überflutungen des Meeres wie auch der Flüsse gab Anlaß zu Deichanlagen, wofür viel Holz gebraucht wurde, das auch importiert werden mußte. Dieser Korn- und Holzimport rief eine Industrie und einen regen Handelsverkehr hervor.

Aus dem Berichte des venezianischen Botschafters Marina Cavalli² erhalten wir ein Bild des Handelsverkehrs Mitte des 16. Jahrhunderts.

Länder	Import	Werte (Dukaten)	Export	Werte (Dukaten)
Spanien	Wein, Salz, Früchte usw.	50 000	Seidene Tücher, Gewürze;	500 000
Portugal	Gewürze, Zucker	500 000	Butter, Käse;	150 000
England	Wolle, Metalle	300 000	Fisch, Pferde, Teppiche;	50 000
Ostseeländer u. Nordeuropa .	Holz, Korn, Flachs;	150 000	Wollene Tücher;	400 000
Italien	Seide, Barchent;	100 000		
Rheinland, Frankreich .	Wein, Holz;	800 000		

¹ Varia Omslagen (Reeck. Aert Cobel 1552. R. A. Haag). — Pirenne, Hist. de la Belgique III 283.

² Rel. degli Amb. Ven. I² p. 203.

Die Ausfuhr richtete sich besonders nach England (Holz, Fisch, Wein), den Ostseeländern (Tücher, Weine, Salz, Gewürze usw.), Frankreich (Häute, Holz), Spanien (Metalle, Kohlen usw.).

In Anbetracht des Anteils der Provinzen und ihrer Bevölkerung, an der Industrie und dem Handelsverkehr, kann man die Niederlande in zwei große Wirtschaftskreise zerlegen.

Die Provinzen im Norden und Osten hatten eine Bevölkerung, die sich überwiegend mit der Landwirtschaft beschäftigte. In den Städten gab es etwas Handel und Industrie (Groningen, Kampen, Deventer). Die Bewohner der friesischen Meeresküste vermieteten ihre Schiffe für die Fahrt nach Norwegen, den Ostseeländern und dem Süden. Nicht unmöglich ist es, daß sie daneben auch für eigene Rechnung fuhren.

Die Provinzen im Westen und Süden: Holland, Seeland, Flandern, Brabant und Hennegau bildeten einen zweiten Wirtschaftskreis. Hier konzentrierten sich Handel und Industrie. Blühende Industriestädte waren im Süden: Brügge, Gent, Ypern, Tournay, Brüssel, Valenciennes usw.; im Westen: Leiden, Gouda, Delft, Haarlem, Hoorn, Amsterdam usw. Mit dem Handelsverkehr beschäftigten sich besonders die Bewohner der Städte Amsterdam, Dordrecht, der Zuiderseestädte und Antwerpens. Landwirtschaft war bedeutend in Flandern und Seeland. Im allgemeinen konnte der Boden die Bewohner nicht ernähren. Im Nordwesten Flanderns und in Holland mußten die Bewohner vom Lande neben der Landwirtschaft andere Erwerbszweige aufsuchen. In den Dörfern entwickelt sich die Industrie. Viele Bewohner des Landes vermieteten sich auch als Matrosen oder rüsteten Schiffe aus, deren Räume sie den Kaufleuten vermieteten. Die Namen mehrerer Dörfer werden in den Sund-Zoll- oder nordischen Zollregistern als Heimatsorte der Schiffer genannt. Falsch ist aber der Schluß, daß es in solchen Dörfern Handel gegeben habe. Die Kaufleute-Befrachter wohnten in den Städten und waren meistens gar keine Niederländer, sondern Fremde. Die Kriege während der Regierung Karls V. hatten den aufblühenden Handel der Niederländer vernichtet. Alte Kaufmannsgeschlechter in Amsterdam, Hoorn, Antwerpen usw. waren zugrunde gerichtet, und Ausländer, wie Hanseaten, Engländer, Spanier usw. hatten den Handel an sich gerissen.

Die wichtigsten Einfuhrartikel waren Salz, Holz, Korn, Wein usw. in Holland, wo Amsterdam, Dordrecht und die Zuiderseestädte den größten Verkehr hatten; Gewürze, Wolle, Fische, Südfrüchte usw. in Antwerpen und Brügge. Als Gegenwert für diese Einfuhr war es natürlich notwendig, einheimische Produkte auszuführen oder fremde durchzuführen. Die einheimischen Produkte, welche ausgeführt wurden, waren überwiegend Tücher (aus Flandern, Holland und Deventer).

Aus dem Vorhergehenden ergibt sich, wie enge das Erwerbsleben der Niederländer verknüpft war mit dem Handelsverkehr nach dem Auslande.

Die politische Lage der niederländischen Provinzen war sehr schwierig. Schwere Schulden lasteten auf der Bevölkerung. Die Versuche Karls V. im Jahre 1550, die zerrüttete Finanzlage durch eine Steuerreform zu bessern, waren am Widerstande der Stände gescheitert³. Der Regierungsantritt Philipps II. brachte keine Besserung. Der Krieg mit Frankreich, den Philipp von seinem Vater geerbt hatte, verlief unglücklich. Im Jahre 1558 sperrten die Franzosen die Zugänge zu den niederländischen Häfen. Der Handelsverkehr im allgemeinen, und die Korneinfuhr im besonderen stieß auf große Schwierigkeiten⁴. Die Lage verschlechterte sich durch die schutzzöllnerische Politik, welche von England, Dänemark und Köln getrieben wurde. Die Regierung Elisabeths von England erhöhte nicht nur die Zölle, sondern verbot den niederländischen Schiffen, englische Waren zu verladen. Dies war der Anfang eines Handelskrieges zwischen England und den Niederlanden, wodurch die Bewohner der niederländischen Handelsstädte und auch des ganzen Landes großen Schaden erlitten⁵. Die bestehenden Schwierigkeiten wurden aber außerordentlich vergrößert infolge der Vorgänge im Osten Europas.

³ Über die Reformversuche Karls V. s. Brünner, *De adviezen van den „Conseil et Chambre des comptes“*. Bijdragen en Mededeelingen Hist. Gen. XLIII S. 129 e. v. — Res. Holland V S. 14. — Register Sandelin I f. 117 (G. A. Amsterdam).

⁴ Häpke, *Nied. Akten* II 8.

⁵ Über die Politik Kölns: Res. Holland VI S. 473; über die Politik Englands: *Relations politiques entre l'Angleterre et les Pays Bas* (ed. Kervyn v. Lettenhove) 770, 1041, 1048 usw.

Im Jahre 1557 war der livländische Ordensstaat zusammengebrochen. Iwan IV. von Moskau war darauf in Livland eingerückt, um sich der Seeküste zu bemächtigen. Eine Reibung entstand nun zwischen dem moskowitischen Reich und Polen, das eine Machtvergrößerung der Moskowiter nicht dulden wollte. Noch verwickelter wurde aber die Lage, als sich auch Schweden und Dänemark hineinmischten, nachdem die Moskowiter Dorpat und Narwa besetzt hatten. Die Schweden eroberten Estland mit Reval und die Dänen Kurland mit Oesel. Die Rivalität zwischen Schweden und Dänemark trat jetzt hervor. Die Schweden verbündeten sich mit den Moskowitern, und die Dänen suchten Anschluß an Polen. So war aus dem Zusammenbruch des livländischen Ordensstaates ein großer Konflikt entstanden⁶. Der niederländische Handel, welcher schon großen Schaden erlitten hatte durch die Erhöhung bestehender und die Einführung neuer Zölle, wurde noch mehr beeinträchtigt durch die Beschlagnahme niederländischer Schiffe unter dem Vorwande, daß die niederländischen Schiffer den Schweden Hilfe leisteten⁷.

Margaretha von Parma war nicht imstande, die niederländischen Interessen zu verteidigen. Die finanzielle Notlage erlaubte ihr nicht, einen Botschafter zu dem dänischen König zu entsenden. Erst nachdem die Stadt Amsterdam die Kosten vorgestreckt hatte⁸, konnte der Botschafter abreisen. Unter solchen Umständen war vor auszusehen, daß der dänische König sich um die niederländische Regierung nicht kümmern werde. Er beschlagnahmte auch weiterhin niederländische Schiffe⁹. Der Korntransport aus den Ostseehäfen wurde hierdurch gestört. Die Kornpreise erhöhten sich. Auf dem Utrechter Markt stieg der Preis des Weizens von 53 st. pro Scheffel im April 1561 auf 67 st. pro Scheffel im August, und der Roggenpreis in demselben Zeitraum von 27³/₄ st. auf

⁶ E. Hanisch, Geschichte Polens (1924) S. 141 usw. — Simson, Geschichte Danzigs (1916) II S. 206 usw.

⁷ Häpke, Nied. Akten II 136.

⁸ Vgl. Häpke, Nied. Akten II 137: qu'on n'a presentement comodité ni moyen de payer audit commissaire les despens et vacations.

⁹ Rel. pol. I S. 792.

36 st.¹⁰. Das Verhältnis zwischen Lebensnotdurft und Einkommen war vollends gestört. Die Arbeiter forderten eine Lohnsteigerung und fingen an, sich zur rühren¹¹. Da durch die Einstellung des Verkehrs mit England Arbeitslosigkeit in der Textilindustrie eingetreten war, sahen die städtischen Regierungen sich genötigt, Maßregeln zu nehmen, damit den Armen geholfen würde; so kaufte die Stadt Amsterdam Roggen mit der Absicht, den Armen billiges Brot geben zu können¹².

Inzwischen spitzte sich der Konflikt in den Ostseeländern zu. Die schwedischen Häfen wurden von der polnischen Regierung gesperrt. Der Handelsverkehr auf der Ostsee war für die Niederländer unmöglich geworden. Die Getreidepreiserhöhung setzte sich im Jahre 1562 fort. Von Juni 1562 bis November 1562 stieg der Weizenpreis von 64 st. pro Scheffel auf 105 $\frac{1}{4}$ st. pro Scheffel. Im September desselben Jahres fanden in Amsterdam Aufstände statt¹³.

Die mißliche Lage veranlaßte die Regierung Margarethas, ein Kornausfuhrverbot zu erlassen, unerachtet der Einwände der Stadt Amsterdam, die eine Störung ihrer Handelsbeziehungen befürchtete. Die Danziger Kaufleute brachten nun aber das Korn nicht mehr nach Amsterdam, sondern nach Emden. Ohne sich um die zentrale Regierung zu kümmern, setzte die Amsterdamer Regierung das Kornausfuhrverbot außer Kraft. Eine Besserung der Lage trat jetzt ein, weil Hamburg und Bremen, veranlaßt durch die Hoffnung auf Gewinn zufolge der hohen Kornpreise in Holland, anfangen, Korn nach Amsterdam zu senden.

Die Korneinfuhr hat denn auch im Jahre 1563 zugenommen. Die Kornpreise sanken. Der Weizenpreis auf dem Utrechter Markt

¹⁰ J. A. Sillem, Tabellen marktpryzen van granen te Utrecht (Verh. Kon. Ac. Wet. Afd. Lett. III 4.) tab. III.

¹¹ Res. Amsterdam I f. 226, 231, 233, 234 (G. A. Amsterdam): Über die Arbeiterstreitigkeiten zu Leiden: Posthumus, Bronnen Leidsche Textielnijv. II 1157, 1175.

¹² Res. Amsterdam I f. 227 (G. A. Amsterdam).

¹³ J. A. Sillem a. a. O.; Hanisch a. a. O.; Simson a. a. O. Der Roggenpreis stieg von 29 Gulden bis 42 Gulden pro Last (Dep. ger. verklaringen Hoorn 1559—1566 f. 135; R. A. Haarlem); Res. Amsterdam I f. 238, 239 (G. A. Amsterdam).

sank von 113 st. pro Scheffel im Juni 1563 auf $61\frac{2}{3}$ st. pro Scheffel im Dezember 1563¹⁴.

Diese Korneinfuhr ist meiner Meinung nach nicht auf niederländischen Schiffen an erster Stelle erfolgt. Die Sundzollregister geben keine Aufklärung über den Bestimmungsort der Schiffe. Wenn die Register mitteilen, daß im Jahre 1563 Zoll bezahlt wurde von niederländischen Schiffen von 5450 Lasten Weizen und 58354 Lasten Roggen, so ist nicht zu vergessen, daß im Oktober allein 300 niederländische Schiffe von den Dänen beschlagnahmt worden sind¹⁵. Das Korn, dessen Einfuhr eine Preiserniedrigung hervorrief, kam wahrscheinlich nicht von den Ostseehäfen her, sondern vielleicht von England, Rheinland (Jülich), Hamburg und Bremen.

Die wirtschaftliche Lage war aber nun außerordentlich schlecht geworden, denn nicht allein durch die dänischen Maßnahmen erlitt der niederländische Handel Störung, sondern auch durch die englischen. Wir sahen, wie eng die Industrie verknüpft war mit dem Handelsverkehr, so daß es erhellt, daß der Lebensbedarf der Bewohner gefährdet war.

Jetzt griff aber Philipp II. ein. Er befahl den Verkehr mit England einzustellen und schrieb seiner Schwester Margaretha von Parma, daß er die erforderlichen Schritte tun werde, falls die englische Königin sich nicht fügen sollte. Auch der Verkehr mit den Ostseehäfen sollte eingestellt werden. Großes Aufsehen erregte dieser Schritt des spanischen Königs. Im englischen Rat wurde eine Stimme gehört, welche die Königin warnte vor der großen Macht Spaniens¹⁶.

Der dänische König gab nach. Die Beschlagnahme wurde aufgehoben; Schadenersatz wurde versprochen. Die Kornausfuhr im Jahre 1564 scheint denn auch keine Hemmung erfahren zu haben.

Die englische Regierung verharrte aber in ihrer feindseligen Haltung, und Philipp II. entbehrte der Mittel, seinen Willen durch-

¹⁴ Häpke, Nied. Akten II 211, 212. — J. A. Sillem a. a. O.

¹⁵ Skibsfarttabeller a. c. 1562 und 1563 (ed. Nina Ellinger Bang). — Häpke, Nied. Akten II 211, 234, 241, 250.

¹⁶ Rel. pol. I 1105, 1166; Spanish State Papers I S. 376. — Wichtig sind auch „Letters to Count Edzard“ (Sloane M. S. 818. Brit. Mus. London), deren Ausgabe von mir vorbereitet wird.

zusetzen. Vielleicht unter dem Einfluß der Stadt Lübeck änderte auch die dänische Regierung wieder ihre Haltung, weil sie ja doch den spanischen König nicht zu fürchten habe. Reval, Stralsund und Greifswald wurden von den Dänen gesperrt; außerdem erhoben diese auch Beschwerden über die Fahrt der niederländischen Schiffer nach Narwa und Finmarken, wo sie angeblich mit den Schweden Handel trieben. Die dänische Regierung deutete an, daß sie bald zur Schließung des Sunds übergehen werde. Dies veranlaßte Margaretha, die Fahrt nach den Ostseehäfen zu verbieten¹⁷. Inzwischen versuchte sie durch Unterhandlungen, den dänischen König zu überreden, seine Absichten bezüglich der Sundsperrung aufzugeben. Ihrerseits aber drohte sie mit dem Einschreiten der spanischen Macht, falls die Dänen auf ihrer Absicht beharren sollten. Es war umsonst. Im Frühjahr des Jahres 1565 erließ der dänische König den Befehl zur Sundsperrung¹⁸.

Über die Bedeutung der Verkehrssperre mit England waren die Meinungen in den Niederlanden geteilt. Die Vertreter des vornehmen Adels, wie Oranien, Egmond, und auch die Industriestädte betrachteten das Einstellen des Handels mit England als vorteilhaft¹⁹, aber die Handelstädte Antwerpen, Dordrecht und Amsterdam empfanden schwere Verluste. Antwerpen machte sogar einen Versuch, mit England in Unterhandlungen zu treten, freilich ohne Erfolg. Mit mißgünstigen Augen sah man an, wie durch den englischen Handel Emden anfang, aufzublühen.

Schlimmer war die dänische Sperre. Im Jahre 1564 war die Ernte mißlungen und die Ernteaussichten für das Jahr 1565 waren auch sehr schlecht. Die Zentralregierung der Niederlande sah ein, daß sie bei der zerrütteten Lage der Finanzen eine gewaltsame Öffnung des Sunds nicht werde durchsetzen können; dabei war es aber doch notwendig, die Schwierigkeiten zu lösen, denn sie hatte zu gleicher Zeit Rücksicht auf die Calvinisten zu nehmen.

Mitte des 16. Jahrhunderts war der Calvinismus in den Niederlanden aufgetreten und hatte durch seine demokratischen Ten-

¹⁷ Häpke, *Nied. Akten* II 289, 310, 318, 322.

¹⁸ Häpke, *Nied. Akten* II 339, 341, 343. Res. Holland. 15. April 1565.

¹⁹ *Rel. pol.* 1318, 1325; *Cal. For. Papers* (1564/65) 1233.

denzen Anhang bekommen unter den Textilarbeitern und Matrosen. Seine Prediger waren regierungsfeindlich, denn sie betrachteten die Regierung Philipps II. als die Verkörperung des Unglaubens. Ihrer Meinung nach war die Vernichtung dieser Regierung ein gottgefälliges Werk. Die schlimmen Zeiten, welche herangebrochen waren, erklärten sie für eine Strafe Gottes gegen die Regierung Philipps und ihre Anhänger. So hetzten sie fortwährend die Masse auf und fanden bei dieser, in ihrem großen Elend, ein geneigtes Ohr.

Der Regierung Margarethas war dieses Treiben der kalvinistischen Prediger nicht unbekannt. Die Lösung der Schwierigkeiten mit Dänemark war ein Mittel, um einem Erfolge der kalvinistischen Agitation vorzubeugen. Ende Mai 1565 wurde Freiherr von Boxtel von der Zentralregierung nach Kopenhagen entsandt, um die Wiederöffnung des Sundes zu erwirken²⁰. Falls dies nicht gelingen sollte, war der Botschafter beauftragt — ohne den Standpunkt aufzugeben, daß der Sund ipso jure gentium ein freies Fahrwasser und die Sperre als ungerecht zu betrachten sei —, die dänische Regierung zu bitten, niederländische Schiffe mit Ballast nach dem Osten durchzulassen, um Korn nach den Niederlanden zu bringen. Erfolg hat die Sendung des niederländischen Botschafters nicht gehabt. Einzelne Schiffer haben den erhöhten Zoll bezahlt und dafür die Erlaubnis bekommen, passieren zu dürfen.

Aus den „Skibsfarttabeller“ von Nina Ellinger Bang erhellt dies nicht, weil diese Ausgabe nur angibt, wieviel Schiffe im ganzen Jahre 1565 passiert sind. Wenn man aber die Sundzollregister Monat für Monat nachsieht, so findet man, daß bis 1. Juni durch den Sund nach Westen gefahren sind: 36 Schiffe mit niederländischer Schiffsheimat. Zwei Schiffe waren mit Salz geladen, zwei Schiffe kamen aus Danzig, zwei aus Königsberg und die andern Schiffe aus dänischen und pommerischen Häfen. Für den Kornimport war dies ohne Bedeutung. Abermals trat eine Erhöhung der Kornpreise ein. Vom Februar 1565 bis Juni 1565 stiegen die Preise von $58\frac{3}{4}$ st. pro Scheffel bis 99 st. Mächtiger als das Wort

²⁰ Häpke, Nied. Akten II 352.

des spanischen Königs war aber der Einfluß des polnischen Königs. Die Hemmung des Korntransports war ein großer Nachteil für die polnischen Agrarier. Der polnische König sah sich daher genötigt, die dänische Regierung zu bitten, die Sperre aufzuheben, und diese mußte nachgeben. Im Monat Juni wurde der Sund geöffnet. Im ganzen sind in diesem Monat 392 holländische Schiffe passiert, wovon 238 aus Danzig und 44 aus Königsberg. Die Schweden bemächtigten sich im Juli des Sunds, wodurch die Durchfahrt freigegeben war. Von Juli bis Oktober passierten 977 Schiffe den Sund: 644 aus Danzig, 70 aus Königsberg und 19 aus Narwa²¹. Eine Besserung des Zustandes trat aber nicht ein. Die Ost-Hanseaten, welche den Kornhandel damals ganz beherrschten, waren nicht geneigt, das Korn zu verkaufen, sondern häuften es auf, wenn sie es nach Amsterdam brachten. Ihre Absicht war, es wieder auszuführen, und zwar nach Frankreich, wo die Kornpreise infolge der Mißernte gestiegen waren.

Die Zentralregierung der Niederlande versuchte nun die Ost-hanseaten zu zwingen, ihr Korn in Amsterdam zu verkaufen, indem sie die Wiederausfuhr verbot. Der Erfolg war aber der, daß kein Korn mehr nach Amsterdam gebracht wurde, sondern nach Emden²². Die meisten Schiffe, welche den Sund passierten, werden denn auch nach Emden gefahren sein. Unter diesen Umständen war es ohne Bedeutung, daß die Zentralregierung den Gebrauch des Korns für Brauzwecke verbot.

Einige Hilfe kam aus England. Nach einigem Zaudern gestattete die englische Regierung den Kaufleuten Norfolks die Kornausfuhr nach den Niederlanden²³. Philipp II. bot der niederländischen Regierung an, Korn aus Andalusien zu senden²⁴. Täglich erhöhten sich die Kornpreise. Der Preis des Weizens stieg

²¹ Öresunds toldregnsk. 1565 f. 41—344 (R. A. Kopenhagen). — Sillem a. a. O. tab. III; Cal. Stat. Papers Span. Ser. p. 445.

²² Über die Preiserhöhung des Korns in Frankreich Dél. Rouen 64 (G. A. Rouen). — Höpke, Nied. Akten II 369. — Res. Amsterdam II f. 7 (G. A. Amsterdam).

²³ Acts of the Privy Council (1558/60) S. 263, 281, 303. — Cal. State Papers (For. Ser. 1564/65) n. 1615, 1616, 1674, 1675. — State Papers (Dom. Ser.) vol. XXXVII n. 31.

²⁴ Corr. Marg. de Parme (ed. Theissen) n. 398, 406, S. 114.

von 96 $\frac{3}{4}$ st. pro Scheffel im August 1565 bis 114 st. pro Scheffel im Oktober und 125 st. pro Scheffel im November. Revolten kamen vor, wobei in den Quellen Anspielungen gefunden werden auf unbekannt gebliebene Anstifter, die sich unter die Leute mischten, diese durch Lieder anfeuerten und aufrührerische Reden hielten. In einem seiner Briefe schrieb Granvelle: „Ils se sèment des livrets, pasquelles et billets, grandement scandaleux, et contre l'autorité du roi“²⁵. In Amsterdam kam es zur Plünderung der Kornspeicher und der mit Korn geladenen Schiffe. Auch die Bauern fingen an, sich zu rühren. In der Nähe der Stadt Gouda plünderten sie Kornschiffe²⁶.

Die Stadtregierungen versuchten die Not des Volkes zu lindern. In Middelburg verordnete die Stadtverwaltung, daß, mit Ausnahme des aus den Ostseeländern importierten Korns, Korn nur in kleinen Partien verkauft werden durfte²⁷. In Amsterdam durfte Korn erst ausgeführt werden, wenn die Bürger Gelegenheit gehabt hatten, Korn zu kaufen²⁸. Mit Erlaubnis der Zentralregierung wurden in Utrecht, Hoorn, Middelburg, Gouda usw. Anleihen abgeschlossen, um die von den Stadtverwaltungen verordnete Brotverteilung durchzuführen. Die Städte wurden in Bezirke eingeteilt und Maßregeln getroffen, um mehrmalige Verteilung an ein und dieselbe Familie zu verhüten. Große Mengen Roggen wurden von den Stadtverwaltungen aufgespeichert²⁹. Im Herbst des Jahres 1565 war die Lage bedenklich. Es gab „murmuratie, sprekende genouch openbaerlick woerden, tenderende tot comotie ende singende oick liedekens mede daartoe dienende.“³⁰

²⁵ Corr. de Granvelle I S. 72.

²⁶ Res. Holland 27. Sept. 1565; 16/20. Nov. 1565. Corr. — Marg. de Parme (ed. Theissen) I S. 117. Bronnen — Leidsche Textielnijv. (ed. Posthumus) I n. 1201. — Corr. de Granvelle I S. 27.

²⁷ Reg. ten Rade f. 310 (G. A. Middelburg); Publ. Middelburg (1063—1565) f. 30 (G. A. Middelburg).

²⁸ Res. Amsterdam II f. 9 (G. A. Amsterdam).

²⁹ Bronnen Leidsche Textielnijv. (ed. Posthumus) I 1201; Buer-spraecke Bouck Utrecht (1560/65) 9. Nov. 1565 (G. A. Utrecht); Gem. Arch. Utrecht Inv. I 306, 307. — Res. Hoorn I f. 46 (G. A. Hoorn); Res. Gouda (1509/12) f. 19 (G. A. Gouda); Res. Medemblik 16. Febr. 1579 (G. A. Medemblik); Reg. ten Rade f. 312 (G. A. Middelburg).

³⁰ Res. Holland 27. Sept. 1565; 16/20. Nov. 1565.

Aus Furcht vor Aufständen im Winter haben wahrscheinlich die Stände der Industrieprovinzen die Zentralregierung gebeten, eine Inspektion der Kornmengen vorzunehmen, damit aus den Gebieten, wo man einen Überschuß hatte, Korn nach den Gegenden, wo ein Mangel bestand, gebracht werden konnte.

Margaretha kam diesem Wunsche entgegen. Sie verordnete überall in den Provinzen, in den Städten und auf dem Lande, die Kornmengen aufzuzeichnen³¹ und beschwichtigte die Furcht einzelner Provinzialbehörden vor Preiserhöhung, als sich ein großer Kornmangel ergeben hatte, durch das Versprechen, das Ergebnis der Inspektion zu verschweigen³². Es zeigte sich jetzt, wie schlaff das Band war, das die Provinzen mit der Zentralregierung verband. Mehrere Provinzen haben offenbar die Forderung der Zentralregierung nicht beachtet, andere haben gezaudert mit der Ausführung. In Amsterdam wurde die Inspektion von Regierungsbeauftragten vorgenommen. Im Januar 1566 fand die Inspektion statt in Geldern, teilweise, und in Utrecht, vielleicht den einzigen Provinzen, die sich gefügt haben, denn nur von diesen Provinzen sind Ergebnisse der Korninspektion bekannt. Die Vorräte waren außerordentlich gering. In Utrecht gab es nur 1400 Lasten, in Amsterdam 1600 Lasten usw. Diese Kornmengen waren nicht hinreichend. Die Kornausfuhr aus Amsterdam wurde verboten, wodurch der Unwille der Stadt Danzig erregt wurde³³.

Der Kornpreis stieg im Frühjahr 1566 von 110 st. pro Scheffel im Januar 1566 auf 120 im April. Das Volk starb vor Hunger. Das Elend brachte die Masse in Bewegung. Es fehlte nicht an Personen, die, getrieben durch Haß wider die katholische Regierung oder auch durch kommunistische Gedanken, die Masse aufhetzten. Die Preiserniedrigung, welche im Mai 1566 erfolgte, konnte keine Rettung mehr bringen. Die lange Arbeitslosigkeit hatte die Zahl

³¹ Mémoires de Pasquier de la Barre et Nicolas Soldayer (ed. Pinchaut) I S. 6: Le roi fait faire pour toutes les villes et plat pays visitacion des graines.

³² Brieven Hooge Overheid 1791 (R. A. Arnhem).

³³ Häpke, Nied. Akten II 384, 387, 407. Danziger Inventar (ed. Simson) Arch. n. 21. — Über die Inspektion der Kornmengen: Pap. d'Etat et de l'audience 84 f. 247—250 (Arch. Gén. Bruxelles). Brieven Hof van Gelre 1565 (R. A. Arnhem).

der Armen vergrößert. Im Sommer des Jahres 1566 setzte der Bildersturm in den Niederlanden ein. Der Staatsmann d'Assonleville schrieb darüber: „il semble que ce n'est plus la religion qui nous fait principalement cette tragédie, mais autre chose non moins dangereuse; car la religion, ce n'est que la masque³⁴.

Er hatte recht: es war nicht die Religion, welche die Masse in Bewegung gebracht hatte, sondern der Hunger, das materielle Elend. Dies hat auch die spanische Regierung eingesehen. Sie bemühte sich, die wirtschaftliche Lage durch Unterhandlungen mit England und Dänemark zu bessern. Daneben traf sie Anstalten, einer neuen Erhebung der Masse vorzubeugen. Alba kam mit seinem Heere. Die Tragödie des „Abfalls der Vereinigten Niederlande“ hatte begonnen.

³⁴ Corr. de Granvelle I S. 115, 207, 215, 341. — Mémoire de Pasquier de la Barre etc. I S. 87, 104. — Dusseldorpii Annales (ed. Fruin) S. 24. — Falsch ist die Meinung Rachfahls (Wilhelm von Oranien II 731), die Bewegung mit dem Aufleben des Nationalgeistes zu verknüpfen. Einen Nationalgeist gab es in jenen Zeiten unter den Niederländern noch nicht.

VII.

Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert.

Von

Walther Vogel.

Vorbemerkung.

Es fehlt bisher an einer ausreichenden statistischen Grundlage, um die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt zwischen dem Westfälischen Frieden und der Napoleonischen Zeit zu schreiben. Die Sundzollregister, wie wir die von Nina Ellinger Bang herausgegebenen *Tabeller over Skibs fart og Varetransport gennem Öresund* (Bd. I 1906, Bd. II 1922) kurz zu nennen pflegen, reichen vorläufig nur bis 1657, und wenn auch die weitere Veröffentlichung vorbereitet wird, und der Tod der verdienten Herausgeberin hoffentlich keine Unterbrechung der Arbeit verursacht, so steht der Zeitpunkt des Erscheinens doch noch dahin. Die Veröffentlichungen desjenigen Forschers, dem wir sonst für die See- und Handelsgeschichte des genannten Zeitraums das Meiste und Beste verdanken, Ernst Baasch, sind gerade nach der Seite der Statistik des Seeverkehrs weniger ergiebig, und, soweit sie es sind, betreffen sie vorwiegend eine frühere Zeit¹. Das gleiche gilt für die hübsche Arbeit von Huhnhäuser², die sich zudem mit der Schifffahrt

¹ Besonders zu nennen ist Baaschs Aufsatz über Hamburgs Seeschifffahrt und Warenhandel am Ende des 16. bis Mitte des 17. Jahrhunderts (*Zft. d. Ver. f. Hamb. Gesch.* 9 [1893] S. 295 f.). Viele verkehrsstatistische Angaben finden sich auch in B.s „Beiträgen zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaus und der Schiffbaupolitik“ (Hamburg 1899), ferner in seinen „Beiträgen zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika“ (Hamb. Amerika-Festschrift 1892), sowie in verschiedenen anderen Veröffentlichungen.

² Rostocks Seehandel von 1635—1648 I. Die Schifffahrt (Beiträge z. Gesch. der Stadt Rostock, 8. Bd. Rostock 1914). Auch die von Jürgens (*Zur Schleswig-Holst. Handelsgeschichte des 16. und*

einer Stadt befaßt, die für den großen Fernverkehr kaum ins Gewicht fällt. Brinners Werk über die deutsche Grönlandfahrt³ bringt reichen statistischen Stoff, aber nur für einen einzelnen Schifffahrtszweig. Auf Vollständigkeit macht diese kurze Aufzählung keinen Anspruch; es wäre noch eine ganze Anzahl zum meist älterer lokalgeschichtlicher Arbeiten zu nennen, die hier und da schifffahrtsstatistische Zahlen veröffentlicht haben, freilich oft in einer Form, daß sie nur mit geringem Nutzen zu gebrauchen sind. Das Gesagte genügt aber, um meinen obigen Satz zu begründen.

Die nachfolgenden Untersuchungen, die aus eigenen archivalischen Arbeiten hervorgegangen sind⁴, beabsichtigen diesen Mangel bis zu einem gewissen Grade abzuheben. Sie waren für mich eine unentbehrliche Vorarbeit für die Fortsetzung meiner „Geschichte der deutschen Seeschifffahrt“, mit der ich nach einer durch mancherlei Umstände veranlaßten Unterbrechung beschäftigt bin. Sie sollen sich hauptsächlich mit Lübeck und Danzig befassen, wobei ich zum Teil über den erwähnten Zeitraum rückwärts hinausgreife; anschließend hoffe ich auch über Hamburgs und Bremens Verkehr einiges ergänzende Material teils selbst veröffentlichen zu können, teils von anderer geschätzter Seite zur Veröffentlichung zu erhalten. Das Material, das ich veröffentlichte, kann noch nach den verschiedensten Seiten verwertet werden; eine umfassendere Bearbeitung muß ich mir für später vorbehalten.

17. Jahrh. Berlin 1914) und Wätjen (Die Niederländer im Mittelmeergebiet, Berlin 1909) veröffentlichten Verkehrsstatistiken fallen in die Zeit vor 1648.

³ Berlin 1913 (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, im Auftr. des Hans. Geschichtsvereins hrsg. v. D. Schäfer, Bd. 7).

⁴ An dieser Stelle möchte ich meines im Herbst 1914 in Frankreich gefallenen Freundes B. Hagedorn gedenken. Das ungeheure von ihm gesammelte Material zur Geschichte der Spanienfahrt, das ich im Lübecker Archiv einsehen durfte, hat mir in bezug auf Lübeck und Hamburg, auch Bremen, manchen Hinweis gegeben. Für die Lübecker Spanischen Collekten habe ich mich jedoch nur im Anfang auf seine (bis 1693 reichende) Abschrift gestützt; meine nachstehende Veröffentlichung beruht durchweg auf eigener Bearbeitung des Originalmaterials.

Nicht überflüssig mag schließlich an dieser Stelle der Hinweis sein, daß in ausländischen Archiven, auch abgesehen von den Sundzollregistern in Kopenhagen, noch wertvolles statistisches Material zur Geschichte der deutschen Seeschifffahrt ruht. Einige beachtenswerte Hinweise auf die Bestände dieser Art in den französischen Archiven hat neuerdings der norwegische Historiker Oskar Albert Johnsen gegeben⁵.

I. Lübeck.

Die beste und, soweit mir bekannt, vollständigste statistische Quelle für den Lübecker Verkehr nach der Westsee liegt in den Registern der sogenannten Spanischen Collekten (künftig abgekürzt S.C.) vor.

Die S.C. sind eine Abgabe vom Schiffs- und Warenverkehr, die auf gemeinsamen Beschluß der Hansestädte vom 27. August 1606 zur Deckung der Unkosten der 1606—07 nach Spanien gehenden hansischen Gesandtschaft erhoben wurde. Das Hauptbuch über die Einnahme und Ausgabe der hansischen Kasse an S.C. in den Jahren 1607—1638 ist in den Lübecker Senatsakten noch erhalten⁶. Außer Lübeck haben noch Hamburg und Danzig bis 1617 bzw. 1616 regelmäßig, Bremen, Wismar, Rostock, Stralsund in einigen Jahren (bis 1619) kontribuiert. Von den eingegangenen Beträgen wurde das Gehalt des Konsuls oder der Konsulin (es waren zeitweilig zwei) in Lissabon gezahlt, der Rest zu gleichen Teilen unter die drei Städte Hamburg, Lübeck, Danzig, deren Deputierte an der Gesandtschaft beteiligt gewesen, verteilt.

⁵ Nordiske handelsforbindelser med Frankrike før 1814 Historisk Tidsskrift (Oslo), Aarg. 1928, S. 268—296. Vgl. Näheres unten in der Hansischen Umschau.

⁶ St.-A. Lübeck, Senatsakten, Spanische Collekten, Verwaltungsakten 2, Orig.-Folioband in Pergament gebunden, 94 Blätter; auf dem Vorderdeckel die Aufschrift: Hispanische Contribution. Anno 1607. — Außerdem befinden sich in dem Paket Spanische Collekten 3 in losen Lagen und Blättern Gesamtabrechnungen der S.C. (z. T. Kopien der Rechnungen, die den Hamburger Gesandten übergeben wurden); sie umfassen in der Hauptsache die Jahre 1606—17, enthalten aber auch Listen über die Einhebungen der S.C. in Lübeck bis 1642, sowie Abrechnungen mit den Konsuln usw.

In Lübeck hat sich die Abgabe als eine dauernde eingebürgert und hat erst im 19. Jahrhundert ihr Ende gefunden; ihr Ertrag ist später allerdings nicht mehr für den ursprünglichen Zweck, wenn auch im allgemeinen wohl zum Nutzen des Handels und der Schifffahrt verwandt worden. Ihre Verwaltung lag in den Händen der Frachtherren oder Ältesten des hispanischen Fahrwassers, die ursprünglich, wie es scheint, aus dem Kollegium der Spanienfahrer hervorgingen oder von ihm deputiert wurden⁷. Später — seit wann, hat sich bisher nicht feststellen lassen — wurden jene Frachtherren von den kommerzierenden Kollegien insgesamt erwählt. In den von 1655 ab vorliegenden Hauptbüchern werden jährlich die Rechnungen von zwei „Frachtherren der verordneten Frachtherrenschaft des Hispanischen und Portugalischen Fahrwassers“ (in den Protokollbüchern und sonst heißen sie auch: „Directores der Hispanischen Collekten“) abgelegt und von den übrigen Ältesten und Frachtherren der verordneten Frachtherrenschaft, die aus ihrer Zahl jene rechnungführenden Vorsteher jährlich erwählten, genehmigt; meist sind 11—13 Namen unterzeichnet, wobei von 1688 ab die ersten fünf Unterzeichner ihrem Namen regelmäßig den der von ihnen vertretenen Kollegien hinzufügen. Es sind dies die Schonen-, Naugard-, Bergen-, Riga- und Stockholmfahrer; dagegen schlossen sich die Vertreter der Kaufleute-Compagnie diesem Brauche nicht an. Schon in den 1680er Jahren war es nämlich zu Zwistigkeiten innerhalb der Ältesten der S.C. gekommen. Man suchte die Schonenfahrer, die eine leitende Stellung, wie unter den kommerzierenden Kollegien überhaupt, so auch im Direktorium der S.C. beanspruchten, aus dieser Stellung zu verdrängen, und zwar scheint der ehrgeizige Ältermann der Kaufleute-Compagnie, der bekannte Thomas Fredenhagen, dabei die treibende Kraft gewesen zu sein⁸. Nach

⁷ Vgl. Baasch, Die Lübecker Schonenfahrer S. 83—85. Nach Baasch S. 83 A. 2 erscheinen die Spanienfahrer noch 1609 als gleichberechtigtes Kollegium neben den anderen.

⁸ Hierüber sowie über das Folgende vgl. Baasch, Schonenfahrer S. 84 ff. Soweit meine Darstellung von derjenigen Baaschs abweicht, gründet sie sich auf das Protokollbuch der Hispanischen Collekten 1687—1697 (Archiv d. Kaufmannschaft, Alte span. Coll. Nr. 3) und das Protokollbuch der Neuen span. Coll. 1697—1724 (ebenda, Hansische Geschichtsblätter. 1928.

1694 kam es zu einem neuen Konflikt. Die Schonenfahrer wünschten wegen der bevorstehenden Friedensverhandlungen (im Reichskrieg gegen Frankreich) eine Beratung sämtlicher Kollegien und Zünfte auf dem Schütting, damit nicht wieder, wie beim Nymwegener Frieden, der Abgesandte der Stadt nach Abschluß der Verhandlungen anlange und nichts ausrichte; die Kaufleute-Compagnie dagegen wollte alles den Direktoren der S.C. überlassen sehen und war zugleich auf Stärkung ihres Anhanges in den S.C. bedacht. Die Stockholmfahrer hatten nämlich beantragt, daß auch die Gewandschneider und Kramer zur Vorsteherschaft der S.C. zugezogen würden, weil viele unter diesen an der Westseehandlung beteiligt seien und zu dem Kollektengeld nicht wenig beisteuerten. Ein dahingehender Beschluß war nach dem Vorschlag der Kaufleute-Compagnie 1695 gefaßt und zeitweise auch durchgeführt worden. Als aber der zur Vorsteherschaft der S.C. berufene Vertreter der Kramer bald darauf starb, war man wieder zum früheren Verfahren zurückgekehrt und hatte einen Nowgorodfahrer statt eines Kramers gewählt, obwohl der Vertreter der Kaufleute-Compagnie sich auf den Beschluß von 1695 berief und darauf hinwies, daß die Kramer in der mit den S.C. nahe verwandten Direktion der Dröge⁹ mehrfach vertreten gewesen seien. Der Disput wurde äußerst leidenschaftlich; wie tief die Erbitterung ging, davon zeugt u. a. die Tatsache, daß das Blatt (142) des Protokollbuches, das die entscheidenden Vorgänge schilderte, nachträglich herausgerissen worden ist, offenbar doch schon von zeitgenössischer Hand. Die Sache endete damit, daß die Kaufleute-Compagnie beschloß, sich aus der bisherigen Verwaltung der S.C. zurückzuziehen und in Verbindung mit den Gewandschneidern und Kramern (die Stockholmfahrer hatten sich wieder zu den Schonenfahrern geschlagen) eine eigene Kollektenlade einzurichten. Am 26. März 1697 wurde der in der Kasse vorhandene Barbetrag von $\text{R} 5216 \text{ B} 2$ je nach der Zugehörigkeit der Einzahler auf die

Neue span. Coll. Nr. 5). Ich erwähne hier nur die Haupttatsachen, da die Einzelheiten des Streits für meinen Gegenstand bedeutungslos sind.

⁹ Die Dröge war eine Art Arsenal, das zum Teeren des Schiffstauwerks diente.

beiden streitenden Gruppen verteilt, wobei die Alten Collekten (Schonen-, Stockholm-, Naugard-, Riga- und Bergenfahrer) $\text{fl. } 2550 \text{ } \beta \text{ } 12$, die Neuen Collekten (Kaufleute-Compagnie, Gewandschneider, Kramer) $\text{fl. } 2665 \text{ } \beta \text{ } 6$ erhielten. Da Einigungsversuche ergebnislos verliefen, so konstituierten sich die Teilhaber der Neuen Collekten endgültig am 14. September 1699 als besondere Körperschaft, und bei dieser Trennung ist es auch trotz später wiederholter Vergleichsverhandlungen verblieben. Über die Folgen der Spaltung für die Statistik wird nachher noch einiges zu sagen sein.

Die Aufzeichnungen der S.C. geben nun Auskunft über den Lübecker Schiffs- und Warenverkehr nach der Iberischen Halbinsel, seit der Mitte des 17. Jahrhunderts auch nach Frankreich, sowie nach dem Mittelmeergebiet. Man muß zeitlich zwei Gruppen unterscheiden. Für die Jahre 1611—1642¹⁰ sind die Schlußabrechnungen der S.C. in losen Heften in den Lübecker Senatsakten¹¹ erhalten. Darin sind jährweise verzeichnet zuerst der ausgehende, dann der eingehende Verkehr, und zwar: Datum (nicht immer angegeben), Name des Schiffers, Tragfähigkeit des Schiffes in Lasten, Art der Ladung (bis 1623 ausführlich spezifiziert, später nur ganz summarisch), gezahltes Kollektengeld (getrennt nach Schiff und Ware). Der Tarif betrug im ausgehenden Verkehr 1 β von der Last Tragfähigkeit für das Schiff, 2 β von der Last Weizen, 18 sh (= 1½ β) von der Last Roggen, ebensoviel von je 100 fl. des Wertes der übrigen Waren; im einkommenden Verkehr wurde von den Schiffen als solchen keine Abgaben erhoben, von der Last Salz dagegen 18 sh , andere Waren begeben im einkommenden Verkehr in dieser Zeit selten¹².

¹⁰ Nur das Jahr 1640 fehlt.

¹¹ St.A. Lübeck, Senatsakten. Die Abrechnungen 1611—1623 liegen hier unter Hanseatica A 4, Supplement IV, die der Jahre 1624—1642 unter Spanische Collekten 3.

¹² In den Gesamtabrechnungen zu 1634 (Span. Collekten 3) wird bemerkt: „Ao. 1634 sein die Collekten verhöhet [eine andere Ausfertigung derselben Rechnung sagt: ‚dobliret‘] worden.“ Das ist jedoch ein Irrtum, dem die Eingangsnotizen zu den S.C. 1634 selbst, sowohl beim ausgehenden wie beim einkommenden Verkehr, widersprechen. Hier wird ausdrücklich gesagt, die Collekten seien nach der alten Taxe erhoben; die große Einnahmesteigerung rührt nicht von einer Tariferhöhung, sondern von der Vermehrung des Verkehrs her.

Die Zahl der Lasten Salz und überhaupt die Lastenzahl der Ladung stimmt dabei zwar in der Regel, aber nicht immer genau mit der Zahl der Lasten Tragfähigkeit, wonach die Schiffskollekten ausgehend erhoben wurden, überein. Ob jene Übereinstimmung in Wirklichkeit immer bestand, sei dahingestellt; jedenfalls hielt man sich bei Verzollung der Salzladung oft einfach an die Tragfähigkeitsangabe, wie sie der Schiffer machte oder der Seepaß verzeichnete¹³. Die Herkunfts- und Bestimmungshäfen der Schiffe sind in dieser älteren Gruppe der S.C. nicht angegeben. Die Eingangsnotizen zu den einzelnen Jahrgängen besagen nur summarisch, daß die Kollekten erhoben wurden von den „Schiffen und Gütern, so von hier nach Hispania siegeln und geschiffet werden, sowohl auch von denen, so von dannen wiederum anhero mit Salze zu Haus gekommen“; unter Spanien ist Portugal natürlich mit einbegriffen, 1641—42 wird es ausdrücklich als zweites Bestimmungsland genannt. Die Nationalität oder Heimatzugehörigkeit der Schiffer ist in den S.C. nicht angegeben. Eine genaue Durchprüfung und Verzettelung des Materials hat mir aber erwiesen, daß die angeführten Schiffer so gut wie sämtlich Lübecker sein müssen, weil sie zum größeren Teil über längere Zeiträume Jahr für Jahr wieder begegnen. Ein weiterer unmittelbarer Beweis liegt darin, daß viele dieser Namen in den Listen der gleichzeitigen Älterleute der Lübecker Schiffergesellschaft begegnen¹⁴, und ein mittelbarer darin, daß Fremde ausdrücklich als solche gekennzeichnet werden¹⁵. Die Tag- und Monatsdaten in den Kollekten-

¹³ In manchen Fällen ergeben sich ziemlich erhebliche Abweichungen. So zählt z. B. Schiffer Reinhold Johannsen 1628 und 1629 ausgehend für 180 Last Tragfähigkeit, ebenso 1631 und 1634 — ein Beweis, daß es sich immer um das gleiche Schiff handelt. Dagegen zählt er einkommend 1629 für 221, 1630 für 240, 1632 für 257, 1635 für 253½ Last Salz.

¹⁴ Für die Überlassung einer Abschrift derselben bin ich Herrn J. Warnke zu Dank verpflichtet.

¹⁵ Z. B. 1611 ein Holländer, 1613 zwei Holländer, 1614 ein Hamburger und ein Holländer, 1616 Johann Petersen „von Enkhusen“, 1622 zwei englische Schiffe. In bezug auf die Kollektenerhebung ist die Praxis nicht einheitlich, z. B. zählt der Holländer Gerdt Simesen 1614 einkommend für sein Schiff Kollekten, nicht aber für die Ladung, dagegen 1613 die beiden Holländer Gerdt Wilmesen und Johann Johannsen, gleichfalls einkommend, für Schiff und Ladung nichts.

registern beziehen sich auf die Kollektenzahlung. Darf man im allgemeinen auch annehmen, daß die Zahlung kurz vor der Abreise und kurz nach der Rückkehr erfolgte, so begegnen doch nicht wenige Fälle, wo ein Schiff am gleichen Tage für die Ausreise und für die Heimreise zahlt; sichere Schlüsse auf die wirklichen Abreise- und Ankunftsdaten und auf die Dauer der Reisen lassen sich also nicht ziehen. Dazu kommen die säumigen Zahler, die nicht gehörigen Orts angemerkt, sondern als Restanten oft mehrere Jahre hindurch nachgetragen werden. Sie häufen sich in der hier besprochenen Gruppe der S.C. namentlich von 1614 bis 1618, und 1619 bestehen bei einigen Restanten Zweifel, wie sie auf den ausgehenden und eingehenden Verkehr zu verteilen sind. Ernstliche Schwierigkeiten der Herstellung einer Statistik werden durch den Restantenunfug jedoch erst viel später bereitet, worüber weiter unten mehr bemerkt werden wird.

Für die Jahre 1643 bis 1654 fehlen die Register der S.C. Bis zu einem gewissen Grade können sie aus den Zertifikationsregistern (Z.R.) ergänzt werden, d. h. einem Buche, in welches die Kopien der vom Lübecker Rat erteilten Seepässe eingetragen wurden. Aus den Z.R. ist zu ersehen, daß der Verkehr nach Spanien, Portugal usw. auch in diesem Zeitraum weiterging. Aber eine brauchbare Statistik läßt sich nicht daraus gewinnen, weil offenbar viele Schiffer ohne Seepässe fuhren, also in den Z.R. nicht vorkommen.

Mit dem Jahre 1655 setzt dann die zweite Gruppe von Aufzeichnungen der S.C. ein. Es handelt sich um fünf Rechnungshauptbücher, starke Bände, die fortlaufend — bis auf eine Lücke von 28 Jahren — jahrweise die Kollektenregister und Schlußrechnungen enthalten¹⁶. Die Lücke entsteht dadurch, daß das

¹⁶ Die Bände entstammen dem Archiv der Kaufmannschaft. Ich bezeichne sie hier mit römischen Zahlen I—V und lasse ihre Archivbezeichnung folgen:

- I (1655—1693): Neue spanische Collekten Nr. 10 (trägt auf dem Deckel die irreführende Aufschrift: Nr. I. Protocoll: De Anno 1655 bis 1693).
- II (1694—1728): Alte spanische Collekten Nr. 7 (Aufschrift auf dem Deckel: A. Hispanisch Collekten Buch. Anno 1695).
- III (1756—1781): Alte spanische Collekten Nr. 8.

Hauptbuch für 1728—1755 fehlt. Glücklicherweise ist aber dafür ein Ersatz vorhanden. Neben den Hauptbüchern gibt es nämlich von 1697 ab eine große Zahl von heftförmigen Rechnungsbüchern, für jedes Jahr zwei, eines den einkommenden, das andere den ausgehenden Verkehr umfassend.^{16a} Die Hefte gehen also parallel mit den Hauptbüchern, mit deren Inhalt sie fast genau übereinstimmen. Da sie auch für die Jahre 1728 bis 1755 vorliegen, schließen sie die erwähnte Lücke; inwieweit sie die Hauptbücher sonst ergänzen, wird gleich zu zeigen sein. Welchem Zwecke eigentlich die Hefte dienten, habe ich nicht ermitteln können. Um Kladden handelt es sich nicht, sondern anscheinend um eine Art Anzeichenhefte, da zu den Namen der Schiffer Seitenverweise angegeben sind (allerdings nur in manchen Jahren und nur bis 1711), die sich aber nicht auf das Hauptbuch, sondern vielleicht auf die verlorenen Kladden beziehen.

Die Rechnungshauptbücher und die heftförmigen Rechnungsbücher geben Jahr für Jahr in der Regel folgendes an, und zwar getrennt für den ausgehenden und den eingehenden Verkehr, bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts (1694) auch getrennt nach den zwei Hauptverkehrsrichtungen (Spanien-Portugal nebst Italien usw. einerseits, Frankreich andererseits): das Datum der Kollektenzahlung, den Namen des Schiffers, die Tragfähigkeit des Schiffes in Lasten, den Bestimmungs- bzw. Herkunftshafen, die Ladung,

IV (1782—1805): Alte spanische Collekten Nr. 9.

V (1806—1834): Alte spanische Collekten Nr. 10.

Die Bände III, IV, V tragen auf dem Deckel übereinstimmend die Aufschrift: Der Alten Hispanischen Collecten Buch, bestimmt derselben Einnahme an der Zulage jaehrlich darinn specific zu beschreiben. Angefangen Anno 1756 (bzw. 1782, 1806); III und IV haben außerdem darüber den Buchstaben B bzw. C. — Daß I im Gegensatz zu den anderen in die Akten der Neuen S.C. eingereiht ist, entspringt wohl einer späteren willkürlichen Neuordnung und ist eigentlich irreführend. Der Band umfaßt den Zeitraum vor Spaltung der Collekten.

^{16a} Archiv d. Kaufmannschaft, Alte Span. Collekten Nr. 13—71 (1755). Nr. 65 (von 1749) fehlt. Von 1756—1781 besteht eine Lücke. Die späteren Hefte von Nr. 98 (für 1782) ab haben einen ganz anderen Inhalt. In der Abteilung Neue Span. Collekten liegen ähnliche Hefte vor in Nr. 13—54 (1768—1809), sodann Nr. 59—76 (1814—1831) und Nr. 78 (1833). Hier ist ein- und ausgehender Verkehr stets in einem Heft vereinigt.

geordnet nach den einzelnen Befrachtern (ausgehend) bzw. Empfängern (einkommend) nebst dem Wert der einzelnen Posten in Mark Lüb., dazu an der Seite immer die dazugehörigen Kollektenbeträge. Diese sind dann für jede Kategorie zusammengezählt und in einer Schlußrechnung, die auch die Ausgaben für die Verwaltung und Schreibearbeit enthält, zusammengefaßt.

Der Tarif¹⁷ ist gegenüber dem von 1606—1642 erhöht, bleibt aber den Nominalbeträgen nach von 1655 bis ins 19. Jahrhundert immer derselbe; nur wird er bei Beginn des neuen Rechnungshauptbuches 1694 durch Sätze für Franzwein und Branntwein ergänzt, die aber schon früher tatsächlich zur Anwendung gekommen sind.

Die Tarifsätze sind folgende [1 ℔ Lüb. = 16 ß zu je 12 ℔]:

		℔	ß	℔	
Das Schiff pro Last (nur ausgehend)		—	3	—	
Einkommend	{	Das Salz aus Spanien und Portugal, die Last	—	6	—
		Das Salz aus Frankreich, die Last	—	2	—
		Ein Oxhoft Franzwein	—	1	—
		Ein Oxhoft Branntwein	—	2	—
Ausgehend	{	Weizen, die Last	—	8	—
		Roggen die Last.	—	5	—
		Gerste, die Last.	—	4	—
		Andere Waren von je ℔ 100	—	4	6

Aus diesen Kollektenregistern ist nun die nachfolgend mitgeteilte Statistik des Lübecker Schiffsverkehrs nach Westeuropa berechnet. Dabei waren allerdings verschiedene Schwierigkeiten zu überwinden. Die Register enthalten mancherlei Lücken. und bei der Kollektenbuchung kamen bisweilen Nachlässigkeiten vor. Am wenigsten bedeutet der Umstand, daß das Jahr 1749 ganz und vom Jahre 1729 der ausgehende Verkehr fehlt; denn angesichts der sonstigen Vollständigkeit und Reichhaltigkeit dieser Verkehrsstatistik, deren Jahresreihen mehr als zwei Jahrhunderte umspannen und der unter dem bisher veröffentlichten Material

¹⁷ Er ist verzeichnet im Rechnungshauptbuch I hinter der Schlußrechnung von 1656; ferner am Beginn des folgenden Rechnungshauptbuchs II.

dieser Art — abgesehen natürlich von den Sundzollregistern — kaum etwas Entsprechendes an die Seite gestellt werden kann, sind diese Lücken leicht zu verschmerzen. Schwerer fällt ein Mangel ins Gewicht, der mittelbar in der verhängnisvollen Spaltung in alte und neue S.C. im Jahre 1697 seine Ursache hat. In den Jahren 1701—1767 (also volle zwei Drittel des 18. Jahrhunderts) sind nämlich nur die Register der alten S.C. erhalten. Die Verteilung der Kollektenzahlung auf alte und neue S.C. hing von der Zugehörigkeit des Warenbesitzers (bei den Schiffen der Partenreeder) zu der einen oder anderen Gruppe der Kaufmannskollegien ab. Bei den meisten Schiffen und Ladungen sind nun beide Gruppen beteiligt. Daher ist die Statistik des Schiffsverkehrs durch den Verlust der neuen Kollektenregister anscheinend nur verhältnismäßig wenig beeinträchtigt, da bei weitem die meisten Schiffe, wenn auch nur für einen Teil ihrer Ladung, in den alten Kollektenregistern verzeichnet sind. Ein genauer Vergleich lehrt, daß in den Jahren 1768—1806, wo wir alte und neue Kollektenregister nebeneinander haben, durchschnittlich 2,5 % der aus- und eingehenden Schiffe¹⁸ nur in den neuen, also nicht in den alten Kollekten begegnen. In den drei Jahren 1698—1700, also unmittelbar nach der Spaltung, wo wir gleichfalls die Register der alten und neuen Kollekten nebeneinander besitzen, sind die Unterschiede freilich bedeutend größer: hier sind im ausgehenden Verkehr 30 %, im einkommenden 18 % (im ein- und ausgehenden zusammengekommen 23 %) aller Schiffe nur in den neuen Kollekten verzeichnet. Wie es sich nun in den dazwischenliegenden Jahren 1701—1767 verhält, läßt sich mit Sicherheit natürlich nicht sagen. Auf jeden Fall muß in Rücksicht gezogen werden, daß in diesem Zeitraum die Statistik des Schiffsverkehrs nicht ganz vollständig ist; doch dürfte man wohl auch keinen allzu großen Fehler begehen, wenn man den fehlenden Teil des Schiffsverkehrs auf höchstens etwa 10 % im Durchschnitt veranschlagt.

In der Statistik des Warenverkehrs dagegen liegt auf jeden Fall für den Zeitraum 1701 bis 1767 eine bedauerliche Lücke vor. Denn in den Registern der alten Kollekten sind eben nur die-

¹⁸ Noch genauer: 2,8 % der ausgehenden, 2,2 % der einkommenden Schiffe.

jenigen Warenposten verzeichnet, die von Kaufleuten oder Firmen aus- oder eingeführt wurden, welche einer der fünf alten Kaufmanns-Compagnien (Schonen-, Bergen-, Nowgorod-, Stockholm- und Rigafahrer) angehörten; und diese Waren machten dem Wert nach zwar sicher über die Hälfte, aber wahrscheinlich noch nicht drei Viertel des Gesamtwarenverkehrs mit Frankreich und der Iberischen Halbinsel aus¹⁹. Da jedoch die Aufstellung einer Warenstatistik für die ganzen Jahresreihen bei den unzähligen Einzelposten, die zusammengezählt werden müßten, onhehin eine ungeheuer zeitraubende und mühselige, von einem Einzelnen kaum zu leistende Arbeit darstellen würde, so können wir diese Lücke, die sich ja nur auf den zahlenmäßigen Umfang, nicht aber auf die Art des Warenverkehrs bezieht, einstweilen verschmerzen.

Eine andere Schwierigkeit liegt darin, daß die Kollektenregister die Nationalität der Schiffer (bzw. der Schiffe) im allgemeinen nicht verzeichnen. Nur in der ersten Zeit nach 1655 wird dem Schiffnamen gelegentlich ein Zusatz wie „ein Holländer“, „ein Fremder“ usw. beigefügt, später kaum mehr. Nun wäre es aber sehr erwünscht, die Nationalität der Schiffer zu ermitteln, um den Anteil der Lübecker Schiffe am Verkehr von dem der fremden Schiffe zu unterscheiden. Ich habe das dadurch möglich gemacht, daß ich ein vollständiges Verzeichnis der Lübecker Schiffer von 1640—1809 aufzustellen versucht habe. Die Grundlage dazu lieferte das Lübecker Lastadienbuch, in dem alle in Lübeck erfolgten Schiffsbauten von 1560—1850 mit den Namen der Schiffer und Partenreeder verzeichnet sind, ferner zwei Schiffer- (bzw. Schiffs-) Verzeichnisse von 1667 und 1752, endlich mehrere andere ergänzungsweise herangezogene Quellen, z. B. die Zertifikationsregister, dann das oben erwähnte Verzeichnis der Ältesten der Schiffergesellschaft, auch einiges Material aus Danzig u. a. m. Vor allem aber liefern die S.C. selbst die Möglichkeit, die Liste der Lübecker Schiffer zu vervollständigen. Namen, die regelmäßig mehrere Jahre hindurch im Verkehr wiederkehren, lassen den Schluß zu, daß sie Lübecker Schiffen angehören,

¹⁹ Nach Baasch, Schonenfahrer, S. 90, betrug im Durchschnitt der Jahre 1814—32 die Jahreseinnahme der alten S.C. 800 fl , die der neuen nur 450 fl .

namentlich dann, wenn der Familienname sonst in Lübeck nachweisbar ist. Von etwa 1730 ab ermöglicht außerdem die Eintragung der Kollektengelder für die Schiffe (nach der Lastenzahl), im ausgehenden Verkehr, die Lübecker von den Nicht-Lübeckern klar zu sondern, weil von da ab die Abgabenzahlung klar geregelt ist, während früher eine schwankende Übung beobachtet wurde: von etwa 1730 steht es fest, daß die Lübecker ausgehend Kollektengelder für das Schiff bezahlen, die Nicht-Lübecker dagegen nicht. Kleine Versehen oder Mißbräuche laufen dabei gelegentlich unter. Aber im ganzen läßt sich mit Hilfe dieses Verfahrens genau unterscheiden, welche Schiffer Lübecker und welche es nicht sind, und somit auch, welcher Teil des Verkehrs von lübischen und welcher von nicht-lübischen Schiffen besorgt wurde; nur bei ziemlich wenigen Namen bestehen Zweifel. Was die Nicht-Lübecker betrifft, so läßt sich leider eine Scheidung zwischen Deutschen und Nichtdeutschen (bzw. den verschiedenen fremden Nationen) nicht durchführen. Die Namensformen sind sich in dieser Zeit in Nord- und Nordwesteuropa so ähnlich (zumal sie oft von den Schreibern dem niederdeutschen Sprachgebrauch angeähnelte wurden), daß eine sichere Unterscheidung der Deutschen von den Holländern, Dänen, Schweden nicht möglich ist. Vor allem führen viele Deutsche (Schleswig-Holsteiner) unter dänischer, andere (Pommern) unter schwedischer Flagge; diese stellen sogar zweifellos in manchen Jahren den Hauptteil der Fremden. Die paar Franzosen und Südeuropäer, meist auch die (seltenen) Engländer und Schotten sind ohne weiteres erkennbar, ebenso fallen die niederländischen Westfriesen durch ihre charakteristischen Namensformen²⁰ auf; einige Hamburger und Bremer Schiffer kann ich mit Hilfe des Lastdienbuches nachweisen. Aber das alles genügt, wie gesagt, nicht, um die Nationalität der nicht-lübischen Schiffer statistisch bestimmt zu erfassen, und wir müssen darauf verzichten²¹.

²⁰ Z. B. Anne Baukes, Schelte Douwes, Lietke Feitses, Sytze Piebes de Jonge, Sybrand Fokkes, Meno Seyden Ploger, Wypke Dirks Flapper usw.

²¹ Durchführbar wäre der Versuch vielleicht bei Heranziehung des Urmaterials der Sundzollregister, oder wenn man den freilich

Ein Vorzug der Register der Lübecker S.C. ist es dagegen, daß sie die Tragfähigkeit der Schiffe statistisch sicher zu erfassen fast durchweg ermöglichen, wenigstens im ausgehenden Verkehr und für die Lübecker. Soweit die Lastenzahl nicht direkt angegeben ist, läßt sie sich mit Leichtigkeit aus der gezahlten Abgabe nach dem Tarif berechnen. Die noch verbleibenden Lücken können fast durchweg aus dem Lastdienbuch oder aus benachbarten Jahren der S.C. ergänzt werden. Im einkommenden Verkehr wird die Tragfähigkeit der Schiffe nicht verzeichnet; sie ließe sich, was die Lübecker Schiffe betrifft, aus den Registern des ausgehenden Verkehrs ermitteln, doch habe ich diese ziemlich zeitraubende Arbeit vorläufig unterlassen. Ferner sind die Ladungen angegeben, und zwar Salz nach Lasten, Wein, Essig, Branntwein nach Oxhoft und Vierteln (Quardeelen, Cardeelen), sonstige Waren nach verschiedenen Packungen und Maßen, so daß, die Kenntnis dieser Maße und ihres Gewichts vorausgesetzt, und für die Zeiten, in denen die Warenregister vollständig vorliegen (1655—1700, 1768—1809) eine Abschätzung des Gewichts der Ladungen durchführbar wäre. Ich habe das für eine Reihe von Jahren versucht, die weitere Durchführung aber als zu zeitraubend aufgegeben. Immerhin hat der Versuch genügt, um mich davon zu überzeugen, daß die offizielle Tragfähigkeit der Schiffe und das Gewicht ihrer Ladungen bei den Lübeckern im Durchschnitt leidlich gut übereinstimmen. Diese Feststellung ist wichtig, weil sonst nachgewiesen ist, daß in manchen Gegenden (bzw. bei manchen Nationen) die offiziellen Tragfähigkeitsangaben keinen zuverlässigen Maßstab der wirklichen Tragfähigkeit gewähren, indem die Schiffe tatsächlich viel mehr laden²². Die alten Vermessungsregeln vor Einführung der Moorsomschen Raumgehaltsvermessung waren ja sehr primitiv²³, aber selbst die moderne

kühnen Plan ausführte, ein Corpus nominum nautarum Germanicorum des (16.) 17.—18. Jahrhunderts zu schaffen, wozu der vorhandene Archivbestand wohl eine ausreichende Unterlage böte.

²² Vgl. darüber neuerdings A. van Driel, Tonnage Measurement (The Hague, Government Printing Office 1925), bes. S. 30—31, 35, 43 u. A. 1. S. auch oben S. 116 A. 13.

²³ In Lübeck wurde, jedenfalls im 17. und wohl auch im 18. Jahrhundert, die schwedische Vermessungsregel befolgt. Sie ist am An-

Raumgehaltsvermessung gibt oft ein rein fiktives Bild. und Mißbräuche sind auf diesem Gebiete zu allen Zeiten gang und gäbe gewesen²⁴.

Solche Mißbräuche oder Nachlässigkeiten kommen auch in der Buchführung der Lübecker S.C. vor. So werden gelegentlich keine Schiffskollekten gezahlt, und, soweit sie gestundet sein sollten, ist ihre spätere Zahlung nicht nachgetragen. Auch die Tarife werden nicht immer beachtet: so zahlt z. B. 1694 das 300 Last große Schiff des Claus Sager (wohl Th. Fredenhagen als Haupt- oder sogar Alleinreeder gehörig) nach Lissabon ausgehend nur 1 β pro Last, während der Tarif 3 β vorschreibt; daher muß der etwa gleichzeitig nach Lissabon abgehende Jochim Hünemör für sein um ein Drittel kleineres Schiff (200 Last) doch mehr als das Doppelte an Schiffskollektengeld entrichten als Claus Sager. Auch sonst hat Th. Fredenhagen die Schiffskollektenzahlung für ihm gehörige Schiffe einige Male glatt verweigert, einmal mit der Begründung, das Schiff habe den Lübecker Hafen gar nicht berührt²⁵. Eine andere, die Genauigkeit der Statistik beinträchtigende Übung ist es, daß manche Schiffer ihre Kollektengelder für das Schiff nicht vor der Ausreise zahlten, sondern — mit oder ohne amtliche Stundung — erst nach der Rückkehr oder vielmehr erst kurz vor der erneuten Ausreise. So sammelten sich jahrelang Rückstände an. Kam das früher nur gelegentlich vor, so häufen sich die Vermerke „für vorige Reise“ oder „für abgelegte fransche (d. h. nach Frankreich gerichtete) Reise“ nach dem Siebenjährigen Krieg, besonders aber in den 1770er Jahren immer mehr, und im letzten Jahrzehnt des Jahrhunderts wird es geradezu die Regel, daß die meisten Schiffe in den Kollektenregistern nicht in dem Jahre verzeichnet sind, wo sie die Reise ausführten, sondern erst im nächsten oder gar in einem späteren. Die Buchführung

fang des 1641 beginnenden Lastadienbuchs auf einem besonders eingehafteten Blatt angegeben.

²⁴ Vgl. mein Buch „Die Grundlagen der Schiffahrtsstatistik“ (Veröffentl. des Instituts für Meereskunde a. d. Univ. Berlin, Heft 16), Berlin 1911, bes. S. 9f., 14f., 26f., 81—92.

²⁵ 1688, Schiffer Johann Oldenburg nach Lissabon; sonst: 1694 Schiffer Hans Schröder und Jacob Hilcken nach Cadix und Genua, 1697 Schiffer Hermann Kloppenburg nach Cadix.

wird überhaupt in dieser Zeit immer nachlässiger, die sonst fast nie fehlende Angabe des Bestimmungslandes oder -hafens wird namentlich seit 1798 bei den nachträglich verzeichneten Schiffen häufig weggelassen, so daß es nur heißt: „Schiffer N. N. für eine (oder mehrere) abgelegte Reise(n)“, und die Kollektenzahlung erfolgt vielfach summarisch für 2, 3, ja bisweilen 4—6 abgelegte Reisen. Ich habe mir bei Aufstellung der Statistik dadurch zu helfen gesucht, daß ich die vor dem 1. August jedes Jahres mit dem Vermerk „vorige“ oder „abgelegte“ Reise verzeichneten Schiffe zum vorangehenden Jahre, dagegen die ebenso nach dem 1. August eingetragenen zum gleichen Jahre gerechnet habe, weil sich unter Beobachtung der durchschnittlichen Reisedauer und mit Zuhilfenahme der Listen des einkommenden Verkehrs die begründete Vermutung aufstellen läßt, daß die vor dem 1. August zurückgekehrten Schiffe die Ausreise nach Westen noch im vorangehenden Jahre angetreten haben. Bei summarischen Eintragungen für mehrere Reisen habe ich die Reisen entsprechend auf die früheren Jahre verteilt, wobei der Fehler nicht allzugroß sein dürfte, denn die Westreise im Tempo von 2 Reisen im Jahr war bei jenen Schiffen die Regel. Immerhin besteht natürlich für die Statistik jener Jahre keine völlige Gewähr für Genauigkeit im einzelnen, denn der Scheidetermin des 1. August ist natürlich einigermaßen willkürlich gewählt; im Durchschnitt aber ergibt sich zweifellos doch noch ein ausreichend zuverlässiges Bild der Verkehrsstärke dieser Zeit.

Nachdem ich die Grundlagen und den Aufbau der Statistik in, wie ich hoffe, ausreichendem Maße dargelegt habe, schließe ich daran eine erläuternde Betrachtung über das Bild, das uns diese Statistik vom Lübecker Westseeverkehr bietet.

Die ältere Serie der S.C. (1611—42) umfaßt, wie oben bemerkt, nur den Verkehr mit Spanien und Portugal; ob auch den mit dem Mittelmeergebiet, steht dahin; die Herkunfts- und Bestimmungshäfen sind nicht angegeben. Es scheint somit, daß der Verkehr mit Frankreich erst später kollektienpflichtig gemacht worden ist, und zwar, wie man vermuten darf, im Zusammenhang mit der hansischen Gesandtschaft nach Frankreich, die zum Abschluß des

hansisch-französischen See- und Handelsvertrags vom 10. Mai 1655 führte. Es ist daher wohl kein Zufall, daß die spätere Serie der S.C. gerade mit dem Jahre 1655 einsetzt; der Verkehr mit Frankreich ist zunächst geringfügig, und bis 1660 wird nur der einkommende Verkehr registriert. Man darf freilich nicht glauben, daß vorher überhaupt kein direkter Verkehr zwischen Frankreich und Lübeck bestanden hätte; doch hatte er geringe Bedeutung: die Sundzollregister verzeichnen in dem halben Jahrhundert 1601—1650 insgesamt nur 76 lübische Schiffe, die, von Frankreich kommend, den Sund passierten. Davon entfielen auf die Jahre 1601—1640 nur 41²⁶, dagegen auf das letzte Jahrzehnt 1641—50 35 Schiffe, die Verkehrskurve zeigt also hier ein deutliches Ansteigen; daß 1654 nicht weniger als 41 lübische Schiffe von Frankreich kommend im Sund Zoll zahlten — eine auch für die spätere Zeit ganz ungewöhnlich hohe Ziffer —, hängt wohl irgendwie mit den schwebenden Handelsvertragsverhandlungen, möglicherweise aber auch mit dem holländisch-englischen Seekrieg zusammen²⁷.

Von 1655 ab registrieren die S.C. also den Verkehr mit Spanien, Portugal, dem Mittelmeergebiet und Frankreich. Der Verkehr mit England und Holland (abgesehen von dem Anlaufen dortgelegener

²⁶ Ich habe dabei die Zahlen der Ausgabe der Sundzollregister I, hrsg. von Nina Ellinger-Bang, berichtigt. Da nämlich Calais und Cadix in den S.Z.R. gleichlautende Namen tragen („Calles“), hat die Herausgeberin nach ihrer eigenen Erklärung (Vorwort S. VI—VII) als Abgangshafen aller Schiffe, bei denen nicht deutlich auf Spanien verwiesen ist, Calais in Frankreich angenommen. Das ist aber für die Seeschifffahrt der deutschen Seestädte sicher unrichtig, denn für diese hatte Cadix große, Calais vollkommen nebensächliche Bedeutung, und ihr starker Verkehr mit „Calles“ weist ganz entschieden auf Cadix. Ich habe mich daher gerade umgekehrt für berechtigt gehalten, alle Fälle, die nicht einen ausdrücklichen Verweis auf Frankreich enthalten („Calles i Frankrig“, oder französische Ladung), auf Cadix, also Spanien zu beziehen.

²⁷ Vielleicht handelt es sich um die 1653 französischerseits arretierten und nach Nantes verbrachten Westseefahrer, deren Freigabe zu erwirken einer der Anlässe zu der hansischen Gesandtschaft von 1654 war; vgl. Lundorp, *Acta Publica* (4. A.) VII, 906 und Becker, *Umständl. Gesch. d. St. Lübeck* II, 455. Dann müßten die Schiffe aber, was ja möglich ist, vor Abschluß der Verhandlungen freigelassen worden sein.

Zwischenhäfen, worüber weiteres später) ist dagegen von den S.C. nie erfaßt worden.

Die Schifffahrtszeit begann in Lübeck, altem Brauch und den natürlichen Verhältnissen entsprechend, etwa Ende Februar; im Januar laufen sehr selten Schiffe ein und aus. Die im Frühjahr auslaufenden Schiffe kehren dann häufig etwa bis August oder später zurück und treten vielfach vor Jahresende eine zweite Reise an; zahlreiche Lübecker Schiffe verbrachten den Winter in der Westsee und vermieden so die Winterlage. Eine genaue Durcharbeitung des Materials auf die Ankunfts- und Abfahrtstermine würde vielleicht noch genauere Aufschlüsse gewähren. Doch ist im allgemeinen auf die in den S.C. verzeichneten Termine wenig zu geben. Oft sind einkommende Schiffe unter dem gleichen Termin verzeichnet, wo sie eine neue Reise antreten. Sie haben dann eben erst vor der Abfahrt die von früher schuldigen Kollektengelder bezahlt. Ebenso kommt nachweisbar oft der Fall vor, daß Schiffe umgekehrt erst nach der Rückkehr, beim Löschen der Ladung, für die vorangehende Ausreise bezahlen (wenigstens für das Schiff, nicht für die Ladung).

Charakteristisch für den Lübecker Verkehr nach der Westsee ist es nun vor allem, daß ein großer Teil der Schiffe nicht in direkter Fahrt einen iberischen oder französischen Hafen ansteuerte, sondern vorher einen Zwischenhafen anlief. Das hing damit zusammen, daß Lübeck selbst dem ausgehenden Verkehr wenig Ladung zu bieten hatte. Soweit Schiffe direkt nach Frankreich, Portugal, Spanien fahren, gehen sie daher vielfach in Ballast. Soweit sie in Lübeck selbst Ladung nehmen, handelt es sich um Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, selten Hafer), in kleinen Mengen andere Lebensmittel (Fleisch, Speck, Käse, Rundfisch, Rotscher, Lachs usw.); Holz in den verschiedensten Bearbeitungen (Klapholz, Wagenschott, eichene und föhrene Dielen, eichene Planken, föhrene Balken, Pipenstäbe, Masten, Sparren und bestimmte bereits zugerichtete Schiffsteile, z. B. Vorsteven, Knie usw.); Pech, Teer, Eisen, Stahl, Weißblech, Messing (meist in bearbeitetem Zustand als Becken usw.), Kupfer, Messing- und Eisendraht, sowie sonstige Verarbeitungen von Metallen, auch Blei, Geschützkugeln und Pulver; ein Hauptausfuhrartikel, besonders

nach Portugal und Spanien, ist Flachs in verschiedenen Sorten und Packungen, weniger Hanf, auch fertiges Tauwerk, ziemlich selten Leinen (in Kisten), Federposen, Wachs, Leder (Juchten, Corduan), Glas (in Kisten), „Flaschenfutter“ und Kramgut. Nach Frankreich im besonderen gehen neben ziemlichen Mengen von Holz auch Pech und Teer, weniger Getreide, vor allem Amidam (Weizenstärke), das als Ausfuhrartikel schon um 1680 nachweisbar ist und das ganze 18. Jahrhundert hindurch eine große Rolle spielt, wenn die verschifften Mengen der Natur der Sache nach auch nicht sehr erheblich sind; oft kommen auch vor: Ziegenhaar, Kalkwolle, Alaun, Vitriol, und zerbrochenes Glas, das körbewise besonders nach Rouen geht. Eine in jeder Hinsicht erschöpfende Aufzählung soll dies jedoch nicht sein.

Ein erheblicher Teil der Lübecker Schiffe holte sich jedoch seine Ladung oder Hauptladung (denn viele gingen mit einer größeren oder kleineren Teilladung von Lübeck ab) anderswo. Und zwar handelt es sich dabei in erster Linie um Holz und seine Nebenprodukte, in zweiter Linie um Getreide, sowie Flachs und Hanf; alles andere spielte wohl eine ziemlich untergeordnete Rolle. Dementsprechend verteilen sich die Zwischenhäfen um das ganze Ostseegebiet herum. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts werden am häufigsten erwähnt die schwedischen Häfen: Westerwik, Söderköping, Gotland, Barsund²⁸, Kalmar; an der Ost- und Südküste stehen voran Riga und Libau, seltener Narwa, Reval, Danzig, Königsberg; in der näheren Umgebung: Stralsund, Kiel, Heiligenhafen, Fehmarn, Neustadt; aber ziemlich viele Schiffe holen ihre Ladung damals auch außerhalb der Ostsee: in Gotenburg, in Norwegen vor allem (genannt werden u. a. Swinsund — der Zugang zur Gegend von Frederikshald — und Drammen), sogar in Archangel. Selten werden auf der Ausreise englische (z. B. Plymouth) oder holländische Häfen angelaufen. Aus dieser Aufzählung erhellt, daß der Versuch der Lübecker, 1661 eine Interpretation der englischen Navigationsakte in dem Sinne zu erreichen, daß das gesamte Ostseegebiet und sogar Norwegen ihrem Hinter-

²⁸ Wahrscheinlich = Barösund im Schärenringel zwischen Westerwik und Söderköping; 1644 wurde dort eine Schanze zum Schutz des Hafens gebaut.



land zugerechnet würde, dessen Ausfuhr nach Westeuropa zu vermitteln sie berechtigt wären, in den tatsächlichen Verhältnissen eine Stütze fand; er blieb freilich vergeblich.

Die Reichskriege mit Frankreich um die Wende des Jahrhunderts (der Pfälzische und der Spanische Erbfolgekrieg sowie der Nordische Krieg) brachten, wie wir weiterhin sehen werden, eine lange Störung für den Westseeverkehr der Lübecker mit sich. Soweit der Verkehr doch fortgesetzt wurde, ging er anscheinend meist direkt vor sich. Erst von 1728 ab tauchen in den Registern die Zwischenhäfen wieder auf, und von da ab stellen sich die alten Verhältnisse allmählich wieder her. Nur treten jetzt die Häfen der deutschen Ostseeküste stärker in den Vordergrund: neben den alten Nachbarn Wismar, Rostock und kleinen Ladestätten in der näheren Umgebung wie Grömitz und Hohwacht, die pommerischen Häfen, sehr stark Stralsund (unter schwedischer Oberhoheit), dann Wolgast, Treptow, Kolberg, Stettin und das neue Swinemünde (zuerst 1750), sowie Danzig, Königsberg nebst Pillau, Memel. Unter den schwedischen Häfen werden jetzt Ahus, Carlshamn, Carlsrona, Westerwik, Kalmar und das vermutlich schwedische Grönswad (Lage mir unbekannt)²⁹ am häufigsten genannt. Neu erscheint das finnische Wiborg. Den alten Vorrang behaupten aber doch die ostbaltischen Häfen Riga und Libau (namentlich die Reise Libau—Roscoff in der Bretagne war sehr beliebt), während Narwa, Pernau, Petersburg seltener begegnen. Norwegen scheidet im 18. Jahrhundert fast ganz aus.

Eine besondere Rolle spielt Hamburg. Man kann es kaum als eigentlichen Zwischenhafen betrachten, sondern einzelne Lübecker

²⁹ Die Örtlichkeit, die in manchen Jahren geradezu rudelweise von den Lübeckern aufgesucht wird, wird in den Registern fast immer abgekürzt angeführt: „Grönsw.“ oder „Gronsw.“ Einmal (1733, Schiffer Hans Gosselmann) steht deutlich da: „Gronswad“. Dieses -wad deutet m. E. auf schwedisch -vatten. Man könnte auch an den Grönsvikfjord an der Mündung der Ångermanelf, nördl. von Hernösund, denken, aber dagegen spricht dessen nördliche Lage und die späte Jahreszeit, in der die Schiffer oft nach „Grönsw.“ abfahren; oft Ende Oktober oder Anfang November, also zu einer Zeit, wo im Bottnischen Meerbusen schon Eisefahr besteht. Eine andere Möglichkeit ist die, daß das norwegische Grimstad gemeint ist, dessen ältere Bezeichnung, wie ich von Herrn O. A. Johnsen erfahre, Gröms (Gröms-stad) lautete.

Schiffer wählten es sich anscheinend als dauernden Stützpunkt ihrer Frachtfahrten, segelten in wiederholten Reisen von da nach Frankreich oder Spanien und kehrten oft jahrelang nicht nach Hause. Geschah dies endlich, so rechneten sie gleich über ganze Reihen von Reisen ab; namentlich kommt dies gegen Ende des 18. Jahrhunderts vor. Man darf aber vielleicht bezweifeln, ob alle Lübecker Schiffer, die so verfahren, von den S.C. erfaßt worden sind.

Nach Vervollständigung ihrer Ladung steuerten die Schiffe nun ihren eigentlichen Bestimmungshafen an. Auf der iberischen Halbinsel ist dies in der großen Mehrzahl der Fälle Lissabon, demnächst das spanische Cadix, ferner Oporto („Port a Port“), seltener Malaga, Bilbao, St. Sebastian, Coruña. Direkt nach dem Mittelmeer, und zwar nach Genua, fuhren Lübecker Schiffe noch vereinzelt bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts, im 18. Jahrhundert überhaupt nicht mehr. Aber ein direkter Verkehr zwischen den Mittelmeerhäfen und Lübeck kam gerade im 18. Jahrhundert, namentlich seit dessen Mitte, mehr und mehr in Gang, nur wurde er von Schiffen fremder Flagge besorgt, die gegen die Barbareskengefahr besser geschützt waren. Den Anfang machen Engländer und Holländer, später treten auch Schleswig-Holsteiner unter dänischer und Pommern unter schwedischer Flagge, auch wohl ein paar wirkliche Dänen und Schweden, in dieser Verbindung am stärksten hervor.

Der Bestimmungshafen war nicht immer zugleich der Ausgangshafen der Rückreise. Die gewöhnlichste Rückladung von der Iberischen Halbinsel bestand in Salz, und dieses wurde nicht in Lissabon, sondern in Setubal (St. Ubes, St. Hubes) eingenommen; von dort kommen die meisten Schiffe der Portugalfahrt zurück³⁰. Als sonstige Rückfrachten sind zu nennen: Zucker verschiedener Art (besonders erwähnt werden z. B. Muscovade und Puderzucker), Wein (Seck) in Botten und Pipen, Baumöl, Oliven, Limonen, auch in eingesalzener Form („Peckel-Limonen“), Orangen, Kork. Ein Spezialartikel von Oporto, der viel ausgeführt

³⁰ Ausnahmsweise bringen 1717 und 1720 englische oder schottische Schiffer spanisches Salz von der kleinen schottischen Insel May (in der Einfahrt zum Firth of Forth gelegen).

wurde, war „Schmack“, d. h. Sumach, die getrockneten und pulverisierten Blätter eines Strauches *Rhus Coriaria* L., die zu Gerb- und Färbezwecken dienten. Das Salz ging übrigens meist nicht auf Rechnung der Warenkaufleute, sondern der „Schiffsfreunde“, d. h. der Reeder.

Unter den französischen Bestimmungshäfen ragt Bordeaux in ähnlicher Weise hervor wie Lissabon unter den iberischen.



Solange jedoch auch aus Frankreich hauptsächlich Seesalz importiert wurde, ist diese Vorrangstellung noch nicht bemerkbar. Das Jahr 1675 bildet darin einen auffälligen Wendepunkt, es ist das letzte Jahr, wo der Salzimport aus Frankreich die Hauptrolle spielt. Schon im nächsten Jahr steht der Weinimport an erster Stelle, die er auch dauernd behalten hat. Das hängt, wie wir noch sehen werden, mit dem damaligen französisch-holländischen Kriege zusammen. Der von den Lübeckern meistbesuchte Salzhafen war

in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts St. Martin auf der Insel Ré; später, mit dem Rückgang der Salzausfuhr, wird er seltener angelaufen, ohne doch ganz aus den Registern zu verschwinden. Gelegentlich besucht werden Oléron („Olderdohm“ u. ä. z. B. 1683, 1686) und die Bai de Bourgneuf (die „Baie“ schlechthin des Mittelalters). Der meistbesuchte Hafen nächst Bordeaux und St. Martin ist Nantes, ab und zu auch sein Vorhafen St. Nazaire. Ziemlich häufig werden angelaufen verschiedene kleine Häfen zwischen der Loire- und Girondemündung: „Süders“ d. i. die

Mündung der Seudre (unmittelbar nördlich der Gironde), sowie die an der Seudre gelegenen Orte la Tremblade und Chaillevette; die Charente(mündung) und Rochefort; La Rochelle und La Flotte auf der Insel Ré; weiter südwärts das tief im Binnenland, am Zusammenfluß der Isle und der Dordogne gelegene Libourne und Bayonne an der Adourmündung. Auch die Häfen der Bretagne waren ein beliebtes Ziel der Lübecker Schiffe; besonders die Fahrt Libau—Roscoff (an der Nordwestküste, nordwestl. von Morlaix) kehrt im 18. Jahrhundert regelmäßig wieder, seltener besucht werden: St. Malo (z. B. 1685), Morlaix, Port Louis, Lorient, Brest, ziemlich oft dagegen Le Croisic („Kroßwick“) an der Nordseite der Loiremündung. Auffällig selten berührt werden dagegen die nordfranzösischen Häfen, abgesehen von Rouen, am häufigsten noch Le Havre und Dünkirchen, hier und da einmal Honfleur, Caen, Dieppe, St. Valéry. Nach der französischen Mittelmeerküste führen, wie schon erwähnt, nur Nicht-Lübecker, und zwar am häufigsten nach dem Weinhafen Cette, in den letzten Jahrzehnten auch gelegentlich nach Marseille, Toulon, Salon (wohl der Ort dieses Namens nördlich vom Etang de Berre), ferner Mentone und San Remo (beide damals piemontesisch)³¹.

An Rückfrachten brachten die Frankreichfahrer außer Salz und Wein (diesen in Oxhoften) ziemlich regelmäßig auch Branntwein und Essig, sowie Pflaumen mit; Spezialausfuhrwaren von Rouen waren Weberkarden („Wantbereiterkarden“)³², Glas, Tonerde zur Herstellung von Steingut („Erde“, „Kroßerde“), und Papier. Aus Nantes, auch Bordeaux kamen ferner, meist nur in kleinen Posten, westindische und levantische Erzeugnisse: Sirup, Tabak, Ingwer, Indigo, Baumwolle u. a.

Am lehrreichsten ist das Material der Lübecker S.C. durch den Einblick, den es in die Entwicklung der Frachtschifffahrt nach der

³¹ Nicht identifizieren kann ich Lamatt 1733, offenbar eines der vielen französischen La Motte, von denen ich aber keines an der Küste auffinden kann. Prestöe 1722, der Bestimmungshafen des französischen Schiffers Pierre Pomelot, ist wohl = Brest, denn von dort kommt er.

³² Die getrockneten Blütenköpfe einer Staude (*Dipsacus fullonum* Lin.), die zum Rauhen wollener Gewebe dienen.

Westsee und in die wechselnden Konjunkturen dieses Verkehrs im 17. und 18. Jahrhundert gewährt. Auf den beigegebenen Kurvendarstellungen tritt das noch deutlicher hervor als in den Zahlentabellen. Ferner geben die Tabellen und Kurven, die sich auf die Schiffstragfähigkeit beziehen, ein noch etwas richtigeres Bild als die Darstellungen, denen die Zahl der Schiffseinheiten zugrunde liegt; darüber später noch einiges mehr. Mancher wird sich vielleicht wundern, daß die Zahlen der jährlich einkommenden Schiffe oft so stark von der der ausgehenden abweicht. Das beruht offenbar darauf, daß auch auf der Rückreise sehr oft nicht Lübeck direkt, sondern, wie auf der Ausreise, ein Zwischenhafen angelaufen wurde. Löschte nun das Schiff dort seine gesamte französische (bzw. portugiesische, spanische usw.) Ladung, und kehrte dann nach Lübeck zurück, so zahlte es einkommend keine Kollektengelder und wurde deshalb in die Register gar nicht eingetragen³³. In der zweiten Hälfte des 17. und im Anfang des 18. Jahrhunderts ist die Zahl und Tragfähigkeit der von Frankreich (Spanien, Portugal) direkt einkommenden Schiffe oft weit größer als die der dorthin ausgehenden; erst seit den 1740er Jahren und besonders nach dem Siebenjährigen Kriege herrscht das umgekehrte Verhältnis vor. Man müßte deshalb, um den vollen Umfang des Verkehrs der Lübecker Schiffe nach Frankreich und Spanien-Portugal festzustellen, in jedem Jahr eigentlich die größere Zahl,

³³ Daß die ausgehenden Schiffe, auch wenn sie in Ballast von Lübeck abgingen, um in einem Zwischenhafen erst ihre nach Frankreich oder Spanien-Portugal bestimmte Ladung einzunehmen, doch in Lübeck registriert wurden, hat darin seinen Grund, daß ausgehend die Schiffe selbst kollektienpflichtig waren, rückkehrend dagegen nicht. Wenn also die Zahl der rückkehrenden (= einkommenden) Schiffe in irgendeinem Jahr in den S.C. überwiegt, so müssen sie ausgehend zunächst eine nicht nach Frankreich (Portugal, Spanien) bestimmte Ladung nach einem anderen Hafen gebracht und von dort erst mit neuer Ladung oder in Ballast nach Frankreich usw. gefahren sein; nur in diesem Fall entgingen sie der Kollektienpflicht. Ebenso wird es vorgekommen sein, daß Lübecker ein Jahr oder mehrere Jahre hindurch Reisen von Häfen der Ost- oder Nordsee nach Frankreich machten, ohne Lübeck überhaupt zu berühren. Doch galten Reisen zwischen Hamburg und Frankreich als kollektienpflichtig, s. oben S. 131. Natürlich werden Unterschleife nicht selten vorgekommen sein.

sei es im ausgehenden, sei es im einkommenden Verkehr, nehmen. Denn auch wenn die Schiffe auf der Rückreise ihre Ladung in einem Zwischenhafen löschten, so waren sie doch jedenfalls in Frankreich, Portugal oder Spanien gewesen. Leider sind die Zwischenhäfen der Rückreise aus den Registern nicht zu ersehen. Man darf sie wohl hauptsächlich in den holländischen Häfen, vielleicht auch in Hamburg, nur zum kleineren Teil auch an den Küsten der Ostsee vermuten.

Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts kommt allein die Spanien-(Portugal-)Fahrt in Betracht (über die Frankreichfahrt s. oben S. 126). Ihren Höhepunkt erreichte sie, nach Ausweis der Sundzollregister und der Lübecker Zertifikationen, um die Wende des 16. Jahrhunderts. Nach Abschluß des spanisch-niederländischen Waffenstillstandes trat — wenn auch unter Schwankungen³⁴ — ein starker Rückgang ein, weil die niederländische Konkurrenz wieder mit voller Wucht wirksam wurde. Als jedoch der Waffenstillstand 1621 ablief, besserte sich die Konjunktur für die Deutschen. Die ältere Serie der S.C. zeigt das deutlich. Diese Nachblüte der Spanienfahrt von 1621—40 gipfelt im Jahre 1634 mit 55 nach Spanien ausgehenden Lübecker Schiffen von 7343 Last Tragfähigkeit — für eine einzelne Stadt eine höchst ansehnliche Ziffer. Mit der Loslösung Portugals von Spanien 1640 endet die günstige Konjunktur, da sofort die Niederländer in der Lissabon- und Setubalfahrt übermächtig auftraten³⁵.

³⁴ Die Jahre 1611 und 1613—17 sind wieder günstiger und zeigen, daß der Zusammenbruch der Lübecker Schifffahrt doch nicht so vollständig war, wie Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen, 1914, S. 109 auf Grund eines Berichts des Konsuls Kampferbecke behauptet.

³⁵ Lehrreich ist ein Vergleich der Sundzollregister (SZR.) mit den S.C. 1611—42. Es muß jedoch beachtet werden, daß die beiden Statistiken nicht direkt vergleichbar sind, denn die SZR. geben an, wieviel Lübecker Schiffe von Spanien-Portugal kommend ostwärts den Sund passierten, ohne Rücksicht auf den Bestimmungshafen, die S.C. dagegen, wieviel Lübecker Schiffe von Spanien-Portugal kommend in Lübeck einliefen. Man müßte also erwarten, daß, soweit die Zahlen nicht übereinstimmen, die SZR. die höheren Zahlen zeigen, insofern sie auch diejenigen Lübecker Schiffe umfassen müßten, die nach anderen Häfen, etwa Danzig oder Riga, gingen. Daß statt dessen die S.C. meistens die höheren Ziffern zeigen, spricht leider

Nach der statistischen Lücke von 12 Jahren setzt 1655 die iberische Fahrt wieder ein, und zwar mit noch recht stattlichen Tragfähigkeitszahlen, um dann freilich seit etwa 1662 auf einen recht bescheidenen Stand hinunterzusinken, über den sie sich nur noch selten erhoben hat. Soweit sie etwas bedeutet, herrschen fremde Schiffer vor, namentlich holländische, so z. B. auffällig 1670—72. Die Frankreichfahrt der Lübecker bleibt bis um 1670 gleichfalls ziemlich bescheiden. Einen bemerkenswerten Umschwung brachte der französisch-holländische Krieg 1672—78, der ja von 1672—74 auch ein englisch-holländischer war und die Holländer von Frankreich fernhielt³⁶. Damals sind die Lübecker

nicht für die Zuverlässigkeit der SZR. Völlige Übereinstimmung besteht überhaupt nur in den Jahren 1620, 1640 und 1642, aber im allgemeinen zeigen die Zahlen eine gewisse Parallelität im Auf und Ab. — Wie sich die Unterschiede erklären, kann man einstweilen nur vermuten. Fuhr ein Teil der Lübecker einkommend durch den Großen Belt und entging so der Aufmerksamkeit der Zollwächter im Öresund? Aber wenn das möglich war, hätten es doch zweifellos alle versucht. Volle Aufklärung könnte nur ein am Urmaterial durchgeführter genauer Vergleich, Schiff für Schiff, bringen. Ich stelle nachfolgend die Zahlen zusammen und bemerke noch, daß diejenigen der SZR. entsprechend der oben S. 126 A. 26 gemachten Bemerkung berichtigt sind. In Klammern sind die S.C.-Zahlen des ausgehenden Verkehrs beigefügt, wofür die SZR. ja kein vergleichbares Material bieten.

Lübecker Schiffe kommen von Spanien-Portugal:

	SZR.	S.C.		SZR.	S.C.	
1611	34	30	(23)	1627	19	15 (20)
1612	9	11	(8)	1628	10	7 (22)
1613	11	3	(15)	1629	11	18 (18)
1614	21	24	(24)	1630	20	23 (37)
1615	17	22	(15)	1631	28	35 (36)
1616	17	28	(9)	1632	fehlt	48 (32)
1617	11	16	(5)	1633	17	21 (23)
1618	5	9	(19)	1634	fehlt	41 (55)
1619	11	12	(13)	1635	25	30 (49)
1620	4	4	(6)	1636	17	29 (39)
1621	11	12	(28)	1637	20	23 (27)
1622	18	12	(26)	1638	28	30 (29)
1623	16	13	(6)	1639	14	13 (22)
1624	13	8	(17)	1640	12	fehlt (fehlt)
1625	12	20	(33)	1641	15	15 (8)
1626	21	26	(48)	1642	13	13 (19)

³⁶ Infolgedessen flüchteten einzelne Holländer unter lübische Flagge, z. B. 1674 Pieter Janßen de Haen.

in das französische Weingeschäft gekommen — die Salzfahrt tritt von 1676 ab auffällig zurück — und es ist nicht wieder gelungen, sie daraus zu vertreiben. Die jährliche Weineinfuhr aus Frankreich beläuft sich damals auf etwa 5—7000 Oxhoft, später mag sie zeitweise bedeutend größeren Umfang erreicht haben. Die Frankreichfahrt behauptet nach einer kurzen Depression um 1677 bis 1689 eine leidliche Höhenlage. Zum Unterschied von dem eben genannten Krieg haben die Reichskriege mit Frankreich von 1688—97 und 1701—14 der Lübecker Schifffahrt schweren Schaden gebracht. 1697 wurden die auf der Rückreise nach Lübeck befindlichen Frankreichfahrer zum großen Teil nach England aufgebracht. Die kaiserlichen Avokatorien (Handelsverbote) gegen Frankreich wurden mit größerer Schärfe durchgeführt. Die Weineinfuhr nach Lübeck erlitt an sich keinen Abbruch, steigerte sich eher (1693 wurden 8565 Oxhoft franz. Wein auf dem Seewege eingeführt), aber der Lübecker Handel mußte sich gegen hohe Frachten fremder, namentlich schwedischer (d. h. wohl meist pommerscher) Schiffer bedienen. Fast ein Drittel der Weineinfuhr ging außerdem über Kopenhagen und wurde von kleineren dänischen Schuten oder Jachten vermittelt; auch von Bergen (Norw.), Aarhus, Helsingör, Korsör, Sonderburg, Stubbekiöbing, Kalmar kamen viele kleine Schiffe mit französischen Waren. Einen gewissen Ersatz bot den Lübecker Schiffen freilich die iberische Fahrt, die 1690—96 wieder über 1000 Lasten Lübecker Schiffsraum jährlich in Bewegung setzte. Von 1702—1709 herrscht schwere Depression, namentlich in der französischen Fahrt; zum Spanischen Erbfolgekrieg kam der Nordische, der auch den Ostseeverkehr störte. Von 1710 ab kommt die französische Fahrt wieder in Gang, es zeigt sich eine kurze Kriegsende-Konjunktur bis 1714, dann aber bleibt die Lage des Lübecker Schifffahrtsmarktes gedrückt bis gegen Ende der 1720er Jahre. Handel und Wandel brauchten Zeit, um die schweren wirtschaftlichen Verluste der langwierigen Kriege zu überwinden. Erst von 1728 setzt ein leiser, von 1741 an ein beträchtlicher Aufschwung ein, der zu einer Blütezeit der Frankreichfahrt vor dem Siebenjährigen Kriege führt. Schon gehen bisweilen jährlich über zwei Dutzend Lübecker Schiffe nach Frankreich, die Tragfähigkeitsziffer übersteigt mehr-

fach anderthalb Tausend Lasten; auch die Spanienfahrt zeigt mehrfach ganz gute Ziffern, wenn auch bescheidene im Vergleich mit der Zeit 100—150 Jahre früher³⁷.

Der Siebenjährige Krieg, der ja kein Reichskrieg gegen Frankreich war, aber die englischen Kaper gegen Frankreich und seine Verbündeten in Bewegung setzte, unterbricht diese günstige Entwicklung merklich. Sofort springt wieder die fremde Konkurrenz in die Bresche, besonders treten diesmal wieder massenhaft die Holländer (richtiger die Westfriesen, s. oben S. 122, Anm. 20) im Lübecker Westseeverkehr auf. Die starke Beteiligung der Fremden an der Lübecker Einfuhr von West- und Südeuropa hat sich seitdem dauernd gehalten. Namentlich der Mittelmeerverkehr beginnt jetzt eine Rolle zu spielen; es sind, wie schon früher bemerkt, meist Schleswig-Holsteiner und Pommern unter dänischer und schwedischer Flagge, die von Cette und der Riviera, aber auch von Livorno, Neapel, Messina usw. direkt nach Lübeck Waren bringen³⁸. Der Eigenverkehr der Lübecker erholt sich von 1764 ab sichtlich, wie jetzt besonders die Zahlen des ausgehenden Verkehrs zeigen. Diese zweite oder, wenn man will, dritte Blüteperiode, während deren jährlich oft an die 30 oder mehr Lübecker Schiffe mit 1000—2000 Lasten Tragfähigkeit nach Frankreich segelten, erreicht ihren Höchststand im Zusammenhang mit dem amerikanischen Befreiungs- (und dem damit verbundenen englisch-holländischen und englisch-französisch-spanischen) Kriege sowie in der anschließenden Kriegsende-Hochkonjunktur bis 1785. 1781 zeigt 45 Lübecker mit 2511 Last, 1785: 39 Lübecker mit 2691 Last nach Frankreich in Fahrt. Auch die vorher jahrelang ganz erloschene iberische Fahrt lebt wieder auf.

Dann setzt ein Abstieg ein — der Tiefstand 1790 erklärt sich wohl auch aus den Vorgängen in Frankreich — der im letzten Jahrzehnt wieder einer Belebung des Verkehrs Platz macht. Die Lübecker Reederei selbst zieht allerdings nicht den vollen Nutzen

³⁷ Man beachte jedoch für diese ganze Zeit die oben S. 120—21 erörterte Beschaffenheit des statistischen Quellenmaterials.

³⁸ Über die schleswig-holsteinischen Cette-Fahrer in Lübeck vgl. auch Mitt. d. Ver. f. Lüb. Gesch. I S. 130 nach Jens Jacob Eschels, Lebensbeschreibung eines alten Seemanns, Altona 1835, S. 216.

aus dieser Konjunktur, sie kommt dem Hochbetrieb der 1780er Jahre nur nahe und erreicht ihn allein in dem Jahr 1804, als die englische Elblockade den Hamburger Verkehr sperrte, mit 44 nach den französischen und iberischen Häfen ausgehenden Schiffen von insgesamt 3041 Last Tragfähigkeit. Den Hauptvorteil hatten die Fremden, meist wohl Schiffe dänischer und schwedischer, z. T. vielleicht auch preußischer Flagge; im Jahre 1804 kamen an nichtlübeckischen Schiffen allein 43 aus spanisch-portugiesischen Häfen und nichtfranzösischen Mittelmeerhäfen, darunter solchen, die bisher selten oder nie in direkter Verbindung mit Lübeck gestanden hatten, wie Zante (Korfu), Triest, Teneriffa, Barcelona (von hier besonders viele), dazu noch 41 aus französischen Häfen. Diese Hochkonjunktur dauert jedoch nur kurz, sie umfaßt die drei Jahre 1803—05. Mit dem Herbst 1806 und der Besetzung Lübecks durch die Franzosen setzt die schwere Leidenszeit des Kontinentalsystems ein, die Lübecks Westseeverkehr völlig zum Erliegen brachte, und mit der unsere Forschungen auf Grund der S.C. vorläufig abschließen.

Das Material wird natürlich bei genauerer Durcharbeitung noch mancherlei Ergebnisse bieten. Nur eine Beobachtung über die Größe der Schiffe sei zum Schluß noch hinzugefügt. In der Spanienfahrt der Jahre 1611—42 lassen sich deutlich zwei Größentypen unterscheiden, große Schiffe von 120—200, gelegentlich auch über 200 Last, und mittelgroße von 50—80 Last, auch hinunter bis zu 45, 36 Last; vermittelnde Typen von 80—120 Last fehlen allerdings nicht ganz. Mit dem Hinschwinden der Spanienfahrt gegen Ende des Jahrhunderts werden die in ihr beschäftigten Schiffe eher größer. Thomas Fredenhagen ließ z. B. Schiffe von 180, 250, ja eines von 350 Last (1689: „Der Palmbaum“, Schiffer Johann Oldenborg) nach Portugal fahren, und der Durchschnitt der Spanienfahrer betrug 1675: 157, 1690: 126 Last. Die Frankreichfahrt wird von Anfang an mehr mit dem mittelgroßen Typ betrieben, immerhin sind in ihr z. B. 1675 von 21 insgesamt ausgehenden Schiffen 13 über 100 Last groß (Durchschnitt insgesamt 107!). Von etwa 1681 verschwinden diese großen Schiffe in zunehmendem Maße aus der Frankreichfahrt, und der Durchschnitt bleibt besonders nach dem Spanischen Erbfolgekrieg mit auffallender

Regelmäßigkeit das ganze 18. Jahrhundert hindurch auf der Höhe von 60—70 Last (was allerdings nicht besagt, daß alle, oder auch nur die meisten Schiffe gerade diese Tragfähigkeit gehabt hätten, denn es finden sich gleichzeitig nebeneinander Typen z. B. von 30 und von 90 Last), um erst gegen die Wende des Jahrhunderts etwas anzusteigen; gleichzeitig schwindet der Größenunterschied gegenüber den nach Spanien-Portugal fahrenden Schiffen immer mehr. Der Bauart und Besegelung nach waren die meisten Lübecker Frankreichfahrer nach Ausweis des Lastdienbuchs (das aber erst von etwa 1720 an entsprechende Angaben enthält) bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein Dreimast-Galieten, die kleinen (um 30 Last und weniger) auch sogenannte Einmast-Galieten. Nach 1750 und besonders im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts werden diese Typen in zunehmendem Maße durch die zweimastigen Schnauen und Brigantinen (Briggs) verdrängt.

Tabellen.

Lübecks Westseeverkehr 1611—1810.

Nach den Registern der Spanischen Collekten in Lübeck.

Vorbemerkung: Ein Punkt (.) in den Zahlenspalten bedeutet, daß die Register dieses Jahres nicht erhalten sind, ein Strich (—), daß ein Verkehr in der betreffenden Richtung nicht stattfand oder nicht registriert wurde. *Kursivdruck* der Lastzahlen bedeutet, daß kleine Lücken in den Angaben durch Schätzung oder Berechnung aus der Durchschnittsgröße der übrigen Schiffe ergänzt sind. Die Lasten sind Lübecker Schifflasten zu rd. 2000 kg, also 1 Last = 2 t Tragfähigkeit. Bruchteile von Lasten sind nicht berücksichtigt.

I. 1611—1642.

Verkehr mit Spanien und Portugal.

Nur Lübecker Schiffe.

Jahr	Von Lübeck ausgehend nach Spanien u. Portugal		Nach Lübeck einkommend von Spanien und Portugal	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
1611	23	2386	30	2703
1612	8	659	11	855
1613	15	1481	3 ¹	326
1614	24 ²	2272	24 ³	2192
1615	15	1593	22	2034
1616	9 ⁴	807	28	2672
1617	5	574	16	1789
1618	19	1633	9	872
1619	13	909	12	1031
1620	6	585	4	390
1621	28	1878	12	981
1622	26	2498	12 ⁵	756
1623	6	638	13	1493
1624	17	1615	8	725
1625	33	2562	20	1730
1626	48	3702	26	2240
1627	20	1440	15	1290
1628	22	2255	7	491
1629	18	1990	18	2083
1630	37	3144	23	2544
1631	36	4020	35	3779
1632	32	2897	48	5909
1633	23	3057	21	2640

¹ Ferner 2 Holländer mit 176 Last.

² Ferner 1 Hamburger.

³ Ferner 2 Holländer mit 128 Last.

⁴ Ferner 1 Holländer mit 100 Last.

⁵ Ferner 2 Engländer.

Jahr	Von Lübeck ausgehend nach Spanien u. Portugal		Nach Lübeck einkommend von Spanien und Portugal	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
1634	55	7343	41	5232
1635	49	5971	30	4015
1636	39	4954	29	3664
1637	27 ¹	3095	23	2321
1638	29 ¹	3318	30	3172
1639	22	2585	13	1356
1640	.	.	.	.
1641	8 ¹	796	15	1606
1642	19	2210	13	1726

II. 1655—1809.

Verkehr mit den Mittelmeerländern, Spanien,
Portugal und Frankreich.

A. Ausgehender Verkehr von Lübeck.

Jahr	Nach Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)				Nach Frankreich			
	Lübecker		Fremde Schiffe	Zu- sammen Schiffe	Lübecker		Fremde Schiffe	Zu- sammen Schiffe
	Schiffe	Lasten			Schiffe	Lasten		
1655	11	1495	1	12	.	.	.	.
1656	15	2579	1	16	.	.	.	.
1657	6	1057	4	10	.	.	.	.
1658	8	1109	—	8	.	.	.	.
1659	6	950	1	7	.	.	.	.
1660	4	590	1	5	.	.	.	.
1661	12	1485	—	12	—	—	1	1
1662	4	590	1	5	2	180	—	2
1663	6	670	2	8	2	120	—	2
1664	3	408	2	5	3	120	—	3
1665	4	290	1	5	4	270	—	4
1666	6	880	—	6	6	436	1	7
1667	3	383	—	3	4	360	—	4
1668	3	510	—	3	6	330	—	6
1669	4	600	—	4	3	310	—	3
1670	7	1046	—	7	2	?	—	2
1671	8	662	—	8	7	428	—	7
1672	2	349	—	2	25	1921	—	25
1673	2	290	—	2	18	1500	—	18
1674	2	401	1	3	18	1674	3	21
1675	10	1574	1	11	21	2248	—	21
1676	2	165	—	2	11	1055	—	11
1677	5	696	1	6	4	475	—	4

¹ Ferner ein Fremder.

Jahr	Nach Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)				Nach Frankreich			
	Lübecker		Fremde Schiffe	Zu- sammen Schiffe	Lübecker		Fremde Schiffe	Zu- sammen Schiffe
	Schiffe	Lasten			Schiffe	Lasten		
1678	1	280	1	2	7	590	—	7
1679	1	130	—	1	11	1165	—	11
1680	7	828	2	9	13	1274	1	14
1681	9	940	3	12	12	611	—	12
1682	3	410	—	3	12	900	—	12
1683	2	245	1	3	13	831	—	13
1684	4	415	—	4	12	881	1	13
1685	4	480	2	6	17	911	—	17
1686	—	—	1	1	10	668	—	10
1687	2	365	1	3	11	778	—	11
1688	2	421	—	2	14	1054	1	15
1689	4	510	1	5	8	691	—	8
1690	8	1132	1	9	—	—	—	—
1691	11	1165	3	14	—	—	—	—
1692	6	1076	—	6	—	—	—	—
1693	—	—	—	—	3	138	6	9
1694	8	1200	—	8	—	—	—	—
1695	9	970	—	9	—	—	—	—
1696	7	875	—	7	—	—	—	—
1697	1	216	—	1	—	—	—	—
1698	5	700	—	5	9	590	2	11
1699	4	825	—	4	7	442	1	8
1700	4	646	—	4	7	456	2	9
(Von 1701 ab bis 1767 nur Alte Spanische Collekten.)								
1701	3	625	—	3	7	375	2	9
1702	4	616	—	4	—	—	—	—
1703	3	525	—	3	2	90	—	2
1704	4	478	—	4	—	—	—	—
1705	2	160	1	3	—	—	—	—
1706	3	380	—	3	1	56	—	1
1707	3	395	2	5	3	250	—	3
1708	2	250	3	5	1	40	—	1
1709	1	145	—	1	—	—	—	—
1710	5	464	3	8	11	785	—	11
1711	6	701	4	10	18	967	—	18
1712	3	321	1	4	16	855	1	17
1713	3	353	—	3	8	350	—	8
1714	2	478	—	2	20	1024	2	22
1715	2	400	—	2	2	112	—	2
1716	—	—	—	—	6	551	—	6
1717	1	200	—	1	5	374	—	5
1718	1	125	—	1	4	282	1	5
1719	2	316	—	2	4	250	2	6
1720	4	795	—	4	6	439	1	7
1721	4	472	—	4	6	373	—	6
1722	2	313	—	2	7	771	2	9

Jahr	Nach Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)				Nach Frankreich			
	Lübecker		Fremde Schiffe	Zu- sammen Schiffe	Lübecker		Fremde Schiffe	Zu- sammen Schiffe
	Schiffe	Lasten			Schiffe	Lasten		
1723	—	—	—	—	6	225	—	6
1724	1	80	—	1	8	450	1	9
1725	1	118	—	1	5	252	3	8
1726	2	176	—	2	3	183	—	3
1727	1	182	—	1	5	227	1	6
1728	2	428	—	2	17	866	—	17
1729	.	.	.	.	.	.	.	.
1730	—	—	1	1	12	687	2	14
1731	—	—	—	—	15	980	—	15
1732	1	140	—	1	10	591	3	13
1733	1	140	—	1	13	817	2	15
1734	3	387	—	3	12	660	—	12
1735	2	123	2	4	13	700	4	17
1736	2	210	—	2	14	934	1	15
1737	2	260	1	3	6	367	5	11
1738	3	298	—	3	15	975	1	16
1739	4	540	1	5	10	599	—	10
1740	3	268	—	3	3	193	2	5
1741	5	421	—	5	15	915	4	19
1742	5	400	2	7	12	719	2	14
1743	6	463	—	6	16	978	—	16
1744	4	243	—	4	23	1636	2	25
1745	7	513	—	7	14	930	—	14
1746	7	586	—	7	18 ²	1207	—	18 ²
1747	11	910	—	11	16 ³	993	—	16 ³
1748 ¹	13	936	—	13	19 ⁴	1149	—	19 ⁴
1749	.	.	.	.	.	.	.	.
1750	4	359	—	4	24	1493	—	24
1751	4	236	—	4	25 ⁵	1296	1	26 ⁵
1752	1	96	—	1	28	1797	2	30
1753	3	223	—	3	24 ⁶	1165	3	27 ⁶
1754	1	78	—	1	18 ⁵	896	1	19 ⁵
1755	1	78	—	1	18 ⁶	1100	1	19 ⁶
1756	3	214	1	4	24	1193	—	24
1757	6	386	—	6	9	409	1	10
1758	5	358	—	5	9	420	—	9
1759	4	344	—	4	4	222	2	6
1760	—	—	—	—	11	630	4	15

¹ Zahlen für 1748 wahrscheinlich unvollständig, da die Register von 1749 und damit Nachträge für 1748 fehlen.

² Davon 5 „nach der Westsee“.

³ Davon 1 „nach der Westsee“.

⁴ Davon 5 ohne bestimmte Zielangabe.

⁵ Davon 2 ohne bestimmte Zielangabe.

⁶ Davon 1 ohne bestimmte Zielangabe.

Jahr	Nach Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)				Nach Frankreich			
	Lübecker		Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe	Lübecker		Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe
	Schiffe	Lasten			Schiffe	Lasten		
1761	—	—	—	—	10	619	—	10
1762	1	53	—	1	5	349	—	5
1763	2	183	—	2	8	454	—	8
1764	3	216	—	3	19	1052	1	20
1765	—	—	—	—	17	1039	1	18
1766	—	—	—	—	15	875	5	20
1767	2	259	—	2	26	1663	2	28

(Von 1768 ab bis 1809 Alte und Neue Spanische Collekten.)

1768	1	59	—	1	17	1107	2	19
1769	1	70	—	1	17	1197	2	19
1770	1	59	—	1	27	1655	2	29
1771	2	103	1	3	16	1015	6	22
1772	1	68	—	1	15	950	4	19
1773	1	59	—	1	29	1728	4	33
1774	—	—	—	—	25	1559	—	25
1775	—	—	—	—	22	1400	1	23
1776	—	—	—	—	26	1614	3	29
1777	—	—	—	—	27	1560	—	27
1778	—	—	—	—	30	1718	1	31
1779	4	268	1	5	30	1818	—	30
1780	10	640	2	12	35	1921	1	36
1781	14	828	—	14	45	2511	1	46
1782	8	450	—	8	41	2391	1	42
1783	3	183	1	4	43	2541	—	43
1784	2	164	—	2	35	2392	—	35
1785	6	616	1	7	39	2691	1	40
1786	1	56	1	2	32	2005	—	32
1787	—	—	—	—	36	2238	1	37
1788	1	74	—	1	26	1709	2	28
1789	3	172	1	4	24	1403	—	24
1790	6	358	—	6	10	652	2	12
1791	6	416	—	6	25	1528	2	27
1792	4	315	—	4	20	1323	2	22
1793	4	235	2	6	20 ¹	1303	—	20 ¹
1794	4	163	2	6	20	1253	—	20
1795	4	258	1	5	14	825	2	16
1796	3	195	2	5	16	943	1	17
1797	4	182	4	8	24	1614	—	24
1798	5	254	4	9	22 ²	1387	—	22 ²
1799	1	18	5	6	30 ³	1821	—	30 ³

¹ Davon 5 Lübecker mit 309 Lasten ohne bestimmte Zielangabe.

² Davon 10 Lübecker mit 578 Lasten ohne bestimmte Zielangabe.

³ Davon 9 Lübecker mit 575 Lasten ohne bestimmte Zielangabe.

Jahr	Nach Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)				Nach Frankreich			
	Lübecker		Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe	Lübecker		Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe
	Schiffe	Lasten			Schiffe	Lasten		
1800	3	179	5	8	29 ¹	1832	—	29 ¹
1801	4	371	3	7	24	1655	2	26 ²
1802	2	124	2	4	31	2069	7	38 ³
1803	2	144	3	5	27	1817	7	34 ⁴
1804	3	193	18	21	41	2848	8	49 ⁵
1805	1	60	1	2	30	2239	8	38 ⁶
1806	—	—	—	—	28	2141	1	29 ⁷
1807	—	—	—	—	6	404	—	6 ⁸
1808	—	—	—	—	4	305	—	4 ⁸
1809	—	—	—	—	2	139	—	2 ⁸

(Lücke in den Aufzeichnungen bis 1818 einschließlich; 1819 setzen die Registereintragungen wieder ein.)

B. Einkommender Verkehr nach Lübeck.

Jahr	Von Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)			Von Frankreich		
	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe
1655	8	3	11	4	—	4
1656	16	2	18	1	1	2
1657	8	9	17	7	2	9
1658	4	2	6	13	1	14
1659	6	—	6	16	2	18
1660	1	1	2	3	1	4
1661	7	5	12	8	4	12
1662	3	10	13	5	—	5
1663	6	7	13	7	1	8
1664	4	3	7	5	—	5
1665	3	—	3	5	—	5

¹ Davon 12 Lübecker mit 816 Lasten ohne bestimmte Zielangabe.

² „ 7 „ „ 490 „ „ „ „

³ „ 7 „ „ 434 „ und 1 Fremder ohne bestimmte Zielangabe.

⁴ Davon 12 Lübecker mit 747 Lasten ohne bestimmte Zielangabe.

⁵ „ 13 „ „ 1033 „ „ „ „

⁶ „ 13 „ „ 1065 „ „ „ „

⁷ „ 11 „ „ 794 „ „ „ „

⁸ Sämtlich ohne bestimmte Zielangabe.

Jahr	Von Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)			Von Frankreich		
	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe
1666	7	—	7	8	1	9
1667	4	1	5	12	4	16
1668	7	1	8	19	—	19
1669	4	3	7	9	2	11
1670	4	13	17	10	—	10
1671	3	11	14	14	—	14
1672	7	9	16	19	2	21
1673	—	—	—	13	1	14
1674	2	1	3	20	4	24
1675	3	5	8	34	1	35
1676	1	—	1	15	3	18
1677	8	1	9	8	7	15
1678	3	2	5	9	—	9
1679	—	2	2	12	5	17
1680	3	9	12	13	3	16
1681	1	10	11	15	3	18
1682	13	12	25	15	—	15
1683	2	—	2	12	1	13
1684	4	—	4	12	1	13
1685	3	1	4	19	—	19
1686	1	6	7	18	4	22
1687	3	3	6	10	2	12
1688	2	3	5	10	2	12
1689	1	—	1	17	3	20
1690	5	—	5	1	—	1
1691	9	3	12	6	10	16 ¹
1692	2	4	6	1	10	11 ²
1693	3	—	3	3	21	24 ³
1694	1	—	1	2	16	18 ⁴
1695	5	1	6	9	35	44 ⁵
1696	3	—	3	7	5	12 ⁶

¹ Außerdem mit französischen Waren: 1 (lüb.) Schiff von der Nordsee, 3 kleine (fremde) Schiffe von Kopenhagen.

² Außerdem mit französischen Waren: 35 (fremde) kleine Schiffe von Kopenhagen, 3 von Aarhus, 1 von Bergen.

³ Außerdem mit französischen Waren: 65 (fremde) kleine Schiffe von Kopenhagen, 4 von Helsingör. Bringen zusammen außer anderen Waren 2368 Oxhoft französischen Wein.

⁴ Außerdem mit französischen Waren: 42 (fremde) kleine Schiffe von Kopenhagen, 3 von Helsingör, 1 von Aalborg, 1 von Flensburg, 2 von Rostock, 1 von Gotenburg, 2 von Bergen.

⁵ Außerdem mit französischen Waren: 45 (fremde) kleine Schiffe von Kopenhagen, 1 von Helsingör, 1 von Korsör, 2 von Bergen.

⁶ Außerdem mit französischen Waren: 46 (fremde) kleine Schiffe von Kopenhagen, 2 von Aarhus, 3 von Bergen, 1 von Gotenburg, 1 von Kalmar.

Jahr	Von Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)			Von Frankreich		
	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe
1697	2	—	2	1	—	1 ¹
1698	2	—	2	5	4	9 ²
1699	2	7	9	11	1	12 ³
1700	6	4	10	12	11	23

(Von 1701 ab bis 1767 nur Alte Spanische Collekten.)

1701	4	6	10	11	3	14 ⁴
1702	1	3	4	9	—	9 ⁵
1703	1	—	1	3	2	5 ⁶
1704	1	1	2	1	2	3 ⁷
1705	1	—	1	2	4	6 ⁸
1706	2	1	3	7	9	16 ⁹

¹ Außerdem mit französischen Waren: 3 (fremde) kleine Schiffe von Kopenhagen, 1 von Bergen, 1 von Stockholm.

² Außerdem mit französischen Waren: 4 (fremde) kleine Schiffe von Kopenhagen, 1 von Helsingör, 3 von Gotenburg, 3 von Bergen.

³ Außerdem mit französischen Waren: 2 Schiffe von Kopenhagen, 1 von Kjøge, 2 von Bergen, sämtlich fremde.

⁴ Außerdem: 2 Schiffe von Bergen mit 13 und 24 Last spanischem Salz und 1 von Kopenhagen mit 20 Oxhoft Essig, alles fremde.

⁵ Außerdem mit französischen Waren: 13 Schiffe von Kopenhagen, 2 von Kjøge, 1 von Bergen, 1 von Kalmar, 1 von Königsberg, alles fremde; ferner 1 (fremdes) Schiff von Skagen mit geborgenem Gut eines verunglückten lübeckischen Frankreichfahrers.

⁶ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 12 Schiffe von Kopenhagen, 1 von Helsingör, 1 von Aarhus, 1 von Stubbekjøbing, 1 von Sonderburg, 3 von Bergen, 3 von Kalmar, alles fremde. Ferner 1 Lübecker von Newcastle (England).

⁷ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 31 Schiffe von Kopenhagen, 1 von Dänemark, 1 von Aarhus, 2 von Flensburg, 1 von Sonderburg, 14 von Stockholm, 1 von Norrkiöping, 1 von Westerwik, 1 von Kalmar, 1 von Karlskrona, 1 von Gotenburg, 1 von Riga, 1 von Arendal (Norw.), 1 von Christiansand (Norw.), 8 von Bergen; zusammen 66, alles fremde.

⁸ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 43 Schiffe von Kopenhagen, 2 von Flensburg, 1 von Sonderburg, 1 von Aalborg, 2 von Helsingör, 1 von Wismar, 5 von Stockholm, 2 von Norrkiöping, 1 von Westerwik, 1 von Karlskrona, 4 von Gotenburg, 8 von Bergen; zusammen 71, alles fremde. Ferner 1 Lübecker von Amsterdam.

⁹ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 35 Schiffe von Kopenhagen, 1 von Nakskov, 1 von Aarhus, 1 von Sonderburg, 1 von Apenrade, 1 von Eckernförde, 6 von Bergen, 1 von Arendal,

Jahr	Von Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)			Von Frankreich		
	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe
1707	—	1	1	7	6	13 ¹
1708	1	2	3	5	7	12 ²
1709	1	1	2	4	4	8 ³
1710	1	4	5	10	1	11 ⁴
1711	1	1	2	12	1	13
1712	5	2	7	20	1	21
1713	2	—	2	17	2	19 ⁵
1714	2	—	2	11	2	13 ⁶
1715	2	1	3	9	—	9
1716	3	—	3	14	—	14
1717	2	1	3	11	—	11 ⁷
1718	1	—	1	7	1	8 ⁸
1719	1	—	1	9	2	11
1720	5	2	7	11	1	12 ⁹
1721	3	—	3	7	—	7
1722	5	2	7	10	1	11

1 von Stockholm, 1 von Kalmar, 1 von Karlskrona, 2 von Gotenburg, 1 von Danzig, 3 von Amsterdam; zusammen 53, alles fremde. Ferner 1 Lübecker von Amsterdam.

¹ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 26 Schiffe von Kopenhagen, 1 von Eckernförde, 1 von Wiborg (Finnland), 3 von Bergen, 1 von Edinburg, alles fremde. Ferner 1 Lübecker von Amsterdam.

² Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 17 Schiffe von Kopenhagen, 1 von Bergen, 1 von Wedel (Niederelbe), 1 von Hamburg (mit 70 Lasten port. Salzes); alles fremde.

³ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 7 Schiffe von Kopenhagen, 4 von Aalborg, 1 von Aarhus, 2 von Flensburg, 5 von Bergen, 1 von Christiansand, 1 von Arendal, 1 von Amsterdam; alles fremde.

⁴ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 1 Schiff von Kopenhagen, 2 von Arendal, 1 von Flensburg, 2 von Danzig (mit 125 und 12 Lasten Salz), 3 von Amsterdam; alles fremde.

⁵ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 1 lüb. Schiff von Amsterdam, 1 lüb. Schiff von Arendal.

⁶ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 4 lüb. Schiffe von Amsterdam, 1 engl. Schiff von Hull (Engl.).

⁷ Außerdem 1 schott. Schiff von Schottland (Insel May) mit 185½ Last span. Salz.

⁸ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 4 Schiffe von Kopenhagen, 1 von Apenrade, sämtlich fremde.

⁹ Außerdem 1 schottisches Schiff von Schottland (Insel May) mit 60 Lasten Salz.

Jahr	Von Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)			Von Frankreich		
	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe	Lübecker Schiffe	Fremde Schiffe	Zusammen Schiffe
1723	3	—	3	11	3	14 ¹
1724	1	—	1	15	—	15 ²
1725	2	1	3	15	—	15 ³
1726	1	1	2	7	—	7
1727	2	—	2	11	1	12
1728	1	6	7	14	2	16 ⁴
1729	1	—	1	18	6	24
1730	1	2	3	18	2	20
1731	—	—	—	17	—	17 ⁵
1732	—	—	—	19	2	21 ⁶
1733	1	1	2	19	1	20 ⁷
1734	1	1	2	12	3	15 ⁸
1735	4	3	7	21	2	23 ⁹
1736	3	—	3	13	2	15 ¹⁰
1737	1	—	1	16 ¹¹	11	27 ¹¹
1738	2	1	3	17	3	20
1739	3	—	3	12	1	13
1740	1	—	1	7	7	14 ¹²
1741	4	—	4	15	6	21 ¹³
1742	6	2	8	16	4	20
1743	3	2	5	19	7	26
1744	2	1	3	18	2	20

¹ Außerdem 1 (fremdes) Schiff mit französischen Waren von Kopenhagen.

² Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 2 Schiffe von Bergen, 1 von Apenrade, 1 von Flensburg, alles fremde.

³ Außerdem mit französischen und spanischen Waren: 4 Schiffe von Kopenhagen, 2 von Bergen, 1 von Flensburg, 1 von Aalborg, 1 von Königsberg, 1 von Christiansand, alles fremde.

⁴ Außerdem mit französischen usw. Waren: 3 Schiffe von Kopenhagen, 2 von Stralsund, sämtlich fremde.

⁵ Außerdem 1 (fremdes) Schiff von Aarhus mit französ. Waren.

⁶ Außerdem mit französischen usw. Waren: 1 Schiff von Kopenhagen, 1 von Christiansand, 1 von Danzig, alles fremde.

⁷ Außerdem 1 (fremdes) Schiff von Amsterdam, 1 englisches Schiff von Lammatt (Lage?) mit 72 Lasten spanischen Salzes.

⁸ Außerdem 2 Schiffe von Danzig mit französischen usw. Waren.

⁹ Außerdem 1 Schiff von Libau mit spanischen Waren.

¹⁰ Außerdem 2 Schiffe von Christiansand mit spanischem Salz.

¹¹ Außerdem 1 (lüb.) Schiff von Newcastle (England).

¹² Außerdem 1 Lüb. Schiff von Amsterdam.

¹³ Außerdem 1 Lüb. Schiff von Amsterdam mit französ. Waren.

Jahr	Von Spanien, Portugal u. den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)			Von Frankreich			
	Lü- becker Schiffe	Fremde Schiffe	Zu- sammen Schiffe	Lü- becker Schiffe	Fremde Schiffe		Zu- sammen Schiffe
					über- haupt	darunter von Mittel- meerhäfen	
1745	5	—	5	20	2		22 ¹
1746	7	—	7	16	1		17
1747	7	—	7	17	1		18
1748	9	—	9	11	3	2	14
1749	.	.	.	.	.	.	.
1750	2	2	4	19	3	1	22
1751	4	—	4	16	2	1	18
1752	3	2	5	20	3	3	23
1753	3	3	6	17	11	5	28
1754	1	1	2	17	7	1	24 ²
1755	3	6	9	18	6	1	24 ²
1756	6	1	7	20	9	2	29
1757	6	—	6	14	5	2	19
1758	5	—	5	16	18	3	34
1759	5	2	7	6	16	4	22
1760	1	2	3	12	15	2	27
1761	—	4	4	14	12	2	26
1762	1	1	2	9	16	4	25
1763	—	8	8	8	22	1	30
1764	3	6	9	6	7	1	13 ³
1765	2	4	6	17	30	2	47
1766	1	5	6	10	18	4	28
1767	2	2	4	14	12	3	26

(Von 1768 ab bis 1809 Alte und Neue Spanische Collekten.)

1768	2	6	8	8	7	2	15 ⁴
1769	1	2	3	9	15	5	24
1770	2	4	6	15	16	3	31
1771	2	1	3	8	11	5	19
1772	—	4	4	10	11	4	21
1773	—	3	3	20	26	8	46
1774	—	2	2	20	6	4	26
1775	—	2	2	15	9	5	24
1776	—	3	3	14 ⁵	21	6	35 ⁵
1777	—	1	1	13	5	4	18
1778	—	2	2	6	4	4	10
1779	—	2	2	20	9	6	29
1780	1	2	3	24	14	9	38

¹ Außerdem 1 (dänisches) Schiff von Kopenhagen mit geborgenem Gut eines auf der Rückreise verunglückten lüb. Frankreichfahrers.

² Außerdem 1 englisches oder schottisches Schiff von London mit 500 t Reis.

³ Ferner geborgene Güter von 2 verunglückten Frankreichfahrern (1 Lübecker, 1 fremder).

⁴ Außerdem 1 Schiff von Helsingör mit französischen Waren.

⁵ Außer dem 1 lüb. Schiff auf der Heimreise verunglückt.

Jahr	Von Spanien, Portugal u. den Mittelmeerländern (ohne Frankreich)			Von Frankreich			Zu- sammen Schiffe
	Lü- becker Schiffe	Fremde Schiffe	Zu- sammen Schiffe	Lü- becker Schiffe	Fremde Schiffe		
					über- haupt	darunter von Mittel- meerhäfen	
1781	—	2	2	12	8	7	20
1782	—	—	—	20	12	7	32 ¹
1783	—	—	—	19	11	12	30
1784	—	—	—	16	13	9	29
1785	—	—	—	14 ²	18	11	32 ²
1786	—	1 ³	1 ³	18	13	12	31 ⁴
1787	—	—	—	13	20	17	33
1788	—	—	—	7	3	3	10
1789	1	1	2	22	9	5	31
1790	—	—	—	9	14	10	23
1791	—	—	—	5	9	5	14
1792	—	—	—	15	6	5	21
1793	—	1	1	14	11	3	25
1794	—	1	1	4 ⁵	3	—	7 ⁵
1795	—	9	9	8	6	1	14
1796	—	4	4	9	13	3	22
1797	1	7	8	8 ⁶	7	5	15 ⁶
1798	—	10	10	2	10	4	12 ⁷
1799	—	10	10	20	13	—	33
1800	—	13	13	13	12	—	25
1801	—	12	12	19	10 ⁸	3	29 ⁸
1802	—	12	12	9	19	6	28 ⁹
1803	3	28	31	18	34	15	52 ¹⁰
1804	2	41	43	28	41	18	69
1805	—	24	24	22	28 ¹¹	14	50 ¹¹
1806	—	15	15	22	20	6	41 ¹²
1807	—	3	3	3	3	—	6
1808	—	—	—	—	—	—	—
1809	—	—	—	—	—	—	—
1810	—	—	—	—	1	—	1

(Lücke von 8 Jahren bis 1818 einschließlich.)

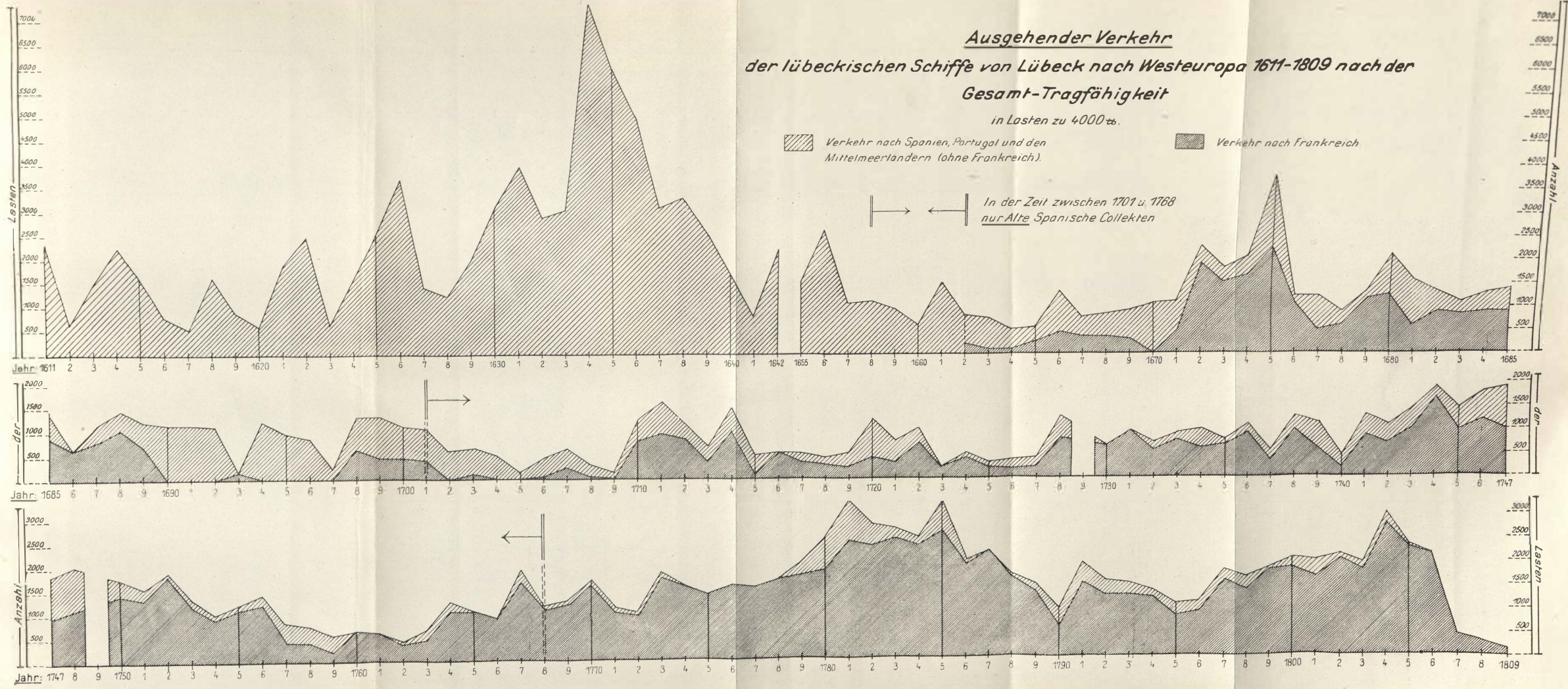
- ¹ Außerdem 1 (fremdes) Schiff von Dover, 1 Lübecker von Helsingör.
- ² Außerdem 1 auf der Heimreise verunglücktes Lübecker Schiff.
- ³ Auf der Heimreise verunglückt.
- ⁴ Außerdem 1 englisches Schiff von Tinby (Lage?).
- ⁵ Außerdem 1 lüb. Schiff von Helsingör.
- ⁶ Außerdem 1 lüb. Schiff v. Neyhaven = Newhaven (Engl.) mit Wein.
- ⁷ Außerdem 1 englisches Schiff von Plymouth mit Wein.
- ⁸ Außerdem: 1 auf der Heimreise verunglücktes fremdes Schiff, sowie 6 Schiffe von Kopenhagen, 1 von Helsingborg, 1 von Portsmouth mit französischen Waren.
- ⁹ Außerdem 2 fremde Schiffe von Kopenhagen.
- ¹⁰ Außerdem 1 fremdes Schiff von Weymouth.
- ¹¹ Außerdem 1 fremdes Schiff von Portsmouth.
- ¹² Außerdem 4 kleine Schiffe von Neustadt mit Ladung aus einem fremden Schiff von Cette.

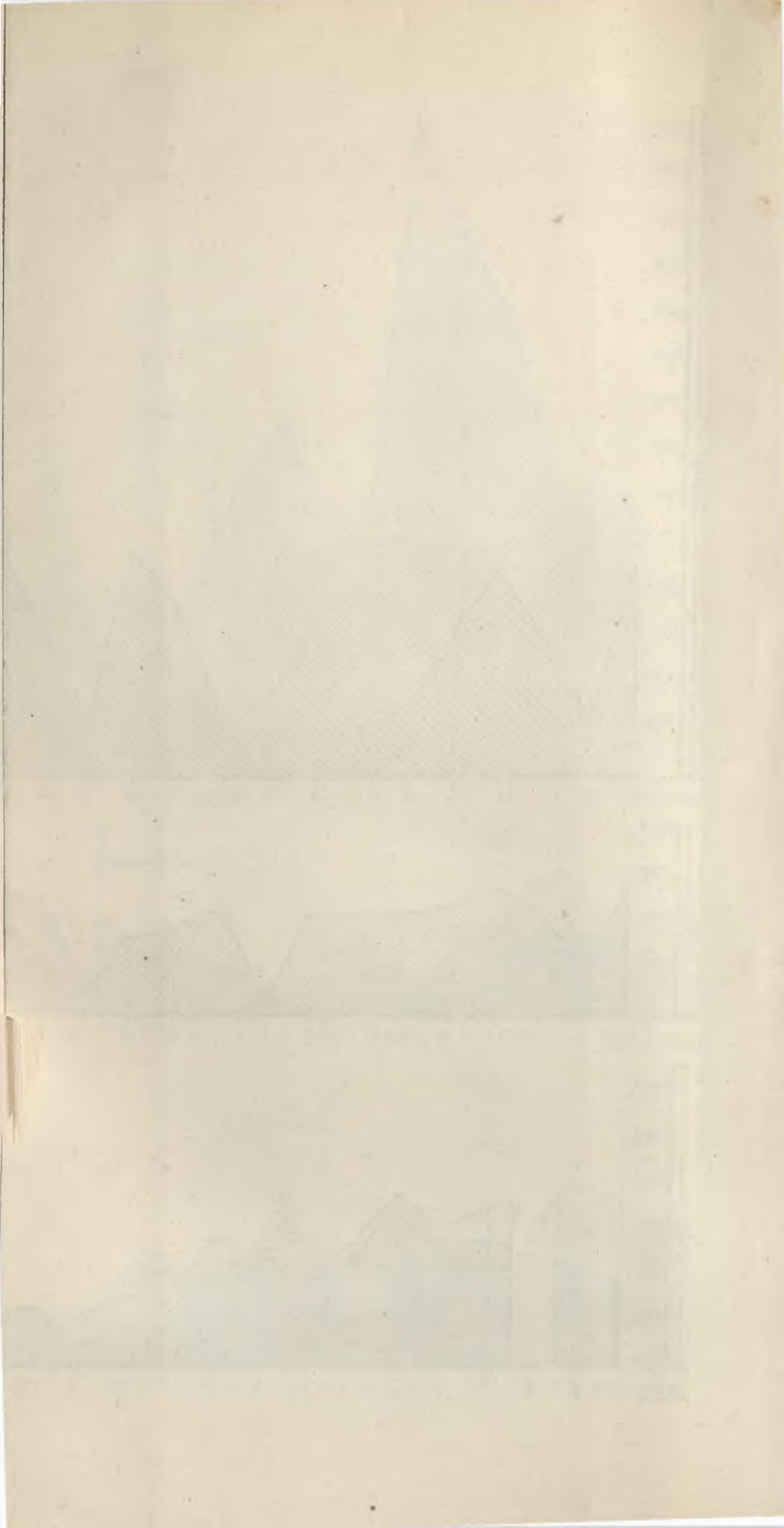
Ausgehender Verkehr
der lübeckischen Schiffe von Lübeck nach Westeuropa 1611-1809 nach der
Gesamt-Tragfähigkeit

in Lasten zu 4000^{ts}.

Verkehr nach Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern (ohne Frankreich).
 Verkehr nach Frankreich

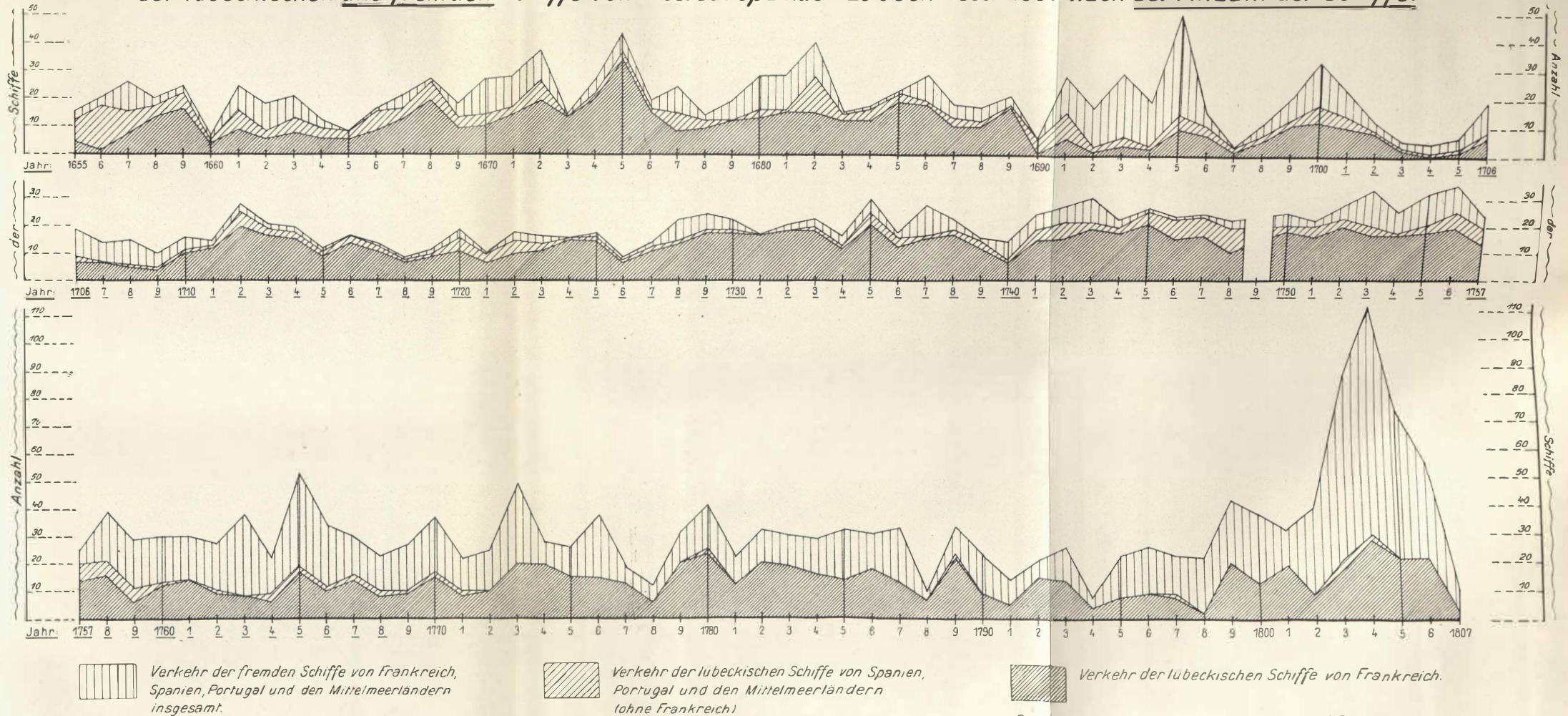
In der Zeit zwischen 1701 u. 1768
 nur Alte Spanische Collekten





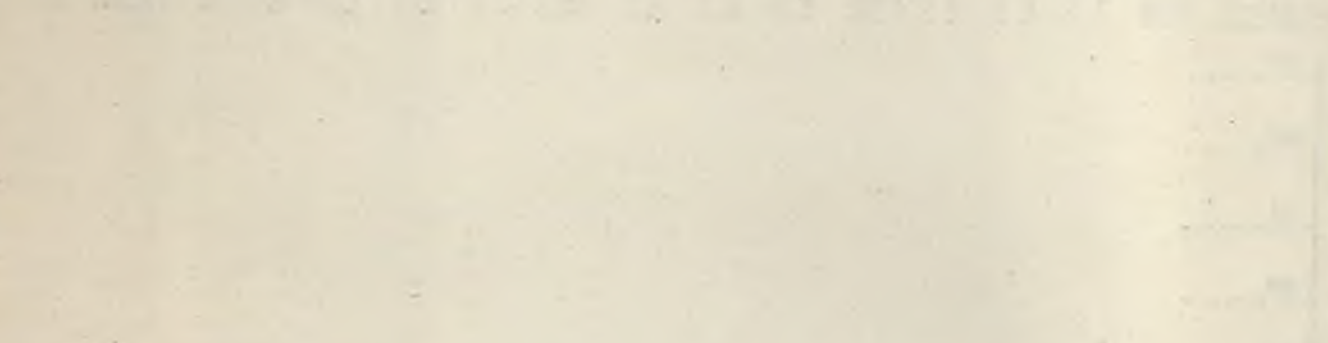
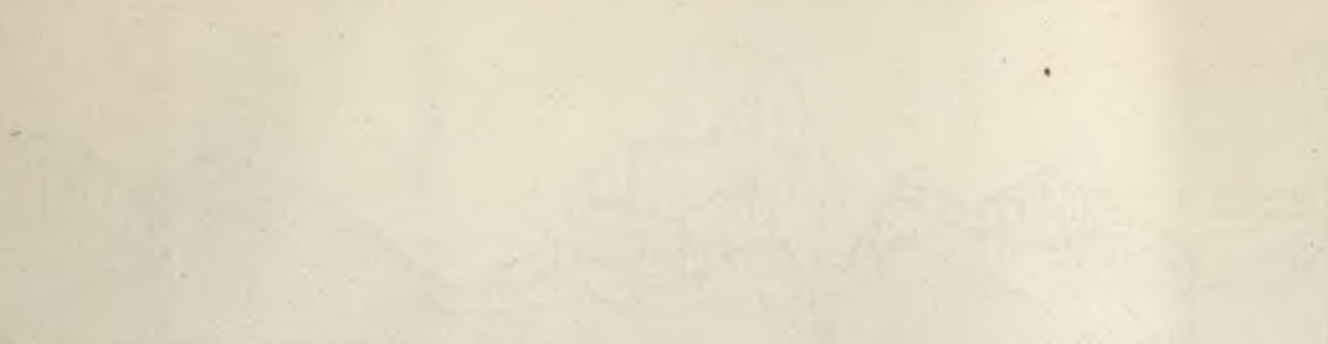
Einkommender Verkehr

der lübeckischen und fremden Schiffe von Westeuropa nach Lübeck 1655-1807 nach der Anzahl der Schiffe.



Bemerkung In den unterstrichenen Jahren (1701-1768) nur Alte Spanische Collekten

Section 1



Section 1

VIII.

Siedlungsgeschichte Ost- und Westpreußens.¹

Von

Walther Ziese mer.

Der Mensch wird in einem Raume heimisch durch die Arbeit, die er in diesem Raume leistet mit Kopf, Hand und Herz, durch den Boden, den er bebaut, und den Acker, den er seinen Kindern weiter erbt. Land ist Heimat, geistige Heimat ist das Land, dem man Herz, Kopf und Arbeit gewidmet hat. Für den Gedanken an das Heimatrecht der Völker ist es wichtig, daß man den Wunsch hat, einem im Lande einheimischen Volkstum anzugehören. Es ist für die Beurteilung bedeutungsvoll, ob die Deutschen als Einheimische oder Fremde dastehen, als Träger einer höheren Kultur oder als Empfänger. Das ist ein nationaler Grund, und daraus erklärt es sich, daß siedlungsgeschichtliche Fragen heute besonders leidenschaftlich behandelt werden. Ja, es werden auf sie politische Ansprüche begründet. Auf unsern deutschen Osten trifft das ganz besonders zu, und wir erleben es dort alle Tage. Die Polen weisen, um ihre Ansprüche auf Pommerellen stützen zu wollen, auf die jahrhundertelange Zugehörigkeit dieses Gebiets zu Polen hin, als ob die Kaschubei jemals von Polen besiedelt worden sei; sie suchen sogar polnische Siedlungen in der vorgeschichtlichen Zeit für sich in Anspruch zu nehmen und die sogenannte Lausitzer Kultur, die durch Anlegung von Urnenfeldern charakterisiert wird, als polnisch hinzustellen. Aber nicht eine politische Betrachtung darf hier gelten, sondern nur die Erforschung der Wahrheit.

Auf dem Gebiet der Siedlungsgeschichte des deutschen Ostens ist in den letzten Jahren und Jahrzehnten viel gearbeitet worden: durch Herausgabe und Interpretation von Urkunden, Zinsbüchern und Wirtschaftsbüchern, durch Untersuchungen und

¹ Vortrag, gehalten am 30. Mai 1928 auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins und des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung zu Stralsund.

Darstellungen. Die altpreußischen Ortsnamen und Personennamen sind gesammelt und behandelt worden. Die deutschen Namen hat man bisher freilich kaum in die wissenschaftliche Forschung einbezogen. Die Flurnamenforschung steht bei uns noch in den ersten Anfängen.

Eine Fülle von Fragen und Problemen taucht bei jeder Siedlungsgeschichte auf: nach dem Stande der Siedler, ob sie Bürger, Adlige oder Bauern waren, nach dem Einfluß der weltlichen Fürsten auf die Siedlung und nach dem der Kirche und Mönchsorden, nach der Herkunft in den Stammländern, und ob sie geschlossen oder verstreut, gleichzeitig oder in längeren Abständen voneinander gekommen waren, wie die Wirtschafts- und Rechtsverhältnisse sich herausgebildet haben, wie die kulturelle und konfessionelle Entwicklung war, ob die Siedler Gebende oder Nehmende waren. Jede Siedlungsgeschichte muß auch nach den Vorbewohnern und deren Resten, sowie nach den Nachbarn fragen: Wie verhalten sich die Neusiedler zu den Altbewohnern kulturell und wirtschaftlich? Entstehen scharfe Grenzen oder breite Streifen, in denen sie durcheinander wohnen? Wie verhält sich die Siedlungsgeschichte zur Volkskunde, zur volkskundlichen Geographie, zur Dialektgeographie? Ich kann diese Fragen bei der Kürze der Zeit nur streifen und auch nicht alle Gebiete gleichmäßig behandeln. Es ist noch viel zu tun, um alle Einzelheiten aufzuhellen, die Hauptlinien stehen aber heute wohl schon fest, dank der vortrefflichen Quellen, die sich seit der Ordenszeit her erhalten haben.

Will man die Siedlungsgeschichte der Gebiete von Ost- und Westpreußen, und zwar in den Grenzen von 1914, in ihrem ganzen Zusammenhange überblicken, so muß man in die vorgeschichtliche Zeit zurückgehen. Die Gräber, die sich geöffnet haben, erzählen, daß hier schon lange Jahrhunderte vor Christi Geburt dichte Siedlungen bestanden haben². Um das Jahr 800 v. Chr.,

² Vgl. W. La Baume, Vorgeschichte von Westpreußen. Danzig 1920.— Ders., Die vor- und frühgeschichtliche Bevölkerung Ostdeutschlands. In: Der Kampf um die Weichsel, hrsg. v. E. Keyser, Berlin 1926. S. 19—35. — Ders., Das Land an der unteren Weichsel in vor- und frühgeschichtlicher Zeit. In: Der ostdeutsche Volksboden, hrsg. v. W. Volz. Breslau 1926. S. 87—100.

zur Zeit der Bronzezeit ist Pommern und das nördliche Westpreußen bis zur Weichsel germanisch. In den folgenden Jahrhunderten dringt die ostgermanische Kultur, die prähistorisch besonders durch die Bestattung in Steinkistengräbern und die sogenannten Gesichturnen gekennzeichnet ist, weiter nach Osten und Südosten vor und bedeckt fast ganz Ostpreußen und die Gebiete zu beiden Seiten der Weichsel stromaufwärts bis in die Gegend von Warschau. Vor Christi Geburt kamen aus dem südlichen Schweden die Goten, wie Plinius, Tacitus, Ptolemäus und später Jordanes berichten. Die zahlreichen archäologischen Funde der römischen Kaiserzeit bestätigen die geschichtliche Überlieferung und geben uns die Möglichkeit, die Grenzen des ostgermanischen Siedlungsgebietes sicher zu umreißen. Einer der gotischen Völkerstämme, die Gepiden, wird ausdrücklich in das Weichseldelta, das den Namen Gepideninsel trägt, verlegt. Die Greutunger haben, wie der polnische Gelehrte Rozwadowski, im Anschluß an Kaspar Zeuß betont, an der Weichsel dort gewohnt, wo später Graudenz entstand³. Die Galinder müssen lange neben den Goten gewohnt haben, was sich nicht nur aus dem Personennamen Galindo bei den Goten ergibt, sondern auch aus Lehnwortverhältnissen, die zwischen dem Gotischen und dem Baltisch-Slawischen festgestellt werden konnten.

Nach dem Abzuge der Goten nach dem Schwarzen Meer, wo sie bereits im 2. Jahrhundert auftauchen, waren die Brücken nicht abgebrochen, auf der uralten Handelsstraße von der Weichselmündung zum Schwarzen Meer verblieben ähnlich wie in Südschweden zahlreiche Goten und vermittelten den Verkehr mit den germanischen Stämmen an der Weichsel, und von dort ging der Einfluß bis nach Skandinavien zurück. Die Hauptmasse der Goten und andern Ostgermanen wanderte im 3. und 4. Jahrhundert ab, weitere folgten in den späteren Jahrzehnten, aber noch im 5. und 6. Jahrhundert haben wir ostgermanische Stämme in Ostpreußen zu suchen, wie der Goldfund von Hammersdorf beweist⁴. Die lange

³ Die Beziehung von Greutungi zu Graudenz ist mir jedoch sehr zweifelhaft.

⁴ M. Ebert, Neuerwerbungen des Prussia-Museums. In: Sitzungsberichte der Altertumsgesellschaft Prussia. Heft 24, S. 154 ff. Königsberg 1923.

germanische Besiedlung Ostdeutschlands und eines Teiles Polens von ca. 800 v. Chr. Geburt bis ca. 600 n. Chr. Geburt verdient betont zu werden. Nun drängten zu Beginn des 7. Jahrhunderts die alten Nachbarn der Germanen, Slawen und Balten, nach Westen vor. Die alten Preußen, die mit den Litauern und Letten zu einer Sprachfamilie gehören, gelangten bis zur Weichsel und gelegentlich, bei Mewe, darüber hinaus. Links der Weichsel drangen im 7. Jahrhundert die Vorfahren der heutigen Kaschuben ein, die sich von den später an der Netze und Warthe wohnenden Polen in Sitte und Sprache deutlich unterschieden. Die altpreußischen Stämme der Galinder, Sudauer und Schalauer bildeten die südliche und östliche Grenze des altpreußischen Sprachgebietes. Ihre Wohnsitze ragten über die heutigen Grenzen Ostpreußens im Süden, Osten und Norden weit hinaus. Im Memelland bis zu dem szameitischen Höhenrücken wohnten Altpreußen, nicht Litauer. Über die Kultur der alten Preußen zu sprechen ist hier nicht meine Aufgabe, wohl aber halte ich es für zweckmäßig, mit einem kurzen Wort darauf hinzuweisen, daß germanischer Einfluß auch in den folgenden Jahrhunderten nicht gefehlt hat, er kam von der See, von den dänischen Inseln, durch die Wikinger und nordischen Kaufleute. Das wissen wir aus Wulfstans Reisebericht vom Ende des 9. Jahrhunderts, der uns von dem großen Handelsplatz Truso bei Elbing am Drausensee erzählt⁵. Wir wissen es von den Wikingergräbern an der Weichsel bei Mewe, am Frischen Haff und der Gegend von Cranz, wir wissen es aus den Funden nordischer Schiffe aus der Gegend von Frauenburg und vom Drausensee. Namen wie Ilfing, Truso, Frising, Balga, Rixhöft, Oxhöft, Hela, Heisternest, Ermland, Witland (die alte Bezeichnung für Samland), vielleicht auch Danzig und Gdingen, weisen auf nordischen Einfluß hin, sicherlich der Ortsname Swianowo im Kreise Karthaus, der auf den nordischen Personennamen Swenn zurückgeht⁶. Wir können es aus den Totengebräuchen der alten Preußen,

⁵ M. Ebert, Truso. Schriften der Königsberger Gelehrten-Gesellschaft. Geisteswiss. Kl. III Heft 1. Berlin 1926.

⁶ Fr. Lorentz, Sprache und Volkstum der Kaschuben. In: Der Kampf um die Weichsel. S. 66. — Lorentz, Geschichte der Kaschuben. Berlin 1926.

die denen der nordischen Völker entsprechen, erschließen; heißen doch die Priester der alten Preußen Tulissonen, eine Bezeichnung, die wohl auf die altnordischen Thulir zurückgeht⁷.

Von einer geschlossenen germanischen Siedlung können wir aber in dieser Zeit nicht sprechen, sondern erst wieder seit dem 13. Jahrhundert, als durch den deutschen Ritterorden und die Kirche eine Eroberung und Eindeutschung dieses Landes begann. Vorher, am Ende des 12. Jahrhunderts, hatten schon in Pommerellen slawische Fürsten deutsche Geistliche, Bürger und Bauern herbeigerufen, und auch die Zisterzienser trieben dort kolonisatorische deutsche Arbeit: ich erinnere an die mit reichem Landbesitz ausgestatteten Klostergebiete Oliva und Pelplin. Danzig erhielt durch den pommerellischen Fürsten Swantopolk im Jahre 1224 deutsches Stadtrecht.

Die Besiedlung des Ordenslandes Preußen ist aber kein einzelner Vorgang, sondern nur zu begreifen, wenn man die Gesamtsiedlung des ostelbischen Landes überblickt; sie ist ein Teil dieser Gesamtsiedlung, freilich der, den das Deutschtum vielleicht am schnellsten und geschlossensten durchgeführt hat⁸. Auch die Mark Brandenburg ist dank der zielbewußten Siedlungspolitik der Landesherren früh und stark deutsch geworden; aber von einer Verdrängung der wendischen Bevölkerung war keine Rede. Slawische Adlige verschmolzen sich mit den Deutschen und kamen an den Hof der askanischen Markgrafen. Slawische Reste blieben besonders in der Uckermark und Neumark lange Zeit hindurch bestehen. Sachsen, die alte thüringisch-meißensche Sorbenmark, war ein Übergangsgebiet zwischen dem Mutterland und dem kolonialen Osten, und fränkische und thüringische Kolonisten drangen hier im 12. Jahrhundert in das Land, doch blieb slawische Sonderart bis zum Ende des Mittelalters erhalten, da beide Bevölkerungen ohne Heiratsverbindungen nebeneinander lebten. Völlig deutsch waren nur die Städte, die nach der Aufdeckung der

⁷ Vgl. W. H. Vogt, Stilgeschichte der eddischen Wissensdichtung I. Der Kultredner (pulr). Breslau 1927.

⁸ Vgl. K. Hampe, Der Zug nach dem Osten. Leipzig 1921. Chr. Krollmann, Grundzüge der politischen Geschichte Altpreußens. Königsberg 1922.

Silberadern bei Freiberg angelegt wurden; denn nur Deutsche verstanden die Technik des Bergbaus, und so bekam auch das Erzgebirge eine rein deutsche Bevölkerung. Friedlich verlief auch die Besiedlung in Schlesien. Die Bauernkolonisation setzte dort unter Heinrich I. zu Beginn des 13. Jahrhunderts ein, dem Gemahl der heiligen Hedwig, deren frommes Leben viel zur Geltung deutscher Kultur beigetragen hat. Nach dem Mongolensturm 1241 wurden feste Städte angelegt mit quadratischem Marktplatz und Magdeburgischem Recht. Auch in Polen fehlte es nicht an deutschen Siedlern, bis zum Jahre 1370 zählte man dort über 250 deutsche Dorf- und 77 deutsche Stadtgründungen. Deutscher Fleiß und deutscher Reichtum erregten Neid und nationale Gegensätze. Polen besaß schon vor der Einwanderung von Deutschen eine eigene Nationalkirche, deren Klerus die Deutschen möglichst von sich fernhielt. Die Kirche wandte sich in Polen gegen deutsche Kultureinflüsse, und der polnische Adel war den Deutschen mißtrauisch. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts wurde die Rechtsverbindung mit Magdeburg gelöst, die Spannung zwischen Deutschen und Polen wurde größer und führte zu Tannenberg.

Diesen mitteldeutschen Vorstößen nach dem Osten entsprach die norddeutsche Kolonisation in Mecklenburg und Pommern. Slawische Reste blieben in diesen Gebieten noch lange erhalten, und die Slowinzen bei Leba und Lauenburg sind erst um die letzte Jahrhundertwende geschwunden. Über Lübeck wurde aber auch das Baltenland kolonisiert, freilich in anderer Art, denn es war den Deutschen lange Zeit hindurch nur zu Schiff erreichbar. Daher waren die Kolonisten Kaufleute, Großgrundbesitzer, Missionare, aber nicht Bauern, die mit ihrem ganzen Besitz über Land zogen. Der Mangel an deutschen Bauern im Baltikum ist entscheidend. Die bäuerliche Bevölkerung bestand weiterhin aus Letten und Esten. Ohne deutsches Bauerntum ist es nicht möglich gewesen, diese Völkerschaften für die Nationalität ihrer Herren zu gewinnen. Daß es nicht geschah oder geschehen konnte, hat in unsern Tagen seine Folgen gehabt.

Zwischen den slawischen und baltischen Gebieten lag nun das heidnische Preußenland. Es wurde zuletzt mit Deutschen besiedelt und eingedeutscht. Das war die Leistung des deutschen

Ordens und der mit ihm verbundenen deutschen Kirche⁹. Nicht nur der Kreuzzugsgedanke, sondern auch der Wunsch nach Land und neuen Wohnsitzen trieb die Scharen ostwärts. Die Heranziehung deutscher Ansiedler in slawische Gebiete hatte sich bewährt. Slawische Fürsten, wie die von Schlesien und Pommern, hatten die Ansiedlung von Deutschen gefördert. Es entsprach den kolonialen Erfahrungen, daß man diesen Siedlern deutsches Recht verlieh. So hatte auch der deutsche Orden von vornherein die Absicht, deutsche Kolonisten in das Land zu ziehen und ihnen deutsches Recht zu geben. Die Kulmische Handfeste vom Jahre 1233 ist dafür Zeugnis. Zuerst kamen die Siedler in die Städte mit Frauen, Gesinde und Vieh, denn die Städte konnten als Handelsplätze an Verkehrsstraßen am leichtesten die Bewohner zu wirtschaftlicher Höhe bringen und ihnen Sicherheit bieten. Daher finden wir die ersten neugegründeten Städte an den natürlichen Verkehrswegen und Wasserstraßen der Weichsel und des Frischen Haffs: Thorn, Kulm, Graudenz, Marienwerder, Elbing, und zwar in der überraschend kurzen Zeit der wenigen Jahre von 1231—1237. Diese Städte wurden zunächst mit großem Landbesitz ausgestattet, so

⁹ Ich folge hier zum Teil wörtlich den vortrefflichen Ausführungen von Hans Plehn, Zur Geschichte der Agrarverfassung von Ost- und Westpreußen. Forsch. z. brand. u. preuß. Gesch. XVII, 2, S. 43 ff. (1904). — An Einzelarbeiten nenne ich ferner: V. Röhrich, Die Kolonisation des Ermlandes. Zeitschr. d. Erml. Geschichtsvereins. Bd. 12 ff. (1899 ff.). — A. Poschmann, Die Siedlungen in den Kreisen Braunsberg und Heilsberg. Ebd. Bd. 17 (1913). — B. Schumacher, Niederländische Ansiedlungen im Herzogtum Preußen zur Zeit Herzog Albrechts. Lpz. 1903. — O. Zippel, Die Kolonisation des Ordenslandes Preußen bis zum Jahre 1309. Altpr. Mon. 58 (1922). — A. Döhring, Über die Herkunft der Masuren. Diss. Lpz. 1910. — L. Gimboth, Siedlungsgeographie Natangens zur Preußenzeit. Diss. Kbg. 1921. — E. Saborowski, Besiedlung und Nationalitätenverhältnisse des Hauptamtes Ortelsburg. Diss. Kbg. 1922. — Chr. Krollmann, Zur Besiedlungsgeschichte und Nationalitätenmischung in den Komtureien Christburg, Osterode und Elbing. Zeitschr. d. Westpreuß. Geschichtsver. Heft 64 (1923). — F. Gause, Polnische Einwanderung in die Komturei Osterode. Altpr. Forsch. I 2 (1924). — M. Rousselle, Die Besiedlung d. Kr. Pr. Eylau in der Ordenszeit. Altpr. Forsch. III 2 (1926). — E. Schnippel, Siedlungsgeographie des Osterodischen Gebietes. Altpr. Forsch. V 1 (1928). — F. Lorentz, Die Bevölkerung der Kaschubei z. Ordenszeit. Zeitsch. d. Westpr. Geschichtsvereins. Heft 66 (1926).

daß die Bewohner gleichzeitig Ackerbürger waren, solange die Bebauung des flachen Landes noch gefahrvoll war. Kulm erhielt z. B. 3000 Hufen. Später, sobald die Bauernsiedlung begann, verließ man den Städten nur einen geringen Landbesitz, etwa 8—10 Hufen. Die Kulmische Handfeste enthält den Grundvertrag zwischen dem Orden und den deutschen Ansiedlern. Die Bürger in den neugegründeten Städten nahmen als Ratmänner und Schöffen an Verwaltung und Gericht teil: Das waren Errungenschaften, die es im übrigen Deutschland in solchem Umfange damals noch nicht gab. Ein Vorzug war es, daß Kinder und Blutsverwandte beiderlei Geschlechts erberechtigt waren. Jedermann konnte in Stadt und Land Grund und Boden erwerben. Dadurch trat der Unterschied zwischen Adligen und Nichtadligen zunächst nicht kraß hervor. Es gab adlige Stadtbürger, wie nicht adlige Grundbesitzer, dem Adel war es nicht verboten, in den Städten Kaufmannschaft zu treiben. In der Besiedlung des Gebiets ging der Orden so vor, daß er ein Gebiet nach dem andern wie die Felder eines Schachbretts besetzte. Sobald er sich zur Erschließung eines neuen Bezirks anschickte, war das Erste die Begründung einer Stadt. Alle Städte wurden befestigt, und neben der Stadt entstand in der Regel die Burg. Burgen ohne Städte finden wir nur im Kulmerland, das sehr dicht besetzt war, und sonst vor allem an der litauischen Grenze, wo wohl eine Befestigung, aber noch nicht Kolonisation sich durch die Natur der Dinge ergab. Städte ohne Burgen gründete der Orden zunächst nicht. In Neidenburg legte der Orden Burg und Stadtmauer gleichzeitig an. In den Städten schuf er wirtschaftliche Verkehrszentren zu einer Zeit, wo ein Verkehr noch nicht bestand. Er schuf sie, um den Verkehr zu erzeugen. Das ist dasselbe System, nach welchem im 19. Jahrhundert die westlichen Staaten von Nordamerika besiedelt wurden. Es waren diese deutschen Kolonialstädte so angelegt, daß die Straßen sich rechtwinklig zueinander schnitten, daß ein rechtwinkliger oder quadratischer Marktplatz das Rathaus trug und daneben an der Stadtmauer die Kirche gebaut wurde. Die Städte mußten so nah aneinander liegen, daß der Bauer mit seinem Getreide und Vieh an einem Tage hin und zurückfahren konnte, etwa 2—4 Meilen voneinander entfernt.

Der Orden hatte das Kulmerland durch Schenkung der maso-

vischen Fürsten, Preußen durch Eroberung gewonnen. Beide Besitztitel ließ er sich von Kaiser und Papst bestätigen. Auf Grund dessen nahm er das Eigentum am gesamten Lande für sich in Anspruch, auch Bergrecht und Bernsteinrecht. Ebenso waren die vier preußischen Bischöfe und deren Domkapitel in ihren Anteilen zugleich Landesherren und Eigentümer des Bodens. Die Landesherrschaft gab den Einwanderern das Land nicht zu vollem Eigentum oder doch nur in vereinzelt Fällen. Sie verlieh ein weitgehendes Nutzungs- und Besitzrecht, behielt sich aber das Oberigentum vor. Sie verkaufte das Land nicht den Siedlern, sie gab es unentgeltlich, aber sie forderte Leistungen, die an den Boden geknüpft waren, Kriegsdienst und Zinszahlung. Dem entsprechen die beiden Hauptarten des Grundbesitzes, Güter und Dörfer. Es galt die mittelalterliche Anschauung, daß der Ritter mit seinem Blut, der Bauer mit seinem Gut zu dienen habe. In den ersten Jahrzehnten war dem Orden der Kriegsdienst wichtiger als die Zinszahlung. Er mußte eben das Land erst erobern und verteidigen. Daraus erklärt es sich, daß die Güter in Preußen älter sind als die Dörfer. Bei der Gründung von Gütern handelt es sich in erster Reihe um Aufteilung des Landes. Es wurde durch sie nur eine dünne Schicht von Großgrundbesitzern geschaffen, ähnlich wie in Kurland und Livland, wo die ländliche deutsche Besiedlung in diesem Stadium stecken geblieben ist. Dienstgüter des Ordens sind in der Regel später zu Rittergütern geworden dort, wo der Orden den Grundherren die Gerichtsbarkeit über sein Gut verliehen hatte. Ein anderer Teil der Grundherren erhielt die Gerichtsbarkeit nicht. Aus deren Besitzungen sind die sogenannten kölnischen Güter entstanden, die später eine besondere Kategorie zwischen den adligen Gütern und den Bauerngütern bildeten. Der Orden gründete Latifundien an den äußeren Grenzen. Durch sie sollte das eigentliche Besiedlungswerk vorbereitet werden. Eine wirtschaftliche Nutzung so großer Flächen war mit den damaligen Betriebsmitteln zunächst unmöglich, sie wurde es erst durch Erbteilung oder Verkauf einzelner Stücke. Aus den im Jahre 1321 an drei deutsche Ritter verliehenen 1440 Hufen im Lande Sassen entstanden allmählich 28 Ortschaften. Das ist ein Vorgang, wie er sich in Nordamerika im 19. Jahrhundert ähnlich wiederholt

hat. Später begünstigte der Orden die Zersplitterung der Lati-fundien, denn dann konnte er von jedem Anteil denselben Kriegs-dienst verlangen, wie von dem ungeteilten Gut.

Die eigentliche deutsche Besiedlung von Dauerhaftigkeit ist immer die Bauernbesiedlung, die Gründung von Dörfern. Das konnte erst nach der Beendigung der Preußenaufstände geschehen, also nach dem Jahre 1280. Die ältesten Handfesten von Dorf-gründungen besitzen wir von 1282, 1284, 1287 usw. Der Landes-herr befaßte sich nicht unmittelbar mit der Besiedlung der Dörfer, sondern dafür hatte der Komtur für seine Komturei zu sorgen. Der Komtur betraute damit einen Unternehmer, einen Lokator. Dieser warb die nötige Zahl von Bauern und sicherte sich für jedes Dorf eine bestimmte Anzahl von Hufen. Nach glücklich erfolgter Ansiedlung erhielt er das Schulzenamt, d. h. die gerichtliche und polizeiliche Verwaltung des Dorfes, und einige steuerfreie Hufen, zuweilen auch die Kruggerechtigkeit. Daneben ging die Rodung des Waldes, die durch die vom Orden eingerichteten Waldämter geschah, welche u. a. die Aufgabe hatten, auf dem gerodeten Boden die Siedlung zu fördern. Jede Komturei war ein Zentrum der Besiedlungsarbeit für sich. Vielleicht lag in dieser Dezentrali-sation das Geheimnis des Erfolges. Bis zum Jahre 1410 sind über 1400 deutsche Dörfer und 93 Städte gegründet worden.

Die erste Einwanderung deutscher Bauern geschah vor allem in das Kulmer Land und nach Pomesanien. Die folgende Genera-tion finden wir bereits einige Meilen weiter östlich. Immer folgt die Bauernsiedlung in einem Abstand von ein paar Jahrzehnten der Landverteilung an die großen Grundherren. Im Ermland wurden unter Bischof Heinrich I. Fleming (1271—1300) 36 Güter und eine Stadt gegründet, unter seinem Nachfolger Eberhard von Neiße (1301—1325) 24 Güter und 12 Dörfer; seitdem überwogen dort die Dörfer.

Woher stammten die Ansiedler des Ordenslandes? Diese Frage können wir nur lückenhaft beantworten, weil die gedruckten Quellen nicht immer Aufschluß geben, und die handschriftlichen, die in ungeheurer Zahl vor allem in den Staatsarchiven zu Königs-berg und Danzig ruhen, für diesen Zweck noch nicht genügend durchforscht sind. Im allgemeinen aber kann man wohl folgendes

sagen¹⁰: In die Städte des Kulmerlandes und des mittleren Ermlandes kamen im wesentlichen die Bewohner aus Schlesien, Meißen, Obersachsen und zum Teil auch aus Westfalen. In die an der Küste liegenden Städte mit lübischem Recht, Elbing, Frauenburg, Braunsberg — auch Dirschau erhielt 1260 lübisches Recht — kamen sie aus Niederdeutschland. Das Hinterland von Lübeck und Westfalen scheint da besonders die Keimzellen gebildet zu haben. Für die unter hanseatischem Einfluß stehenden Städte Elbing und Danzig zeigt sich das auch in ihrer Amts- und Geschäftssprache. Das noch ungedruckte Elbinger Kämmererbuch für die Jahre 1404—1414 ist fast durchweg niederdeutsch geschrieben, doch dringen gelegentlich hochdeutsche Elemente hinein. In Danzig war die städtische Amtssprache bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts niederdeutsch, das letzte niederdeutsche Schreiben stammt aus dem Jahre 1566. Bei der weiteren Besiedlung der Städte ist es nicht so zu denken, daß in sie immer neue Kolonisten aus dem Reiche zuzogen, vielmehr gaben die bereits vorhandenen preußischen Städte ihren Überschuß an die Neugründungen ab, und aus dem flachen Lande zog man gern in die Städte, weil man dort eine bequemere Erwerbsmöglichkeit erhoffte. Das ergibt sich aus den Herkunftsnamen der Schoß- und Erbbücher für Danzig und den noch ungedruckten Bürgerrechtsbüchern von Marienburg und Braunsberg. Hierin liegt ein Grund für die Tatsache, daß nach der Mitte des 14. Jahrhunderts die Besiedlung des flachen Landes in Rückgang und allmählich in Stillstand kam; denn die anwachsenden Städte waren wie heute Magnete, die alles an sich zogen, was in ihren Bereich kam.

Für die Ansiedlung rittermäßiger Siedler kann man besonders auf Grund familiengeschichtlicher Forschung vier Gruppen unterscheiden: Die erste Gruppe stammte aus dem Gebiete Halle, Meißen, der mittleren Elbe und Saale. Wir finden unter ihnen Persönlichkeiten wie Johannes von Pack, Bernhard von Kamenz, Friedrich von Zerbst. Sie stammten aus den gleichen Elblanden, aus denen die ersten Kreuzfahrer gekommen waren. Sie erhielten in Pomesanien und im Kulmerlande Besitzungen. Dietrich Stange

¹⁰ Vgl. Chr. Krollmann, Die Herkunft der deutschen Ansiedler in Preußen. Zeitschr. d. Westpr. Geschichtsver. 54, 1 ff. (1912).

aus der Gegend von Altenburg wurden im Bistum Pomesanien 1200 Hufen verliehen, und er und seine Familie gründeten die Güter Tromnau und Tiefensee und die Dörfer Lamprechtsdorf und Brakau. Eine Gruppe schlesischer Adelige, unter ihnen Peter von Bohlau, Peter von Heselech, Arnold von Waldau, kam vorzugsweise nach dem Kulmerlande und Ermland. Eine dritte Gruppe aus Niedersachsen mit den Familien Depenau, Pinnau, Muhl, Rautenberg siedelte in der Marienwerder Niederung und in Natangen südwestlich von Königsberg. Die vierte Gruppe stammte aus Lübeck und knüpft besonders an die Familie des Bischofs Fleming an. Diese erhielt in der Gegend von Braunsberg 2500 Hufen überwiesen. Die jüngeren Flemings kolonisierten Wusen, Baysen, Fleming, Eschenau, Gradken, Fürstenau. Eine andere Lübecker Familie, die Padeluch, wohnte bei Mehlsack und ist bei der Gründung von Schippenbeil und Rastenburg beteiligt gewesen.

Woher die deutschen Bauern kamen, läßt sich nur selten mit Sicherheit sagen. Im allgemeinen kann man wohl behaupten, wie Krollmann das getan hat, daß die rittermäßigen Ansiedler nicht lauter Offiziere ohne Soldaten gewesen seien, und daß die bäuerliche Ansiedlung andererseits der Führung und Leitung bedurfte. Danach würde es am nächsten liegen, anzunehmen, daß die Lokatoren Bauern aus denjenigen Gebieten heranzogen, zu denen sie Beziehungen hatten, und das wird vielfach die eigene Heimat gewesen sein. Oft aber mögen die bäuerlichen Lokatoren auch aus anderen Gegenden als die Adligen gekommen sein, und es gab weite Gebiete, wie etwa das mittlere Ermland, in denen sich wenig Güter befanden, wo also der Einfluß ritterlicher Siedler gering war. Ein Teil der Lokatoren mag auch aus den preußischen Städten gekommen sein und von dort aus die Neusiedlung von Dörfern betrieben haben, denn schon in der zweiten Generation finden wir Binnensiedlung.

Unter diesen Voraussetzungen wird man annehmen können, daß die bäuerlichen Siedler im Kulmerland und Pomesanien vor allem aus Mitteldeutschland auf das Land zogen. Das Oberland wurde durch die Komtureien Christburg, Elbing und später Osterode besiedelt, dorthin kamen neue Zuwanderer aus Thüringen

und dem Vogtlande. Darauf deuten nicht nur die Stadtnamen Saalfeld, Mohrunen, Mühlhausen, sondern auch Besonderheiten des oberländischen Dialektes, der zu jenen Gegenden Mitteldeutschlands in Beziehungen steht. In das mittlere Ermland rief der Bischof Eberhard von Neiße schlesische Bauern aus der Diözese Breslau, sein Bruder Arnold gründete Arnsdorf, dessen Sohn Dietrichsdorf. Noch heute wird der Dialekt jener Gegend breslauisch genannt, in Lautform, Wortschatz und volkskundlichen Elementen sind Beziehungen zum schlesischen Berglande vorhanden.

Die Weichselwerder wurden in 40 Jahren von 1315—1355 mit deutschen Bauern völlig besetzt, bis auf die noch unbenutzbaren Niederungen am Haff, und zwar in demselben Umfange, wie sie noch heute bestehen. Aus dem Marienburger Konventsbuch¹⁴, das die Namen sehr vieler Bauern des Werders um 1400 wiedergibt, seien einige Herkunftsamen genannt: Holste, Westfal, Holland, Mecklenburg, Bremer, Sachse, Thuring, Boltenhagen, Papenhagen. Wenn auch eine mitteldeutsche Beimischung in der Bevölkerung vorhanden ist, ihre Masse in den Werdern stammte aus Niederdeutschland, wie ja auch der heutige Dialekt durchaus niederdeutsch ist. Die Besiedlung der Elbinger Höhe begann um 1300 von der bedeutenden Handelsstadt aus. Wolfsdorf entstand 1298, Lenzen 1299, Baumgart und Brückenau 1300, Karschau und Schönfließ 1301, Ebersbach wurde 1329 von Trunz aus gegründet. Die Gegend von Braunsberg und Frauenburg wurde in den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts mit niederdeutschen Bauern vorzugsweise wohl aus dem lübischen Hinterlande besiedelt. In Natangen, d. h. in den Komtureien Balga und Brandenburg finden wir um ca. 1330 eine größere Menge deutscher Dörfer; bis zum Ende des 14. Jahrhunderts ist die Gegend mit deutschen und preußischen Dörfern dicht besetzt. Die deutschen Bauern kamen wohl zum Teil aus der Altmark und Priegnitz, zum Teil aus der Komturei Elbing jenseits des Ermlandes. Im Samland haben wir mehr Germanisation als Kolonisation. Bis zum Jahre 1400 finden wir eine stärkere deutsche Besiedlung nur in der

¹⁴ Hrsg. v. W. Zieseimer, Danzig 1913.

Gegend zwischen Caymen und Labiau, sonst nur auf verstreuten Rodungen. Daneben waren im Jahre 1283 im Nordwesten des Samlandes Sudauer angesiedelt worden, nach denen die Landschaft noch heute der sudauische Winkel benannt wird. Altpreußische Elemente erhielten sich im Samland am längsten. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts übersetzte Abel Will, Pfarrer in Pobethen im Samland, den lutherischen Katechismus in das Altpreußische, ein Zeichen dafür, wie lebhaft der Gebrauch der fremden Sprache noch war. Sie ist im Samlande erst gegen Ende des 17. Jahrhunderts als lebende Sprache verschwunden, aber noch heute haben sich in Flurnamen und im dialektischen Wortschatz manche altpreußischen Wörter erhalten. Die Eindeutschung dieser Landschaft ging von Natangen und der Stadt Königsberg aus.

Östlich des Samlandes von der Deime bis über die Memel hinaus wohnten gleichfalls Preußen, wenn auch in geringer Zahl. Denn von der Memelniederung bis hin zu den masurischen Seen und dann weiter westlich zum Lande Sassen zog sich die 70 bis 80 Kilometer breite Wildnis, die, zum Schutz gegen die östlichen und südlichen Nachbarn angelegt und erhalten, ein schwer durchdringbares Wald- und Sumpfgebiet bildete, in welchem die Gründung von Dörfern zunächst unmöglich war. Der Orden legte in der Wildnis als Stützpunkte und Wachtposten Burgen an, um die sich städtische Gemeinwesen bildeten: Angerburg 1335, Insterburg 1336, Lötzen 1337, Johannsburg 1344, Rhein 1377, Passenheim 1386, Lyck 1398. Nachdem das Gebiet von Pommerellen im Jahre 1309 zum Deutschen Orden gekommen war, und namentlich nach dem Frieden von Kalisch, wurden Städte angelegt mit deutschem Stadtrecht: Schwetz, Pr.-Stargard, Berent, Konitz, Tuchel, Putzig, Hela, Schlochau, Pr.-Friedland, Hammerstein, Baldenburg. Die Zahl der Bewohner in diesen Städten war überwiegend deutsch, in Danzig um 1400 96% Deutsche, in Thorn 94%, und wir wissen aus dem Bürgerrechtsbuch der Stadt Konitz, daß bis zum 19. Jahrhundert fast ausschließlich Deutsche das Bürgerrecht erhalten haben¹⁵.

Einen wichtigen Teil der Kolonialpolitik des Ordens hatte die

¹⁵ Vgl. E. Keyser, Die deutsche Bevölkerung des Ordenslandes Preußen. In: Der ostdeutsche Volksboden. S. 232 ff.

Behandlung der eingeborenen Preußen gebildet. Verschiedene Schichten innerhalb der Preußen traten dabei zutage. Die eine Gruppe ist den Deutschen völlig gleichgestellt, es sind preußische Adlige. Sie erhielten Güter mit denselben Freiheiten, z. B. Gerichtsbarkeit, und zu demselben kölmischen Recht wie die deutschen Grundherren. Sie wurden als Deutsche behandelt und in folgedessen meist frühzeitig eingedeutscht, wie etwa die Familie Lehdorf. Eine zweite Gruppe sind die preußischen Freien. Sie lebten nach preußisch-polnischem Recht, das die Besitzverhältnisse etwas anders regelte und in dem auch die Erbfolge ungünstiger gestaltet war, weil nur die männlichen Kinder der Familie zu erben berechtigt waren. Auch wurden von ihnen größere Leistungen an Steuern gefordert. Eine dritte Gruppe bildete die Unfreien: Bauern, Gärtner, Gesinde. In den Aufständen des 13. Jahrhunderts wurden diejenigen Preußen, die christlich geworden waren, sich an den Aufständen aber beteiligt hatten, von den Ordensherren zu Unfreien gemacht. Der Unterschied zwischen deutschen und preußischen Bauern läßt sich vielleicht kurz so bezeichnen: Der Deutsche war untertan, der Preuße leibeigen. Von einer Ausrottung der Preußen durch den Deutschen Ritterorden kann keine Rede sein. Wenn der Ordenschronist Peter von Duisburg wiederholt sagt: „Omnibus hominibus occisis mulieres in captivitatem ductae sunt“, so ist das eine Übertreibung, die aus seiner religiös-kirchlichen Einstellung sich ergibt, nach welcher der Kampf gegen die Ungläubigen, die Vernichtung der Heiden, eine Ruhmestat für die Christen ist. Wir wissen vielmehr, daß in späteren Zeiten, im 14. und 15. Jahrhundert, Hunderte und Tausende von Preußen neu angesiedelt worden sind. Erst der 13jährige Städtekrieg und die Kriege zu Beginn des 16. Jahrhunderts haben die Preußen zugrunde gerichtet.

Gegen Ende des 14. Jahrhunderts ließen die Nachschübe aus den Stammländern nach. Es begann dort die verhängnisvolle Zersplitterung der Territorien und die Zerrissenheit der Stände, wodurch die wirtschaftliche Unternehmungslust, besonders auf dem Lande, aufs schwerste gelähmt wurde. Dazu kam das Anwachsen der Städte mit ihrem Reichtum der hanseatischen Zeit und ihrem Blühen in West- und Süddeutschland. Er lockte in die dortigen

Städte und ließ den Gedanken nach dem Osten nur noch selten aufkommen. Das alles wirkte hindernd auf die Kolonisierung des deutschen Ostens, hier war im Grunde nur noch Binnensiedlung möglich, und auch hier zog die Landbevölkerung mit Vorliebe in die Städte. Da dem Orden das Menschenmaterial in ausreichendem Maße fehlte, so war er nicht mehr imstande, den Süden und Osten seines Gebietes sowie Pommerellen völlig einzudeutschen. Es blieben daher in diesen Grenzstreifen Gegenden mit gemischter und fremder Bevölkerung bestehen. Die Niederlage von Tannenberg, die unselige Entwicklung des Ordens und vor allem die verhängnisvollen späteren Kriege haben die weitere Kolonisierung in Frage gestellt, ja bedroht. Das Kulmerland und Pommerellen erfuhren den Einfluß der polnischen Herrschaft nach dem zweiten Thorner Frieden von 1466 besonders stark; die deutsche Bevölkerung wurde zurückgedrängt, und die Polen setzten sich vielfach in den bisher deutschen Siedlungen fest, namentlich auf dem Lande. Deutsche Bauern, die aus dem Kulmerland weiter nach Osten gezogen waren, vermischten sich mit den vom Orden selbst in das Land gezogenen masovischen Polen und den Resten der alten Preußen zu dem Stamm, den man später Masuren genannt hat. Die Zeiten der Ohnmacht des Ordens und der ersten Herzöge von Preußen benutzten die Litauer, um nach Westen hin ihre Siedlungen in die Wildnis und in ursprünglich preußisches Gebiet vorzuschieben, in der Wildnis ihre Streudörfer anzulegen und sich dort festzusetzen.

Über die Masuren sei in diesem Zusammenhange folgendes gesagt¹⁶: Es handelt sich hier neben der Besiedlung durch Deutsche und Fremde um Eindeutschung. Der Orden benutzte Preußen und Masovier, die geschickte Waldarbeiter waren, um die Wildnis nach ihrem Holz- und Waldbestande und ihrem Fisch- und Bienenreichtum auszunutzen. So wurde schon im Jahre 1360 Beutnersdorf bei Ortelsburg gegründet, dessen Bewohner vorwiegend aus Polen, aber auch aus Preußen und Litauern bestanden. Die gegen Ende des 15. Jahrhunderts gegründeten Kirchen wurden aus sprachlichen Gründen vorzugsweise mit Pfarrern aus der Diözese

¹⁶ Vgl. H. Gollub, Die Masuren. In: Der ostdeutsche Volksboden. S. 286ff.

Plozk besetzt. Im westlichen Masuren war die Zahl der Preußen sehr bedeutend. Dorthin verpflanzte der Orden preußische Bewohner aus den Komtureien Christburg und Elbing. In die Ämter Gilgenburg und Hohenstein kamen im 14. Jahrhundert einige Polen aus dem westlich gelegenen Gebiet Löbau und Kulmerland. Deutsche zogen vorzugsweise in die Städte als Kaufleute und Handwerker. Die deutschen Adligen, die auf das Land zogen, verschwägerten sich vielfach mit Polen und nahmen polnische Art und Sprache an. Im östlichen Masuren sind um 1466 die meisten Güter noch in den Händen von Deutschen und Preußen. Erst um 1500 kamen polnische Adelsfamilien über die Grenze und brachten bäuerliche Bevölkerung mit, denn dem adligen Gutsbesitzer folgt der Bauer als Arbeiter. Anspruchslos und kinderreich breitete er sich in der Wildnis aus, rodete die Wälder und verwandelte deutsche und preußische Ortsnamen in masurische, z. B. Sanden in Piasken, Kochwein in Kukowen, Prinzdorf in Prinowen. Vielfach hatten die Bauern nur einen kleinen Grundbesitz von etwa 30 Morgen, dazu bei sandigem Boden. Der Zuzug aus Masovien erreichte nach 1525 sein Ende, das Herzogtum wurde protestantisch, es tritt eine konfessionelle Scheidung ein. Das neue Glaubensbekenntnis erwies sich als stärkstes Bollwerk gegen die Masovier. Doch sind protestantische Masovier, die sich in Polen bedrängt fühlten, auch in späteren Jahrzehnten und Jahrhunderten über die Grenze gekommen. Sie fanden namentlich in dem Partikular in Lyck, durch welches Einheimische, der masurischen Sprache Kundige, für das theologische Studium vorbereitet werden sollten, einen besonderen geistigen Mittelpunkt. Seitdem hat sich das eigentliche Masurentum in folgender Richtung entwickelt: Unter völliger Abschließung von Polen und gleichzeitig von der brandenburgisch-preußischen Regierung blieb es etwa 300 Jahre sich selbst überlassen: eine deutsche Kultur in polnischem Gewande. Erst die Volksschule und die Eisenbahn des 19. Jahrhunderts haben Masuren erschlossen. Sprachlich zeigt sich das heute in dem überaus starken Eindringen deutscher Lehnwörter ins Masurische.

Im nördlichen Pommerellen gab es gegen Ende des Mittelalters zahlreiche, aber isoliert liegende deutsche Dörfer, die durch die Klöster und durch den deutschen Orden gegründet, aber in den

Kriegen des 15. und 16. Jahrhunderts zugrunde gegangen waren. Im 17. Jahrhundert strömt von Hinterpommern her eine neue Welle deutscher Siedler nach der Kaschubei. Der Einfluß der Deutschen auf die kaschubische Sprache war zweifellos sehr groß. „Kein Gebiet der Grammatik ist von ihm unberührt geblieben, und der Wortschatz ist durch deutsche Lehnwörter gewaltig bereichert worden“ (Lorentz). Wann das geschah und unter welchem kulturellen Einfluß, bleibt noch zu untersuchen. Das Polnische wurde seit ca. 1600 Kultur- und Kirchensprache in der Kaschubei und damit die Sprache des höheren Lebens. Deutsche Siedler drängten aber auch aus Hinterpommern, der Neumark und dem Netzegebiet nach Osten und Südosten vor, bis über die Weichsel in das Kulmer Land hinein. Friedrich der Große legte in den Jahren 1782—1784 in der Gegend von Kulm und Kulmsee eine schwäbische Kolonie an, die sich, von polnischer Bevölkerung umgeben, in ihrer Eigenart bis auf den heutigen Tag erhalten hat.

Inzwischen waren, zum großen Teil unter dem Einfluß konfessioneller Bewegungen, auffallend viel Fremdlinge nach Ostpreußen gekommen, denen dieses protestantische Land sich als eine Art Zufluchtsstätte geöffnet hatte. Noch unter Albrecht von Preußen zogen Tausende von Schlesiern, Böhmen, Schotten, und vor allem Niederländern in das Land. Handwerker und Kaufleute in die Städte, Bauern auf das flache Land. Die holländischen Mennoniten zogen in die tiefliegenden Landstriche an der Nogat, am Drausensee bei Pr. Holland und später in die Memelniederung, und noch heute ist der Volkscharakter der mennonitischen Familien in der Weichsel-Nogatniederung durchaus erkennbar, und noch heute zeigt ihr Wortschatz niederländische Elemente. Nach dem Tatareneinfall von 1656 und der Pest von 1709 fanden über 2000 Schweizer aus der Gegend von Neuchatel im Amt Insterburg neue Wohnsitze. In das Gebiet zwischen Memel und Inster und in die größeren Städte kamen Hugenotten, Pfälzer und Nassauer und besonders geschlossen 1732 die 17000 Salzburger, die sich als eine große Familie fühlten und noch heute ihrer Zusammengehörigkeit sich bewußt sind. Gerade diese Menschenmassen, die ihre Heimat verließen, um ihrem Glauben treu zu bleiben, die einen religiösen Idealismus und starken Charakter bewiesen, der

alle Schwierigkeiten ertrug und überwand, brachten der ostpreußischen Bevölkerung Ströme edelsten Blutes hinzu. Reste nassauischer und salzburgischer Sprache haben sich bis in die Gegenwart erhalten. Im 19. Jahrhundert ist dann besonders unter dem Einfluß der Schule und des Verkehrs die Eindeutschung der noch fremdsprachigen Gebiete rascher vorwärts gegangen, und die, deren Vorfahren aus litauischer oder slawischer Bevölkerung stammten, fühlen sich heute, bis auf geringe Reste, unter den Segnungen der deutschen Kultur als Deutsche. In diesem Sinne ist die Abstimmung von 1920 kein Abschluß, sondern der Markstein einer schnelleren Eindeutschung. Sie sind als Deutsche heimisch geworden durch das Land, das sie besitzen, den Boden, den sie bebauen, die Arbeit, die sie dem deutschen Lande widmen.

Durch das Diktat von Versailles ist Westpreußen — ich meine damit die alte Provinz Westpreußen, deren Name erhalten zu werden verdient — in vier Teile geschnitten worden, und es blutet aus zahllosen Wunden. Es ist unser aller Pflicht zu sorgen, daß es nicht verblute. Etwa 700000 Deutsche haben in den letzten zehn Jahren Pommerellen verlassen müssen. Nur noch 10—12 % der einstigen deutschen Bevölkerung harren dort aus im Kampf um Brot und Stellung. Das ist eine ungeheure Völkerverschiebung und Rücksiedlung. Von Ostpreußen hat man Soldau und das Memelland abgerissen: Wir im Osten kennen die Not um die dortige deutsche Wirtschaft und Kultur.

Und noch ein anderes darf man nicht vergessen: Wie Ostpreußen einst vom Reiche besiedelt worden ist, um sich dann selbst weiter zu besiedeln, so hat es im 19. und 20. Jahrhundert dem Reiche wiederum gegeben, das Edelste, was es zu geben hat: Menschen, gesunde Menschen. Die Industriestädte in Westfalen und im Rheinland setzen sich heute aus einer Bevölkerung zusammen, in der vielfach mehr als die Hälfte aus Ost- und Westpreußen stammt. Durchschnittlich gehen noch jetzt jährlich etwa 20000 Ostpreußen in die großen Städte und in die Industriegebiete. Das ist der Dank der Provinz Ostpreußen, ein Dank, der nicht hoch genug zu schätzen ist. Aber es ist zugleich eine Gefahr für Ostpreußen, die nicht ernst genug genommen werden kann.

IX.

Oslo-Bergenfahrt des Hansischen Geschichtsvereins.

(28. Juli bis 4. August 1928.)

Von

Georg Fink.

Den Vorbereitungen einer Gesellschaftsreise nach Norwegen hat noch der verstorbene Bürgermeister D. Dr. Neumann rege Anteilnahme entgegengebracht. Die glücklichen Erfahrungen, die der Verein im Jahre 1926 auf seiner Fahrt ins Baltikum machte, ließen den Gedanken eines Besuchs von Bergen neu aufleben. Nahe lag dieser Besuch schon immer; denn in Bergen — und nur dort — ist nicht allein die ganze Anlage der hansischen Niederlassung — die deutsche Brücke — noch in der alten Form zu sehen, sondern es besteht sogar eine Körperschaft, die sich die Pflege der hansischen Überlieferungen — unserem Hansischen Geschichtsverein vergleichbar — zur Aufgabe gemacht hat. Bergen war also seit langer Zeit ein lockendes Reiseziel. Als sich der Plan unter der hingebungsvollen Arbeit von Staatsrat Dr. Kretzschmar verdichtete, kam der Entschluß hinzu, auf der Hinreise zuerst der Hauptstadt des Landes einen Besuch abzustatten. Gegen alle auftauchenden Bedenken erwies sich der Plan bei der Ausführung auch in diesem Punkte als sehr glücklich. Die historisch gerichteten Kreise, mit denen es die 21 hansischen Besucher zu tun hatten, zeigten in Oslo wie in Bergen ein herzliches Entgegenkommen und waren sichtlich bestrebt, den Gästen den Aufenthalt möglichst lohnend und angenehm zu gestalten. Überaus reiche Blicke durften die Besucher in das wertvolle nordische Kulturgut tun — von seinen frühesten wohlgepflegten Zeugnissen bis zu den Schöpfungen der Gegenwart. Sie lernten die vielgestaltige Schönheit der norwegischen Landschaft kennen,

und das unter dem bezaubernden Glanz einer freundlichen Sonne — Grund genug, voll Dank auf diese Tage zurückzublicken.

Eine Steigerung mehr bot die Hinfahrt für die, welche schon in Hamburg an Bord des „Kong Ring“ gegangen waren: nach dem sanften Hingleiten durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal eine mäßig bewegte, sonnige See, bis gegen Abend auf der Höhe von Skagen lebhaftere Dünung erst wirklich den Eindruck der Seefahrt erweckte und endlich gegen Morgen, bezaubernd schön mit seinen waldigen Bergufern, mit seinen Landhäusern und Werkanlagen, der Oslofjord sich öffnete. Oslo ist eine Stadt, die wohl an baulichen Einzelschönheiten nichts besonderes bietet; ihr Reiz besteht in der Landschaft, in die sich ihre Bauteile, die Höhen belebend und die Wasserflächen umkränzend, einschmiegen, wie in eben diesen Wasserflächen selber mit ihrem bunten Gewimmel von Booten und Jachten.

Vom ersten Augenblick an nahmen sich die Herren Architekt Gerhard Fischer und Reichsantiquar Arne Bugge der Gäste in liebenswürdigster Weise an. In der Aula der Universität erfolgte eine Begrüßung durch den Dekan der historisch-philosophischen Fakultät, Professor Dr. Seip, die von Professor Dr. Rörig (Kiel) namens der Gäste erwidert wurde. Hierauf kamen Norweger und Deutsche je in einem Vortrag zu Wort. Zuerst sprach Professor Dr. O. A. Johnsen (Oslo) über das Thema „Der deutsche Kaufmann in der Wiek von Norwegen im späteren Mittelalter.“ Die Stellung, die der Hanse in Norwegen genoß, stützte sich auf das Entgegenkommen von Geistlichkeit, Adel und Bauern. Während im westlichen Norwegen Lübecks Einfluß überwog, herrschte in der Wiek mit ihren Faktoreien in Tönsberg und Oslo Rostock vor. An den Rostocker Rat ging der Rechtszug der in einer Kompagnie organisierten Kaufleute, deren Älterleute andererseits mit dem König und dessen Vertretern zu verhandeln hatten. Einzig die Bürger der Städte stellten sich den Deutschen als Konkurrenten feindlich gegenüber. Die Rücksicht darauf spiegelt sich in den königlichen Privilegien wieder, soweit sie den Kleinhandel von den Vorrechten der Hansen ausnahmen. Als in den vier ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts der Bauer auch zu den einheimischen Kaufleuten Vertrauen gewann und die Holländer

Wohlstand ins Land brachten, waren die Tage der Rostocker Handelsmacht gezählt. Dagegen blieb das Handelskontor in Bergen bestehen und bot weiter der Ausbeutung durch bergische Großhändler ein Gegengewicht. — Hatte Professor Johnsen in deutscher Sprache geredet, so leitete Professor Dr. Walther Vogel (Berlin) seinen Vortrag über „Neuere Forschungen zur Geschichte der nord- und westeuropäischen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert“ mit einem wohlaufgenommenen norwegischen Teil ein. Seine Mitteilungen über den Zeitraum von 1648—1815 waren überwiegend statistischer Natur, stützten sich auf Materialien der Staatsarchive zu Lübeck und Danzig und waren entsprechend gegliedert. Danzig war in jener Zeitspanne noch einer der wichtigsten Treffpunkte des internationalen Handels. In Lübeck herrschte die Reederei vor, und der Verkehr bevorzugte nach Verlust der östlichen Positionen Westeuropa und erstreckte sich bis ins Mittelmeer. Graphische Darstellungen, die der Redner vorzeigte, führten die Einwirkung der politischen Ereignisse auf den Handel vor Augen.

Das Wertvollste, was Oslo Geschichtsfreunden bieten kann, liegt in seinen außerordentlich reichhaltigen kulturhistorischen Sammlungen. Und wenn die Reisegesellschaft trotz der Eile, in der sie mit Rücksicht auf die Knappheit der verfügbaren Zeit jene Sammlungen durchwandern mußte, doch ein Gesamtbild gewinnen und die wesentlichsten Einzelheiten in sich aufnehmen konnte, so verdankt sie das in erster Linie der ebenso lebenswürdigen und humorvollen, wie geschickten und energischen Führung des Herrn Fischer. In Norwegen spielt die Wissenschaft des Spatens eine besonders große Rolle. Oben auf der alten Burg Akershus, die günstigsten Überblick bietet, erklärte zunächst Herr Fischer, dessen Hauptarbeitskraft den Ausgrabungen gewidmet ist, die Entwicklung der alten Stadt Oslo an der Hand von sehr guten Modellen, die jeweils nach dem Stand der Funde ergänzt und berichtigt werden. Bei diesen Funden handelt es sich um wenig mehr als die Grundmauern. Den freigelegten Grundriß von Olavskirche und Bischofssitz beabsichtigt man in städtischen Anlagen zu erhalten. Schloß Akershus selber zeigt noch in gutem Zustand die jüngeren Bauteile, und um die Erforschung

der ältesten Anlage hat sich Architekt Sinding-Larssen große Verdienste erworben. Er war bei der Besichtigung selber zugegen und konnte über die hohe strategische Bedeutung der Burg, über den Grund ihrer Anlage weit außerhalb des ältesten Oslo, wie über Bestimmung und Zweck von Einzelheiten, z. B. der geheimnisvollen, doppelten unterirdischen Gänge, den Besuchern seine Erklärungen persönlich veranschaulichen. Es verdient Anerkennung, daß die Jetztzeit sich bemüht, durch würdige Ausgestaltung der Räume einen Begriff der historischen Burg zu geben, anstatt die schönen Säle in ein Museum zu verwandeln.

In der Altertumssammlung der Universität betrachtet der Besucher mit ehrfürchtigem Staunen als erstes die Heiligtümer des Osebergfundes — nicht das Schiff selbst, sondern die Wagen, Schlitten, Stühle, Tierköpfe, alles in ganz wundervollen Linien mit dem bezeichnenden nordischen Bandmuster geschmückt, Leistungen von erstaunlicher Schönheit und zum Teil aus unzähligen kleinsten Stückchen wieder kunstgerecht zusammengesetzt. Was den deutschen Besucher bei der Wanderung durch die weiteren Schätze der Universitätssammlung — Holzplastik, Webstücke u. a. m. — immer wieder mit Freude erfüllt, ist die verwandte Art, die ihm aus dem Ideenkreis der Ornamentik, wie aus der gesamten Lebensauffassung entgegentritt. Überhaupt gewinnt man von dem sicheren und natürlichen Auftreten der Norweger einen wohlthuenden Eindruck. Im nordischen Menschen hat sich das Germanische noch unvermischter erhalten als bei uns. Auch im Kunstgewerbemuseum, wo Fräulein Thurnam die Gäste empfing, trat jene Wesenheit entgegen; weiter in der Gemäldegalerie, wo man zur Zeit gerade die typisch norwegische Kunst mit einer Ausstellung französischer Meister vergleichen kann. Schlichte Wahrhaftigkeit und klare Sauberkeit erscheint für den Nordländer bezeichnend.

In Bygdö, oberhalb der Stadt Oslo, hat man im Folkemuseum der alten völkischen Kultur eine würdige Stätte geweiht. Dort liegt in besonders dafür erbauter Halle der wundervoll geschwungene und verzierte Leib des in allen Einzelheiten wieder zusammengefügt Osebergschiffs als Zeuge nordischer Seebefahrenheit, und die Besucher lernten an seiner Seite den Leiter

seiner Wiederherstellung, Architekt Johannesen, kennen. Die meisten Räume der Sammlung zu besuchen verbot leider die Zeit. Nur die vielen einzelnen Holzbauten, Originale nordischer Bauernhäuser, nahmen die Aufmerksamkeit in Anspruch. Der Betrachter kann sich danach manche Szene aus der nordischen Dichtung vergegenwärtigen. Den Abschluß der Besichtigung bildete die architektonisch sehr interessante Holzkirche.

Trotz der anstrengenden Besichtigungen erübrigte man in den beiden Tagen noch einige Zeit für gesellige Veranstaltungen. Am Abend des ersten Tages führte die elektrische Bahn die Gesellschaft hoch hinauf nach dem von der Stadt erworbenen Frognerseteren, einem mit viel Geschmack eingerichteten Landhaus im nordischen Holzbaustil, zu einer fröhlichen Abendmahlzeit. Am zweiten Nachmittag öffnete sich liebenswürdigerweise das Haus des deutschen Gesandten Dr. Wallroth zu einem Teeempfang. Und schließlich waren die Reiseteilnehmer zum Abschiedsabend in wellenumspültem Seglerhaus Gäste der Museumsvereinigung, wobei ihnen noch einmal alle Herzlichkeit der Gastgeber gezeigt wurde, während die Stadt im Lichterglanz aus dem klaren nordischen Abenddämmer heraustrat.

Andern morgens gings dann mit der Bergbahn zum fernerer Ziel: Bergen. Vom Oslofjord zum Bergenfjord überwindet die Bahn die stattliche Höhe von 1298 Metern. Die Steinhäuser der Stadt weichen ländlichen Holzbauten, und je mehr die Vegetation abnimmt und die Felsen kahler und verwitterter werden, um so ärmer werden auch die Hütten. Aus den Gefilden des ewigen Schnees eilt dann der Zug wieder hinab zu den Stätten der Menschen. Möchte man nach dem Bilde von Oslo eine Steigerung kaum für möglich halten, so wirkt die landschaftliche Schönheit von Bergen doch noch überwältigender, besonders, wenn man mit der Seilbahn Flöien erreicht hat, wo die Stadtverwaltung den Gästen am Abend des zweiten Tages ein Festmahl bot. Reich gegliedert in Weite und Höhe rankt sich die Stadt um den Fjord und spiegelnde Seen. Die lebhafteste Teilnahme brachten naturgemäß die hansischen Besucher der „Deutschen Brücke“ entgegen. Zwar sind die langen, dichtgedrängten Reihen ihrer Holzstuben im vorvergangenen Jahrhundert ein Raub der

Flammen geworden, aber alsbald in ihrer alten Form wieder aufgebaut in Gebrauch genommen, so daß man bei ihrem Betreten sich ins 14. Jahrhundert zurückversetzt fühlt. Der Frontbau im „Finnegaarden“ ist zum Hanseatischen Museum eingerichtet, das getreu die Lebensgewohnheiten der Kaufleute, Kaufgesellen und Jungen wiederspiegelt. Früher oder später wird — leider — die gesamte Anlage einmal den Forderungen der Neuzeit weichen müssen. Zuvor aber soll von seiten des Hanseatischen Museums in der Nähe ein Schütting in gehöriger Form, aber nicht allein als Museum, sondern zum unmittelbaren Gebrauch — ähnlich wie die Lübecker Schiffergesellschaft — angelegt werden. Die praktische kaufmännische Organisation der Deutschen hat sich 1764 aufgelöst, als die letzte deutsche Stube in norwegische Hände überging. Seit 1872 aber besteht das Hanseatische Museum und sein fungierender Vorstand „Ein Ehrsammer Kaufmann, ehemaliger Rat und richterliche Gewalt des Hansischen Kontors zu Bergen in Norwegen, — nunmehr Erbnehmer kontorischer Traditionen,“ an dessen Spitze der kontorische „Altermann“ steht nebst dem Direktor des Hanseatischen Museums als „Secretarius“ und einem „Achtzehner“. Wie eine Ordensbrüderschaft tragen diese Herren ihre kontorischen Ehrenzeichen und verleihen solche an Förderer und Freunde des Kontors. Über die Entwicklung des Kontors wurde die Reisegesellschaft am ersten Vormittag gelegentlich einer Sitzung in Bergens Museum nach herzlicher Begrüßung durch den Altermann, Schiffsreeder Bollmann, und deren Erwidern durch Staatsrat Dr. Kretschmar von dem Direktor und kontorischen Secretarius Dr. Koren-Wiberg, der sich um die Vorbereitung des hansischen Besuchs außerordentlich verdient gemacht hat, in einem überaus klaren Vortrag belehrt. Vorzügliche bildliche Darstellungen förderten vollends das Verständnis. Im Anschluß an diese Einführung sprach Professor Dr. Rörig (Kiel) über „Die Grundlagen der Vormachtstellung der deutschen Hanse“. Er zeigte, wie einheitlicher Geist die Macht der Hanse organisch werden ließ und blutmäßige Zusammenhänge im In- und Auslande die Träger dieses Geistes waren. Nach der Sitzung begab sich die Gesellschaft zur Haakons-halle und betrachtete unter Führung von Professor Dr. Schetelig,

dem Abkommen der gleichnamigen Lübecker Familie, dieses um die Mitte des 13. Jahrhunderts von König Haakon Haakonsson als Festhalle errichtete und neuerdings wieder hergestellte Bauwerk. Die Innenausschmückung von Gerhard Munthe, den man in Norwegen als Künstler gern an die Seite des Musikers Edvard Griegk setzt, trägt zwar ihren Eigencharakter, paßt sich aber doch dem historischen Stil des Gebäudes glücklich an. Der alten Marienkirche, einem frühnormannischen Bauwerk, seit 1408 im Besitz des hansischen Kontors, galt die nächste Besichtigung. An den Besuch der Deutschen Brücke schloß sich ein Gang durch das Hanseatische Museum, der damit seinen Abschluß fand, daß den Gästen ein kontorisches Frühstück vorgesetzt wurde, wobei Direktor Koren-Wiberg in niederdeutscher Sprache den Gruß entbot und Oberlandesgerichtsrat Dr. Sievers (Lübeck) in herzlichen Worten erwiderte.

Die reizvolle Umgebung Bergens lernte man auf einer Rundfahrt im Kraftwagen kennen. Auch die Stadt Bergen besitzt reiche Schätze aus der Wikingerzeit: Grabsteine, Waffen, Schmuck u. a. m. Diese Funde und was aus späteren Zeiten im Neubau von Bergens Museum ausgestellt ist konnte die Reisegesellschaft am zweiten Tage unter Führung des Museumsdirektors Prof. Dr. Kolderup besichtigen. In die neuere norwegische Kunst gewann sie in der jetzt im Besitz der Stadt befindlichen reichen Rasmus Meyerschen Gemäldegalerie Einblicke — eine schöne Ergänzung zu den nur allzu schnell durchwanderten Sammlungen von Oslo. Um endlich auch einen Zweig moderner Industrie den Gästen vor Augen zu führen, lud die wenigstens durch ihren Namen mit der Hanse verbundene Hansabrauerei zu einer Besichtigung ein. Mit Vergnügen begrüßte man ihr Wahrzeichen mit dem Bilde des Stockfisches und besah man die in jeder Hinsicht technisch vortrefflichen Anlagen, sah man auch auf manchen Teilen des Betriebs die Namen deutscher Großfirmen und hörte die in gutem Deutsch vorgetragenen Erklärungen des Braumeisters Knudsen, der seine Ausbildung in Deutschland genossen hat. Bei einem Imbiß mit prächtigen Proben des Gebräus konnte Senator Dr. Schwartz (Danzig) den Dank der Gesellschaft aussprechen.

Das Beste kommt zuletzt: eine unvergeßliche Sitzung der Herren im Hanseatischen Kontor, wo nach altem Ritual der Ehrentrunk gereicht wurde. Eine besonders vornehme Ehrung wurde hier den hansischen Gästen zuteil. Nachdem mit dem Wortlaute des Protokolls dem Schmerz über das Hinscheiden Bürgermeisters D. Dr. Neumann Ausdruck gegeben war, da der Verstorbene seit der Lübecker 700-Jahrfeier — wie auch Staatsrat Dr. Kretzschmar und Syndikus Dr. Bruns (Lübeck) — mit der Würde eines Bergenfahrers ausgezeichnet war, schmückte man nunmehr sämtliche Herren der Reisegesellschaft, sowie den in Bergen sehr beliebten deutschen Konsul, Herrn von Kuchler, unter Ernennung zu „Bauherren des Kontors“ mit dem schönen kontorischen Hansakreuz und verband sie dadurch in unverdient ehrender Weise mit dem Kontor eines Ehrsamten Kaufmanns. Diese symbolische Handlung wird den Beliehenen jederzeit die freundlichen Bergener Eindrücke wacherhalten. Schließlich war auf den letzten Abend das bereits erwähnte Festmahl der Stadt Bergen angesetzt, deren Behörde durch Altermann Bollmann vertreten war, während Professor Dr. Schetelig zu Ehren des Hansischen Geschichtsvereins das Wort ergriff. Die besondere Begrüßung des deutschen Konsuls und seiner Gemahlin klang in ein Hoch auf das Deutsche Reich aus und wurde von Herrn von Kuchler mit einem Trinkspruch auf das gastliche Norwegen erwidert. Alle Gefühle des Dankes und der Verbundenheit sprach endlich namens der Reisegesellschaft Professor Dr. Wätjen (Münster) aus und fand damit um so mehr Widerhall, als er dem Kontor das anererbte Verständnis des Bremer Kaufmannssohnes entgegenbringen konnte.

Mit dem weihevollen Abend war der Besuch Bergens beendet. Vereint fuhren die Teilnehmer dann noch zum Hardangerfjord, in Kraftwagen über die kühn eingesprengten Saumstraßen der romantisch zerklüfteten Felsen mit wundervollen Blicken auf Täler und Sturzbäche, im Boot über den Fjord, um endlich nach abermaliger Autofahrt in Voß die Linie der Bergenbahn wieder zu erreichen, wo sich die Gesellschaft auflöste und jeder nach Belieben über seine weitere Zeit verfügen konnte.

Als Gewinn der Reise aber sind nicht allein die wertvollen

Bereicherungen des Wissens und die unvergeßlichen Eindrücke zu buchen, die jeder im Herzen mitnimmt, sondern mehr als geschriebenes Wort und diplomatische Reden sind solche Besuche geeignet, die Nationen näher zu bringen, da Menschen und Menschen sich kennen und schätzen lernen. Ganz abgesehen davon, daß die Mitglieder der Reisegesellschaft einander selber näherkamen, können sie überzeugt sein, viele Freunde in Norwegen hinterlassen zu haben, und durften sie selber die prächtigen Gestalten der norwegischen Freunde und die Art des Landes lieben und ehren lernen. Durch solche Fühlungnahme kann der Hansische Geschichtsverein über seine wissenschaftlichen Zwecke hinaus wertvolle Gegenwartsarbeit leisten.

X.

Besprechungen.

Fritz Rörig, *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte*. Mit einem Plan des Marktes von Lübeck. (Veröffentl. der Schleswig-Holsteinischen Universitätsgesellschaft Nr. 12.) Ferd. Hirt, Breslau 1928. 284 S.

Im vorliegenden Band hat der Verf. sieben seiner an verstreuten Stellen gedruckten Abhandlungen mit einer bisher unveröffentlichten achten als einheitliches Werk herausgegeben. Da er sich mit gegnerischen Angriffen auseinandergesetzt und in kritischen Anmerkungen und Nachträgen die neueste Städteliteratur berücksichtigt hat, treten die Gedankengänge seiner sehr konzentriert geschriebenen Aufsätze in ihrer gegenseitigen Verflochtenheit jetzt klarer heraus. Man sieht deutlich, wie R. 1915 von einer verfassungsgeschichtlichen Spezialfrage ausging, sie ins allgemeine verbreiterte, von hier aus zu eingehendsten, auf Lübeck beschränkten Sonderuntersuchungen geführt wurde, um sich dann, bereichert durch ein Jahrzehnt eindringlicher archivalischer Forschung, der allgemeinen hansischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte sowie den Problemen der deutschen Stadtverfassung wieder zuzuwenden.

Seine Methode geht darauf aus, „Zustandsgruppen und Entwicklungsreihen wirtschaftlichen Geschehens von wirklicher Bedeutung“ durch die Verarbeitung der Beweisurkunden, vor allem aller Stadtbucheinträge, einer Stadt herauszustellen, wobei es als selbstverständlich gilt, daß nur wirtschaftsbedeutende Einzelorganismen diese mit allen Hilfsmitteln der Topographie, Statistik, Rechts- und Wirtschaftsgeschichte durchgeführten Sonderuntersuchungen verdienen. Die an einem solchen Ort individuell gewonnenen Erkenntnisse müssen dann im „Hinblick auf das Ganze“, die gesamtdeutsche Wirtschaftsgeschichte, geprüft und ausgedeutet werden.

Man kann die vorliegenden „Hansischen Beiträge“ in drei Gruppen gliedern. Die erste besteht aus den Abhandlungen I (Lübeck und der Ursprung der Ratsverfassung 1915), II (Der Markt von Lübeck 1915, Nachwort 1927) und VIII (Die Gründungsunternehmerstädte des 12. Jahrhunderts, 1926). Sie sind dem Nachweis gewidmet, daß sich in Deutschland der Rat „naturwüchsig“ und „bodenständig“ aus einer kaufmännischen Unternehmereinigung entwickelt habe. Die deutsche Ratsverfassung gehe also nicht auf süd- oder westeuropäische Vorbilder zurück, sie sei auch nicht von den alten deutschen Römerstädten auf städtische Neugründungen übertragen worden, sondern entspringe allein der „rechtsschöpferischen Initiative der nach Osten planmäßig vordringenden deutschen Kaufleute.“ Ziemlich gleichzeitig hätten sich bei der Gründung von Freiburg, Wien, Lübeck usw. Unternehmereinigungen oder -gilden organisiert, indem ein Konsortium von etwa zwei Dutzend Köpfen das Risiko der Gründung auf sich nahm. Es kaufte dem Stadtherrn große Teile des Stadtbodens und wichtige behördliche Rechte ab, stellte auf eigene Kosten den Markt und die Marktbaulichkeiten her und gab der Menge der zuziehenden Neubürger Grundstücke gegen einen Erbzins ab. Diese Unternehmerkonsortien seien also sozusagen als Grundherren an diejenige Stelle getreten, die in den alt-deutschen Städten der Stadtherr einnahm. Sie teilten den Stadtboden in Gemeineigentum (Straßennetz, Markt usw.) und Privateigentum auf und verwalteten das erstere, vor allem den Markt, zunächst in der Form des Gesamteigentums aller Unternehmer. In dieser Zeit sei „das tatsächliche Verhältnis des Unternehmerkonsortiums der Masse der Zuziehenden gegenüber und der von beiden gebildeten Bürgergemeinde ein herrschaftliches, ein Verhältnis der Überordnung; mochte auch nach außen hin die Sache so scheinen, daß die Unternehmereinigung als Organ der Gesamtheit handelt“ (S. 55). Dieser Zustand sei jedoch nicht von Dauer gewesen, da gerade in den stark aufblühenden Gründungsstädten sich die Unternehmervereinigung organisch zum Rat, d. h. zu einer gewählten Behörde oder einem Organ der bürgerlichen Gesamtheit, entwickelt habe. Diesen merkwürdigen Ausgang der Unternehmersherrschaft sieht R. nicht als Fiasko

oder Abstieg an, einmal, weil die obrigkeitlichen Funktionen von dem Konsortium auf den Rat übergegangen seien, und die Ratsherren noch jahrzehntelang aus dem Kreise der „Gründerfamilien“ gewählt worden seien, und zweitens, weil ein Teil des ursprünglichen Gesamteigentums der Unternehmer seinen kommunalen Charakter verloren habe und als Privateigentum an einzelne Gründerfamilien zugewiesen worden sei.

Dem Nachweis dieser Vorgänge dient insbesondere die zweite und wichtigste Abhandlung, der „Markt von Lübeck“. Sie ist mit dem beigefügten Marktplan das Kernstück des Buches und hat als Sonderveröffentlichung des Lübecker Geschichts-Vereins ungeteilte Bewunderung und fast ausnahmslose Zustimmung gefunden. Nur v. Below und seine Schule griffen die Unternehmertheorie Rörigs an, allerdings nur mit dem Einwand, daß die in den „Gründungsunternehmerstädten“ vorkommende Zahl von 24 cives (jurati, consules usw.) eine „typische“ sei und als solche auf eine gewählte Behörde, d. h. ein Gemeindeorgan deute, während die Zahl der Unternehmer oder erblichen Grundherren beliebig groß oder klein sein könne und faktisch meist gering gewesen sei. Diesen Einwurf hat R. mit einem großen Tatsachenmaterial abgelehnt, doch ist m. E. trotz seiner scharfsinnigen Entgegnung und der in der VIII. Abhandlung neu hinzugefügten allgemeindeutschen Untersuchung die Frage nach der Entstehung des Marktes und des Rates in Lübeck nicht endgültig geklärt. Ich werde mich mit ihr in der Zeitschrift des Vereins für Lübecker Geschichte kritisch auseinandersetzen.

Dem lübischen Kaufmann und seinem Geschäftsbetrieb ist eine zweite Gruppe der Aufsätze gewidmet, bestehend aus den Aufsätzen III (Lübecker Familien und Persönlichkeiten aus der Frühzeit der Stadt, 1924), VI (Das älteste erhaltene deutsche Kaufmannsbüchlein, 1925) und VII (Großhandel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts, 1925). Wesentlich ist hier die rechte Einschätzung des deutschen Kaufmanns. R. weist immer noch verbreitete Ansichten, vor allem die Sombarts über die Geringfügigkeit des mittelalterlichen Handels und die Bedeutungslosigkeit der Kaufleute, die man sich oft als Hausierer oder Kleinhändler vorstellte, zurück. Er zeigt, daß auch in Lübeck

nur der Fern- und Großhandel eine Vermögensbildung großen Stils ermöglicht hat und daß die wirtschaftliche Entwicklung in den ersten 250 Jahren nach der Neugründung Lübecks nicht gleichmäßig verlief. Folgende große Perioden arbeitet er heraus. Die erste reicht bis gegen 1200 und ist die Zeit des herrschaftlichen Unternehmerpatriziates. Da für diesen Abschnitt fast alle Quellenzeugnisse fehlen, können die ursprünglichen Verhältnisse der Gründerfamilien nur indirekt erschlossen werden. Nur „mit allem Vorbehalt“ charakterisiert R. diese Unternehmer, deren Zeit stark durch die „Pflege wirtschaftlicher und ehrenamtlicher Aufgaben erfüllt gewesen sein wird“, als Gelegenheitshändler im Sombartschen Sinne (s. S. 235f.). Er setzt sie dadurch in Gegensatz zur zweiten Periode, die er bis Ende des 13. Jahrhunderts datiert. Von ihrer Vorgängerin unterscheidet er sie teils durch die Liquidation des Unternehmerkonsortiums (ein Vorgang, der jedoch die Herrschaft der Gründerfamilien unverletzt ließ), teils durch das seit Mitte des 13. Jahrhunderts einsetzende Aufkommen der Schriftlichkeit im Handlungsbetrieb. Nur diejenigen Gründerfamilien, die sich dieser einschneidenden Neuerung anpaßten, d. h. „zu Berufshändlern wurden“, die sich von ihrer „Schreibkammer“ aus aktiv am Fernhandel beteiligten, konnten sich in dieser Periode behaupten. Als Gesamtheit betrachtet ging jedoch diese Oberschicht (das sogenannte erste Patriziat) gegen 1300 katastrophal zugrunde, weil sie zu früh ins Rentnertum versank und von einem „neuen, federgewandten Kaufmannstyp“ verdrängt wurde. Die dritte Periode, die mit einem starken Einschnitt um 1370 das 14. Jahrhundert ausfüllt, gehört dem rücksichtslos emporstrebenden „zweiten Patriziat“. Sie ist überaus reich an Differenzierungen und Spezialisierungen.

R. zeigt dies zuerst an der Entwicklung des Wandschnittes. Der Tuchverkauf im kleinen blieb zwar ein Vorrecht der Vollbürger, zu denen Krämer und Handwerker nicht rechneten, doch zogen sich die führenden Kaufmannskreise von ihm zurück, und es bildete sich ein neuer Stand von Berufswandschneidern. Das hatte zur Folge, daß die Zahl der Wandschneiderstände im Tuchhaus sich auffällig verringerte und gleichzeitig der Wandschnitt an sozialem Ansehen verlor. Während früher unter den

Wandschneidern nicht wenig Ratsherren waren, hörte dies jetzt auf, weil der Wandschneider zum berufsmäßigen Kleinhändler geworden war. Es ist ein besonderes Verdienst des Verf., diesen Gegensatz zwischen Großhändlern und Tuchverkäufern, der so oft verkannt wurde, weil beide dem oberen Bürgerstande angehörten, klar dargelegt zu haben.

Die zweite Umwandlung in dieser Periode tritt nach 1370 hervor, als das Wirtschaftsleben Lübecks „seine stürmische Aufwärtsbewegung“ verlor. Wie im 13. Jahrhundert entwickelte sich aus den erfolgreichen, aber schon ermüdeten Rats- und Großhändlerfamilien eine Rentnerschicht, deren Sinn auf das Beharren gerichtet war. Sie hatte ihre Anhänger vorwiegend unter den „Junkern“, die sich in der Zirkelgesellschaft gesellschaftlich und sozial von der übrigen Bürgerschaft abschlossen. In ihren Reihen „erhebt sich jetzt der Geist der geschlossenen Stadtwirtschaft als Wirtschaftsprogramm mit allen seinen für den Fern- und Großhandel verhängnisvollen Folgen“ (S. 232f.). Die im 14. Jahrhundert eingetretene Spezialisierung des Handels sei also nicht als Fortschritt aufzufassen, sondern habe im Gegenteil die Größe und Schwungkraft des freien Handels gehemmt.

Diese Entwicklungsreihe, die R. mit reichen Nuancen für Lübeck herausarbeitete, darf als typisch für die Hansestädte gelten. Wo Handel, Verfassungs- und Wirtschaftsleben in rascher Veränderung begriffen waren, zeigte die städtische Oberschicht überall ein wechselndes Bild. Überall hat das Ideal des Rentner-tums oder der Feudalisierung dem Großhändler vorgeschwebt, und überall ist das Entstehen eines wirklich homogenen Patriziats als das erste Zeichen eines festwerdenden Wirtschaftszustandes anzusehen. Im einzelnen scheint mir manches noch fraglich. So vor allem die auch von R. nur bedingt versuchte Charakterisierung der Gründer Lübecks als „Gelegenheitshändler“. Diese Annahme führt notgedrungen zu der Vorstellung, die ersten Gründer hätten schon ihre vollkräftigen Jugend- und Mannesjahre hinter sich gehabt und von den Früchten der hinter ihnen liegenden Handelsjahre gelebt. Daß aber die immerhin riskante Gründung einer Handelsstadt nicht von vorwärtsdrängenden jugendfrischen Berufskaufleuten, sondern von Kapitalisten mit

mehr oder weniger Rentnergesinnung ausgegangen sei, ist schwer auszudenken. Entscheidet man sich dafür, die Gründer als wirkliche Berufskaufleute anzusehen, so muß frühzeitig ein gewisser personaler Turnus in der Verwaltung der kommunalen Angelegenheiten vorausgesetzt werden.

Die zweite Frage knüpft sich an das Aufkommen der Schriftlichkeit in dem kaufmännischen Betrieb und den daraus erwachsenden neuen Kaufmannstyp. Muß man den Beginn dieser Entwicklung für den deutschen Osten erst in die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts setzen? Die frühe Internationalität des Handels (Champagnermessen, Ypern, London), das Eindringen der Schriftlichkeit in die außergerichtlichen Grundstücksverkäufe und -verpfändungen, wie sie sich im deutschen Westen schon im 12. Jahrhundert einbürgerten, Erscheinungen aus der deutschen Literatur (wie z. B. der Kommissionshandel und die höfische Bildung der Kaufleute im Tristan des Eilhart von Oberge, oder das Aufschreiben der Zehrung bei den Reisen des „Guten Gerhard“), oder Tatsachen der Kölner Stadtgeschichte, die auf Schriftfertigkeit und Vertrautheit mit Abrechnungen für einen Dritten sprechen (z. B. Geldgeschäfte, Verwaltung erzbischöflicher Zölle durch Kaufleute im 12. Jahrhundert, Gebrauch von Blankokreditbriefen im frühen 13. Jahrhundert bei einem nach Italien reisenden kölnischen Stadtvertreter; der Familienname „Weise“ bei einem Kaufmannsgeschlecht des 12. Jahrhunderts, von dem ein weltliches Mitglied schon in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts im Ausland studiert und promoviert hat usw.), mahnen m. E. zur Vorsicht. Ferner dürfte Hartmann Gir, ein rücksichtsloser Kölner Emporkömmling des 12./13. Jahrhunderts, sich seinem Typus nach wenig von dem des Lübecker Kaufmanns Bertram Morneweg († 1286) unterscheiden. Auch läßt der lebhafte Handelsaustausch zwischen dem Westen und Osten Deutschlands eine gewisse Gleichzeitigkeit der kaufmännischen Betriebsänderungen vermuten, so daß es doch wohl gewagt ist, den Anfang der Schriftlichkeit im ostdeutschen Handelsleben erst 300 Jahre später als in Norditalien anzusetzen. Der Verf. hebt übrigens selbst hervor, daß das von ihm herausgegebene älteste Kaufmannsbüchlein von 1330 ff. „keine besonders primitive Buchführung“ erkennen läßt (S. 191 f.).

Bei dem besonderen Interesse, das der Verf. der Persönlichkeit des Brügger Bürgers und Getreidehändlers Ludolfus de Monte entgegenbringt, sei als kleine Ergänzung nachgetragen, daß Ludolfs Herkunft möglicherweise nicht in Stralsund oder im östlichen Baltikum, sondern in Westfalen zu suchen ist. Denn in dem Dortmund-westfälischen Handelskonsortium, das den englischen Wollhandel spekulativ ausbeutete, begegnet 1339—41 ein Wessel von Berg, der zweifellos mit dem um 1327 in Lübeck vorkommenden Wescelinus de Monte nahe zusammenhängt. Als Westfale, der wie seine Landsleute die kriegerischen Interessen des englischen Königs vertrat, wird 1349 der seefahrende, mutige Kaufmann Joh. von Berg bezeichnet (Hans. U. B. III, S. 70, Anm. 2), und schließlich kommt ein Hermann von dem Berge um 1302 im Dortmunder Rat vor.

Vom Wirtschaftsleben der Lübecker Großbürger führt eine gerade Linie zur hansischen Wirtschaftspolitik. Der Verf. hat sie in den beiden mittelsten Aufsätzen (IV, Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden [1924] und V, Die Hanse und die nordischen Länder [1925]) behandelt. Sie sind wiederum reich an neuen Ergebnissen. Das wichtigste ist m. E. die von R. erkannte „Planmäßigkeit“, „innere Einheitlichkeit und Großräumigkeit der hansischen Frühzeit. Es war gewissermaßen eine einzige Gruppe von großen Familien, welche in Lübeck oder Riga und Wisby, aber auch in Soest oder Münster [und Dortmund und anderen Städten] die Maschen des politischen Netzes zusammenknüpften“ (siehe S. 141f.). Man darf diese „hansische Familienpolitik“, über die sich v. Below zu unrecht erstaunte, natürlich nicht eng fassen. Gerade in der Frühzeit muß sich diese weitversprengte kaufmännische Oberschicht, die von den älteren Städten ausgehend, das Regiment in den Neugründungen übernahm, durch Einheiraten von Emporkömmlingen ständig und rasch verändert haben. Nach 1350 hört dann diese Einheitlichkeit auf. Diese Änderung, die Lübecks Entwicklung ungünstig beeinflusste, hängt mit dem Emporkommen Danzigs zusammen. Unter seiner Führung und in direkter Fühlung mit dem westfälischen Mutterland organisierten sich die preußischen Städte innerhalb der Hanse und

gerieten wegen ihrer englischen Handelsbeziehungen sofort in einen Konflikt mit Lübeck. Denn an die Stelle des „Überlandweges“ durch Jütland, dem Lübeck und Hamburg ihre Wirtschaftsblüte verdankten, trat jetzt die Durchfahrt durch den Sund. Der Verf. legt die politischen Verwicklungen, die daraus entstanden, eingehend dar und weist die Symptome auf, die das Jahr 1370 als einen unglücklichen Wendepunkt in der hansischen Geschichte erkennen lassen. Der Niedergang des deutschen Handels in England und der Aktivhandel der Engländer in Danzig, die wachsende Fremdenfeindlichkeit der hansischen Kaufleute und die Verkehrsinteressen mächtig gewordener Territorialstaaten nötigten die Hanse seit 1370 zu einem „Strukturwechsel in Wirtschaft und Außenpolitik“. Wie für Lübeck, beginnt für sie die „Politik des Behauptens“, die sie dann fast noch 200 Jahre meisterhaft gehandhabt hat.

Nur schwach kann auch eine ausführliche Anzeige, auf die die „Hansischen Beiträge“ als wirtschaftsgeschichtliches Werk allgemeiner Bedeutung Anspruch haben, ihren Reichtum an fruchtbaren Ideen und kritischen Literaturverarbeitungen vermitteln. Es ist deshalb dankbar zu begrüßen, daß der Verf. ihn durch ein sorgfältiges Autoren- und Ortsregister bequem zugänglich gemacht hat.

Dortmund.

Luise v. Winterfeld.

Alexander Bugge, Den Norske Traelasthandels Historie.

Bd. I. Fra de aeldste tider indtil freden i Speier 1544. Skien 1925. Fremskridts Boktrykkeri. 355 S.

Daß dieses Buch erst nach drei Jahren hier zur Besprechung kommt, muß damit entschuldigt werden, daß es seinerzeit als freundliche Gabe des Verfassers in meine Hände gelangte, aber nicht als ausdrücklich so bezeichnetes Rezensionsexemplar. Bei der Bedeutung indessen, die es für die hansische Forschung und den Leserkreis der Hansischen Geschichtsblätter besitzt, darf wohl auch jetzt noch eine — obzwar verspätete — Anzeige als gerechtfertigt gelten. Unsere Kenntnis der Geschichte des norwegischen Holzhandels beruhte bisher hauptsächlich auf einigen

Aufsätzen des norwegischen Zollinspektors L. J. Vogt in der (Norsk) Hist. Tidsskrift II R. Bd. 5, die sich jedoch vorwiegend auf das 16. Jahrhundert beschränkten, und so bringt diese neue ausführliche Darstellung eine wesentliche Erweiterung unserer Kenntnisse. Die Vereinigung norwegischer Holzhandelsfirmen, die auf Anregung des Konsuls H. H. Holta in Skien die Abfassung des Buches finanziell ermöglicht hat, konnte gar keinen besseren Bearbeiter finden als A. Bugge. Seine ungemein ausgebreitete Kenntnis nicht nur der norwegischen, sondern auch der ausländischen, besonders englischen und deutschen Quellen und Bearbeitungen zur Wirtschafts- und Handelsgeschichte, eine Kenntnis, die sich nicht nur auf das historische Material beschränkt, sondern auch das philologisch-sprachliche umfaßt, dazu seine lebendige Auffassungs- und Schreibweise, die ihn auch die feinsten Andeutungen aufspüren läßt, die eine Beziehung zu seinem Thema zu verraten scheinen, macht ihn zur Bearbeitung des vorliegenden Themas besonders geeignet; in den speziell handelstechnischen Fragen konnte er sich außerdem der sachverständigen Auskunft des Herrn Holta erfreuen.

Nach den vier Hauptarten, in denen Holz als Handelsware bearbeitet wird, unterscheidet B. vier Zeitalter: 1. das des (unbearbeiteten) Rundholzes, 2. das des (mit der Axt) zugehauenen Holzes, 3. das des gesägten Holzes, endlich 4. das des (durch mechanische oder chemische Auflösung) als Holzmasse verwerteten Holzes. Jede dieser Bearbeitungsarten bedeutet bei ihrem Auftreten eine Erweiterung der Verwertungsmöglichkeit und damit des Marktes. In den allgemeinen handelsgeschichtlichen Entwicklungsgang eingefügt, läßt sich nach B. (natürlich mit einigen Vorbehalten) das Zeitalter 1 als das Altertum, das Zeitalter 2 als das Mittelalter, das Zeitalter 3 (von etwa 1520 ab) als die Neuzeit des norwegischen Holzhandels bezeichnen, während die Verwertung als Holzmasse erst der jüngsten Vergangenheit angehört.

Der geschichtlichen Darstellung läßt B. eine Übersicht über die in Norwegen verbreiteten Baumarten und Waldbestände vorangehen. Als Nutzholz für technische Zwecke kommt hier fast nur die Kiefer und die Fichte in Betracht. Die Kiefer ist

alteinheimisch im Westen und Süden, die Fichte ist erst verhältnismäßig spät (doch selbstverständlich schon in prähistorischer Zeit) von Osten (Finnland, Schweden) her eingedrungen. B. sucht nachzuweisen, daß namentlich der Kiefernbestand in historischer Zeit durch übermäßigen Holzschlag für die Ausfuhr, ferner für die Zwecke der Eisenverhüttung, des Salzbrennens und -kochens, des Teerbrennens, schließlich durch Waldbrände starke Einbußen erlitten hat, und in der Tat ist der Reisende, wie ich aus eigener frischer Erfahrung bestätigen kann, überrascht, in den Gegenden an und zwischen den Fjorden der mittleren Westküste vorwiegend nur Birkengehölz zu finden. Auf der anderen Seite läßt sich stellenweise auch eine Zunahme des Waldareals in historischer Zeit feststellen. Auch die Birke kann übrigens noch als vielverwerteter Nutzbaum gelten, während die anderen Laubbäume, wie auch die jetzt sehr seltene Eibe, für den Handel ganz zurücktreten.

Mit sichtlicher Liebe verweilt B. dann bei den Anfängen und der Frühzeit des Holzhandels, ist doch die Wirtschaftsgeschichte der Wikingerzeit und des Frühmittelalters von jeher sein Spezialgebiet gewesen. Freilich kann man seinen Ausführungen hier nicht ohne Bedenken folgen. G. F. Knapp hat einmal in einer Besprechung von A. Meitzens großem agrarhistorischen Werk den Spürsinn dieses Gelehrten im Scherz mit dem Scharfblick eines Indianers verglichen, der schon aus der bloßen Rauchsäule eines fernen Lagerfeuers errät, ob es von Rothäuten oder Bleichgesichtern angesteckt ist. An diese Geschichte fühlte ich mich beim Lesen dieses Kapitels in Bugges Werk erinnert. Sein Bestreben, überall Spuren norwegischer Holzausfuhr in diesen frühen Zeiten zu entdecken, hat beinahe etwas Advokatorisches, er plädiert gewissermaßen für die Wikinger-Kaufleute als Holzhändler und geht darin entschieden vielfach zu weit. Typisch sind Äußerungen wie die auf S. 74—75, wo von einer archäologisch nachgewiesenen Wohnstätte von „Fahrmännern“ der Wikingerzeit auf Rolsøy (Smaalene) die Rede ist. Mit was sie Handel getrieben haben, wissen wir nicht, „aber wir können raten teils auf Holz und teils auf Hering von der Bohuslänküste, vielleicht auch auf Häute.“ Ein Ortsname Knardal (von dem altnorwegi-

schen Schiffstyp für Handelszwecke *knorr*) gibt dem Autor gleich Anlaß zur Vermutung: „hier müssen in alter Zeit Knorren angelegt haben, wohl um Holz zu holen.“ Selbst wenn das der Fall wäre, wofür wir gar keinen sicheren Anhalt besitzen, so halte ich es doch für nicht richtig, aus norwegischen Ortsnamen, die Holzschlag, Holzbearbeitung oder Holztransport (so auch S. 75 *drag*) andeuten, gleich auf Auslandhandel mit Holz zu schließen. M. E. begeht auch B. den Fehler, einerseits den Holzbedarf der südlichen Länder zu überschätzen, andererseits ihre Möglichkeit, ihn von anderer Seite als Norwegen zu decken, zu unterschätzen. Größere Eindeichungen hatten in Friesland zur Karolingerzeit noch kaum begonnen, es herrschte noch die Siedlung auf Terpen vor, so daß Holz für Siele u. dgl. wenig gebraucht wurde. Selbst bei den Wohnbauten der Terpen fand nach Ausweis der Funde Holz (und zwar meist Eichenholz) nur in mäßigem Grade Verwendung, da die Wände aus Flechtwerk (z. T. mit Lehmewurf) bestanden¹. Für die Schiffe wird man auch meist Eichenholz verwendet haben², nur für die Masten war Nadelholz allerdings erwünscht, wenn auch kaum ganz unentbehrlich. Einen Beweis dafür, daß man in alter Zeit auch den Bedarf an Masten in der Nachbarschaft des Siedlungsbereichs der Friesen decken konnte, finde ich in dem Ortsnamen Sögel im Hümmling östlich der Ems, der ursprünglich *Sigiltra* lautete; auch der Name des oldenburgischen Saterland nördlich des Hümmling geht auf älteres *Sögelter-land*, *Sigiltra-land* zurück³. *Sigiltra*, d. h. *segiltra* bedeutet „Segel-Baum“, „Mast“ (ein ähnlicher Name *Siglurud* kommt bemerkenswerterweise auch in Norwegen vor, s. Bugge S. 72). Diese Gegenden hatten also wahrscheinlich davon ihren Namen, daß von dorthier die seefahrenden Friesen ihre Masten bezogen. Welche Baumarten der sicher auch in alter Zeit bewaldete Hümmling einst trug, läßt sich freilich nicht mit Bestimmtheit sagen

¹ Boeles, Friesland tot de 11de eeuw ('s Gravenhage 1927), S. 107f., 138.

² Sowohl das Nydamer (3. u. 4. Jahrh.) wie das Brügger Boot (5. u. 6. Jahrh.) sind aus Eichenholz gebaut.

³ F. G. Hahn, Topograph. Führer durch das nordwestliche Deutschland, Leipzig 1895, S. 266, 273. Mithoff, Kunstdenkmale und Altertümer im Hannoverschen (Hann. 1879), Bd. 6, S. 158.

(die jetzigen Nadelholzbestände sind neuerer Herkunft); ich halte es aber für nicht unmöglich, daß sich hier Restbestände aus der postglazialen Kiefernperiode bis in historische Zeit erhalten haben. Nach Dengler⁴ fanden sich in Mooren bei Osnabrück und Diepholz Bohlwege aus der Römerzeit mit einzelnen Kiefernstämmen, ebenso ist bei Lemförde südlich Diepholz ein alter Kiefernwald nachweisbar. — Zu diesen Beständen in der Nähe der Küste kam die Holzflößerei vom Oberrhein nach den Niederlanden, die ja schon in karolingischer Zeit nachweisbar ist, und die auch Bugge kennt (S. 49), was ihn freilich nicht von der vollständig unrichtigen Behauptung (S. III) abhält: „Nadelwald fand sich im Mittelalter kaum viel in den Rheinlanden.“ Am Oberrhein, im Schwarzwald und den Vogesen doch sicher! Ebenso wenig begründet scheint mir Bugges Vermutung (S. 49), daß die Rheinzölle schon in dieser frühen Zeit den Holzbezug für die Niederlande verteuerten und den aus Norwegen billiger machten. Die Klagen über die Rheinzölle stammen doch erst aus beträchtlich späterer Zeit (13. Jahrhundert), und was wir von der Holzflößerei der frühen Zeit erfahren, berechtigt uns nicht zur Annahme einer übermäßig großen Belastung; auch im 13. und 14. Jahrhundert, als die norwegische Konkurrenz zweifellos bestand, ging die rheinische Holzflößerei unentwegt ihren Gang, wie u. a. der Koblenzer Zolltarif von 1209 und der Dordrechter Holzstapel beweisen.

Ebenso scheint mir B. den Waldreichtum auf der jütischen Halbinsel zu unterschätzen, wo wir z. B. in Schleswig noch im 16. Jahrhundert einen viel ausgedehnteren Waldbestand feststellen können als später⁵, während z. B. Hamburg sich Ende des 12. Jahrhunderts die Holzverschiffung, auch für den eigenen Häuserbau, aus Holstein privilegieren ließ⁶. — Über die britischen Inseln äußert sich B. nicht ganz widerspruchlos: in der früh-

⁴ A. Dengler, Die Horizontalverbreitung der Kiefer, Neudamm 1904, S. 54—56, 92. Vgl. auch Hoops, Waldbäume und Kulturpflanzen im germanischen Altertum, S. 187—201.

⁵ F. Mager, Zur Kulturgeographie des Herzogtums Schleswig, Zeitschr. d. Ges. f. Schlesw.-holst. Gesch. 55, S. 13 f., 17, 25—27.

⁶ Bächtold, Der norddeutsche Handel im 12. u. beg. 13. Jahrh., S. 186.

mittelalterlichen Zeit, wo ihm der Nachweis norwegischer Holzeinfuhr am Herzen liegt, findet er sie zwar nicht so waldarm wie in der Gegenwart, hält aber doch den Holzertrag für kaum genügend, „um den Hausbedarf zu decken“ (S. 47); später, in der Zeit notorischer Holzeinfuhr von Norwegen, wundert er sich (S. 201), warum England soviel Holz eingeführt habe, wo doch „England im ganzen genommen in alten Tagen ein waldrreiches Land war.“ Auch bei dem Zolltarif Aethelreds für London (1002) übersieht B. die Möglichkeit, daß das verzollte Holz der Rheinflößerei entstammte.

Doch genug davon. Wir wollen nicht kleinlich den Wahrscheinlichkeitsgrad aller Vermutungen nachprüfen, können aber jedenfalls nicht finden, daß B. das Bestehen eines irgendwie beträchtlichen Holzhandels von Norwegen zu den anderen Küstenländern der Nordsee vor dem 13. Jahrhundert besonders wahrscheinlich gemacht hat. Anders steht es natürlich mit Island und den Färöern.

Weitere Kapitel beschäftigen sich mit den norwegischen Ortsnamen, die auf Holzschlag und Holzhandel in alter Zeit deuten, deren große Mehrzahl jedoch erst in späterer Zeit nachweisbar ist, ferner mit den alten Zeugnissen für das Zimmererhandwerk und Holzbaugewerbe, sowie für Flößerei und Organisation des Holzhandels.

Mit dem 13. Jahrhundert setzt dann die eigentlich historische Zeit des Holzhandels und zugleich (vielleicht allerdings schon früher) das „Mittelalter“ (s. o.) der Holzverwertung ein. Von 1230 stammt die erste, historisch sicher greifbare Nachricht, von norwegischem Holzhandel nach England: sie betrifft 10 mit Kieferbrettern, Tran und anderen Waren von Norwegen gekommene Schiffe, die in Grimsby liegen. Zweifellos werden die Anfänge des Handels älter sein; jedenfalls finden wir ihn im 13. Jahrhundert in vollem Gange. Ein längeres Kapitel würdigt die englischen Zollregister des 13. und angehenden 14. Jahrhunderts als Nachrichtenquelle für den Holzhandel und erörtert ausführlich jede einzelne Nachricht. Dieses wertvolle Material gibt uns Aufschlüsse über die verschiedenen Arten von Holzwaren, über ihre Preise, über die Größe und Ladefähigkeit der

Schiffe, ja in beschränktem Maße lassen sich schon gewisse statistische Feststellungen machen. Namentlich sei auf die Umrechnungsangaben auf S. 138f. aufmerksam gemacht (wenn hier 1 Kommerzlast = 2,10 Registertons gerechnet wird, so ist wohl eine Kommerzlast von 5600—6000 Pfund gemeint). — Bis Anfang des 14. Jahrhunderts ist der Holzhandel und die Holzschiffahrt überwiegend noch in norwegischen Händen, und zwar können nach Bugges Vermutung (S. 185) der König, der Erzbischof und einige andere weltliche und geistliche Große als diejenigen betrachtet werden, die die Holzausfuhr zum größten Teil beherrschten. Schon im Laufe des 13. Jahrhunderts drängten sich aber Ausländer in diesen Handel ein, namentlich Deutsche, und Anfang des 14. Jahrhunderts verschwinden die Norweger als Vermittler völlig aus ihm. Zugleich wird die norwegische Holzeinfuhr nach England durch die baltische überflügelt; die Zollregister von Ipswich, von Lynn u. a. Orten zeigen schon in der 1. Hälfte des 14. Jahrhunderts das Überwiegen der letzteren. Doch erhielt sich auch die norwegische Einfuhr nach England in eingeschränktem Maße, ebenso die nach den Niederlanden. — Nachdem wir dann über die Zeit der hansischen Handels-herrschaft in Norwegen, ferner über das Aufkommen der sogenannten „Ladestätten“ (d. h. der ländlichen, nichtstädtischen Ausfuhrplätze und Zollstationen) unterrichtet worden sind, gelangt B. im letzten Hauptabschnitt zu dem Punkt, wo das Aufkommen der wassergetriebenen Sägemühlen, sowie der wachsende Holzbedarf in den Niederlanden und Schottland ein ganz neues Zeitalter für den norwegischen Holzhandel, seine Neuzeit, herauf-führt. Holländer, Ostfriesen, Schotten und Dänen bekommen die Holzausfuhr mehr und mehr in die Hand, während der han-sische Handel allmählich an Bedeutung verliert. Von 1528/29 stammen die ersten statistischen Aufzeichnungen norwegischer Zollregister (S. 292); sie zeigen noch sehr bescheidene Ziffern. Erst nach 1544, mit welchem Jahre B. den vorliegenden Band abschließt, setzt dann eine ganz gewaltige Steigerung ein. Dadurch macht nicht nur der Wohlstand des Landes im allgemeinen Fort-schritte, sondern auch die norwegische Schiffahrt gewinnt eine neue Chance und erwacht zu neuem Leben.

Es sei mir zum Schluß gestattet, die Hoffnung auszusprechen, daß es dem Verfasser vergönnt sein möge, auch die Fortsetzung seines im ganzen, trotz mancher Einwände, ungemein gehaltvollen Werkes bald zum Abschluß zu bringen.

Berlin.

Walther Vogel.

Monumenta Scaniae historica. Necrologium Lundense. Lunds Domkyrkas Nekrologium. Utgivet av Lauritz Weibull. Lund 1923.

„Das Necrologium Lundense ist das älteste, im Norden abgefaßte Dokument, das im Original bewahrt ist. Seine Entstehung reicht bis in den Anfang des zwölften Jahrhunderts zurück.“ Diese Tatsache allein würde schon die mühevollen Editionsarbeit rechtfertigen, die Lauritz Weibull auf die kritische Untersuchung dieses allmählich gewachsenen Handschriftenkomplexes verwandt hat; ebenso auch die reiche Ausgestaltung der Edition und ihrer Reproduktionsbeilagen. Dazu kommt die große sachliche Bedeutung der einzelnen Teile der Handschrift, von denen ich außer den verschiedenen Aufzeichnungen eigentlich nekrologischen Charakters den „Catalogus debiti estivalis et census insule“, die dänische Königsliste, aber auch die „Consuetudines canonice“ hervorheben möchte; dazu kommt endlich das Interesse, das dies Nekrologium mit seiner verwickelten Entstehungsgeschichte innerhalb der übrigen europäischen Nekrologien beanspruchen kann. Die Grundzüge der Entstehungsgeschichte hier wiederzugeben, muß ich mir versagen, da sie allzu umfangreich ausfallen müßte; der deutsche Leser wird S. 202 ff. die Ergebnisse der textkritischen Untersuchung zusammengefaßt vorfinden; und zwar in deutscher Sprache. Die Editionsarbeit beruht vor allem auf einer sorgfältigen paläographischen Spezialuntersuchung, deren Grundsätze S. 206 ff. mitgeteilt sind. Mit den Grundsätzen selbst kann ich mich allerdings nicht ganz einverstanden erklären. Da ich selbst einmal gerade für dieselbe Zeit eine paläographische Einzeluntersuchung durchzuführen hatte, darf ich die dafür Interessierten darauf verweisen¹. Bei aller An-

¹ Der Freiburger Stadtrodel. Eine paläographische Studie. Ztschr. f. d. Geschichte des Oberrheins, N. F. Bd. 26 u. 27.

erkennung, daß der gesamte Duktus und Rhythmus ein sehr wichtiges Untersuchungsmoment darstellen, scheint mir doch die Gebundenheit der einzelnen von demselben Schreiber verwandten Buchstabenformen eine größere zu sein, als Weibull annimmt, wobei allerdings festzustellen ist, daß zeitliche Wandlungen in der Handschrift desselben Schreibers vorkommen; diese erstrecken sich aber gerade auch auf Gesamtduktus und Rhythmus.

Inzwischen hat Weibull selbst kritische Ausführungen über die Königsliste veröffentlicht („Scandia“, Bd. I, S. 84ff.). Sie gehen dahin, daß in den Eintragungen der älteren Zeit (vor 1145) und der späteren Gegensätze der Anschauungen begegnen, die sich aus der verschiedenen politischen Parteinahme der Erzbischöfe von Lund erklären.

Kiel.

Fritz Rörig.

Henri Pirenne, Les villes du moyen âge. Essai d'histoire économique et sociale. Brüssel 1927. 203 S.

Dies äußerlich kleine und wenig umfangreiche Buch bringt in knappen, scharf umrissenen Kapiteln die Auseinandersetzung des sachkundigen Verfassers mit den großen allgemeingeschichtlichen Problemen, die hinter der Geschichte der mittelalterlichen Stadt auf europäischem Boden stehen. Was der Darstellung dabei ihren besonderen Reiz gibt, ist, daß der Verfasser die verfassungsgeschichtlichen Probleme in einem weit stärkeren Maße, als das z. B. meist in Deutschland zu geschehen pflegt, den wirtschafts- und sozialgeschichtlichen unterordnet. Die zeitliche Umrahmung ist überraschend: sie geht zurück bis in die Spätantike, endet im wesentlichen bereits im 12. Jahrhundert. Das ist kein Zufall: Mit dem Aufkommen und der inneren Festigung eines neuen Fernhandels seit dem 10. Jahrhundert ist die eigentliche Kraft wiedergewonnen, aus der allein wirkliche Städte und wirklich städtisches Leben wieder erblühen konnten; umgekehrt lag dem Verfasser daran, nachzuweisen, wann und warum der städtebildende und erhaltende Fernhandel der Antike niederging, ja sogar im 9. Jahrhundert so gut wie verschwand. Schuld an

letzterer Erscheinung waren nicht die Einfälle der Germanen in das römische Reich; diese haben den Mittelmeerhandel und die Bedeutung seiner Emporien, z. B. Marseilles, nicht gebrochen; wohl aber hatte im Süden das Vordringen des Islams, im Norden das der Normannen diese Auswirkung. Durch sie wurde das Reich Karls des Großen seiner seewärtigen Verbindungen beraubt und zu einem Lande rein agrarischer Kultur zurückgebildet. Die Sitze der Bischöfe, die „Burgen“ der Feudalherren, gaben den äußeren Kristallisationspunkt für die Bildung neuer Städte seit dem 10. Jahrhundert, deren Träger eben ein Stand damals neu wieder aufkommender Fernhändler war, die bei den genannten Plätzen, in den „faubourgs“ der „bourgs“, jene ihrem innersten Wesen nach vollkommen neuen und epochemachenden, ersten wirklich städtischen Siedlungen entstehen ließen. Das Wort „burgensis“ bedeutet den vollberechtigten Bewohner dieser „faubourgs“, nicht den der eigentlichen Burg; dort saßen die *castrenses* usw. des *Seigneurs*. Die sich in den werdenden Städten niederlassenden „*marchands au long cour*“ sind die Seele des Ganzen; von ihnen hängen die Handwerker usw. von vornherein wirtschaftlich ab; selbst z. B. die ganze flandrische Tuchindustrie, die durch die unternehmende Tätigkeit der „*marchands*“ erst zu einem rein städtischen Gewerbe wurde. Selbstverständlich hat auch die Organisation dieser bevorrechtigten Fernhändlerschicht, die Gilde, einen entscheidenden Einfluß auf das Werden einer spezifisch städtischen Verfassung gehabt.

Nur einen, allerdings wohl den wesentlichsten Gedankengang des geist- und gedankenreichen Buches habe ich hier in aller Kürze angedeutet. Der Kenner der deutschen Literatur wird schon aus dem wenigen erkennen, wo die Eigenart des Pireneschen Buches liegt; es hält sich nicht bei den rechtlichen Formen auf, sondern greift fest hinein in die großen geschichtlichen Probleme selbst, die erst hinter der rechtlichen Form stehen. Eine der interessantesten Fragen ist zweifellos die nach der Beurteilung der Entstehung des neuen Kaufmannsstandes. Für Pirenne geht die führende Oberschicht zurück auf berufsmäßige Fernhändler, die sich in den Städten niederlassen; nicht etwa auf Handwerker und berufsmäßige Kleinhändler, die zur Ergänzung ihrer Pro-

duktionsmittel und Warenvorräte notgedrungen Handelsreisen machen, und so gelegentlich, gewissermaßen wider ihren eigenen Willen, Fern- und Großhändler werden. Es ist bekannt, daß diese Anschauung sich in Deutschland zahlreicher Anhänger erfreut, und gerne zur Erklärung des Gewandschneiderproblems herangezogen wird.

An den verschiedensten Stellen unterstreicht Pirenne den „amour du gain“, das reine Gewinnstreben, als den eigentlichen Hebel des wirtschaftlichen Geschehens auf dem Gebiete des Handels auch bereits in frühmittelalterlicher Zeit, eine zweifellos berechtigte Auffassung, die neuerdings durch A. Dopsch eine breitere Begründung erhalten hat¹; selbstverständlich lehnt auch Pirenne es ausdrücklich ab, den „spiritus capitalisticus“ erst der Renaissance zuzuerkennen.

Gewiß wird man an mancher Stelle des Pireneschen Buches Bedenken haben können; so, vom hansischen Standpunkt aus, wenn er durch den Aufschwung des Handels im 12. Jahrhundert eine Belebung der Sundfahrt annimmt²; als Ganzes genommen wird aber dieses Buch als eine der anregendsten Schriften über Städtewesen zu gelten haben, die es überhaupt gibt.

Kiel.

Fritz Rörig.

Hugo Matthiessen, Middelalderlige Byer. Beliggenhed og Baggrund. København, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag 1927. 168 S. 8^o.

Hugo Matthiessen hat in einer Reihe von Büchern das dänische Städtewesen behandelt, teils einzelne Städte, wie seine Vater-

¹ Wirtschaftsgeist und Individualismus im Frühmittelalter, Archiv für Kulturgeschichte, Band XIX, S. 45 ff. — Mit den Schlußfolgerungen Dopschs in diesem Aufsätze, daß viele der Bindungen des „mittelalterlichen“ Menschen erst auf der Höhe des Mittelalters (zum Teil erst im späteren) entstanden sind, kann man sich gerade wieder vom hansischen Gesichtspunkt aus nur einverstanden erklären. Vgl. dazu meine „Hansischen Beiträge“, 1928, S. 149—153, 231 ff., 242 Anm. 38.

² Die Belebung des Ostseeverkehrs erfolgte, von der Nordsee aus gesehen, nicht durch den Sund, sondern über Hamburg—Lübeck. Vgl. für das Sundproblem meine „Hansischen Beiträge“, S. 162 ff.

stadt Fredericia (1911), Kopenhagen (1924), Hadersleben und Apenrade (1926), teils einzelne Erscheinungen städtischen Lebens in allen Städten des Landes, wie Scharfrichter (1910), Prostituierte (1919), die Nacht (1914), Straßennamen (1917)¹, Markt und Heerstraße (1922). Sein neues Buch beschäftigt sich mit dem Städtewesen des mittelalterlichen Dänemark und sucht die Gründe, weshalb die Städte gerade dort, wo sie liegen, entstanden, aufblühten oder wieder vergingen, aufzuklären.

Das erste Kapitel ist der Stadt Schleswig gewidmet (S. 17 bis 36), die an der schmalsten Stelle der jütischen Halbinsel entstand, wo der Übergang am leichtesten war, die gefährliche Umseglung von Skagen ersparte und am frühesten einen Weg von der Nordsee zur Ostsee bahnte. Ein großer Tauschhandel zwischen Westen und Osten fand hier statt. Über Schleswig führte auch der Ochsenweg, einst die stolze Heerstraße von der Elbe Strand zum Norden Jütlands. Drei Jahrhunderte dauerte die Blüte der Stadt in der innersten Bucht (Vig) der Schlei. Dann schwang das von Herzog Adolf von Holstein 1143 gegründete Lübeck sich zum merkantilen Beherrscher der Ostsee auf und die alte dänische Handelsstadt verlor endgültig, nachdem König Waldemar des Siegers Versuch, die wachsende Macht der Deutschen zu stürzen, bei Bornhövede 1227 gescheitert war, die Rolle, welche sie im Welthandel gespielt hatte.

Über die alten Handelswege vergleiche außer den von Matthiessen S. 153—155 angeführten Arbeiten noch August Sach „Über die Reisewege der ältesten nordischen Mission und die Gründung der Kirche Ansgars“, in den Schriften des Vereins für Schleswig-Holsteinische Kirchengeschichte, 2. Reihe, 6. Band (1914) S. 1—20.

Das zweite Kapitel untersucht Stadt und Verkehr vor der Zeit der Waldemare (S. 37—73). In der Mitte von Nordjütland liegt Viborg, eigentlich Vi-bjerg, der Berg mit dem Heiligtum, einst umgeben von altem Wald, der Knotenpunkt der Verkehrswege im nördlichen Jütland, an der Ostküste Aalborg, Randers und Aarhus — eigentlich Aros, die Mündung

¹ Vgl. die Besprechung von Edward Schröder in den Hansischen Geschichtsblättern 23 (1917). S. 444—446.

der Au. Auf Fünen ist Odense, das Heiligtum des Odin, die älteste und wichtigste Stadt, auf Seeland Roskilde an der schmalsten Stelle der Insel, und daneben — minder bedeutend — Slangstrup, Slagelse und Ringsted. In Schonen gehören sicher Helsingborg und namentlich Lund, „que est metropolis Danie“, der Wikingerzeit an. Die meisten dieser Städte liegen in den innersten Buchten der Förden, außer Schleswig keine im südlichen Teil des Landes, wo im 11. und der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts die Wenden mit Überfall und Vernichtung drohten. Erst um die Mitte des 12. Jahrhunderts wagte man Nästved zu gründen auf dem Wege von Lübeck nach Roskilde.

Dem mittelalterlichen Ripen ist das nächste Kapitel, das längste des Buches, gewidmet (S. 74—118). Ripen ist, obwohl Schleswig früher erwähnt wird, vielleicht die älteste Stadt Dänemarks. Nicht zufällig hat Ansgar nach Schleswig gerade hier eine Kirche gegründet. Über Ripen hat Dänemark im ältesten Mittelalter die stärksten Impulse von England empfangen. Lübecks Emporkommen und Schleswigs Fall brachte Ripen zu neuer Blüte. Aller Handel des Westens der jütischen Halbinsel konzentrierte sich hier. Außer den alten Verbindungen mit England sind namentlich Stade, Bremen, Gröningen, Köln, Neuß, Utrecht, Deventer, Harderwijk, Kampen, Alkmaar, Hoorn, Maastricht, Lüttich und Brügge am Handel mit Ripen beteiligt.

Als Beleg alter Verbindung wird von Matthiessen S. 103 die Glocke der Kirche von Folding (1512) mit französischer Inschrift angeführt. Hier darf wohl noch an die Glocken von Skrave und Bedstedt erinnert werden. Statt Nórre Grave muß es in Hadersleben Gravene heißen (S. 111).

Sundfahrt und Heringe ist das letzte Kapitel des Buches überschrieben (S. 119—152), das uns nach Schonen versetzt. Mehr als die anderen Abschnitte des Buches ist der Handel auf Schonen durch Dietrich Schäfers Schrift über das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen, das jetzt in neuer Auflage herauskommt, und durch Curt Weibull, Lybeck och Skånemarknaden (1922)¹ bekannt.

¹ Vgl. die Besprechung von Walther Vogel in den Hansischen Geschichtsblättern 1923, S. 141.

Zu S. 149 ist zu bemerken, daß Husum erst 1608 Stadtrecht erhalten hat, vgl. *Corpus statutorum Sleswicensium* II (1798) S. 515.

Hugo Matthiessens in schöner Sprache geschriebenes Buch beruht nicht nur auf sorgfältiger Benutzung der einschlägigen Literatur, über welche die Anmerkungen genaue Aufklärung geben (S. 153—166), sondern ihm kamen auch die Untersuchungen des Verfassers auf Wanderungen und Reisen durch das dänische Land zugute. Im ganzen wird man sein Buch als eine Bereicherung nicht nur der reichen dänischen Geschichtsliteratur, sondern auch der Handelsgeschichte des Mittelalters bezeichnen dürfen.

Hadersleben.

Th. O. Achelis.

Peter von Gebhardt, Das älteste Berliner Bürgerbuch 1453—1700. (Quellen und Forschungen zur Geschichte Berlins, Bd. I.) Berlin 1927. XV und 394 S.

In der Herausgabe deutscher Bürgerbücher bedeutet das vorliegende Werk einen großen Fortschritt. Durch die planvolle Sorgfältigkeit der Edition und durch ein dreifaches Register (Orts-, Personen- und Berufsverzeichnisse) ist es den bisher erschienenen 24 städtischen Bürgerbüchern des deutschen Sprachgebiets, die der Verfasser auf S. XIVf. dankenswert zusammengestellt hat, stark überlegen. Jeder Forscher wird deshalb das Buch mit größter Bequemlichkeit benutzen, ganz gleich, ob er es zu rechtsgeschichtlichen, soziologischen oder genealogischen Zwecken braucht. Vielleicht könnte man bei der Fortsetzung des Buches die Register und ihre Benutzung noch dadurch vereinfachen, daß man die Bürgeraufnahmen fortlaufend durchzählt. Man ersparte sich dadurch die Mühe des seitenlangen Suchens eines Namens, und gewänne zugleich sichere Grundlagen zu statistischen Untersuchungen für Vergleiche mit anderen Städten.

Seiner Anlage nach bildet das Berliner Bürgerbuch den ersten Teil des zweiten, um 1453 großzügig angelegten Berliner Stadtbuches. Während das älteste, jetzt verlorene Stadtbuch klein und unscheinbar war, sollte das zweite der Bürgerschaft auf lange Zeit zu „Ehren und Nutz“ dienen. Es war auf Pergament ge-

schrieben und sollte in einem zweiten Teil die „Wedderkope“ (d. h. besonders vereinbarte Rückkaufrechte an verkauften Grundstücken oder Renten), die hypothekarischen Verschreibungen auf Mündelgut und ähnliche Rechtsvorgänge, die man für spätere Jahre festhalten wollte, aufnehmen. Diese alte Ordnung hat man später aufgegeben, doch sind nicht, wie der Herausgeber S. X meint, die Seiten 109—350 der jetzigen Handschrift mit dem ursprünglichen Stadtbuch von 1453 zu identifizieren. Der Wechsel der Schreibstoffe nach S. 160 zeigt deutlich an, daß hier der erste Teil des Stadtbuches zu Ende war und der zweite grundbuchartig-privatrechtlich begonnen haben muß. Nach 1511 hat man also die ursprüngliche Anlage des Stadtbuches aufgegeben, seinen zweiten Teil entheftet und den ersten zum städtischen Eidbuch entwickelt. So beginnt der jetzige starke Band von 1086 Seiten mit den Eidesformeln der Bürger, Zünftler, Ratsmitglieder und anderer städtischer Beamten und läßt darauf die Namen derjenigen folgen, die die betreffenden Eide schwuren. Den eigentlichen Bürgeraufnahmen gehen deshalb fast 100 Seiten mit wichtigen Eidesformularen und Listen der Bürgermeister, Ratsherren, Stadtverordneten usw. voraus, während das Verzeichnis der vereideten Neubürger auf angehefteten Blättern bis 1700 fortgesetzt wurde.

In diesen schlichten Verzeichnissen der Bürgeraufnahmen drückt sich sehr stark die äußere und innere Geschichte der Stadt aus. Die Zahl der Neubürger und die Höhe ihrer Gebühren schwankte je nach den politischen Umständen. Wenn z. B. in den Jahren 1495/96 nur 5 bzw. 9 Personen die Berliner Bürgerschaft erwarben, oder — um ein zweites Extrem herauszugreifen — um 1688, dem Jahr des Regierungsantritts eines neuen Landesherrn, ihre Zahl auf über 175 stieg, so liegt hier eine besondere Stadtpolitik zugrunde. Oder sie zeigt sich darin, daß Juden nur zwischen 1453—75 gleich anderen Neubürgern ins Bürgerbuch eingetragen wurden, und daß der Rat um 1624 wegen der veränderten Zeiten und Kriegsgefahren „den Handwerkern das Bürgerrecht erhöhte.“

Dieses war im allgemeinen dem Bürgerrecht anderer deutscher Städte gleich. Man unterschied die Bürgersöhne, die anfänglich

von jedem Bürgergeld befreit waren, als „geborene Bürger“ von den Neuzuwandernden, wie auch die Bürger von den bloßen Einwohnern. Der Neubürger mußte geloben, den Anordnungen und dem Aufgebot des Rats zu folgen, eine Ausrüstung für Kriegsdienst und Feuerschutz (Ledereimer) besitzen und erhielt Anteil an der städtischen Allmende, während andererseits die Erwerbung des Bürgerrechts notwendig war, wollte jemand eine immobile bürgerliche Erbschaft antreten. Der Neubürger erwarb in der Regel „Bürgerschaft und Werk“ (d. h. Handwerk bzw. Innung), und jede Zunft besaß Privilegien des Rats über die Höhe der dabei zu erhebenden Gebühren. Die Bürgerlisten erhalten dadurch nebenbei fast den Charakter von Zunftlisten und man hätte deshalb eine Zusammenstellung über die erhaltenen Gebührenordnungen in den Zunftbriefen zum Verständnis der starken Abstufungen der Neubürger- und Zunftgelder gewünscht. Die Art und Weise, wie in Berlin „Bürgerrecht und Werk“ zusammengehörten, erinnert an die ältesten Neubürgerverzeichnisse in Lübeck (1259) und in gewisser Weise auch an das „burschap und Gilde“ bzw. „burschap und Weinbruderschaft“ der Kölner Bürgerlisten im 12. und 14. Jahrhundert. In Köln gab erst die Aufnahme in Bürgerschaft und Kaufmannsgilde bzw. Weinbruderschaft das politische Vollbürger- oder Großbürgerrecht. „Burschap und Gilde“ waren aber wie das Berliner „Bürgerschaft und Werk“ nicht identisch und konnten jedes für sich allein erworben werden. So kommt es im Berliner Bürgerbuch häufig vor, daß ein Bürgersohn nur ein „Werk“ erwarb, wobei sich seine Gebühren ermäßigten, falls er auch „in das Werk geboren“ war, während umgekehrt Neubürger verschiedentlich auf die Ausübung ihres erlernten Handwerks verzichteten und eventuell erst nach längerer Zeit beim Eintritt in eine Innung dem Rat eine Gebühr zahlten. Andererseits fehlen im Berliner Bürgerbuche Unterschiede im Bürgerrecht, wie sie z. B. das Dortmunder Bürgerbuch im 16./17. Jahrhundert erkennen läßt. Die westfälische Reichsstadt verlieh je nachdem die Pfahlbürgerschaft, die halbe oder die ganze Bürgerschaft und legte sogar für die beiden letzten Kategorien, die sich durch abgestufte Allmenderechte unterschieden, um 1621 gesonderte Bürgerlisten an. Berlin scheint nur ein Bürgerrecht besessen zu haben.

Es ist unmöglich, die Fülle des im Berliner Bürgerbuch neuerschlossenen Quellenmaterials anzudeuten. Möchte es zahlreichen anderen Städten Ansporn und Vorbild werden, nun auch ihre Bürgerlisten mit gleicher Sorgfalt zu veröffentlichen.

Dortmund.

Luise v. Winterfeld.

P. J. Meier, Der Streit Herzog Heinrichs des Jüngeren von Braunschweig-Wolfenbüttel mit der Reichsstadt Goslar um den Rammelsberg. Im Auftrage der Unterharzer Berg- und Hüttenwerke. Quellen und Forschungen zur Braunschweigischen Geschichte. 9. Band. Goslar 1928. 154 S. 1 Tafel. 8^o.

Die Schrift ist erschienen anlässlich der 400. Wiederkehr des Tages, als am 14. Februar 1527 Herzog Heinrich d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel die Rechte am Bergwerke in Goslar, die im 13. Jahrhundert als Reichslehen an die welfischen Herzöge gekommen, aber 1356 an die Stadt und die Sechsmannen des Rammelsberges verpfändet waren, wieder einlöste und damit den Grund legte zu der staatlichen Verwaltung dieses Betriebes. Mit der Einlösung von 1527 setzte nun ein bis 1552 dauernder erbitterter Streit zwischen dem Herzog und der Stadt Goslar um diese Gerechtsame und ihren Umfang ein, ein Streit, der sowohl mit geistigen Waffen von den Juristen vorm Reichskammergericht wie in enger Verquickung mit der bekannten feindlichen Haltung des Herzogs gegenüber der lutherischen Lehre und mit dem Ausbruch und Verlauf des schmalkaldischen Krieges auch mit Gewalt geführt wurde mit dem Ergebnis, daß Herzog Heinrich seine Ansprüche im Riechenberger Vertrag von 1552 ziemlich gewaltsam erzwang. Meier weist nun ausführlich nach, daß wohl die Macht, nicht aber das Recht auf der Seite des Herzogs gewesen ist. Vor allem hat das finanziell wichtige Vorkaufsrecht auf die Erträgnisse der Bergwerke sowie die gesamte vom Herzog beanspruchte Verwaltung nicht zu den verpfändeten Rechten gehört, sondern diese umfaßten nur einen Teil der Forsten, den Bergzehnten und das Berggericht im engeren Sinne. Die Untersuchung über das Vorkaufsrecht geht weit ins Mittelalter

zurück und rollt manche Fragen der Goslarer Verfassungsgeschichte auf, die in letzter Zeit vor allem durch die Forschungen von Frölich, dessen Ergebnisse sich mit Meiers Meinungen nicht immer decken, neu angeschnitten worden sind. Auch der Münzgeschichte wird in dem Zusammenhange eine längere exkursartige Erörterung zuteil, und zwar mit Recht, denn manche wirtschaftsgeschichtlichen Dinge, zumal in einer Bergstadt wie Goslar mit ihren für ganz Norddeutschland wichtigen Silberschätzen, sind nicht ohne genaue Kenntnis der Münz- und Geldverhältnisse völlig zu verstehen. Das Buch, in dem es freilich an Hypothesen und Kombinationen nicht fehlt, bedeutet ohne Frage einen wertvollen neuen Beitrag zur Geschichte Goslars und nicht minder zur Kenntnis der umstrittenen Persönlichkeit Herzog Heinrichs d. J.

Braunschweig.

Wilhelm Jesse.

Erich von Lehe, Grenzen und Ämter im Herzogtum Bremen. Altes Amt und Zentralverwaltung Bremervörde, Land Wursten und Gogericht Achim. Mit 3 farbigen Kartenbeilagen. (Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas von Niedersachsen, 8. Heft.) Göttingen 1926.

Wenn von den Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas von Niedersachsen, dem am energischsten betriebenen Unternehmen der hannoverschen Historischen Kommission, das vorliegende Heft hier eine Besprechung findet, so geschieht es wegen der Lage des in ihm behandelten Gebiets. Der hansische Kaufmann, der, von der hohen See kommend, Bremen und Hamburg ansegelte, hatte zuletzt, ehe er den erstrebten Hafen erreichte, auf mehrstündiger Fahrt zur linken bzw. zur rechten Hand das zwischen unterer Weser, unterer Elbe und der See liegende Territorium der Erzbischöfe von Bremen, dem von Lehes Arbeit gewidmet ist.

Das Territorium zerfiel in ein großes, aber schwach besiedeltes, von Mooren stark durchsetztes Mittelstück, die diluviale hohe Geest, geologisch gesehen die Fortsetzung der Lüneburger Heide, ein uraltes Siedlungsland, und die schmalen, aber äußerst wohl-

habenden und volkreichen alluvialen Marschländer an Fluß und See, deren Besiedlung wohl kaum allzulange vor unserer Zeitrechnung begann und erst in historischer Zeit sich vollendete. Die geologisch-geographischen Unterschiede, zu denen noch solche rasekundlicher Art kommen (Niedersachsen auf der Geest, starker friesischer und flämischer Einschlag in den Marschen), sind hier so groß, daß sie auf die Verfassung und Verwaltung des Landes und namentlich auch auf die Entstehung der lokalen Gerichts- und Verwaltungsbezirke nicht ohne tiefgehenden Einfluß bleiben konnten.

Mit Recht greift daher von Lehe ein Geestgebiet (Amt Vörde) und ein Marschgebiet (Land Wursten) zur näheren Untersuchung heraus; an dritter Stelle wird das Gogericht Achim untersucht, ein Mischgebiet, das in mancher Beziehung Besonderheiten aufweist.

Das Amt Vörde (Bremervörde) zeigt in seiner historisch-geographischen Entwicklung weitgehende Übereinstimmung mit den Lüneburger Großvogteien Celle und Winsen a. d. L., die uns Martin Krieg im 6. Heft der Studien und Vorarbeiten schilderte. So erweisen sich als Einheiten für die Bildung der Lokalverwaltung wie dort so auch hier die aus der Zeit der fränkischen Invasion oder — wahrscheinlicher — aus altsächsischer Zeit herrührenden Gogerichte, im Bremischen Börden genannt (nach von Lehe von *boren* = erheben, also Hebungsbezirke). Neben die alten vom Volke gewählten Gografen wurden herrschaftliche Vögte gesetzt, oft freilich so, daß mehrere Börden zu einer Vogtei zusammengeschlossen wurden. Diese Bördevägte, wie natürlich auch die Gografen, unterstanden dem Vogt (Amtmann) auf der Burg Vörde, wo die Rechnung für das gesamte Gebiet geführt wurde.

Die Grundherrschaften der Klöster und adligen Höfe waren in erzbischöflicher Zeit für Justiz und Verwaltung nur von untergeordneter Bedeutung. Doch erheischt die eigenartige Entwicklung der Börde Beverstedt besondere Beachtung. von Lehe schildert die Verhältnisse eingehend, doch ohne ihre Einzigartigkeit genügend scharf zu unterstreichen. Es spaltete sich hier nämlich das alte Gogericht in ein für die zahlreichen Meier der verschiedenen Gutsherren zuständiges „adliges“ Gericht (mit hoher Gerichtsbarkeit) und ein weiteres („herrschaftliches“)

Hochgericht, auf dem die ebenfalls bedeutende Zahl der Amtsmeier zu erscheinen hatte. Die beiden Gerichte lagen also im Gemenge. Aber nicht nur diese Gemengelage unterscheidet das adlige Gericht Beverstedt von den meisten adligen Gerichten in Niedersachsen. Bedeutsamer ist, daß hier nicht bloß die Gutsuntertanen nur eines adligen Gutsherrn (eben des Gerichtsherrn), sondern die Gutsuntertanen sämtlicher in der Börde begüterten adligen Gutsherren gerichtspflichtig waren. Und weiter zeigt das adlige Gericht Beverstedt in eigenartiger Verquickung nebeneinander jene beiden Wurzeln, die für die Entstehung adliger Gerichte überhaupt in Frage kommen: Erwerb eines alten Landgerichtes (oder eines Teiles eines solchen) und Bildung eines neuen Gerichts durch Aufbau auf einer Grundherrschaft. Zum Abschluß gelangten die geschilderten Verhältnisse allerdings erst im 18. Jahrhundert.

Mit dem Erwerb des Erzstiftes durch Schweden (1648) setzt im Amt Vörde eine ganz neue Entwicklung ein. Das große Amt wird zerschlagen; die Klöster werden säkularisiert. Es entstehen zahlreiche kleine Ämter und durch Verschenkung solcher Ämter zahlreiche, in Justiz und Verwaltung diesen Ämtern gleichgestellte adlige Gerichte. Doch lassen sich auch durch diese Entwicklung hindurch bis ins 19. Jahrhundert hinein die Zellen der ganzen Lokalverwaltung, die Börden, unschwer weiterverfolgen.

Ganz anders liegen die Verhältnisse im Lande Wursten, das im Mittelalter unter seinen von den einzelnen Kirchspielen gewählten 16 Ratgebern ein fast selbständiges Territorium (Bauernrepublik) bei nur nomineller Oberhoheit der Erzbischöfe darstellt. Bei der Eroberung 1525 traten an die Stelle der gewählten Ratgeber die vom Erzbischof — allerdings regelmäßig aus den Landeseinwohnern — bestellten Kirchspielsvögte, die einmal als Einzelrichter die Kirchspielsvogteigerichte abhielten, die aber anderseits auch als Kollegium an den zentralen Obergerichten des Landes Wursten (Gesamtvogtgericht, Landgericht, oberstes Landesgericht) beteiligt waren. Nach von Lehe entspricht die Kirchspielsvogtei in der Marsch der Börde (Gogericht) auf der Geest. Die Übereinstimmung ist jedoch überwiegend nur eine solche der Gerichtsorganisation. Denn der Kompetenz nach ist

das Bördegericht zweifelloses Hochgericht, nicht aber das Kirchspielsvogteigericht. Ein Teil der Hochgerichtscompetenzen im Lande Wursten lag vielmehr bei den genannten oberen Gerichten, die allein auch von den Beamten in Vörde (Landdrost und Amtmann) geleitet wurden.

In schwedischer Zeit wurde infolge der Zerschlagung des großen Amtes Vörde das Land Wursten ein selbständiger Verwaltungsbezirk (unter einem Obervogt) und später — nach Aufhebung der Kirchspielsvogteien — auch ein einheitlicher Gerichtsbezirk. So ging das Land in hannoverscher Zeit in das Amt Dorum über, nachdem sich freilich schon vorher das Amt Nordholz abgezweigt hatte. Dies letztere Amt geht aus dem Besitzrecht hervor, das die Familie Bulder an einem Teil des im 17. Jahrhundert neu eingedeichten Neuen Feldes gewonnen hatte — die einzige Parallele, die sich in unserer Marsch zu den zahlreichen Adelsgerichten der Geest ziehen läßt.

Das dritte der von von Lehe bearbeiteten Gebiete ist das oberhalb der Stadt Bremen an der Weser gelegene Gogericht Achim, das Geest- und Marschland in sich vereinigt. Infolge des Machtstreites zwischen dem Erzbischof als dem Landesherrn, dem Domcapitel als dem bedeutendsten Grundherrschaft und dem immer selbständiger werdenden Bremen als dem Pfandherrschaft konnte sich das Gogericht lange eine bemerkenswerte Selbständigkeit bewahren. Sie zeigte sich nicht nur darin, daß sich die urteilende Gerichtsgemeinde länger als anderswo erhielt, sondern auch in dem zähe festgehaltenen Rechte der Wahl der Gografen. Allmählich kam jedoch das Gografenamts — trotz des fortbestehenden Wahlrechts — praktisch in den erblichen Besitz der im Gerichte reich begüterten Familie Klüver, der es schließlich (1. Hälfte des 17. Jahrhunderts) zu Lehen gegeben wurde. In späterer Zeit wechselte das Gericht häufig seinen Besitzer und nahm unter dem Namen „Gogericht“ eine Mittelstellung zwischen einem landesherrlichen Amte und einem adligen Gerichte ein, auf deren nähere Charakterisierung (Verwaltungscompetenz, grundherrliche Stellung der Gerichtsinhaber im Gogerichtsbezirk) von Lehe jedoch nicht näher eingeht. Erst 1852 wurde das Gogericht in das Amt Achim verwandelt.

Man sieht, das Buch stellt einen wichtigen Beitrag zur lokalen Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte dar, wobei bemerkt werden muß, daß vieles hier nicht einmal auch nur angedeutet werden konnte. Dazu gehören die interessanten deichrechtlichen Verhältnisse, dazu gehören ferner die gerade für das Atlasunternehmen äußerst wertvollen Untersuchungen über die Entwicklung der Grenzen auf Marsch und Geest.

Die umfangreiche, gründliche und ergebnisvolle Arbeit diene zum Erwerb der Doktorwürde. Wäre der Durchschnitt der Dissertationen auch nur halb so umfangreich, gründlich und ergebnisvoll, dann stünde es besser um das Ansehen des Dokortitels.

Braunschweig.

Werner Spieß.

Lotte Hüttebräuker, Das Erbe Heinrichs des Löwen.

Die territorialen Grundlagen des Herzogtums Braunschweig-Lüneburg von 1235. (Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsens.) Mit einer Ahnentafel und einer farbigen Kartenbeilage. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1927. XVI u. 99 S. 13 Mk.

Die vorliegende Arbeit stellt sich, wie im Untertitel zum Ausdruck kommt, die Aufgabe, den welfischen Allodialbesitz zu bestimmen, der nach dem Zusammenbruch des sächsischen Herzogtums Heinrich des Löwen unter seinem Enkel Otto dem Kinde in einer Hand vereinigt, die Grundlage des am 15. August 1235 zu Mainz errichteten Herzogtums Braunschweig-Lüneburg wurde. Mit dieser Zielsetzung nimmt die Abhandlung unter den Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsens, die bisher nur einzelne Teile des großen niedersächsischen Forschungsgebietes behandelten, eine Sonderstellung ein; denn sie zieht das ganze Land zwischen Weser und Fulda einerseits, Elbe und Saale andererseits in Betracht, über das sich der Besitz des großen Welfen auf Grund von Beerbung der reichsten und mächtigsten Geschlechter Niedersachsens und auf Grund von bedeutenden eigenen Erwerbungen erstreckte.

Ein kurzer erster Teil gibt die Grundzüge der — meist bekannten — Geschichte des welfischen Besitzes bis 1235.

Die Bedeutung und das Verdienst der Arbeit liegt auf dem zweiten, umfangreichsten Teil, der im einzelnen Grundbesitz, Rechte an Kirchen und sonstige Gerechtsame außer den Grafschaften behandelt. Denn zum ersten Male wird hier auf Grund eingehender Quellen- und Literaturstudien der Gesamtkomplex des großen Besitzes geschlossen zusammengestellt. Im Vordergrund stehen die natürlichen Mittelpunkte der Güter und Rechte, die Burgen, Städte, Klöster und Stifter; die Geschichte ihrer Beziehungen zum Welfenhaus bis in die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts wird in 9, nach geographischen Gesichtspunkten eingeteilten Abschnitten kurz dargestellt. Die Ausführungen über diese bedeutenderen Besitzstücke werden vervollständigt durch eine tabellarische, alphabetisch angeordnete Zusammenstellung der zahlreichen weitverstreuten Einzelgüter, Höfe, Ländereien, Zehnten u. dgl. Durch diese Trennung der wichtigeren Güter von den übrigen und durch die alphabetische Verzeichnung dieser gewinnt die Arbeit eine gute Übersichtlichkeit; hierdurch wird ihr Wert für die Lokalforschung noch besonders erhöht. Das sich ergebende Gesamtbild ist veranschaulicht durch eine große Karte (1:300000), auf der die Besitzungen durch Ortsunterstreichungen in verschiedenen Farben, je nach Herkunft (Brunonen, Billunger usw.) und nach ihrer zeitlichen Zugehörigkeit, kenntlich gemacht sind.

Der dritte Teil, der von den Grafschaften handelt, beschäftigt sich mit den Fragen, wo die Welfen und ihre Vorfahren vor 1180 gräfliche Gerichtsbarkeit besessen haben, ob zwischen 1180 und 1235 gräfliche Rechte in welfischer Hand nachweisbar sind, welche Grafschaften die Welfen nach 1235 gehabt haben und ob deren Erwerbung vor oder nach 1235 fällt. — Im niedersächsischen Gebiet befanden sich im 11. Jahrhundert die meisten Grafschaften in den Händen der mächtigen Geschlechter, deren Erbe Heinrich der Löwe wurde, und von ihnen hat er, wie ihre sonstigen Güter, auch ihre Grafenrechte erhalten. Mit seinem Sturze gingen sie verloren, nicht nur für ihn, sondern auch für seine Nachkommen. Die Grafen, die sie von ihm als Herzog zu Lehen gehabt hatten, empfangen sie nun vom Reich oder von der Kirche und sahen sich dadurch erst recht in die Lage versetzt, auf

der Grundlage ihrer Grafschaften eigene Territorialherrschaften aufzurichten.

Aber aus der Tatsache, daß die Welfen 1235 keine ausgesprochenen Grafschaften innehatten und Grafengerichte hielten, zu schließen: „von ganz vereinzelt Kirchenlehen abgesehen, haben die Welfen 1235 sicher weder rechtlich noch tatsächlich gräfliche Gerichtsbarkeit gehabt“, geht m. E. zu weit. Denn wenn auch die urkundliche Überlieferung vor 1235 nicht ausreicht, so haben wir doch Grund zu der Annahme, daß im Lüneburgischen, dem einen Hauptteil des neuen Herzogstums, abgesehen vom lüneburgischen Wendland, die machtvolle Markgrafschaft und das Amtsherzogtum der Billunger keinen Raum für andere Grafschaften gelassen haben. Da aber die Billunger und nach ihnen die Welfen als Grundherren über den umfangreichsten Allodialbesitz in diesem Lande geboten, scheinen sich schon früh ihre Hoheitsbefugnisse, zu denen in erster Linie die gesamte, also auch die gräfliche Gerichtsbarkeit zu zählen ist, mit ihren grundherrlichen Rechten zu einem einheitlichen Herrschaftskomplex verschmolzen zu haben. Ein Vorgang, der in der besonderen Stellung der lüneburgischen Vögte zum Ausdruck kommt: Diese waren vorwiegend Beamte, die die Gerichtsbarkeit und andere Hoheitsrechte ausübten und zugleich den umfangreichen Grundbesitz verwalteten. Auf dieser Tatsache, die im 14. Jahrhundert ganz offensichtlich wird, beruhte gerade die schnellere Durchsetzung der Landeshoheit der neuen braunschweig-lüneburgischen Herzöge im Lüneburgischen als z. B. im Calenbergischen, wo noch verschiedene Grafengeschlechter saßen und einzelne Grafschaften von den Welfen erst nach 1235 erworben wurden¹.

Minden i. W.

M. Krieg.

¹ Vgl. M. Krieg, Die Entstehung und Entwicklung der Amtsbezirke im ehemaligen Fürstentum Lüneburg. Studien und Vorarbeiten z. histor. Atlas Nieders. Heft 6, S. 89ff.

Hermann Krause, System der landständischen Verfassung Mecklenburgs in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Rostock 1927. C. Hinstorffs Verlag. 194 S.

Das „System der landständischen Verfassung Mecklenburgs“ füllt eine fühlbare Lücke unserer verfassungsgeschichtlichen Literatur aus, da wir dank Hegel und Steinmann wohl die Entstehung jener Verfassung kannten, aber noch keine systematische Darstellung dieser in Mecklenburg besonders eigenartigen und durch zähe Dauer merkwürdigen Verfassungsform besaßen. Die mit rühmenswürdiger Genauigkeit und selbständigem Urteil verfaßte Arbeit Herm. Krauses, den die Vereinigung historischer und juristischer Vorbildung zur Lösung der schwierigen Aufgabe besonders befähigte, verarbeitet das reichhaltige, im Schweriner Staatsarchiv aufbewahrte Aktenmaterial der Jahre 1555—1575 und gliedert sich in vier Abschnitte, welche 1. die beiden Träger der öffentlichen Gewalt, Landesherren und Stände, 2. das Verhältnis der Träger der öffentlichen Gewalt zu einander, 3. die Funktionen der öffentlichen Gewalt, 4. das Verhältnis der Landstände zur Gesamtheit der Untertanen behandeln. Die „gemeinen Stände“ Mecklenburgs umfaßten seit der Mitte des 16. Jahrhunderts die Ritterschaft und die Städte des Landes. Das Standschaftsrecht der Ritterschaft, des numerisch stärksten und einflußreichsten Standes, haftete nicht am Burgenbesitz (wie z. B. in Jülich und Berg), sondern am Lehngut. Mecklenburg eigentümlich war es, daß die beiden großen im Verbande der Hansa stehenden Seestädte Rostock und Wismar im 16. Jahrhundert (und darüber hinaus bis zum Jahre 1918, vgl. S. 17) neben den Landstädten eine besondere Kurie des Landtages bildeten und bisweilen „gesondert antworteten“ (S. 15). Das Verhältnis der Landstände zur Gesamtheit der Untertanen nahm in Mecklenburg schon deswegen einen eigenartigen, namentlich von altdeutschen Zuständen abweichenden Charakter an, weil es dort keine landtagsunfähigen Grundherren und keine freien Bauern, mithin auch keine Untertanen gab, welche nicht durch einen Grundherrn oder eine Stadt vertreten waren. „Der Landtag war nichts anderes als eine Versammlung der lokalen Obrigkeiten“ (S. 190). Daher spricht Krause den mecklenburgischen Landständen den Charakter

einer Landesrepräsentation ab, während Martin Haß (Die kurmärkischen Stände im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts, S. 312, 311) in der rechtlichen Stellung der Stände der Mark Brandenburg, wo sich ebenfalls „die landtagsunfähigen Bevölkerungsteile haarscharf mit denen deckten, die nur als Hintersassen der Landtagsfähigen galten“, wenigstens „Ansätze“ zu einer Landesrepräsentation zu erkennen glaubt, weil die beiden Kurien, Städte und Ritterschaft, „nicht bloß sich selbst, sondern zugleich auch das Land als ideelle Einheit“ vertreten haben.

Rostock.

H. Spangenberg.

Karl H. Panhorst, Deutschland und Amerika. Ein Rückblick auf das Zeitalter der Entdeckungen und die ersten deutsch-amerikanischen Verbindungen unter besonderer Beachtung der Unternehmungen der Fugger und Welser. München 1928. Ernst Reinhardt. XI u. 308 S. gr. 8°. Geh. 12 Mk.

In seinem Werk über die überseeischen Unternehmungen der Welser hatte Konrad Häbler Hermann A. Schumachers 1892 in der Hamburger Festschrift veröffentlichte Abhandlung über die Welser in Amerika als eine „schwere Enttäuschung“ bezeichnet (S. 50, Anmerk 1). Die Arbeit war unfertig nach dem Tode des Verfassers herausgegeben, der wissenschaftliche Apparat war unterdrückt worden, und diese Veröffentlichung kam auch in anderer Hinsicht zu kurz. Aber andererseits zeigte sie Schumachers in früheren Arbeiten — so über Petrus Martyr, Mutis, Caldas, Codazzi — bewährte Sorgfalt und literarische Gewissenhaftigkeit, seine ausgezeichnete Kenntnis der alten zuständigen Quellen und die gründliche Durchdringung seines Stoffs. Die wissenschaftlichen Anmerkungen zur beigegebenen Abhandlung über Castellanos zeigten, was wir von dem als unfertig weggelassenen Apparat hätten erwarten können.

Der Referent muß bekennen, daß ihm das jetzt nach 36 Jahren erschienene Buch Panhorsts über den gleichen Gegenstand eine weit schwerere Enttäuschung gewesen ist. Denn während es einerseits natürlich auf der Grundlage steht, die seit Schumachers Tagen andere wertvolle Arbeiten, zumal das schöne, vorbildliche

Buch Häblers, geschaffen haben, und wenn es seinerseits über diese hinaus auch einige wenige, wenn in ihrer Art auch nur unbedeutende Fortschritte zeigt, so ist doch sein Inhalt schwer belastet durch seines Verfassers weitgehende Sorglosigkeit und Schnellfertigkeit in Heranziehung, Benutzung und Nachweisung der Quellen-Unterlagen, durch seine nicht selten zutage tretende Unkenntnis, die eine gründliche Durchdringung seines Stoffes vermissen läßt, durch seine unzureichende Darstellung der Welserzüge und schließlich — ein Übel, das die anderen in sich schließt — seine mangelhafte Selbständigkeit, seine Abhängigkeit von seinen Vorgängern, zumal von Häbler, die durch Übernahme der Quellenachweise jener als Quellenbelege in die eigenen Anmerkungen äußerlich für den Nichtkenner verdeckt wird. Das Buch ist Konrad Häbler gewidmet, dem damit etwas zugeeignet wird, was in wesentlichen Teilen bereits seit 25 Jahren sein geistiges Eigentum war.

Zur Begründung dieses Urteils steht dem Referenten ein verhältnismäßig nur geringer Raum zur Verfügung; er muß versuchen, in ihn so viel und so gut hineinzudrängen als ihm möglich ist.

Die in den Anmerkungen am Fuß der Seiten aufgeführten Quellenbelege des Verfassers sind in sehr großem Umfange ungenau und unkontrollierbar; er nennt fast nie Ausgabe oder Auflage, wenn sie zuerst oder auch später sonstwo in seinem Buche auftreten, obwohl die Nachprüfung erweist, daß in seinen Anmerkungen mehrere Ausgaben desselben Buchs als benutzt gemeint sein müssen; oder er nennt sie so, daß sie mit ähnlichen Werken des Verfassers verwechselt werden können. (Beispiele: S. 22, 54, Peschel; S. 24, Winsor; S. 26, A. v. Humboldt; S. 26, Simón; S. 33, 56, Navarrete; S. 88, Valentijn; S. 141, Castellanos). Die von ihm u. a. aufgeführten Castellanos, Herrera, A. v. Humboldt (Kritische Unters. und Reisen), Las Casas, Petrus Martyr, Navarrete, Oviedo y Baños, Oviedo y Valdés, Peschel, Simón haben, ganz oder zum Teil, zwei oder mehr Ausgaben oder Auflagen, und für sie alle trifft das soeben Gesagte bei Panhorst zu. Seine Zitierungsweise ist planlos, und seine Titelangaben sind auch sonst häufig fehlerhaft, z. T. mit Fehlern durchsetzt.

(Beispiele: S. 21, Anm. 38; — S. 40, A. 87, 88; — S. 71, A. 140, 141; — S. 88, A. 177; — S. 290, A. 502).

Der Grund hierfür und z. T. auch die Erklärung für das in den folgenden Ausführungen Festgestellte ist, daß sich der Verfasser die in seinen Fußnoten aufgeführten Literaturnachweise zu einem sehr großen Teil nicht selbst erarbeitet, sondern sie aus den Büchern seiner Gewährsmänner — Häbler, A. v. Humboldt, Peschel, Ruge, Ghillany, Kretschmer u. a. —, von denen der eine diese, der andere jene Ausgabe des betreffenden Werks benutzt hatte, wörtlich übernommen hat — hin und wieder mitsamt ihrer Fehler —, ohne sich um Ausgabe oder Auflage weiter zu kümmern. Eine ganz erheblicher, mit Sicherheit oder ziemlicher Sicherheit feststellbarer Teil der in den Fußnoten aufgeführten Literatur, die dem Buche einen so gelehrten Anstrich gibt, ist offenbar gar nicht in den Händen des Verfassers gewesen.

Als Beispiele für unfeststellbare oder als falsch von mir festgestellte Quellennachweise führe ich an: S. 21, Anm. 38, Navarrete; — S. 24, A. 46; S. 29, A. 64; S. 251, A. 471; dazu S. 1, A. von Humboldt; — S. 28, A. 58, Ruge; — S. 33, A. 75, Navarrete; — S. 88, A. 177, Valentijn; — S. 95, A. 186, Baumgarten; — S. 107, A. 211, HARRISSE; — S. 107, A. 212, Petrus Martyr; — S. 158, A. 322, Federmann; — S. 234, A. 442; S. 235, A. 444; S. 239, A. 452; S. 242, A. 453, u. pass., Castellanos. Ganz heillos ist die Verwirrung bei Herrera (S. 20, 35, 95, 103, 107, 194, 204, 217, 229, 242, 245, 253, 256), Oviedo y Valdés und Oviedo y Baños (S. 107, Anm. 215; S. 141, A. 281; S. 202, A. 370; S. 203, A. 373; S. 204, A. 377; S. 212, A. 400, 402; S. 220, A. 420; S. 236, A. 447; S. 239; S. 242; S. 243, A.; S. 252, A. 475), die ihren Höhepunkt in dem Absatz findet, wo Panhorst den im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts geborenen Oviedo y Baños im Jahr 1540 mit Benalcázar in Santo Domingo zusammentreffen läßt.

Weiter kann auf diese unerfreuliche Seite des Buches, die den Verfasser um das Vertrauen seiner Leser bringt, hier nicht eingegangen werden. Es kann nur noch bemerkt werden, daß eigentliche Druckfehler im deutschen Text sehr selten sind, daß aber in den aus fremden Sprachen wörtlich übernommenen

Zitaten, in Ortsbezeichnungen und besonders in Personennamen eine große Zahl von Irrtümern und Falschschreibungen steckt.

Daß infolge dieser Verhältnisse und seines Verzichts auf eigenes Studium vieler der von ihm aufgeführten Quellen dem Verfasser manche Irrtümer aus Unkenntnis zustoßen, ist nur natürlich. Diese Irrtümer als Folgen des Verfahrens des Verfassers, sich auf ältere, z. T. heute überholte Arbeiten zu stützen, ohne dabei an die alten Quellen selbst heranzugehen und ohne auch neuere Bearbeitungen heranzuziehen, zeigen sich besonders auffällig in den Abschnitten seines Buches „Einleitung“, „Der Streit um die Verbindung mit Indien“, „Der Gewürzhandel“, „Die portugiesischen und spanischen Indienfahrten“, „Der Anteil deutscher Kaufleute“. Man kann sagen, daß von S. 1 bis 82 die Darstellung unzureichend ist; dann wird es etwas besser, aber auch weiterhin im Buch zeigen sich irrtümliche Angaben. Beispiele: S. 11 ff. Zur Beurteilung von Regiomontanus und Martin Behaim und ihres Einflusses auf das Zeitalter der Entdeckungen genügt die ältere von P. aufgeführte Literatur bis einschließlich Gelcich — wobei das vortreffliche Buch Franz v. Wiesers (1881) übrigens fehlt — nicht mehr, sondern es mußten die neueren Arbeiten, zumal die von Luciano Pereira da Silva und José María Rodrigues herangezogen werden; auch Joaquim Besaúde, wenschon dieser mit Vorsicht und Kritik, da er den Beweis erbracht hat, daß ihm ein objektives Urteil schwer fällt. Für das, was P. über die „Copia der Newen Zeytung“ sagt (S. 32 bis 36), gilt das gleiche. Eine bessere Kenntnis und Heranziehung der vorbildlichen Untersuchungen Franz Hümmerichs würden den Verfasser bei seiner Behandlung der ersten Indienfahrten der Deutschen vor Fehlern bewahrt haben (S. 16—17, 70). Mit der sogenannten zweiten Reise Sebastian Cabots (S. 48) und mit der Fahrt Cabral's (S. 48) verhält es sich ebenso; es ist erstaunlich, daß nach allem, was hierüber gearbeitet worden ist, zumal über Cabot seitens H. HARRISSE, so etwas noch in einem wissenschaftlichen Werk über die Geschichte der Entdeckungen gedruckt werden konnte. Colón hat nicht während seiner dritten Reise, wie P. uns erzählt (S. 47), die Küste des Festlands von Amerika von der Mündung des Orinoco „bis zum Cabo de la Vela (im

späteren Welsergebiet)“ befahren. Dagegen vermißt man schmerzlich bei der Vorführung der Entdeckungsfahrten in diesen Gegenden (S. 47—51) die Erwähnung und Kennzeichnung der spanischen Sklavenfängerzüge an der Nordküste Venezuelas, die noch vor dem Auftreten der Welser diese Küste zur Sklavenküste Amerikas machten. Wer über die verknoteten Probleme hinsichtlich des noch immer strittigen Vespucci nicht gründlich Bescheid weiß, soll dem Florentiner aus dem Wege gehen, so weit er nur kann. Panhorst tut das nicht, scheint aber als Unterlage für seine Behandlung (S. 47—53) im wesentlichen nur Humboldt und Peschel gehabt zu haben, wie denn überhaupt A. v. Humboldt's „Chronologische Übersicht“ („Kritische Untersuchungen“, Berlin 1836, II, 445ff.) Panhorst's „kleinen gedrängten Überblick“ (S. 43ff.) beeinflußt zu haben scheint. Mit den Reisen von Vicente Yáñez Pinzón und Solís verhält es sich ähnlich: Irrtümer, weil die neueren Forschungen fehlen! (S. 53ff.). — Die Fußnote 149 auf S. 77, Navarrete, IV. p. 93ff. zur Begründung des Ladungswertes des Schiffes „Victoria“ ist ein Fehlgriff; es mußte auf Navarrete IV, 247—248 hingewiesen werden, auf Peschel, „Zeitalt. d. Entdeck.“, 2. A., S. 507, Anm. 4, und die Korrektur durch P. A. Tiele: „De Europeërs in den Maleischen Archipel“, I (1509—1529), p. 380, Anm. 3. — Auf S. 79 behauptet P., daß die Schiffe des Magalhães-Geschwaders die Molukken von Osten kommend eher erreicht hätten, als die Portugiesen von Westen aus. — S. 87, Anm. 175, hat P. die Belegstelle „Tarducci l. c. S. III“, ohne diese Quelle, soweit ich sehe, sonst irgendwo vorher oder nachher zu nennen. Die wenigsten seiner Leser werden wohl wissen und herausbekommen können, was es mit dieser Literaturangabe für eine Bewandnis hat; der Verfasser vielleicht selbst nicht: Es ist das von den Büchern F. Tarducci's 1892 zu Venezia erschienene „Di Giovanni e Sebastiano Caboto. Memorie raccolte e documentate“, gegen dessen in wesentlichen Punkten unhaltbare Behauptungen sich H. HARRISSE mit seiner Abhandlung „Sébastien Cabot, navigateur vénitien (1497—1557)“, Paris 1895, siegreich wandte. — S. 107: Córdoba und Grijalba bemühten sich ganz und gar nicht, feste Niederlassungen in Yucatán zu gründen; daß er es nicht versuchte, war vielmehr der große Vor-

wurf, den Velásquez letzterem machte. — S. 98. Weder Oviedo y Valdés — so schreibt er sich — noch Oviedo y Baños stellen, wie P. behauptet, die Welserherrschaft als erkauft hin. Der erstere („Historia General“ I, 269) sagt, daß sie „encomendadas“, seien, der zweite (edic. 1885, I, 39) bezeichnet sie als in „arrendamiento“ (Verpachtung) befindlich, und beide legen in Ausführungen, die hier nicht wiederholt werden können, dar, daß für die Vergebung Venezuelas an die Welser keine anderen Gründe ausschlaggebend waren, als die, welche im Grundsatz auch bei bewerbenden Spaniern Erfolg haben sollten und in der Tat auch hatten: Verdienst um die Krone. — S. 107; Balboa zog zur Entdeckung der Südsee nicht „von Panama zur Südsee“. Mit diesen Beispielen muß es sein Bewenden haben.

Die große Vorarbeit in den Archiven, zumal in dem zum großen Teil zeitlich und sachlich noch ungeordneten Archivo General zu Sevilla, hat Häbler geleistet. Über das Wesentliche, was er seinen Akten über die Tätigkeit der Welser in Amerika abgerungen hat, ist Panhorst im allgemeinen nicht hinausgekommen. Nur in ganz vereinzelt Fällen, so S. 128, 148, 151, hat P. eine Berichtigung, Verbesserung oder Ergänzung der Darstellung Häblers gegeben. Der größte Teil der Akten-Faszikel des Archivo de Indias, — man darf fast sagen: alle wichtigen —, welche Panhorst in seinen Fußnoten so reichlich aufführt, sind daher schon vor ihm im Werk von Häbler als benutzt und bearbeitet nachgewiesen. In ganz vereinzelt Fällen stehen sich verschiedene Zahlen gegenüber, ohne daß Panhorst auf diesen Unterschied hinweist; man kann dann nicht nachprüfen, wer von beiden recht hat; vermutlich Häbler.

Mit den Nachweisen der gedruckten Quellen bei Panhorst verhält es sich ähnlich; sie können in großem Umfange keinen selbständigen Wert beanspruchen. In wie hohem Grade er auch hierin von Häbler abhängig ist, sollen die folgenden Angaben dartun; die ganze in ihnen aufgeführte Literatur findet sich schon in derselben Zahl und Zusammenstellung und meist mit demselben Wortlaut als Belegstücke bei Häbler angeführt: S. 63, Anm. 116; — S. 64, A. 117, 118; — S. 67, A. 128—130; — S. 68, A. 132, 133; — S. 69, A. 135; — S. 79, A. 153; — S. 141,

A. 282; — S. 144, A. 286, 288; — S. 146, A. 292; — S. 147, A. 293, 294; — S. 149, A. 300, 301; — S. 156, A. 316, 317; — S. 159, A. 325; — S. 161, A. 330; — S. 170, A. 341; — S. 229, A. 435, 436; — S. 231, A. 437, 438; — S. 232, A. 439. Der ganze Abschnitt über den Gewürzhandel (S. 54—82), der Abschnitt über den ersten Verkehr zwischen der Alten und Neuen Welt (S. 92ff.) stützen sich im wesentlichen auf die Arbeiten, Untersuchungen und Darlegungen Häblers, dem P. zumal in den Unterabschnitten über die deutschen Bergleute (S. 112—121), den Neger-Sklavenhandel (S. 121—130), über den Handel mit dem obersten Münzmeister und Wardein der Kolonien, Minister Francisco de los Cobos, (S. 134—141) und über den kolonialen Handel der Welser (S. 143ff.) auf Schritt und Tritt und unter Übernahme des besten Teils seines gelehrten Apparats folgt, wenn auch die äußere Einteilung im Buch z. T. eine andere ist. Der ganze Absatz über Jobst Ruchamer auf S. 31 stammt, z. T. wörtlich, aus S. Ruges „Entdeckungsgeschichte der neuen Welt“, S. 108, ohne daß Ruge in der Fußnote genannt wird.

Im übrigen bringt Panhorst in diesem ersten Teil seines Buchs auch einige Bereicherung unserer Kenntnisse, die er den Akten des Archivo de Indias zu Sevilla verdankt. Er weist nach, daß die Ehinger Gesellschafter oder Faktoren des Augsburger Handelshauses Welser und keine selbständige Firma waren (S. 97ff.), und er versucht den Schiffsverkehr der Welser nach den spanischen Kolonien zu berechnen (S. 152—181), der sicherlich verhältnismäßig groß war, den er aber auf ein Sechstel des Gesamtverkehrs veranschlagt (S. 180) und den er „enorm“ nennt (S. 162). Wie aber in allen Auseinandersetzungen Panhorsts dieser Art — so ganz besonders in seinem Abschnitt über die Fugger in Chile (S. 261—301) — finden sich viele Unbekannte, viel „vielleicht“, viele Annahmen, Wahrscheinlichkeiten und Vermutlichkeiten in seinen Rechnungen, so daß der Referent ihren Ergebnissen mißtrauisch gegenübersteht. Übrigens ist unrichtig, daß um 1530 der amerikanische Schiffsbau noch keine nennenswerte Erfolge aufzuweisen hatte. (s. Friederici: „Charakter“ [Stuttgart-Gotha 1925] I, S. 371—372. — Ricardo Cappa: „Estudios Críticos“ [Madrid 1894], III, I, S. 7ff., 18ff.).

Der Referent hat für Konrad Häblers schönes Werk über die überseeischen Unternehmungen der Welser stets große Hochachtung gehabt und hat es gleich nach seinem Erscheinen gründlich durchgearbeitet. Nur der Beschreibung der großen Welserzüge hätte er mehr Leben, mehr Begeisterung, mehr geographischen Rahmen und mehr Einzelheiten gewünscht, und nie hat er es dem Buch so ganz vergessen können, daß es den Anklagen und Verleumdungen gegen die ersten Deutschen in Venezuela nicht schärfer entgegengetreten ist! Panhorst kann mit keiner Seite seines Buches an die Höhe des Häblerschen heran, aber in diesen beiden Punkten, Welserzüge und Abwehr gegen falsch' Zeugnis, versagt er gänzlich. Seine Beschreibung der Welserzüge ist dürftig, trocken und unzureichend, scheinbar ohne inneres Mitgefühl für die Größe der Leistung, die weit mehr als die materiellen Erfolge der Welser durch Schiffahrt und Handel in der Geschichte weiterleben und von Geschlecht zu Geschlecht den Ruhm und Nachruhm dieser wahrhaft königlichen Kaufleute und ihrer ebenso unternehmungslustigen, ihrer mutigen und zähen 4 Feldobersten künden wird. Was Panhorst zusammenfassend mit wenigen Worten über den „beispiellosen Unternehmungsgeist“ der Welser-Führer sagt (S. 260), kann den faden Eindruck nicht retten, den seine dürre und leblose Darstellung gemacht hat. An diesem Teil des Buches wird kein Gelehrter Freude haben, kein Jüngling sich begeistern.

Die Entdeckungszüge der 4 Feldobersten der Welser, zumal die von Hohermuth, Federmann und von Hutten, gehören zu den größten und ruhmwürdigsten der ganzen spanischen Konquista, überhaupt der Kolonialgeschichte der neueren Zeit, und stehen zeitlich und als Taten auf einer Linie mit den großen Zügen von de Soto, Coronado, Alarcón, Gonzalo Pizarro, Orellana und Cabeza de Vaca, die als ein Gesamtes den Höhepunkt der spanischen Entdecker-Energie bezeichnen. Ambrosius Ehinger gelangte schon 10 Jahre vor Jiménez de Quesada bis auf 10 Leguas an die Grenzen des Chibcha-Reiches; wäre er von Ceruitá nur 10 Leguas weiter nach Süden gerückt, so stand er an der Grenze des Dorado von Neu-Granada. Sein Mut, seine persönliche Tapferkeit, seine Stoßkraft und Draufgängerenergie, seine unbeugsame

Zähigkeit, als alle Spanier verzweifelten, Eigenschaften, denen selbst Oviedo y Baños hohe Anerkennung zollt (Ausz. 1885, I, 58—60), werden von P. kaum gestreift, sein tragischer Tod (Oviedo y Valdés II, 284) mit ein paar dünnen Worten abgetan (S. 216). Georg Hohermuth und Philipp von Hutten fahren nicht besser: kein Wort der Anerkennung für ihre Führeigenschaften, Tatkraft, Zähigkeit und Tapferkeit, kein ehrenvoller Nachruf, wie ihn diesen braven, aber unglücklichen Deutschen die Spanier Oviedo y Valdés und Castellanos spenden. P.'s Darstellung ist kalt und geschäftsmäßig.

Nachdem der Verfasser auf S. 5—6 in Sätzen, die nicht wenig Unrichtiges enthalten, auf die Anklagen und Verleumdungen des Bischofs Las Casas gegen die Deutschen kurz eingegangen ist, des Verdienstes Schumachers bei versuchter Abwehr gedacht hat und noch einmal ganz kurz — unter Angabe eines falschen Literaturnachweises (S. 98) — auf diesen Punkt zurückgekommen ist, schließt er mit dem durch Druck hervorgehobenen Satz: „Wir sollten uns heute bemühen, die Geschichte Amerikas nicht mehr im Lichte der Geschichtsschreibung eines Las Casas zu sehen“ (S. 6). Ein solches Urteil als eigenes Urteil, wie es hier dasteht, darf nur jemand wagen, der die alten Chronisten usw., einschließlich zumal des ganzen Las Casas, des ganzen Oviedo y Valdés und Cieza de León, Gutiérrez de Santa Clara usw., gründlich durchgearbeitet hat, und wenn Panhorst glaubt, daß durch Schumachers Eintreten die Verleumdungen gegen die Deutschen in Venezuela aus der Welt geschafft seien, dann muß er sich das Buch des Franzosen Humbert: „L'Occupation Allemande du Vénézuéla au XVI^e Siècle“ (1905), S. 16—18, 29—31, ansehen. Es war vielmehr seine Sache, der er ein dickes Buch über die Deutschen in Venezuela drucken läßt, die Wahrheit nachzuweisen, und der Referent hatte vor drei Jahren versucht — soweit es ihm im engen Rahmen einer Buchanzeige möglich war — dem zukünftigen Geschichtsschreiber der Welserzüge ein wenig an die Hand zu gehen. („Götting. gel. Anz.“, 1925, S. 352—358). Nachdem seit den Tagen des Häbler-Buches uns Deutschen die neueste Zeit zu unserem Schaden und Elend gelehrt hat, daß Lüge und Verleumdung eine der größten Mächte auf Erden

sind, daß sie der Wahrheit unendlich überlegen sind und durch kein sogenanntes „Weltgewissen“ berührt werden, wenn man ihnen nicht ihre Hülle herunterreißt, läßt P. das Tal von Upar (S. 205) und die ganze ihm durch sein Buch gebotene große Gelegenheit vorübergehen, ohne auch nur mit einem Wort gegen diese Verleumdungen Front zu machen.

Wiederholt sind die Klagen, daß die Masse unseres Volks von diesen Taten unserer Väter in Venezuela so herzlich wenig oder gar nichts weiß. Zuletzt hat das Georg von Hassel im Vorwort zu seiner bescheidenen, aber bei allen Mängeln doch wohlthuenden und lesenswerten Erzählung „Die Verteilung der Erde“ (Gotha 1927) getan. Hoffen wir und wünschen wir, daß Panhorsts Buch, trotz alledem, was vorstehend gesagt werden mußte, dazu beiträgt, hieran zu ändern.

Ahrensburg (Holstein).

G. Friederici.

Ernst Baasch, Holländische Wirtschaftsgeschichte. Handbuch der Wirtschaftsgeschichte, hrsg. von Prof. Dr. Georg Brodnitz. Gustav Fischer, Jena 1927. VI u. 632 S.

1924/25 hat Baasch rasch nach einander die beiden Bände seiner „Geschichte Hamburgs“ erscheinen lassen. Schon am 1. März 1926 war ein neues Werk, das hier zu besprechende Buch, im Manuskript so gut wie vollendet, ein schlagender Beweis für die Rührigkeit, für den Fleiß und die erstaunliche Arbeitskraft des Verfassers. Hatte der zweite Band der hamburgischen Geschichte die auf ihn gesetzten Hoffnungen nur teilweise erfüllt, so wird — davon bin ich überzeugt — das Urteil über die „holländische Wirtschaftsgeschichte“ wesentlich günstiger lauten. Als Gesamtleistung betrachtet, bedeutet die neue Arbeit einen wesentlichen Fortschritt, zugleich eine erhebliche Bereicherung unseres Wissens. Für die schöne, aber schwierige Aufgabe, eine geschlossene Darstellung der holländischen Wirtschaftsentwicklung vom Abfall der sieben Provinzen bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts zu geben, konnte man unter den deutschen Historikern kaum eine geeignetere Kraft als Baasch finden. War er doch durch seine langjährigen Studien in der hamburgischen und bremischen

Handels- und Schiffahrtsgeschichte trefflich vorgeschult, und durch die engen Beziehungen der Hansestädte zu den Niederlanden immer wieder genötigt worden, sich eingehend auch mit der holländischen Wirtschaftsgeschichte zu beschäftigen.

Der Autor teilt seine Darstellung in zwei Hauptteile, richtiger gesagt in drei Abschnitte. Im ersten, dem Kernstück des ganzen Werks, behandelt er die Geschehnisse der holländischen Wirtschaft im 17. und 18. Jahrhundert, also im Zeitalter der Republik. Daran schließt sich eine kurze Betrachtung der „Übergangszeit“ (französische Revolution und napoleonisches Kaiserreich), sodann eine eingehende Schilderung der ökonomischen Wandlungen unter dem Königreich der Niederlande.

Mit Recht betont Baasch in dem einleitenden, die „Eigenart der holländischen Wirtschaft“ betitelten Kapitel, daß seit dem 15. Jahrhundert der „Schlüssel“ zur weiteren Entwicklung der nördlichen Niederlande in ihrem Städtewesen lag, und daß in der Folgezeit Kaufleute und Gewerbetreibende den stärksten Einfluß auf Politik und Wirtschaft gehabt haben. Der Geschäftsgeist beherrschte Leben und Sein der kleinen Republik, hier schrieb der Kaufmann die Gesetze. Zielbewußt, mit zäher Energie und wenig wählerisch in den Mitteln strebte der Holländer nach der ökonomischen Allgewalt und verlangte für sich die Freiheit des Verkehrs. Amsterdam ward der Träger dieser Prinzipien, ward der Sitz rücksichtslosester Kaufmannspolitik, die starke Einzelpersönlichkeiten und Führernaturen großzog, aber den Rivalen niederhielt oder ihm den Weg zum Aufstieg mit allen Kräften erschwerte.

Im Einzelnen zeigt uns Baasch nun, wie sich das Wirtschaftsleben im Mündungsgebiet des Rheins entfaltetete, wie es zu hoher Blüte kam, und was den Niedergang so vieler Wirtschaftszweige im 18. Jahrhundert veranlaßte. Überall da, wo sich der Verfasser auf eigene Forschungen oder gründliche Kenntnis der Materie stützen kann, führt seine Hand mit größter Sicherheit. Das gilt besonders von den Kapiteln, die der Schilderung des Fischereiwesens, der Entwicklung von Schiffahrt, Handel und Industrie gewidmet sind. Auch die Darlegungen über die Entstehung der holländischen Kapitalmacht, über die Amsterdamer Börse, über

Bankwesen und Judentum bieten Anregung und mancherlei Aufklärung. Schwierig muß es für den Autor gewesen sein, das verzwickte Finanz- und Steuerwesen der Republik zu ergründen. Kein Land besaß ein so vielseitiges, nicht ineinander greifendes Steuersystem wie die nördlichen Niederlande. Und wie wenig wissen wir von den einzelnen Steuerarten, von den „Convoyen und Lizenten“ z. B., die doch eine der Haupteinnahmequellen waren! Sie wurden, erst als Kriegsgebühren, dann unter dem gleichen Namen als Ein- und Ausfuhrzölle erhoben, von den Admiralitäten einkassiert und verwaltet, deren Archiv sich leider in so deplorabilem Zustand befindet. Wer die Hindernisse kennt, die dem Forscher beim Studium der holländischen Finanzgeschichte entgegentreten und dann sieht, was Baasch aus der unzulänglichen Literatur noch herausgeholt hat, wird ihm die Anerkennung nicht versagen.

Weniger befriedigt mich seine Darstellung der großen Handelskompagnien und ihrer Kolonialwirtschaft in Ost- und Westindien. Hier hätte der Autor sehr viel mehr bieten können, hier war doch Gelegenheit gegeben, die größte kommerzielle Schöpfung, die holländisch-ostindische Kompagnie, in kräftigen Farben zu schildern und an diesem trefflichen Beispiel zu zeigen, wie der Holländer in der überseeischen Welt zu Erfolgen kam, und wie skrupellos er sie auszunutzen wußte. Aus Baasch's Beschreibung wird dem Nichteingeweihten kaum klar werden, warum diese Handelsgesellschaft eine so gewaltige Rolle in der holländischen Geschichte gespielt hat.

Auf den letzten zweihundert Seiten versucht der Verfasser, ein Bild der wirtschaftlichen Entfaltung seit dem Ende der Republik zu entwerfen. Man merkt bei der Lektüre, daß der Weg, zum Ziele zu gelangen, ein dorniger war. Für einige Gebiete lag eine Fülle von Literatur vor, auf anderen wirbelten die Stoffmaßen so durcheinander, daß Gruppierung und straffe Liniführung zur Herkulesarbeit wurden, und für die dritten fehlte es an den wichtigsten Voruntersuchungen. So konnte es nicht ausbleiben, daß der Schlußteil von Baasch's Buch starke Ungleichheiten aufweist, daß manche Kapitel, wie das die „Steuer- und Finanzreform“ behandelnde, eigentlich nur skizziert sind und

weiteren Ausbaus in einer späteren Auflage harren. Für eine Neuauflage des Werkes möchte ich empfehlen, den Ausführungen über die staatliche Kolonialwirtschaft im 19. Jahrhundert einen Überblick über die riesenhafte Entfaltung des ostindischen Plantagenbaus in der jüngsten Vergangenheit (Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts) beizufügen.

Manche Fragen bleiben in dem Buche offen. Es hat seine Vorzüge und seine Schwächen, und es wäre nicht schwer, sie aufzuzählen. Aber, wo so viel Gutes geboten wird, soll man die Gabe dankbar entgegennehmen und nicht in engherziges Mäkeln verfallen. Hauptsache ist, wir haben ein brauchbares und zuverlässiges Handbuch über die Wirtschaftsgeschichte Hollands erhalten, und als solches erfüllt es seinen Zweck.

Münster i. W.

Hermann Wätjen.

Johannes Paul, Gustaf Adolf. I. Band: Schwedens Aufstieg zur Großmachtstellung. Leipzig 1927. Verlag von Quelle & Meyer. 171 S. Geh. 10 M.

Mehrere Arbeiten von Johannes Paul zeugen von seinem programmatischen Interesse für nordische und vor allem für schwedische Geschichte. Er dürfte auch nach dem Hinscheiden von Fritz Arnheim derjenige deutsche Forscher sein, der die verschiedenen Epochen schwedischer Entwicklung am besten beherrscht. Er hat bemerkenswerte Beiträge zur Geschichte des schwedischen Mittelalters (Engelbrecht Engelbrechtsson) und zur Geschichte des 16. Jahrhunderts (Lübeck und die Wasa) geliefert. Während er erfolgreich danach gestrebt hat, solche Geschehnisse klarzulegen, die schwedische und norddeutsche Politik in freundschaftliche oder feindliche Beziehung brachten, hat er gleichzeitig die Aufgaben und Resultate schwedischer Geschichtswissenschaft durch eine der großen Weltsprachen zur allgemeineren Kenntnis zu bringen gesucht. Als Schriftsteller zeigt Dr. Paul eine Vorliebe für zusammenfassende, synthetische Schilderungen, die er oft mit eingehender Archivforschung kombiniert. Wenn er es nun unternommen hat, Gustav Adolf und seine Zeit in einem größeren Werke zu schildern, ist er aus obigen Gründen schwe-

dischen Historikern wohlbekannt. Man geht deshalb auch mit großen Erwartungen an das Studium dieses 1927 erschienenen 1. Teils seines Werks über Gustav Adolf, das sicherlich in höherem Grade als schwedische Arbeiten dazu bestimmt sein wird, in der allgemeinen historischen Diskussion Erwähnung zu finden.

Pauls Vorbild war zweifelsohne in erster Linie Gustav Droysens bekannte Monographie über Gustav Adolf (1869/70). Sowohl Disposition wie Darstellungsweise legen davon Zeugnis ab. Ebenso wie sein Vorgänger ist Paul bemüht, mit der wissenschaftlichen Dokumentierung und Einzelforschung die großen Überblicke zu vereinigen. Bei Beiden wird die Ostseepolitik energisch in den Vordergrund gestellt. Dagegen findet man wenige Berührungspunkte zwischen seiner und Droysens Auffassung über die Persönlichkeit des schwedischen Königs und über die treibenden Kräfte bei seinen weltgeschichtlichen Taten. Während der jüngere Droysen in Gustav Adolf ausschließlich den großen Eroberer sah, der zielbewußt für den Aufbau einer abgerundeten Ostseemacht wirkte, hegt Paul Ansichten, die unbedingt als freier und fruchtbarer angesehen werden müssen. Er betrachtet die verschiedenartigen Voraussetzungen, mit denen die damalige schwedische Staatskunst zu rechnen hatte, und findet in ihnen die Erklärung zu den Entschlüssen Gustav Adolfs und zur Entwicklung der Geschehnisse. In höherem Maße als die meisten anderen Arbeiten nichtschwedischer Verfasser ist dadurch sein Buch eine Einführung in den tatenreichsten Zeitabschnitt schwedischer Geschichte. Seine Ansicht über Gustav Adolfs Persönlichkeit ist auch unvergleichlich richtiger als die Droysens, dessen Darstellung der Natur des Königs als „verschlossen“ und „kühl“ wohl besonders fehlerhaft und widerlegbar ist. Zwar hat Paul in diesem ersten Band noch keine durchgeführte Charakteristik Gustav Adolfs geliefert; aber seine Auffassung kommt in mancherlei Weise zum Ausdruck und seine Schilderungen zeigen eine Sympathie und einen Willen zur objektiven Beurteilung, die beweisen, daß ihn die Aufgabe ganz erfüllt. Überhaupt ist das Bild, das er von Gustav Adolf gibt, durch unzweideutige Bewunderung gekennzeichnet.

Wie Droysen greift auch Paul weit zurück; nur tut er es mit

noch größerer Folgerichtigkeit und Vielseitigkeit. Den größeren Teil seiner Arbeit widmet er einer Darstellung der äußeren Stellung Schwedens und der Verhältnisse im Innern des Landes von der Mitte des 16. Jahrhunderts bis zur Thronbesteigung Gustav Adolfs. Dies ist ohne Zweifel ein richtiger Griff und glücklicher Gedanke, denn jene Entwicklung kann als ein ununterbrochenes Vorspiel zur Großmachtstellung Schwedens angesehen werden. Die in großen Zügen energisch durchgeführte Schilderung ist für schwedische Leser von nicht geringem Interesse. Man darf auch nicht die Schwierigkeiten unterschätzen, die dem Verfasser begegnet sind. Er bemerkt ganz richtig, daß dieser wichtige Zeitabschnitt in der Geschichte unseres Landes viel zu wenig zum Gegenstand moderner zusammenfassender Darstellung gemacht worden ist. Es ist nur bedauerlich, daß die an Tatsachen so reiche und durch die Feinheit der Auffassung gekennzeichnete Übersicht von Helge Almquist in „Svenska folkets historia“ (II, 1922) seiner Aufmerksamkeit entgangen ist. Nicht nur hinsichtlich der osteuropäischen Politik Schwedens wären dort wichtige Beiträge zu finden gewesen; so z. B. tritt bei Almquist das Verdienst Karls IX. um die geistige Kultur wahrheitsgemäß in ein ungünstigeres Licht als bei dem deutschen Verfasser. Emil Hildebrands in vieler Hinsicht bahnbrechende Darstellung (in „Sveriges historia intill våra dagar“) ist dagegen Paul bekannt gewesen; aber es lag ihm vor allem daran, neuere Spezialarbeiten und Aktenveröffentlichungen zu benutzen. Er liefert auch eigene Beiträge, besonders hinsichtlich der Verbindung Schwedens mit den Hansastädten. Von besonderem Interesse dürften hierbei die häufig hervortretenden schwedenfreundlichen Tendenzen in der Politik Stralsunds sein, die den Bund, der 1628 unter dem Druck der Wallensteinschen Armada geschlossen wurde, vorausahnen ließen.

Naturgemäß kann die Auffassung Dr. Pauls in gewissem Grade zu Diskussionen Anlaß geben. Ein schwedischer Historiker wird sich auch in manchen Punkten genötigt sehen, Einwände zu erheben. Es ist zwar richtig, daß im 16. Jahrhundert die kulturelle Entwicklung Schwedens hinter den meisten südlicheren Ländern zurückstand, auch im Verhältnis zum Nachbarlande Dänemark.

Aber Paul hat ohne Zweifel ein etwas falsches Bild gezeichnet, wenn er in seiner Schilderung das schwedische Mittelalter als eine Periode darstellt, die fast ohne Rückwirkung auf die Kultur des Landes und die Anschauungen des Volkes geblieben sei. Es gibt eine falsche Vorstellung, wenn man vom Katholizismus des Nordens spricht, „wo kaum 3 (?) Jahrhunderte seit der Überwindung des Heidentums vergangen waren“. Hat doch das Christentum in Götaland und Svealand früher Wurzel gefaßt als an der deutsch-wendischen Ostseeküste. Das letzte Bollwerk der heidnischen Götter in Schweden, der Tempel in Upsala, wurde mehr als ein Jahrhundert vom Heiligtum in Arcona überdauert. „Die Schweden waren christlich, aber nicht päpstlich geworden“. Wie fest das Band zwischen der Kirche Schwedens und der römischen Kurie geknüpft war, zeigen am besten die schwedischen kirchengeschichtlichen Forschungen der letzten Jahre, besonders die Arbeiten von Y. Brilioth, die sich würdig den hervorragendsten Arbeiten moderner Forschung an die Seite stellen lassen („Svensk kyrka, kungadöme och påvemakt 1363—1414“; 1925). Während des ganzen 16. Jahrhunderts dauerte in Schweden offen oder heimlich der Kampf gegen die übriggebliebenen Reste des Katholizismus; eine günstige Bedingung für die katholisierenden Tendenzen Johanns III. war gerade der Konservatismus der Volksreligion. Nach meiner Überzeugung sind auch die Folgerungen verfehlt, die Paul aus den Vorgängen auf der Versammlung von Upsala 1593 zieht, jenem bedeutenden Wendepunkt in der Entwicklung der schwedischen Kirche. Im Anschluß an den genialen Harald Hjärne, dessen Anschauungen er übertreibend pointiert, führt Paul eine groß angelegte Konstruktion mit weltgeschichtlichem Hintergrund durch (Seite 68). Warum zeigte sich das schwedische Luthertum soviel streitbarer als das deutsche? Paul weist auf die Rolle der „nordschwedischen Orthodoxie“ hin, die mit einer dort besonders ausgeprägten Freiheit von katholischen Traditionen zusammenhängen soll. Da Dr. Paul diese Erklärung besonders unterstreicht, mag wohl der Hinweis erlaubt sein, daß die Nordschweden am Ende des Mittelalters zu den allertreuesten Söhnen des Erzbistums gerechnet wurden und daß die großen Gemeindekirchen in Helsingland und Norrbotten reiche Schätze

mittelalterlicher Kirchenkunst bis auf den heutigen Tag bewahrt haben. In diesem Zusammenhang möchte ich noch bemerken, daß die Darstellung betreffs Sigismunds Forderungen während des Konflikts mit Herzog Karl an einigen Unrichtigkeiten leidet; der 1596 erhobene Anspruch auf die Wiederherstellung des Klosters in Wadstena muß im Lichte der Tatsache gesehen werden, daß jene Stiftung Birgittas erst im vorhergegangenen Jahre, 1595, durch das Eingreifen des Herzogs aufgehoben worden war! Andere Behauptungen des Verfassers fordern ebenfalls eine Berichtigung. Daß die mittelalterlichen Reichskanzler ähnlich den früheren Jarlen „eine fast vizekönigliche Gewalt“ ausübten, ist unrichtig; die Kanzler übten überhaupt keine Gewalt aus. Das Stockholmer Blutbad 1520 vernichtete keineswegs die Macht des schwedischen Hochadels, sondern traf, wie Kr. Erslev und Gottfrid Carlsson überzeugend dargelegt haben, fast ausschließlich den niederen Adel und das Bürgertum. Daß die Geschichte Schwedens vor der Auflösung des Ordensstaates kaum Berührungspunkte mit Polen aufweist, ist auch nicht richtig; König Karl Knutssons langer Aufenthalt in Danzig und Gustaf Wasas Heiratspläne mit einer polnischen Prinzessin zeugen vom Gegenteil. Unbefriedigend ist auch die Schilderung des großen schwedisch-dänischen Kampfes um Finnmarken, besonders hinsichtlich der Ansprüche, die hierbei von Karl IX. und Christian IV. erhoben wurden. Ersterer hat nie das alleinige Steuerrecht zwischen Titis und Waranger gefordert, und des Letzteren Ansprüche gingen, soweit bekannt, nie bis nach Luleå und Torneå.

Die obigen Anmerkungen, die deshalb berechtigt sein dürften, weil zu erwarten ist, daß die Arbeit Dr. Pauls gewissermaßen für die deutsche Auffassung über die Zeit der Wasa maßgebend werden wird, sollen keineswegs die Verdienste der Darstellung des Verfassers schmälern. Diese Verdienste treten noch deutlicher hervor bei der Schilderung der Außenpolitik Gustaf Adolfs, die bis zum entscheidenden Jahre 1626 behandelt worden ist. Größte Anerkennung verdient die Fähigkeit Pauls, die zusammenhängende Entwicklung der weitverzweigten Intrige zu schildern. Besondere Aufmerksamkeit widmet er dem Verhältnis Schwedens zur Hanse, wobei er verschiedenes neues Material vorlegt. Doch

kann man einwenden, daß er diese Verhandlungen zu sehr von anderen ähnlichen isoliert hat. Er hat wohl recht darin, daß Gustav Adolf die damalige Macht und die politische Bedeutung der Hanse überschätzte. Diese Verhandlungen erhalten aber einen unberechtigten Hintergrund, wenn der Verfasser in der Darstellung der Stockholmer Verhandlungen vom Sommer 1620 keine Mitteilung davon macht, daß Gustav Adolfs Vorschlag einer Allianz den Anschluß mehrerer deutscher Fürsten voraussetzte. Diese Verhandlungen sind früher von einem schwedischen Forscher behandelt worden (*Historisk Tidskrift* 1916). Paul hat in seine Darstellungen ein recht umfassendes aber etwas unsystematisches Archivmaterial hineingearbeitet, so besonders vom Reichsarchiv in Stockholm und vom Lübecker Stadtarchiv. Die dokumentierenden Noten, die aner kennenswert reichhaltig sind, erwecken zwar die Vorstellung, als wären alle jene archivarischen Quellen bisher unveröffentlicht, was aber nicht der Fall ist, da nicht wenige dieser Aktenstücke im Druck vorliegen (so unter anderem in Laursens bekannter dänisch-norwegischer Traktatsammlung). Eine wichtige quellenkritische Anmerkung (Seite 156 und folgende) ist, wenn dies auch nicht aus dem Zusammenhang hervorgeht, schon bei D. Schäfer (*Geschichte von Dänemark V*, Seite 352) vorhanden. Verschiedenes mehr ließe sich noch anführen.

Nach der Herausgabe des I. Teils von Dr. Pauls Arbeit ist von schwedischer Seite eine Arbeit erschienen, die sich in vieler Beziehung auf parallelen Linien bewegt, nämlich Bertil Thyressons in diesem Jahre in Upsala veröffentlichte Abhandlung „Sverige och det protestantiska Europa från Knäredfreden till Rigas erövring“. Die gewissenhafte, auf umfassenden Literatur- und Archivstudien aufgebaute diplomatische Untersuchung ergänzt in manchen Punkten Dr. Pauls Darstellung der Ereignisse und gibt auch ein ausführlicheres Bild von Schwedens Stellung zur Hanse. Das schwedische Archivmaterial, das Thyresson verwendet, ist schon in großem Umfange von einem älteren schwedischen Historiker, Prof. S. F. Hammarstrand, bearbeitet worden, in einer 1855 veröffentlichten Abhandlung („*Historisk framställning af förhandlingarna om Sveriges deltagande i trettioåriga kriget*“.) Diese leider unvollendete Arbeit, die das zweite Jahr-

zehnt des 17. Jahrhunderts besonders eingehend behandelt und noch immer von Wichtigkeit ist, war Dr. Paul anscheinend nicht zugänglich, was im Hinblick auf die Art seines Buches als ein Mangel angesehen werden muß. Allerdings verändert sich das Gesamtbild nicht, aber Möglichkeiten zu Vervollständigungen und Verbesserungen können bei einem Vergleich in großer Anzahl aufgezählt werden; Beispiele anzuführen verbietet der beschränkte Raum. Ungefähr gleichzeitig mit Pauls Buch erschien in dem großen schwedischen Sammelwerk „Sveriges historia intill våra dagar“ Georg Wittrocks Schilderung der Zeit Gustav Adolfs. Dr. Paul wird bei Schilderung der Innenpolitik des Königs großen Nutzen aus dieser wertvollen und klug abgewogenen Arbeit ziehen können, die übrigens eine nicht unbedeutende, im Ausland allerdings wenig bekannte schwedische Gustav Adolf-Forschung der letzten Jahre in sich schließt (Abhandlungen von B. Boethius, W. Carlsson und Nils Ahnlund usw.).

Fehler in der Wiedergabe von Personennamen sind bei Paul nicht selten: „Zabel“ statt Zobel, „Luben Ewer“ statt Lubert Kawer, „Michael Chesnecopherus“ statt Nicolaus C. sind einige Beispiele einer mangelnden Genauigkeit, die bei der Fortsetzung der Arbeit zu vermeiden wären. In gehäufte Menge auftretend, wirken solche Leseirrtümer unangenehm, wie Seite 130, Not. 3: „Birhagen“ statt Vinhagen, „Wedeshoff“ statt Wedenhoff, „Woringk“ statt Moringk (vgl. Thyresson, S. 267, Not. 2). Schuld der Korrektur allerdings ist es wohl, daß für das Inkrafttreten von Gustav Adolfs Gerichtsordnung 1619 an Stelle von 1614 steht.

Stockholm.

Nils Ahnlund.

Bernhard Hollander, *Aus baltischer Vergangenheit.*

2. Aufl. G. Löffler. Riga 1926. 64 S.

Derselbe, *Riga im 19. Jahrhundert.* G. Löffler. Riga 1926.

102 S.

Derselbe, *Die literarisch-praktische Bürgerverbindung in Riga 1802—1927.* Festschrift zum 125jährigen Jubiläum.

Riga 1927. Ernst Plates. 286 S.

Beziehen sich die drei genannten Schriften auch nicht auf die hansische Vergangenheit Rigas, so verdienen sie gleichwohl bei der Menge der Zusammenhänge der Stadt mit allem hansischen Erleben, hier einer Erwähnung. Selten wird dem Leser so klar wie in diesen drei Büchern, daß die einst zum Deutschen Reiche zählenden Koloniallande, deren Mittelpunkt, die wenigstens bis 1581 selbständig freie deutsche Stadt Riga war, mit dem Mutterlande eng verbunden waren. Hin und her schlangen sich die geistigen Fäden, die Anregung und Kultur über das Meer in Gegenden brachten, die von Heiden bewohnt, jeder Gesittung energischen Widerstand entgegensetzten, weil ihre ungezähmte wilde Fehdelust und Selbständigkeit durch die Fremden bedroht schienen. Und als das große Werk gelungen war, deutsches Recht in den Städten galt, die deutschen Einwanderer sich in Religion und Sprache durchgesetzt hatten, waren die Jahre des Friedens kurz bemessen. Der livländische Landesstaat, eine Besonderheit ohne Herrscherhaus und weltliche Fürsten, unter der Herrschaft unverheirateter geistlicher Herren, setzte sich zusammen aus fünf selbständigen Gebieten, deren Bewohner, auch darin ihren deutschen Charakter nicht verleugnend, die Uneinigkeit ebenfalls mit in die Fremde übernommen hatten. So kam es, daß seine Macht an der heldenmütigen Haltung Litauens zerschellte, diesen Landstrich bedauerlicherweise nie bezwang, und er schließlich in seiner Stammesart feindliche Hände geriet. Diese aber wußten nichts besseres, als die deutsche Kolonie entweder mit Feuer und Schwert heimzusuchen oder ihre Angehörigen, weil ihnen wesensungleich, schnöde zu behandeln und in die Verbannung zu schleppen, bis endlich in unseren Tagen durch eine noch nie dagewesene Verkettung widriger Umstände das gesamte Gebiet

dem Deutschtum entrissen wurde. Ob für immer, ist eine Frage, auf die man heute schwerlich eine Antwort finden könnte. Einstweilen ist es rühmend anzuerkennen, daß die Zurückgebliebenen mit deutscher Beharrlichkeit sich behaupten und nicht aufhören, der Mitwelt zu bezeugen, daß man deutsch ist, deutsch geblieben ist und zu bleiben gedenkt.

Die zuerst genannte Schrift des verdienten einstigen Gymnasialdirektors, der trotz erreichter 70 Jahre an geistiger Frische nichts eingebüßt hat, erweist sich als ein Mahnruf an die baltische Jugend. Markig und eindrucksvoll werden in gedrängter Übersicht die Geschehnisse des Landes von der ersten Besiedlung bis auf die wichtigsten Ereignisse im 20. Jahrhundert, die eine so völlige Umwälzung veranlaßt haben, vorgeführt. Mir scheint, daß der Verf. in glücklicher Weise schlicht, ohne jeden rhetorischen Aufwand aber zu Herzen gehend, belehrt und ermuntert, auch die weniger erfreulichen Stadien der denkwürdigen Entwicklung nicht übergeht, sondern gewissenhaft schildert, wie es tatsächlich gewesen ist oder wenigstens sich heute dem rückwärts Schauenden darbietet. Der kundige Historiker, der selbst in früheren Jahren sich wesentlich auf dem Gebiete der Geschichte seiner Heimat betätigt hat, erweist sich als besonders geeignet, die Jugend zu packen und ihr in die Erinnerung zurückzurufen, was sonst vielleicht für immer verloren gehen könnte. Die zweite Auflage, die die Schrift erlebt, beweist wohl, daß der richtige Ton getroffen und der Verf. mit seinen Ausführungen in weiteren Kreisen Widerhall gefunden hat. Die gleiche Unbefangenheit wahrt sich der Verf. in der Rückschau auf Riga im 19. Jahrhundert. Hier war sie um so notwendiger, als der Verf. während eines erheblichen Teils dieses Zeitraums selbst mitten im Kampfe stand und mit Lebensgefahr um die Bergung der Heiligtümer besorgt war, mithin die Gefahr drohte, daß eine einseitige, aus der Erregung jener Tage begreifliche Auffassung zutage treten konnte. Doch hat der Verf. soviel ich urteilen kann, da ich einen kleinen Teil jener Periode selbst in der Heimat verlebt habe, wenn auch in der bescheidenen Stellung eines am politischen Leben weniger interessierten Gelehrten, diese Klippe glücklich umschifft und in klassischer Ruhe die Entwicklung dargestellt, Niemandem zu lieb,

Niemandem zu leid. Nicht eben hoffnungsvoll konnte das 19. Jahrhundert für Riga beginnen. War auch in der Periode 1800/12 die Begründung der deutschen Hochschule in Dorpat eine Ruhmesstat ersten Ranges, die aus einheimischer Initiative entsprang, und ob sie gleich nur zu schnell der russischen Regierung anheimfiel, dennoch ihr deutsches Wesen nicht verleugnete, so lähmte doch der Krieg Handel und Wandel und die furchtbare Einäscherung der Vorstädte, durch die Kriegsfurcht des Gouverneurs bedingt, aber kaum gerechtfertigt, warf tiefe Schatten. Es ist für den ganzen Zuschnitt des damaligen Lebens bezeichnend, daß selbst in dieser trüben Zeit eingewanderte reichsdeutsche Männer wie Brotze aus Görlitz, Albanus und Sonntag aus Sachsen, Georg Collins aus Königsberg, wenn auch englischer Abstammung, im Verein mit hervorragenden einheimischen Persönlichkeiten das geistige Leben und Werden günstig beeinflußten.

In die Jahre des Friedens und zugleich in die beginnenden Zeiten schwerer Prüfungen führt der zweite Abschnitt, 1812/48, während die Zeit von 1848 bis 1877 eine hoffnungsvolle unter dem zwar griechisch-katholischen, rechtgläubigen russischen Fürsten Suworow als Generalgouverneur war. Dieser seltene Mann verstand uneigennützig und hochgemut die Wünsche seiner Regierung und des russischen Herrscherhauses mit den Interessen des ihm anvertrauten Baltikums und seiner Bewohner zu vereinigen. Ihm, der die Schleifung der Festungswerke anregte und durchsetzte, verdankt die Stadt, die 1801 ca. 28000 Einwohner zählte, daß sie sich hundert Jahre später zu einer Großstadt von 300000 Einwohnern entwickelt hatte. Damals drückten die Kaiserlichen Majestäten in einem an den Generalgouverneur gerichteten Reskripte den Rigaschen Bürgern ihr Wohlwollen aus, indem sie „ihre guten und treuen Dienste als einen neuen Beweis ihrer Ergebenheit für den Thron und ihrer Vaterlandsliebe“ ansahen! Der nicht uniformierten Bürgergarde wurde vom Kaiser eine besondere Fahne mit der Aufschrift „Kaiser Nikolaus I der Rigaschen Stadtwache für Eifer und Treue“ verliehen. Später wehte der Wind ganz anders! Auf kirchlichem Gebiete fingen bereits in dieser Periode an, Unstimmigkeiten sich geltend zu machen, und es begannen

Versuche, in den baltischen Schulen die russische Unterrichtssprache einzuführen.

Somit ging es selbst in der Aera Suworow nicht ohne Reibungen ab. Indes, daß der berüchtigte Sprachenerlaß von 1850, der dem deutschen Schulwesen ein Ende bereitet haben würde, nicht so bald in Wirksamkeit trat, war sein unbestreitbares, nicht hoch genug anzuerkennendes Verdienst. Er war eben ein Mann vornehmer Denkungsart, der begriff, daß es keinen Sinn hatte, die geordneten baltischen Verhältnisse unter die für das große Russische Reich geltenden Vorschriften zu bringen, die nichts bessern, wohl jedoch viel verderben konnten. Der Verf. berührt jedoch nicht nur die politische Entwicklung; er geht außerdem auf den kulturellen Zuschnitt ein, auf Theater und Musik, Kirche und Schule, das Vereinswesen usw. Überall kommt zum Bewußtsein, daß ohne die deutsche Zuwanderung, Leben und Treiben in der Stadt nicht den Charakter hätte aufrecht erhalten können, den es tatsächlich in dieser Zeit aufweist. Im Grunde entsprang daraus für das Mutterland, dem die Zuzüglinge entstammten, die moralische Verpflichtung, ihre Söhne in der Fremde, die ihren Ursprung nicht verleugnen wollten und konnten, gegen ungestüme Angriffe, die ihnen ihr Deutschtum entreißen wollten, zu schützen.

In Theater und Musik zeichneten sich ein Karl von Holtei, ein Richard Wagner, ein Hugo Preis aus und selbst die Fremdstämmigen, wie der Italiener Marquis Paulucci als Gouverneur, der russische Fürst Suworow, die aus England und Schweden gekommenen Kaufleute Herrmarck, Mitchell, Armitstead und andere, sie unterlagen deutscher Sitte und Gewohnheit und wetteiferten zu unterstützen und zu fördern, was sie vorfanden. Sie entzogen sich nicht der wohltätigen Wirkung aller deutschen Einrichtungen und waren immer bereit sie weiter auszubauen, wo sie verbesserungsbedürftig erschienen. Mit Recht hat der Verf. alle Tatsachen der denkwürdigen Epoche Suworow, die leider schon 1861 ihr Ende nahm, in den Ergebnissen zusammengestellt. Selten dürfte ein Mann so allgemein anerkannt, geliebt und verehrt worden sein, wie dieser russische Fürst, der freilich von wahren Christentum durchdrungen war, von seiten einer

deutschen Bevölkerung, deren Begeisterung die lettischen Kreise unumwunden teilten.

Eine Zeitlang wirkte Suworow's unbefangene Tätigkeit nach, bis die gegnerische Strömung, die schon bei seinem Amtsantritt ihn anzuschwärzen bemüht gewesen war, die Oberhand bekam, und am 25. Januar 1876 das Amt eines Generalgouverneurs von Liv-, Est- und Kurland aufgehoben wurde. Damit hatte die Einheit der Ostseeprovinzen ein Ende gefunden, Riga als Sitz des Generalgouvernements war am meisten betroffen, und es begann die neue Epoche, die unaufhaltsam zur Russifizierung führte. Diesen Zeitraum behandelt der Verf., 1878—1900, im Schlußabschnitt. Die letzte Bürgersprache (Bursprake) fand am 25. September 1877 statt und die russische Städteordnung vom 16. Juni 1870 gelangte mit geringen Abweichungen in allen baltischen Städten zur Einführung. Die sämtlichen städtischen Schulen wurden russifiziert und jeder Einfluß der Stadtverwaltung auf die von ihr unterhaltenen Schulen ausgeschaltet. Lichtblicke in dieser verhängnisvollen Zeit, in der es vorkommen konnte, daß selbst ein reichsdeutscher Zugewanderter sich in das Lager der Gegner begab und das Deutschtum untergraben half, waren die Rigasche kulturhistorische Ausstellung von 1883, die Gründung des baltischen kulturhistorischen Museums 1886 und der Dombauabteilung der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde. Sie wurden die Zeugen einer ruhmreichen Vergangenheit, die unter ganz anders gestalteten Verhältnissen wurde und dahinging. Das 700jährige Jubiläum der Stadt fiel bereits aus dem Rahmen der beabsichtigten Schilderung heraus. Damals träumte man noch vom zukünftigen Glanz im 20. Jahrhundert. „Was dieses tatsächlich bringen würde“, schließt der Verf., „konnte man damals nicht ahnen, aber daß Riga auch die Schrecken der Revolution, des Krieges und der Bolschewistenzeit überwunden hat, daß hier unter ganz neuen Verhältnissen im jungen Staate Lettland sich ein tüchtiges deutsches Bürgertum noch erhalten hat, das gibt uns die Gewähr dafür, daß auch unsere Nachkommen noch in der alten Vaterstadt und für sie in Segen werden wirken können.“

Als eine Ausführung in besonderen Farbentönen erscheint

dann die Geschichte der Lit.-Praktischen Bürgerverbindung, die an der Hand gründlicher Aktenstudien die Errungenschaften im Einzelnen schildert, die Bürgersinn und Opfermut in dem langen Zeitraum von 1802—1927 zustande gebracht haben. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts ins Leben getreten, als eine Nachwirkung der Ideen des 18. Jahrhunderts, hat diese Verbindung unendlich viel Gutes für Riga angeregt und durchgeführt. Die „Hamburgische Gesellschaft zu Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe“ (Patriotische Gesellschaft) und die Lübeckische Gesellschaft zur Förderung gemeinnütziger Tätigkeit sind ihre Vorbilder gewesen. Sie hat vielleicht nicht so viel durchsetzen können, wie die beiden hanseatischen Gesellschaften, aber ihre Wirksamkeit ist unter den besonderen Verhältnissen Riga's eine überaus segensreiche und wohltätige gewesen. Mehrfach ist bereits das Wirken dieser Gesellschaft Gegenstand der Darstellung gewesen: Bulmerincq, Asmuß, Nikolaus Busch, dieser besonders in einer tiefschürfenden Geschichte des Schulwesens, haben an dem Thema für einen jeweilig kürzeren Zeitraum sich erprobt. Hollander konnte jetzt in glücklicher Verwertung aller dieser Vorarbeiten eine gedrängte außerordentlich inhaltreiche Übersicht über alle Geschehnisse bieten, für die ältere Zeit so gut wie für die neuere, noch nicht behandelte, auf das Archiv der Gesellschaft zurückgreifend. Man ist erstaunt und erfreut wahrzunehmen, was alles in dem langen Zeitraum geschaffen worden ist. Mit anfangs geringeren, später infolge des Wohltätigkeitssinns reicher Mitbürger (namentlich Sprost) reichlicher fließenden Mitteln, ist für die ärmere Schicht der Bevölkerung in mustergültiger Weise gesorgt worden. Ob deutsch, lettisch oder russisch, das hat in dankbar anzuerkennender Menschlichkeit keinen Unterschied gemacht. Allen Bedürftigen und weniger Wohlhabenden ist zugute gekommen, was neuere Sozialpolitik für zweckmäßig und wünschenswert hielt. Jede der 25jährigen Perioden, in denen der Verf. die Tätigkeit der Bürgerverbindung charakterisiert, hat Neues gebracht oder das Vorhandene zu größerer Vollkommenheit geführt, leider keineswegs immer in ihren edlen Bestrebungen durch die deutschem Wesen abholde Regierung unterstützt. Obwohl diese nichts Besseres hätte tun können, als die opfer-

freudige Gesinnung der Einwohner Rigas zu fördern, hat russischer Bureaokratismus, wo er nur dazu in der Lage war, Steine in den Weg geworfen und die Entwicklung gehemmt. Man muß es im einzelnen Abschnitt nachlesen, wie oft russische Willkür hemmend dem deutschen Vorhaben entgegengetreten ist, so daß man manche Anregung fallen lassen mußte und manche Einrichtung, die im Aufblühen begriffen war, nicht weiter fördern konnte. Sehr wertvoll sind die jedem Abschnitt beigegebenen biographischen Nachrichten über die Männer, die besonders hervorgetreten sind oder zweitweilig die Führung hatten. Im Verkehr mit anderen gelehrten oder gemeinnützigen Gesellschaften hat sich zur Lübecker Vereinigung ein intimeres Verhältnis entwickelt. Man hat sich gegenseitig durch Ernennung von Ehrenmitgliedern geehrt und damit der einmütigen Gesinnung Ausdruck verliehen, die bei der Verfolgung gleicher Ziele zutage trat.

Dankbar legt man die drei genannten Schriften wieder aus der Hand, mit denen der Verf. sich in Gemüt und Herz seiner Landsleute ein dauerndes Denkmal gesetzt hat. Dankbar nicht nur, weil den Zeitgenossen und der Jugend Vorbilder gezeigt werden, denen nachzueifern nur empfohlen werden kann, sondern weil auch außerhalb der Heimat durch die ruhige Darstellung Rechenschaft abgelegt wird, was eine deutsche Kolonie einst war und was sie bis auf die Gegenwart zu sein beanspruchen darf.

Leipzig.

Wilhelm Stieda.

XI.

Hansische Umschau (Herbst 1927 bis Sommer 1928).

Von

Walther Vogel.

Alphabetischer Seitenweiser der in der Umschau besprochenen Verfasser.

Ahnlund 253, Albion 258, Amman 249, Anderson 252, Bääth 251, Baltische Monatsschrift 272, Berney 258, Biereye 267, Boehm, M. H. 273, Boeles 243, Boissonade 256, Borchling 270, Boxer 257, Brandt 252, Burger 257, Charliat 256, Cohn 252, Cuvelin 257, Deutsch-Nordische Zeitschrift 271, Dresen 264, Eggert 241, Elias 257, Engelbrecht 267, Entholt 261, Faden 264, Fehling 260, Fiedler 250, Flachsbart 263, Folkers 269, Fredrich 264, Gätjen 262, Gehrke 269, Greiffenhagen 266, Grüner 273, Hähnsen 267, Hápke 248, Hartwig 260, Heeres 257, Herlitz 251, Hill 255, Hinrichs 258, Hoffmann 254, Hofmeister 241, 272, Hoogewerff 257, Jaeger 261, Jahresberichte für deutsche Geschichte 244, Jänecke 267, Jannasch 267, Jenkins 247, Jesse 247, Insh 258, Johnsen, O. A. 256, Johnson, C. 252, Keyser 264, 265, Kliesmann 255, Knight 246, van Laar 251, Larsen 241, Lasch, A. 270, Lehmann, R. 271, Lübbing 250, Mackensen 270, Marcus 250, Marten 268, Martiny 269, Mayer, Th. 246, Meier, P. J. 263, Meininghaus 262, Mellander 255, v. Minnigerode 247, Mohr 267, Mückelmann 268, Müller, J. 260, Niederdeutsche Monatshefte 268, Nordische Rundschau 272, Nyessen 243, Papritz 265, Paul, J. 254, 272, Petry 264, Philippi 262, Posthumus 257, Prims 251, Redlich, O. 264, Reinhardt 263, Reitan 242, Rhode 265, Röhrich, V. 270, Roosval 267, Rörig, F. 245, 246, 259, Sandström 253, Schäfer 247, Schmeidler 245, Schmid, B. 265, Schröder, E. 270, 271, Schroeder, H. 273, Schuchhardt 240, Schück 251, Sée 256, Semrau 265, Siebs 268, Sinclair 255, Sneller 257, Stein, J. 264, Strasser 242, Strecker 259, Thyresson 254, Die Tide 268, Uhlenküken 262, Uhsemann 254, Unwin 258, Vincke 269, Wadstein 243, Waschnitius 272, Wehrmann 254, Weibull, L. 253, Wessén 243, Wiedemann 272, Wieske 250, Williams 258, v. Winterfeld, L. 262, Wrangell, 273.

Das stetige Anwachsen der Bücherzusendungen von seiten der Verlagsbuchhandlungen veranlaßt mich zu dem Hinweis, daß die Hansischen Geschichtsblätter bei ihren Bücherbesprechungen (sowohl bei den Einzelreferaten wie in der Umschau) im allgemeinen nur Schriften berücksichtigen können, die sich auf die eigentliche (politische, wirtschaftliche und kulturelle) Geschichte der Hanse und ihrer Umwelt, sowie auf allgemeine See- und Verkehrsgeschichte der nord- und westeuropäischen Völker, auch vor und nach der Hansezeit, beziehen. Rein lokalgeschichtliche Literatur und Verwandtes (z. B. aus der Volkskunde) aus Norddeutschland und selbst aus den Hansestädten kann nur besprochen werden, soweit sich Berührungspunkte zum allgemein-hansischen Leben ergeben. Ausgeschlossen bleiben muß alles, was keine innere Verknüpfung mit diesem besitzt, sondern

allein durch den äußeren Umstand, daß es den gleichen geographischen Bereich zum Schauplatz hat, damit zusammenhängt, ebenso selbstverständlich alles Belletristische. Um so dankbarer dagegen bin ich für den Zugang aller wirklich auf Hanse und Seegeschichte bezüglichen Arbeiten im In- und Ausland, von denen, wie ich leider befürchten muß, noch manche bedeutungsvolle meiner Aufmerksamkeit entgeht. Insbesondere ersuche ich die Herren Verfasser, Sonderabzüge ihrer in Zeitschriften erschienenen Aufsätze, die sie an dieser Stelle berücksichtigt wünschen, mir freundlichst einzusenden.

1. Vorhansische Zeit.

Die *Vorgeschichte von Deutschland* von Carl Schuchhardt (München und Berlin 1928, R. Oldenbourg, 349 S. mit 285 Abbildungen) darf gerade auch in unserem Gesichtskreis Beachtung finden, weil sie verhältnismäßig ausführlich auf die frühgeschichtlichen Zeiten der norddeutschen Küstenländer und ihren archäologischen Bestand eingeht, der nicht zum wenigsten durch Schuchhardts Arbeit, angefangen von seinen Ausgrabungen alt-sächsischer und karolingischer Burgen bis zu denen von Arkona, Rethra usw. erforscht worden ist. Das sehr hübsch, mit zahlreichen Abbildungen und Karten ausgestattete Werk — als eine Vorgeschichte Deutschlands, nicht etwa der Germanen, befaßt es sich auch mit den einstigen Bewohnern nichtgermanischer Sprache und Kultur, wie den Preußen und Slaven — trägt durch und durch das unverkennbare Gepräge seines Verfassers: getragen von einer außerordentlichen Material- und Literaturkenntnis, lebendig und mit phantasievoller Anschaulichkeit geschrieben, immer anregend, gern eigene Lösungen suchend, aber auch mit einer etwas gefährlichen Neigung zu oft übereilten Synthesen und verfrühten Abrundungen. Wir sind dem Verfasser, wie bemerkt, besonders dankbar für seine ausführliche Behandlung der germanisch-slavisches Wikingerzeit und ihrer Seestützpunkte, wie Truso, Arkona, Jumne, Haithabu-Schleswig, müssen aber doch die Art, wie Sch., unbekümmert um alle historische Quellenkritik, die Geschichte von Jumne („Vineta“) und der angeblichen Jomsburg erzählt, als irreführend ablehnen. Man darf nicht die Erzählungen eines historischen Romans, wie der Jomsvikingasaga, einfach für bare Münze nehmen oder gar (wie Sch. S. 349, vgl. S. 339) schreiben: „950—970 Vineta von

Harald Blauzahn begründet“; gerade aus der ältesten Quelle, Adam II, 27 (25), geht ja deutlich hervor, daß Jumne zu Haralds Zeit längst bestand, und was von den Jomsvikingern zu halten ist, mag man bei L. Weibull, *Kritiska undersökningar i Nordens historia* (1911) S. 178ff. nachlesen. Einen großangelegten Versuch, sich mit der Jomsburg-Frage auseinanderzusetzen, unternimmt Sofus Larsen in seiner noch nicht abgeschlossenen Abhandlung *Jomsburg, dens beliggenhed og historie* (Aarbøger for nord. Oldkyndighed og Histoire 1927, III. R. 17. Bd., S. 1—138), in der namentlich die scharfe Kritik an Adam von Bremen bemerkenswert ist; auch gegen Schmeidlers Ausgabe werden verschiedene Einwände erhoben. In der Lokalisierung von Jumne am Peenemünder Haken stimmt übrigens Larsen mit Schuchhardt überein, wobei er jedoch, unter Ablehnung der unzulänglichen archäologischen Daten, sich ausschließlich auf die historischen Quellen stützt. Man wird abwarten müssen, wie sich L. in der Folge über den eigentlichen Jomsburg-Roman äußert, und darf dann wohl auch eine Auseinandersetzung mit L. Weibulls radikaler Ablehnung erwarten. Mit späteren Ereignissen auf demselben Schauplatz befaßt sich, gleichfalls sehr ausführlich, Oskar Eggert, *Die Wendenkreuzzüge Waldemars I. und Knuts VI. von Dänemark nach Pommern und Mecklenburg* (Baltische Studien, Neue Folge, Bd XXIX, Stettin 1927, S. 1—149, zugleich Greifswalder Dissertation), der sich auch eingehend um die Deutung der Ortsnamen bemüht, die Jumne-Frage allerdings nur kurz streift. Ebenfalls hierher gehört *Das Leben des Bischofs Otto von Bamberg*, das Adolf Hofmeister für die „Geschichtschreiber der deutschen Vorzeit“ (2. Gesamtausgabe, Bd. 96, Leipzig, Dyksche Buchhandlung, 1928, XXXII und 78 S.) neu übersetzt hat; und zwar hat er seiner Übersetzung die von ihm selbst 1924 neu herausgegebene Prüfeninger Vita zugrunde gelegt, der er den Vorzug vor den bisher bekannteren Viten von Ebo und Herbord gibt. Als eine der wichtigsten Quellen über die Zustände Pommerns unmittelbar vor Beginn der Kolonisation wird die mit ungemein reichhaltigen und sorgfältigen Anmerkungen und Sacherläuterungen versehene Ausgabe und Übersetzung auch den hansischen Forschern willkommen sein.

Gehen wir von hier weiter in die Wikingerzeit zurück, so liegt in dem schön ausgestatteten Buche *Wikinger und Normannen* von Karl Theodor Strasser (Hamburg 1928, Hanseatische Verlagsanstalt, 218 S.) eine im besten Sinne volkstümliche Darstellung der heroischen Seewanderungsbewegung vor, die von liebevoller Erfassung nordisch-germanischen Volkstums und Geistes zeugt, und, ohne gerade eigene Forschung zu bieten, doch bekundet, daß der Verf. sich in Literatur und Quellen gut umgesehen hat und das eigene Urteil wahrt. Das Literaturverzeichnis würde noch mehr Nutzen stiften, wenn es den Leser durch kurze kritische Bemerkungen über Wesentliches und Unwesentliches orientierte, auch könnte manches von letzterem ohne Schaden wegfallen. Eine Ergänzung zu Strassers eingehender Behandlung der Wikingerschiffe (übrigens ist S. 16 irrtümlich das Osebergschiff als „Gokstadschiff“ abgebildet) bietet E. Reitan in einem mit Abbildungen und Zeichnungen versehenen Aufsatz über *Die Neuaufrichtung des Wikingerbootes aus Baumgarth, Kr. Stuhm (Westpreußen)* in den Blättern für Deutsche Vorgeschichte, Heft 5 (1927), S. 11—12, worin die Konstruktion des Schiffes sachverständige Erläuterung findet. Das Boot ist vor einiger Zeit in Danzig aus dem Milchkannenturm in das Alte Zeughaus überführt worden. Verf. glaubt, freilich nur auf Grund etwas unsicherer bautechnischer Erwägungen, das Alter des Boots zwischen Nydamer Boot und Gokstadschiff, etwa um 700 n. Chr. anzusetzen; er vermutet ostskandinavische Herkunft des Fahrzeugs. — Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß auch das altberühmte Nydamer Boot seit einigen Jahren im Kieler Museum Vaterländischer Altertümer eine neue vortreffliche Aufstellung und Ergänzung gefunden hat, die die wundervollen Linien des Bauwerks erst recht hervortreten läßt und ihm endlich einen würdigen Platz als Gegenstück der Osloer Wikingerschiffe anweist. Man sollte es nicht für möglich halten, daß noch kürzlich ein Gelehrter in einer angesehenen wissenschaftlichen Zeitschrift (*Forsch. u. Fortschritte*, 3. Jahrg. 1927, S. 276) es fertig gebracht hat, dieses Musterstück frühgermanischer Schiffbaukunst mitsamt den dazugehörigen Waffenfunden für „römisch“ zu erklären!

Zu der viel umstrittenen Frage, ob die Geatas des Beowulf-

Epos als Juten (Euten) oder Gauten zu deuten seien, äußert sich E. Wessén: *De nordiska folkstammarna i Beovulf* (Kungl. Vitterh. Hist. och Antikv. Akademiens Handl. Del 36, 2, Stockholm 1927); er entscheidet sich wieder für die Gauten.

In Ergänzung meiner Bemerkungen in Hans. Geschichtsbl. 1927, S. 215 zu der von E. Wadstein vertretenen Ableitung des skand. *birk* (in Birca, Birkö usw.) von einem altfries. *birek* sei darauf hingewiesen, daß Wadstein bereits in Namn och Bygd (Tidskrift för nordisk ortnamnsforskning) Jg. 14, 1926, S. 1—10 in einer Polemik gegen E. Wessén verschiedene Beispiele althoch- und altniederdeutscher Nomina mit hauptbetontem Präfix (z. B. *bí-fang*) angeführt und damit meinen Einwand berücksichtigt hat — ob wirklich entkräftet, müssen die Philologen entscheiden.

In einem Beitrag zur Festschrift für Hjalmar Falk (*Ett vittnesbörd om gammal frisisk förbindelse med Ryssland*. Festschrift till Hj. Falk, Oslo 1927, S. 289—292) weist ferner E. Wadstein nach, daß das in friesischen Rechtsquellen als Münz- oder Wertbezeichnung häufig begegnende *cona* nicht wie bisher angenommen zu engl. *coin*, fläm. *koene* < lat. *cuneus* gehört, sondern von altruss. *kuna* = „Marderfell“ (als Rechenmünze) stammt, das auch in hansischen Quellen öfters begegnet. Er sieht darin einen Beweis für alte friesische Handelsverbindungen mit Rußland.

Zwei sehr gehaltvolle und wichtige Untersuchungen über die Frühzeit der Friesen sind: D. J. H. Nyëssen, *The passing of the Frisians. Anthropography of Terpia* (Den Haag 1927, M. Nijhoff, 295 S. mit 49 Abb.) und P. C. J. A. Boeles, *Friesland tot de elfde eeuw* (ebenda 1927, 295 S. m. Karte u. zahlreichen Abbildungen). Das letztere gibt auf archäologischer und geschichtlicher Grundlage eine vorzügliche, wohlbegründete Schilderung der Geschichte und Kultur des eigenartigen Viehzüchter-, Fischer- und Händlervölkchens, das für die Verkehrsgeschichte der vorhansischen Zeit solche Bedeutung besitzt. Den archäologischen Stoff lieferten die Ausgrabungen auf den „Terpen“ oder „Wierden“ („Wurten“), jenen mehr oder weniger künstlichen Hügeln, die das Marschland vor der Eindeichungszeit bewohnbar machten. Sehr instruktiv sind die Abbildungen der Keramik, der Münzen

usw., sowie die dem entsprechenden Blatt des Hist. Atlas der Niederlande nachgezeichnete Karte. Das Buch von Nyëssen befaßt sich zum Unterschied vom vorigen ausschließlich mit der körperlich-seelischen Beschaffenheit der einstigen und jetzigen Bewohner des Terpenlandes und führt, übrigens vielfach in einem gewissen Gegensatz zu Boeles, den Nachweis, daß die Bewohner westlich der Lauwerszee, in denen wir wohl die „eigentlichen“ Friesen zu sehen haben werden, seit alten Zeiten durch charakteristische Merkmale von denen in Groningen und Ostfriesland geschieden waren. Was wir also schon geschichtlich vermuten durften: daß der Friesenname in frühhistorischer Zeit durch politische Angliederung starke Erweiterungen erfahren hat, das finden wir hier anthropologisch bestätigt.

2. Hansische Gesamtgeschichte und allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte.

Die *Jahresberichte für deutsche Geschichte* I. Jahrgang 1925 unter redaktioneller Mitarbeit von Staatsarchivrat Dr. Victor Loewe herausgegeben von Albert Brackmann und Fritz Hartung (Leipzig 1927, K. F. Koehler, 752 S., brosch. M. 30.—, geb. 35.— Mk.) nehmen zum erstenmal wieder in ausführlicher, Vollständigkeit erstrebender Form die periodische, kritisch referierende Berichterstattung auf, wie sie die alten eingegangenen Jahresberichte der Geschichtswissenschaft boten, freilich nur für den engeren Schauplatz der deutschen Geschichte. In Hinsicht auf die Vollständigkeit und die Ausführlichkeit der Einzelreferate bedeuten sie einen erheblichen Fortschritt über die gleichnamigen, seit 1920 von V. Loewe u. a. herausgegebenen Jahresberichte hinaus, so wenig deren Verdienst verkleinert werden soll. Auch mit der Gesamtanordnung und Gliederung in (1.) Bibliographie und (2.) Forschungsberichten kann man sich vollständig einverstanden erklären, mit der gesonderten Behandlung der slavischen, ungarischen und rumänischen Literatur zur deutschen Geschichte wenigstens abfinden. Wer sich über das Gesamtgebiet des hansischen geschichtlichen Interessensbereichs unterrichten will, auch wenn wir nur die hansische Geschichte im engeren Sinne etwa von der Mitte der 12. Jahr-

hundreds bis 1600 ins Auge fassen, muß sich seinen Stoff freilich in den verschiedensten Abschnitten zusammensuchen. Das meiste wird er unter Städtewesen des Mittelalters (S. 334—39) Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters (S. 360—366), vieles auch in den Übersichten über die Geschichte der einzelnen Territorien von Ostpreußen bis Niedersachsen, Westfalen, Rheinland finden. Das liegt in der Natur der Sache und läßt sich schwer ändern. In der Bibliographie (Nr. 1793—1799) und im Sachregister s. v. Hanse ist übrigens der Anfang zu einer Zusammenfassung gemacht, aber umfassendere Darstellungen der Hansegeschichte, die auch deren politische Seite behandeln, würden wohl besser nicht im Abschnitt „Wirtschaftsgeschichte“, sondern „Allgemeine deutsche Geschichte“ Platz finden. Auch die von Höpke verfaßte „Hansische Umschau“ (in dieser Zeitschrift 1925) gehörte weniger in den Abschnitt „Niedersachsen“ (S. 515) als in den über „Allgemeine Bibliographie“, wo sie im bibliographischen Teil auch richtig steht Nr. 31). Man kann dem Unternehmen nur besten Fortgang wünschen; für den einzelnen Gelehrten ist eine jährliche Anschaffung bei dem hohen Preis allerdings kaum erschwinglich.

B. Schmeidlers Aufsatz *Niedersachsen und das deutsche Königtum vom 10.—12. Jahrhundert* (Niedersächs. Jahrbuch, Bd. 4, 1927) ist für die Beurteilung der politisch-kulturellen Gesamtlage, aus der die Entwicklung der Hanse hervorgegangen ist, nicht ohne Bedeutung. Er sieht — wohl etwas einseitig — in dem Übergang der Königswürde an das sächsische Herzoggeschlecht ein Ereignis, des „dem Lande Sachsen einen gewaltigen Kräfteverlust im Innern, die Beschneidung der Ausdehnungsmöglichkeit und den Verlust einer bereits errungenen . . . kolonialen Herrschaft östlich der Elbe gebracht hat.“

Die Deutsche Hanse behandelt Fritz Rörig in einem kurzgefaßten, aber die großen Entwicklungslinien sehr plastisch herausarbeitenden Überblick (Neue Jahrbücher für Wissenschaft und Jugendbildung 4. Jahrgang, 1928, S. 325—337). Die äußeren Grundzüge können ja als bekannt gelten, obgleich die hansische Geschichte auch heute noch zu dem Teil der deutschen Geschichte gehört, der am wenigsten in das populäre Verständnis eingegangen

ist. Jedoch R. versteht es, die inneren Triebkräfte, die dem äußeren Geschehen Richtung geben, trefflich zu charakterisieren; die leider durch den unseligen Gang der Reichspolitik schließlich zum Zersplittern und Versanden in machtlose Einzelstädterei verurteilte Leistung des deutschen Bürgertums tritt glänzend hervor. — Denselben Grundgedanken, jedoch für die gesamte mittelalterliche Reichsgeschichte, ohne Beschränkung auf die hansische Seite, führt Rörig in seiner Kieler Rede *Bürgertum und Staat in der älteren deutschen Geschichte* (Rede zur Reichsgründungsfeier an der Christian-Albrechts-Universität 18. Januar 1928) des Näheren aus; namentlich zur Richtigstellung der in diesem Punkte ganz verfehlten Anschauungen Joh. Hallers sind diese Darlegungen beherzigenswert.

Ein weitschichtiges Material hat Theodor Mayer, Professor an der deutschen Universität Prag, in seiner zweibändigen *deutschen Wirtschaftsgeschichte* (I. Mittelalter, 119 S., II. Neuzeit, 142 S., Wissenschaft und Bildung, Bd. 248 und 249, Leipzig 1928, Quelle und Meyer) umsichtig und häufig mit selbständiger Kritik stellungnehmend verarbeitet. Die Bändchen gehen auch auf den hansischen und hansestädtischen Handel und Verkehr ausführlicher und sachverständiger ein, als es sonst vielfach in ähnlichen Darstellungen der Fall ist. Auch die Auswahl der Literaturangaben ist gut. — Das Buch des Amerikaners Melvin M. Knight, *Economic history of Europe to the end of the middle ages* (London und Boston 1926, 260 S.) ist mehr eine Art Lehrbuch für Studenten. Über englische und französische Verhältnisse scheint der Verf. bedeutend besser unterrichtet zu sein als über deutsche. Seine Bemerkungen über die deutsche Hanse sind jedenfalls ganz unzulänglich (schon die Parallelsetzung mit der flandrischen Hanse in London geht fehl, hier hat den Verf. Pirennes bekannte Schrift in die Irre geführt) und wird dem Gegenstand in keiner Weise gerecht. Das ist auch kein Wunder, denn seine Literaturkenntnis beschränkt sich auf den Art. „Hanseatic League“ in der *Encyclopaedia Britannica* und auf ein älteres, halbpopuläres Buch einer englischen Dame über die Hansestädte. Man sieht, wie nötig es wäre, zwischen amerikanischer und deutscher Geschichtswissenschaft engere Fühlung herzustellen,

damit den amerikanischen Gelehrten das große Schrifttum über die Hanse etwas näher bekannt würde.

Das mit einer Reihe hübscher Illustrationen ausgestattete Buch von James Travis Jenkins, *The herring and the herring fisheries* (London 1927, P. S. King & Son, 175 S.) ist von einem guten Kenner des Gegenstands (auch nach der geschichtlichen Seite hin) geschrieben und ergänzt etwa K. Jagows, *Kulturgeschichte des Herings* (1920) besonders nach der Seite des modernen Betriebs. Die deutschen Autoren, die über die Geschichte der Heringsfischerei gehandelt haben, sind dem Verf. bekannt; jedoch die Zahlenangaben auf S. 61 hätten nach K. Weibull, Lübeck och Skåne marknaden [1922] berichtigt werden können.

Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, daß das von Dietrich Schäfer herausgegebene *Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen* in zweiter, unter Benutzung der neueren Literatur verbesserter Auflage neu erschienen ist (= Hansische Geschichtsquellen, Bd. IV, Lübeck 1927, CLXIV und 159 S. mit 3 Tafeln und 5 Karten). — Als Bd. VI der Neuen Folge derselben Sammlung ist Wilhelm Jesse, *Der Wendische Münzverein* herausgekommen (Lübeck 1928, 290 S. mit 716 Münzabbildungen auf besonderen Tafeln).

Heinrich Freiherr v. Minnigerode legte die Ergebnisse einer sorgfältigen, auf reiches Quellenmaterial gestützten Untersuchung über *Königszins, Königsgericht, Königsgastung im alt-sächsischen Freidingrecht* (Göttingen 1928, Vandenhoeck & Ruprecht, 124 S.) vor. Ein wichtiges Ergebnis ist, daß die Reichsfreien, wie sie sich z. B. auf den Königshöfen der Dortmunder Gegend finden, von den Freidingleuten zu trennen sind. „Dabei gewinnen die Freidingleute an verfassungsgeschichtlichem Gewicht. Das Freidingrecht ist danach das Urbild der Freiheit, neben dem die Reichsfreiheit nur ein Bruchstück ist“ (S. 62). Ein interessanter Anhang führt die Schützengilde und das Vogelschießen in Niedersachsen auf altgermanisch-vorchristliche kultliche Gebräuche zurück.

In seinem Utrechter Vortrage über *die Entstehung der holländischen Wirtschaft* (in erweiterter Form abgedruckt in den „Studien z. Geschichte der Wirtschaft und Geisteskultur herausgegeben von

R. Hápke, Beiheft I, Berlin, Curtius 1928) wendet sich R. Hápke gegen die schematische Zeichnung, die K. Bücher von der Gestaltung der deutschen Stadtwirtschaft entworfen hat. Am Beispiel Hollands sucht er nachzuweisen, daß die isolierte Einzelstadt, die einen bestimmten ländlichen Umkreis wirtschaftlich beherrsche (mit der Tendenz, auch die politische Herrschaft über ihn zu erringen) nur einen Grenzfall darstelle, während in den meisten Fällen (so auch in Holland) ganze Gruppen von Städten untereinander und mit der ländlichen Umgebung in arbeitsteiliger Wechselbeziehung ständen. So ergebe sich statt des Bildes isoliert nebeneinanderstehender autarker Stadtwirtschaften der Begriff der „ökonomischen Landschaft“, als deren Grenzfall nach der anderen Seite die städtelose Landschaftseinheit mit nur periodisch besuchten Verkehrsorten (szs. wirtschaftlichen Dingstätten) zu betrachten sei, wie wir sie etwa im frühmittelalterlichen Friesland finden. In einem weiteren, der Gedächtnisschrift für G. v. Below (Aus Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Stuttgart 1928. W. Kohlhammer, S. 82—104) beigezeichneten Aufsatz *Die ökonomische Landschaft und die Gruppenstadt in der älteren Wirtschaftsgeschichte* führt H. dieselben Gedanken in mehr allgemein-theoretischer Form weiter. — M. E. wird man, um zu größerer Klarheit zu gelangen, zwei Typen der ökonomischen Landschaft oder Stadtgruppe (wohl besser als „Gruppenstadt“) mindestens theoretisch unterscheiden müssen: den einen Typ, wo in einem bestimmten Bezirk durch wirkliche Arbeitsteilung, also durch Zusammenwirken verschiedenartiger Gewerbebezüge oder Handelsfunktionen, eine Art wirtschaftlicher Harmonie, ein charakteristischer gemeinsamer Wirtschaftseffekt erzielt wird (Beispiele: Amsterdam als Handelsplatz und Kapitalmarkt mit dem Waterland als Wohnsitz schiffahrttreibender Bevölkerung, oder Lübeck als Ostseehafen mit Hamburg als Nordseehafen und Lüneburg als Salzproduktionsstätte); den anderen Typ, wo nur die Gemeinsamkeit der mehr oder minder gleich gerichteten Interessen auf einem ausländischen Markt (oder mehreren) eine Städtegruppe zu einem Ganzen, zu einer „Landschaft“, wenn man will, verbindet (das großartigste Beispiel: Die Gotländische Genossenschaft und

später die Deutsche Hanse). In der geschichtlichen Praxis werden sich beide Formen nicht selten verbinden, und namentlich mag eine Spezialisierung der Gewerbe innerhalb einer Städtegruppe gerade auch auf einem auswärtigen Markt interesseverbindend gewirkt haben, weil die Spezialisierung ja die Konkurrenz milderte (vgl. das von Häpke S. 103 angeführte Beispiel der Frankfurter Meßbesucher).

Mit Häpkes Fragestellung berührt sich die als Vergleichsobjekt auch für die norddeutsch-hansische Städteforschung bedeutungsvolle Untersuchung Hektor Ammanns über *Die schweizerische Kleinstadt in der mittelalterlichen Wirtschaft* (S.-A. aus der Festschrift für Walther Merz, Aarau 1928, S. 158—215). A. stellt die Frage nach der wirtschaftlichen Funktion und Bedeutung der mittelalterlichen Kleinstädte in der Schweiz und beantwortet sie namentlich an Hand einer genaueren Untersuchung der aargauischen Gruppe. Es ergibt sich, daß sie meist eine günstige Verkehrslage haben und wirtschaftlich keine unbedeutende Funktion ausüben, insofern sie in weitgehendem Maße die Vermittlung zwischen dem Land und den größeren Städten bildeten, jede Kleinstadt als der wirtschaftliche Mittelpunkt eines größeren Landgebiets. Aber sie lagen zu dicht bei einander, um sich weiter zu entfalten und eine selbständige Rolle zu spielen; für den Fernhandel trugen sie so gut wie keine Erzeugnisse bei und waren an ihm nicht beteiligt. Ihre Bevölkerungszahl blieb meist unter 1000, wenige näherten sich 2000, aber der Abstand gegen die größte schweizerische Stadt im 15. Jahrh. (Basel 9—10 000) war nicht so beträchtlich, wie es scheinen könnte. Die gesamte deutsche Schweiz zählte im Mittelalter auf 25 000 qkm 88 Städte (10 größere, 78 Kleinstädte). Beachtlich ist vor allem der Nachweis, daß am Ende des Mittelalters das Verhältnis zwischen ländlicher und städtischer Bevölkerung im bernischen Aargau wie 2:1 stand, in anderen Landesteilen war es günstiger, aber eine „Überstädterung“ läßt sich ganz allgemein feststellen, die bereits im 14. Jahrh. ihren Höhepunkt erreicht haben muß, denn im 15. ist fast allgemein Stillstand oder Rückgang zu beobachten.

Eine Reihe fleißiger Abhandlungen (meist Doktordisser-

tationen) klärt uns über bestimmte Teilgebiete des deutschen Seehandels in hansischer Zeit auf. Neben der unten zu erwähnenden Arbeit von J. Müller über Bremen ist da vor allem die Studie von Herm. Lübbing über den *Handelsverkehr zur Zeit der friesischen Konsulatsverfassung in Rüstringen und den Nachbargebieten* (Oldenburger Jahrbuch XXXI, 1927, S. 117—180) zu nennen. Sie umfaßt ungefähr die Zeit von 1200—1350. Zuerst tritt der Weserhandel mit Bremen hervor, während die Emsfriesen im 13. Jahrh. mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, die ihrer wirtschaftlichen Entwicklung hinderlich sind, sie aber teilweise zur Fernverkehrs-Unternehmungen veranlassen. Im 14. Jahrhundert ist allgemein ein lebhaftes Steigen des Marktverkehrs zu beobachten, aber auf die Dauer können die Rüstringer mit ihren Märkten der hansischen Konkurrenz gegenüber nicht bestehen, und dies wird einer der Anlässe, der die Wurster und Würdener zum Seeraub treibt. Die Bewohner der westlichen Nachbargaue bleiben mehr der friedlichen Frachtschiffahrt treu, betreiben auch Eigenhandel (bes. Pferdehandel) nach Flandern. Innerpolitische Umwälzungen seit Mitte des 14. Jahrhunderts (Einsetzen der „Häuptlingszeit“) tun dem Handelsverkehr starken Abbruch.

Auch die Schrift von Hans Fiedler, *Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts* (Zeitschr. d. Westpreuß. Geschichtsvereins, H. 68, 1928, S. 61—126) ist nicht nur von lokalgeschichtlichem Interesse. Sie beruht, soweit ich sehe, ausschließlich auf gedrucktem Material, nutzt für die spätere Zeit namentlich Simsons Danziger Inventar fleißig aus, und gewährt ein zusammenfassendes Bild von dem Aufkommen der englischen Konkurrenz in einem der wichtigsten Ostseehandelsplätze. — In diesem Zusammenhang sei nachträglich noch auf die Berliner Dissertation (1925) des Amerikaners J. R. Marcus, *Die handelspolitischen Beziehungen zwischen England und Deutschland in den Jahren 1576—1585* aufmerksam gemacht.

Einen nützlichen Überblick über den *Elbhandel und die Elbhandelspolitik bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts* gibt eine Hallenser Dissertation von Alfred Wieske (Beitr. z. mitteldeutschen

Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftskunde, herausgegeben von Professor Dr. G. Aubin, Heft 6, Halberstadt 1927, H. Meyer, 198 S.). Die Schrift verarbeitet ausschließlich gedrucktes Material und befaßt sich, dem Charakter desselben entsprechend, vorwiegend mit der Elbhandelspolitik, versucht aber am Ende jedes der drei zeitlichen Hauptabschnitte, die sie unterscheidet (Frühzeit bis 1200, Periode der Stadtwirtschaft 1200—1648, Periode der Territorialwirtschaft 1648—1821), auch die wirkliche Lage des Elbhandels selbst zu schildern.

Aus dem niederländischen Bereiche notieren wir das Erscheinen einer *Bibliographie van de geschiedenis van de stad Antwerpen* von Albert van Laar ('s Gravenhage 1927, M. Nijhoff, 338 S.) und einen kleinen Aufsatz desselben Verfassers über den Ursprung von Antwerpen (*Tijdschr. voor Geschiedenis* 1928, S. 160—172). Der Antwerpener Stadtarchivar Floris Prims veröffentlichte ferner im Antwerpisch Archievenblad (2. R., 3. Jahrg., 1928, S. 105—149) eine Untersuchung über die Anfänge des Antwerpener Textilgewerbes (*De eerste eeuw van de lakennijverheid te Antwerpen 1226—1328*) und macht ebenda (S. 190) Mitteilungen über die Auffindung von 11 gesiegelten, an die Stadt A. im Jahre 1259 gerichteten Briefen, die das dortige Salzstapelrecht betreffen.

In Schweden hat man sich neuerdings eifrig der Erforschung des älteren schwedischen Städtewesens zuzuwenden begonnen. Außer der ausgezeichneten Arbeit von A. Schück, *Studier rörande det svenska stadsväsendets uppkomst och äldsta utveckling* (Upsala 1926), die namentlich die Rolle der deutschen Einwanderer bei der Entstehung des schwedischen Städtewesens ins Licht stellt, sei auf das von Nils Herlitz veröffentlichte Urkundenbuch *Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer I (1251—1523)*, Stockholm 1927 und auf die Spezialarbeit von L. M. Bååth, *Hälsingborgs historia* Bd. I (bis ca. 1250 reichend) verwiesen, die allerdings mehr ins Gebiet des altdänischen Städtewesens gehört und hier in Ergänzung zu dem oben (S. 198) besprochenen Buch von Matthiessen Erwähnung finden möge.

Für die Geschichte des mittelalterlichen Schiffbaus von Bedeutung ist die Auffindung einer Reihe sehr ins Einzelne gehen-

der Rechnungen über den Bau einiger Galeeren in den Häfen von Newcastle, London und Southampton aus den Jahren 1294/95. Die Newcastler Rechnungen sind in extenso veröffentlicht in *Archaeologia Aeliana* 1926 (4. Serie, 2. Bd.), die von London durch C. Johnson in *The Antiquaries Journal* 1927 (Okt.), die von Southampton in *The Mariners Mirror* Bd. XIV (1928), S. 220—241 von R. C. Anderson, sämtlich mit eingehenden fachmännischen Erläuterungen. — Mancherlei wertvolle Beiträge zur Kunde des Schiffbaus und der Schiffstypen desselben Jahrhunderts bietet auch *Die Geschichte der sizilischen Flotte unter der Regierung Friedrichs II.* (1197—1250) von Dr. Willy Cohn (Breslau 1926, Priebatsch, 153 S.), womit der Verfasser seine früheren Studien über die Geschichte der normanisch-sizilischen Flotte unter Roger I und II (1060—1154) sowie unter Konrad IV. und Manfred (1250/66) fortsetzt.

3. Hansische Spätzeit und Zeitalter des Merkantilismus.

Heinrich Rantzau und seine Relationen an die dänischen Könige. Eine Studie zur Geschichte des 16. Jahrhunderts von Otto Brandt (München und Berlin 1927, Oldenbourg, 106 S. mit 4 Abbildungen, geh. Mk. 5.—, geb. Mk. 7.50). Heinrich Rantzau, der große Humanist, wie sein Vater Johann R., der hervorragende Feldherr, seinen Königen treu ergeben, war in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine Art Nachrichtenzentrale für den europäischen Norden und dank seiner guten Verbindungen nach allen Seiten eine unbezahlbare Quelle politischer Information für den Kopenhagener Hof. Seine „Relationen“, die, über 1000 Stücke umfassend, im Kopenhagener Reichsarchiv lagern, sind dabei außerhalb Dänemarks noch kaum beachtet und benutzt worden. Brandt gibt uns in gedrängter, aber gewandter Darstellung einen Überblick über ihren reichen Inhalt, der zunächst natürlich das Verhältnis R.s zu den Königen und den anderen Landesherren des Gottorpischen und Haderslebener Anteils beleuchtet, Aufschluß über die Verwaltung der Herzogtümer, die Stellung R.s zu den Ständen, den adligen Verwandten, den Klöstern, zu Stadt und Land, über Wirtschaft und Kriegswesen gewährt, schließlich aber auch die ganze große Politik seiner Zeit umfaßt. Dabei steht natur-

gemäß wieder das Verhältnis zu Schweden und den übrigen Ostseestaaten im Vordergrunde, aber auch Händel im Reiche, die Türkenkriege, die Hugenottenkämpfe in Frankreich, die Verhältnisse in England und Schottland werden berichtet und glossiert; vor allem jedoch spürt man, wie die spanische Politik und der Aufstand in den Niederlanden von dem klugen Beobachter mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgt werden. Kann man die Relationen auch, wie Brandt selbst hervorhebt, nicht mit den großen Brief- und Aktensammlungen führender westeuropäischer Staatsmänner jener Zeit vergleichen, die an den großen Ereignissen selbst handelnd mitwirken, so liegt doch ein großer Reiz darin, zu verfolgen, wie jene Ereignisse sich in diesem „unbedingt hervorragenden staatsmännischen Kopfe“ widerspiegeln. Auch auf das Verhältnis zu Lübeck und Hamburg fallen Streiflichter. Da Br. zu den von ihm angeführten Stellen regelmäßig das Datum angibt, bildet das Büchlein zugleich eine Art Wegweiser für den Archivbenutzer, der die Originale selbst einsehen will; im ganzen aber erweckt die Schrift schließlich doch den Appetit nach mehr und ruft, trotz der ablehnenden Bemerkung Br.s im Vorwort, die Frage wach, ob nicht eine etwas ausführlichere Wiedergabe in Regestenform, vielleicht in sachlicher, statt chronologischer Gruppierung, möglich wäre. Vorangestellt ist eine kurze Würdigung der Persönlichkeit Heinrich R.s und seiner Wirksamkeit.

In den Kreis der dänisch-nordischen Politik des 16. Jahrhunderts führt uns auch der bewegte Meinungsstreit über das sog. Stockholmer Blutbad von 1520, der durch einen Aufsatz von Lauritz Weibull in der von ihm neubegründeten Zeitschrift *Scandia* (Febr. 1928) entfacht worden ist; der höhere Quellenwert, den er der sog. „Ketzererklärung“ zuspricht, würde die Verantwortung für die Hinrichtungen von Christian II. mehr auf die seiner schwedischen Parteigänger, der Gegner der Sturepartei, schieben. An Äußerungen dazu führen wir an die Aufsätze von Jos. Sandström (*Hist. Tidskrift*, Stockholm, 48. Jahrg., S. 33—42) und Nils Ahnlund (*Svensk Tidskrift* 1928), der einen neuen Beweis für die Echtheit und Gleichzeitigkeit der „Ketzererklärung“ beibringt.

Eine umfangreiche akademische Abhandlung von Bertil

Thyresson, *Sverige och det protestantiska Europa från Knäred-freden till Rigas erövring* (Uppsala 1928, 301 S.) befaßt sich mit Schwedens Politik unter Gustaf Adolfs Leitung im zweiten Dezennium des 17. Jahrhunderts, 1613—1621. Es ist die Zeit, wo Schweden, immer auf der Hut gegen seine beiden Hauptgegner, Dänemark und Polen, doch auch mit steigender Besorgnis das Anwachsen der habsburgisch-katholischen Macht betrachtet. Einleitungsweise wird, über den Frieden von Knäröd (1613) zurückgreifend, die Entwicklung der schwedischen Politik unter Karl IX. (seit 1598) skizziert. Die Bündnisverhandlungen mit den Hansestädten 1618—1621 werden eingehend geschildert, ohne daß sich wesentlich Neues ergäbe; die äußerst vorsichtige, ja geradezu ängstliche Haltung der Städte, die nur Ruhe und Sicherheit für ihren Handel wünschten, aber vor allen politischen Allianzen, die sie in die Händel der großen Mächte verwickeln oder ihnen die Ungnade des Kaisers zuziehen könnten, eine unüberwindliche Scheu trugen, tritt wieder in helles Licht. Die Abhandlung, die auf gründlicher Ausnützung des schwedischen und dänischen Reichsarchivs, sowie einiger deutscher Archive beruht, ergänzt so die von schwedischer und deutscher (J. Paul) Seite erschienenen Arbeiten des letzten Jahrzehnts in bester Weise.

Das 300jährige Jubiläum der Belagerung von Stralsund hat Anlaß zu verschiedenen Gedenkschriften gegeben. Im Auftrag von Bürgermeister und Rat von Stralsund hat E. Uhse *Stralsunds Sieg über Wallenstein* (Stralsund 1928) geschildert. Ferner ist Bd. 30 (1. Hälfte) der Neuen Folge der „Baltischen Studien“ mit Unterstützung der Stadt Stralsund als Festschrift gestaltet. Wir führen aus dem Inhalt an: M. Wehrmann, *Stralsund und die Franzburger Kapitulation (Vorgeschichte der Belagerung von 1628)*, J. Hoffmann, *Stralsunds Münz- und Geldwesen im Belagerungsjahr 1628*. In den Pommerschen Jahrbüchern 24. Bd. (Greifswald 1928) behandelt J. Paul *Stralsund und Schweden vor dem Dreißigjährigen Kriege*. Gewissermaßen eine Fortsetzung dieses Aufsatzes stellt der Beitrag dar, den derselbe Verf. zur Festschrift f. E. Brandenburg (Staat und Persönlichkeit, Leipzig 1928, Dietrich, S. 130—152) beigesteuert hat: *Die Ziele der Stralsunder Politik im Dreißigjährigen Kriege*;

das Hauptziel bestand, wie P. nachweist darin, freie Reichsstadt zu werden. — Das Stader Archiv (Neue Folge, Heft 17, 1927) bringt eine umfangreiche Darstellung (157 S.) von Wilhelm Kliesmann, *Geschichte der Herzogtümer Bremen und Verden in den Jahren 1648—1653*, die offenbar auf archivalischer Grundlage beruht, aber weder ihre Quellen angibt, noch auf die Literatur eingeht, ja, nicht einmal ein Inhaltsverzeichnis enthält.

Die in der vorjährigen Hansischen Umschau (S. 238) erwähnte Abhandlung von Karl Mellander über *die schwedisch-portugiesischen Beziehungen in Schwedens Großmachtzeit* findet in (Svensk) Hist. Tidskrift 47. Jahrg., 1927, S. 337—405 ihren Abschluß. Nach Zustandekommen des Handelsvertrags von 1641 hielten sich mehrfach schwedische Gesandte jahrelang in Lissabon auf, zuerst Skytte (1641—1647), dann v. Friesendorff, ein geborener Bremer, 1649—1652, dessen Wirken für die weitere Gestaltung der Beziehungen beider Länder epochemachend war, wenn er auch direkte Erfolge während seines Aufenthalts nur in geringem Maße erzielte. Der Hauptwunsch der Schweden, die freie Segelation ihrer 1649 gegründeten Afrikanischen Kompanie nach den portugiesischen Kolonien, wurde nicht erfüllt, und nach einer Unterbrechung, die die Kriege der 1650er Jahre mit sich brachten, hatte Portugal ausreichende Sicherheit gegen Spanien gewonnen, so daß es das Interesse an einer politischen Verbindung mit Schweden verlor. Beachtenswert sind die Mitteilungen der beiden Gesandten über den portugiesischen Handel, besonders die Handelsusancen in Setubal. Mit der Gesandtschaft Gabriel Th. Oxenstiernas nach Lissabon 1669—1670 schließt die Untersuchung ab.

Als Abschluß der eben behandelten Suecica sei auf die Skizze von G. A. Sinclair, *The Scottish trader in Sweden* (Scottish Hist. Review, Bd. 25, Juli 1928) hingewiesen.

Eine Gesamtgeschichte der Sundzollfrage und der politischen Bedeutung des Sundes vom 15. Jahrh. bis zur Aufhebung 1857 hat der Amerikaner Charles E. Hill geliefert (*The Danish Sound dues and the command of the Baltic*. Durham N. C., Duke University Press 1926); leider ist uns das Buch bisher nicht zugegangen, so daß Näheres über den Inhalt nicht mitgeteilt werden kann.

Sehr wertvolle neue Aufschlüsse über den Seeverkehr zwischen Nord- und Westeuropa, sowie auch dem Mittelmeer im 17. und 18. Jahrh. enthält der Aufsatz von O. A. Johnsen, *Nordiske handelsforbindelser med Frankrike før 1814* (Hist. Tidsskrift, Oslo, 28. Bd., 1928, S. 268—296). J. hat eine Reihe französischer Archive nach schiffahrts-statistischen Quellen durchsucht und besonders in Marseille und Bordeaux reiche Ausbeute gefunden. Namentlich interessiert der zahlenmäßige Nachweis über den starken Aufschwung des Verkehrs unter dänischer und schwedischer Flagge nach dem Mittelmeer seit Mitte des 18. Jahrhunderts, woran außer Dänen, Norwegern und Schweden namentlich auch Schleswig-Holsteiner (und wohl auch Pommern) beteiligt sind. Man vgl. dazu meine eigenen Ausführungen oben S. 131. Mit demselben Gegenstand befaßt sich ein zweiter Aufsatz Johnsens, *Bergens handel og skibsfart på Sydfrankrike under l'ancien régime* in *Bergens Historisk Forenings Skrifter* Nr. 33 (1927), S. 115ff.

Die 2. Lieferung der Hist. Tidsskrift (Oslo) 1928 enthält zwei französische, von P. Boissonade und P. Charliat gemeinsam verfaßte Abhandlungen, von denen die eine *Colbert et la Norvège (1661—1683)* u. a. auf die Denkschrift eines Hamburgers Albert Schumacher an den französischen Gesandten in Kopenhagen über den nordischen Handel Bezug nimmt, während die andere *Les relations économiques entre la France et les Pays du Nord du 16^e au 18^e siècle* eine sehr brauchbare und inhaltreiche Übersicht über die Quellen und die Literatur des nordisch-französischen Verkehrs gibt. Die Beteiligung der Franzosen selbst an diesem Verkehr war freilich im ganzen gering, nur die Dünkircher waren zeitweise stärker beteiligt.

Neues Material über den französischen Seehandel, speziell der bretonischen Seehäfen, im 18. Jahrhundert bringt ferner eine Reihe von Abhandlungen von H. Sée in den *Mémoires et Documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France* Bd. 9 (Paris, Hachette 1925) bei; auf Grund der Papiere einiger Handelshäuser werden wir namentlich über den Handel von St. Malo und von Morlaix, sowie über die bretonische Sardinenfischerei unterrichtet.

Im niederländischen Bereiche gewährt der neue 2. Band der

im Auftrag der Belg. Hist. Kommission von Joseph Cuvelin herausgegebenen *Correspondance de la Cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas au XVII. siècle* (Brüssel 1927), der die Jahre 1621—33 umfaßt, mancherlei handelsgeschichtliche Aufschlüsse, so über Kanalpläne zwischen Rhein und Maas, einen Vorschlag, den Sitz der Merchant Adventurers nach Antwerpen zu verlegen, u. a. m.

In den Bijdragen voor vaderl. Geschiedenis en oudheidk. 1927. (VI. R. 5) beendet H. Sneller seine im vorangehenden Jahrgang (1926, S. 237—274) begonnene Studie über die *Entwicklung der holländischen Kattunindustrie*. Über die wertvolle neue Veröffentlichung von N. W. Posthumus, *De nationale organisatie der lakenkoopers tijdens de Republiek* (= Werken uitg. door het Hist. Gen. te Utrecht 3. Serie, Nr. 51, Utrecht 1927, 370 S.) hoffen wir später eingehender berichten zu können. — Ebenso dürfen wir eine ausführlichere Besprechung der Fortsetzung von Joh. E. Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen* (Bijdr. v. vad. gesch. en oudheidk. 1927 u. 1928) ankündigen.

Beiträge zur Geschichte des holländischen Mittelmeerhandels finden sich in einem Aufsatz von G. J. Hoogewerff über die holländische Gemeinde in Livorno (ca. 1600—1773) in Mededel. v. h. Nederl. Hist. Institut te Rome Bd. VII, und über holländisch-portugiesische Seekämpfe im Indischen Ozean in zwei Artikeln von C. R. Boxer in *Mariners Mirror* XIV (Nr. 1 u. 3), die sich kritisch mit älteren Aufsätzen von Adm. Ballard über denselben Gegenstand befassen. — Über das verdienstvolle Werk der Linschooten-Vereeniging, die die Quellen zur holländischen Entdeckungs- und Kolonialgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts in neuen kritischen Ausgaben veröffentlicht, gibt ein referierender Aufsatz von C. P. Burger in der *Tijdschr. voor geschiedenis* 43. Jg. 1928, Heft 1, einen Überblick, und an etwas entlegener Stelle berichtet Prof. Heeres über ein zwischen einem gewissen Adriaan Menninck und dem Herzog von Sachsen-Lauenburg 1592 ventilirtes Projekt über eine ostindische Reise (*Duitschers en Nederlanders op de Zeewegen naar Oost-Indie voor 1592/95* in Gedenkschrift uitg. ter gel. v. h. 75-jaar. bestaan v. h. Kon. Inst. v. d. Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederl. Indië, 1926).

Einen kleinen Beitrag zum Abbau der brandenburgischen Kolonialpolitik liefert A. Berney in einem Exkurs seines Buches *König Friedrich I. und das Haus Habsburg (1701—1707)*, München u. Berlin 1927, Oldenbourg, S. 195, während die umfangreiche Abhandlung von C. Hinrichs, *Die ostfriesischen Landstände und der preußische Staat 1744—48* (Jahrb. d. Ges. f. bild. Kunst usw. zu Emden, Bd. 22, 1927, S. 1—268) wohl erst im II. Teil (1928), der die Jahre 1749—1756 umfassen soll, auf die merkantilistischen Unternehmungen Friedrichs des Großen eingehen wird (vgl. auch Upstalsboomblätter f. ostfries. Geschichte 13. Jg. 1927 über Polizeinspektor Tegel und mancherlei Schiffahrtsgeschichtliches aus Emden).

Weiter seien zur englischen und schottischen Handelsgeschichte angeführt: G. Unwin, *The growth and effect of trade regulation and monopolistic companies under Elizabeth* (Economic Hist. Review Bd. 1). — George Pratt Insh, *The founders of the Company of Scotland* (Scottish Hist. Review Bd. 25, Juli 1928); die C. o. Sc. wurde 1693/95 begründet für den Handel nach Afrika und beiden Indien, nahm aber bald ein wenig glückliches Ende. — Gute Dienste wird der Forschung die umfangreiche Bibliographie zur englischen Wirtschaftsgeschichte von Dr. Judith Blow Williams, *A Guide to the printed materials for English social and economic history 1750—1850* (New York 1926) leisten, die in 16 Abteilungen 25000 Titel umfaßt.

Für die Geschichte des baltischen und norwegischen Holzhandels von Bedeutung ist das Buch von Robert Greenhalgh Albion, *Forests and Sea Power. The timber problem of the Royal Navy 1652—1862* (Cambridge, Harvard University Press 1926). Die Holzfrage war für die Kriegsmarinen einst so wichtig, wie etwa heute die Ölfrage. England hat mehr als einen Versuch unternommen, seine maritimen Gegner vom Holzbezug abzuschneiden, aber bei dem Mangel an eigenen Wäldern war es selbst seit 1686 dauernd auf baltische Eiche für die Beplankung seiner Kriegsschiffe angewiesen, und Mangel an geeignetem Schiffbaumaterial, besonders Masten, hat die britische Flotte mehrfach ernstlich behindert, z. B. im amerikanischen Befreiungskrieg, wo die Katastrophe von Yorktown geradezu durch eine

solche Situation heraufbeschworen worden ist. Wertvoll ist auch die Bibliographie von 44 Seiten.

4. Zur Geschichte einzelner Hansestädte.

Der Streit zwischen Lübeck und Mecklenburg-Schwerin über die Fischereirechte und die Gebietshoheit in der Lübecker Bucht (s. Hans. Geschbl. 1927 S. 225) ist in einer Reihe von Schriften weitergeführt worden. Von mecklenburgischer Seite wurden veröffentlicht: *Die hoheitsrechtlichen Verhältnisse in der Travemünder Bucht* und *Die Lage der Travemünder Reede*, beide von W. Strecker (Jahrbuch d. Ver. f. meckl. Gesch. u. Altertumskunde Bd. 91, 1927, S. 21—68 u. 71—122), sowie mehrere juristische Gutachten; von lübeckischer Seite aus der Feder F. Rörigs: *Nochmals mecklenburgisches Küstengewässer und Travemünder Reede*, IV. Teil, *Die endgültige Lösung des Reedeproblems*, und V. (Schluß-) Teil, *Ausübung und Abgrenzung von staatlichen Rechten an der Uferstrecke Priwall—Harkenbeck in alter und neuer Zeit*. Der Staatsgerichtshof des Deutschen Reiches hat am 8. Juli 1928 in der Sache entschieden, und zwar hat er sich sowohl in der Ablehnung der Regeln des allgemeinen Völkerrechts als Norm, wie in der Frage nach der Lage der Reede und der Ausübung der Fischereihoheit im wesentlichen an die Ausführungen von F. Rörig angeschlossen. Innerhalb des von Rörig auf Grund seiner Forschungen umgrenzten Gebiets in der Lübecker Bucht ist die Fischerei- und Schifffahrtshoheit Lübecks anerkannt, im übrigen Mecklenburg eine beschränkte Gebietshoheit im östlichen Teil der Bucht zugesprochen worden. Für die Wissenschaft fällt auch in den oben angeführten Streitschriften wieder manche wertvolle Ermittlung ab (z. B. über ältere Seekarten der Bucht, über den gesamten Schifffahrtsbetrieb, das Lotsenwesen daselbst u. a. m.), und es dürfte jetzt kaum einen anderen Meeresteil an der deutschen Küste geben, der in geschichtlich-navigatorischer Hinsicht so genau durchforscht ist wie die Travemünder Reede; freilich wird einem das Lesen durch den in der Natur der Sache liegenden polemischen Ton nicht gerade leicht gemacht. Herr Archivrat W. Strecker legt in einer Zuschrift an den Referenten Wert auf die Feststellung, daß er niemals die Seereede auf die Plate,

also auf die Mündungsbarre selbst, verlegt habe, wie unsere Ausführungen Hans. Geschbl. 1927 S. 226 anzudeuten schienen. Wir kommen seiner Bitte, dies mitzuteilen, gern nach, möchten aber dazu bemerken, daß seine Darlegungen (bes. Meckl. Jahrb. 89, S. 102 u. Anm. 188, sowie vor allem die Kartenskizze S. 126) gar nicht anders verstanden werden konnten, als daß er damals den größeren Teil der Reede auf seichtem Wasser an der Mündungsbarre und unmittelbar an diese nördlich anschließend suchte, während der übrige Teil allerdings genügende Tiefe aufwies, aber m. E. aus anderen Gründen für die Reede nicht in Betracht kam. Ein weiteres Eingehen auf die im übrigen kaum mehr zweifelhafte Frage verbietet sich naturgemäß an dieser Stelle.

Einen nachgelassenen Beitrag *Zur lübschen Verfassungsbewegung im 17. Jahrhundert* aus der Feder unseres verstorbenen ehemaligen Vorsitzenden F. Fehling veröffentlicht die Zeitschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. u. Altertumskde. Bd. 24 (1928) S. 335—344. In die neuere Zeit führt uns ein Aufsatz von J. Hartwig über *Lübeck und der Walfischfang in der Südsee* (Mitt. d. Ver. f. Lüb. G. u. A., 14. Heft, Nr. 11, Sept. 1927), die ein nicht verwirklichtes Projekt von 1844 behandelt.

In vortrefflicher Weise hat Johanna Müller in ihrer aus R. Häpkes Seminar in Marburg hervorgegangenen Dissertation die Aufgabe gelöst, *Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter* zu schildern. Auf den 1. Teil der Arbeit haben wir bereits Hans. Geschbl. 1927, S. 232 hingewiesen, der Rest ist soeben im Bremischen Jahrbuch Bd. 31 (1928) S. 1—107 erschienen. Die Verf. gliedert ihren Stoff in einen chronologischen Teil, der fleißig alle Einzelnachrichten über Bremer Handel und Verkehr zusammenstellt, wobei außer einer Einleitung über die Frühzeit vier Hauptabschnitte: 1200—1285, 1285—1358 (die Zeit des Ausschlusses aus der Hanse), 1358—ca. 1420, 1420—1530, unterschieden werden, und einen systematischen Teil, in dem namentlich das Kapitel über die einzelnen Handelsartikel Beachtung verdient, dem weitere Kapitel über die Topographie Bremens als Handelsstadt, über Zölle und Abgaben, die Zollstätten, schließlich über das Bremer Recht für Handel und Verkehr folgen. Charakteristisch für Bremen während des ganzen behandelten Zeitraums ist eine

gewisse Sonderstellung, zeitweise geradezu Isolierung, die hauptsächlich damit zusammenhängt, daß Bremen am Ostseehandel und -verkehr verhältnismäßig wenig beteiligt war. War der Stadt schon der (Wieder-)Anschluß an die Hanse 1358 zugute gekommen, so hat die Bremer Reederei, aber auch der Eigenhandel einen außerordentlichen Aufschwung zu Anfang des 16. Jahrhunderts genommen, als die Erhebung des Congégeldes in den Niederlanden die Bremer zur Erweiterung ihres Getreideausfuhrhandels, der bisher nur die Niederlande und Norwegen zum Ziel hatte, nach England, Spanien und Portugal veranlaßte; seitdem ist für lange Zeit Getreide der Bremer Ausfuhrartikel geblieben.

Über *Bremens Handel, Schiffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert* (1815—1915) gibt jetzt H. Entholt in einem Sammelwerk (Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer, hrsg. v. K. Wiedefeld, Bd. 5, Gotha 1928, S. 131—244) einen ausgezeichneten Überblick, der aus reichen gedruckten und archivalischen Quellen schöpft und namentlich der Bedeutung von Persönlichkeiten wie Duckwitz, H. H. Meier, Lohmann, Wiegand, Franzius gerecht wird. — Um die Erforschung der bremischen Geschichte in schnellerem Tempo als bisher zu fördern, hat ferner Entholt als Leiter des Bremer Staatsarchivs eine Heftreihe von „Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen“ (Bremen 1928, G. Winters Buchhandlung Fr. Quelle Nachf., 195 S.) ins Leben gerufen, die durch zwei gründliche, aus dem rechtshistorischen Seminar der Universität Göttingen hervorgegangene Untersuchungen eröffnet wird. Die erste von Georg Jaeger handelt über *Die Entwicklung der Eigentumsübertragung an städtischen Grundstücken in Bremen*. Epochenmachend in der Entwicklung der Immobilier-Übereignung war die in Bremen 1438 (also ziemlich spät) erfolgte Schaffung eines vom Rat geführten Erbe- oder Lassungsbuchs, das erst seit Beginn dieses Jahrhunderts durch ein nach den Vorschriften des B.G.B. angelegtes und in ganz anderer Weise eingerichtetes Grundbuch ersetzt wird. Zu den Ausführungen über den Königszins als Grundsteuer S. 53 vgl. jetzt auch die oben S. 247 erwähnte Schrift von H. Frhr. v. Minnigerode, wonach (S. 106) er ursprünglich jedenfalls eine persönliche, nicht dingliche Last

darstellt. — Die zweite Arbeit, von Bernhard Gätjen, ist dem *Rentenkauf in Bremen* gewidmet; auch ihr dürfte, wie der ersten, nicht nur lokalgeschichtlicher Wert beizumessen sein.

Mit denselben Gegenständen im Dortmunder Bereiche befaßt sich, in Fortsetzung einer früheren Veröffentlichung (in Bd. XXXII derselben Sammlung) ein Aufsatz von Dr. August Meininghaus über *Die Grundstücks- und Rentenverkäufe des Dortmunder Gerichtsbuches von 1520/22* in den Beiträgen zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark, Bd. XXXV (Dortmund 1928. 194 S.). In Tabellenform werden sämtliche Grundstücks- und Rentenverkäufe des außerordentlich schwer lesbaren Gerichtsbuches mitgeteilt; daran schließen sich die wörtliche Wiedergabe einer Reihe von Einträgen als Textproben, um den Bedürfnissen der Rechtshistoriker nach Kenntnis aller Formeln entgegenzukommen, ferner mehrere Exkurse und Register. Ein zweiter Aufsatz desselben Verfassers handelt von *Dortmunder Wohnhöfen und Häusern landadliger Geschlechter*, die ursprünglich ein etwas unbequemes Element für die Stadt darstellten und deren Errichtung und Erwerb durch Nichtbürger im Kaiserprivileg von 1332 deshalb ausdrücklich verboten wurde. Bd. XXXVI der „Beiträge“ (1928, 291 S.) enthält eine eingehende Untersuchung über *Das Schuldenwesen der Freien Reichsstadt Dortmund im 18. Jahrhundert* von Dr. H. Uhlenkücken und einen kleinen Aufsatz von F. Philippi über *Die Gründung der Stadt Hamm und die sich daran knüpfenden Fragen*; Ph. polemisiert hier gegen die von Lappe in der Festschrift zur 700-Jahrfeier der Stadt Hamm vertretene Gleichsetzung von Hamm mit einem opidum in Marca, das in einer gefälschten, aber inhaltlich annehmbaren Gründungsurkunde von 1213 genannt wird; er will ferner dieses Wort Mark hier als „Grenzland“, nicht als „gemeine Mark“ deuten.

Aus Bd. XXXIV der Dortmunder „Beiträge“ (1927) notieren wir ferner noch nachträglich den Aufsatz *Die Beziehungen der Brüder Veckinchusen zu ihrer Heimatstadt Dortmund* von L. v. Winterfeld.

Die in den letzten Jahren außerordentlich reich entwickelte Literatur über die Stadt Goslar (vgl. zuletzt Hans. Geschbl. 1927,

S. 147 f. u. S. 229) hat eine neue Ergänzung erfahren durch eine *Geschichte der Goslarer Wasserwirtschaft* von Otto Flachsbart (Beiträge zur Geschichte der Stadt Goslar, Heft 4, Goslar 1928, Komm.-Verlag von J. Brumby, 114 S.), die zugleich als Dissertation der Technischen Hochschule Hannover erschienen ist und erfreulicherweise das Schwergewicht nicht auf die rein bautechnische, sondern die technisch-wirtschaftliche Bedeutung der behandelten Anlagen legt, welche immer aus den jeweiligen Zeitbedingungen heraus gewürdigt sein wollen. Beachtung verdienen namentlich nach einer kurzen Darstellung der Hydrographie Goslars überhaupt und nach der Geschichte der Wasserversorgung die im III. Abschnitt behandelten Wasserkraftanlagen der älteren Zeit, außer den (Getreide-) Mahlmühlen die Stampf- und Pochmühlen (bes. Ölmühlen), die Walk-, Pulver-, Papier-, Loh-, Schneide- und Sägemühlen, endlich die im IV. Abschnitt abrißweise gegebene Geschichte der Wasserwirtschaft des Rammelsberg-Bergwerks. In diesen Dingen ist sicher auch viel Allgemein-Typisches enthalten, so daß der Untertitel „Eine Untersuchung über Wesen und Bedeutung der Wasserwirtschaft in der deutschen Stadtgeschichte“ insofern gerechtfertigt erscheint. — Auch zur Geschichte des Goslarer Bergbaus sind zwei wichtige Beiträge zu verzeichnen: einmal die oben (S. 204) von W. Jesse besprochene Schrift von P. J. Meier, sodann die uns soeben zugehende Untersuchung von E. Reinhardt, *Johann Thurzo von Bethlemfalva, Bürger und Konsul von Krakau, in Goslar 1478—1496* (Beiträge z. Gesch. d. St. Goslar, H. 5, Goslar 1928, Komm.-Verlag von J. Brumby, 95 S.). Johann Thurzo, einer Familie deutscher Herkunft aus Ungarn (Leutschau) entstammend, dann in Krakau ansässig, hat von seiten der deutschen Forschung bisher wenig Beachtung gefunden. Seit 1478 in Goslar nachweisbar, gab er dort ein (übrigens in Deutschland erfundenes) Seigerverfahren zur Scheidung des Silbers und Bleis vom Kupfer an, das die Grundlage zu einem neuen großartigen Aufschwung des Goslarer Bergbaus wurde. Durch fremdenfeindliche Maßnahmen vertrieben, kehrt er nach Ungarn und Polen zurück, tritt alsbald in Verbindung mit Jakob Fugger zur Ausbeutung der oberungarischen Bergwerke und wird als Leiter der berühmten

Fugger-Thurzoschen Handelsgesellschaft einer der größten wirtschaftlichen Unternehmer Ungarns und Polens, ja Europas. Die mit reichen Literatur- und Quellennachweisen versehene Schrift befaßt sich in ihrem ersten Teil, der den Stand des Bergbaus, Hüttenwesens und Metallhandels in Goslar zur Zeit J. Thurzos behandelt, auch in polemischer Weise mit der begrifflichen und geschichtlichen Klärung des deutschen Verbandswesens.

Als Nachtrag zu der seinerzeit von Höhlbaum und Lau veranstalteten Ausgabe des *Buchs Weinsbergs* in Kön ist ein 5. von Josef Stein bearbeiteter Band erschienen, der mehr kulturhistorische Ausbeute aus dem formlosen Riesenopus zu gewinnen sucht (Publikationen d. Ges. f. Rhein. Geschichtskunde XVI, 5. Bonn 1926, Hanstein). — Ferner sei auf eine *Geschichte der Stadt Ratingen von den Anfängen bis 1815* von O. Redlich, A. Dresen und J. Petry (Verl. d. Rater Zeitung 1926, 554 S.) hingewiesen; die Zugehörigkeit des bergischen Städtchens zur Hanse unterliegt allerdings Zweifeln (vgl. Hans. Geschbl. 1913, S. 530).

Wenden wir uns zum Osten zurück, so darf zunächst die etwas umfangreiche, aber recht lesenswerte Berliner Dissertation von Eberhard Faden, *Berlin im Dreißigjährigen Kriege* (Berlin 1928, 321 S.) genannt werden, die — übrigens in ungewöhnlicher Weise mit hübschen Abbildungen und Karten ausgestattet — beachtenswerte Beiträge über Handel, Verkehrs- und Schiffahrtswesen, Fischerei, Großhändler und Unternehmer der Zeit enthält.

Aus Stettin veröffentlicht C. Fredrich *Die beiden ältesten Karten der Umgebung Stettins* (Baltische Studien, N. F. Bd. 29, S. 207—17), deren eine, von 1570, in ihrem Mittelstück wegen der Schiffs- und Hafendarstellung bemerkenswert ist. Derselbe Verf. hat H. Lemckes Schrift über *Die älteren Stettiner Straßennamen* in 2. Auflage Neubearbeitet herausgegeben (Stettin 1926, Saunier). Über Stralsunder Literatur ist bereits oben berichtet.

Ebenfalls in 2. erweiterter Auflage ist die als Pfingstblatt XV des Hansischen Geschichtsvereins 1924 zuerst veröffentlichte Schrift von Erich Keyser, *Die Bevölkerung Danzigs und ihre Herkunft im 13. und 14. Jahrhundert* erschienen (Lübeck 1928, 120 S.). Keyser hat sich ferner zu der Polemik von Loening (s.

Hans. Geschbl. 1927, S. 227) und zu der hier noch nachzutragenden Kritik von Guido Kisch (Ztschr. d. Savigny-Stiftg. f. d. Rechtsgesch. G. A. 46, S. 518—532) aufs neue geäußert (*Das älteste Danziger Stadtrecht*, ebenda Bd. 48, S. 194—206); er hält an der Geltung lübischen Rechts in Danzig 1263—1295 fest, über die Verhältnisse vor 1263 sei ein klarer Nachweis nicht zu erbringen. Man vergleiche außerdem seine Auseinandersetzung über *Rechtstadt und Altstadt Danzig* im Elbinger Jahrb. H. 5/6, 1927, S. 167 ff.

In — durch die Umstände leider gebotenen — knappen Zügen unterrichten uns in der Festschrift zur Feier des 25jährigen Bestehens des Staatsarchivs (Danzig 1928) Erich Keyser über *Die Bedeutung des Danziger Staatsarchivs für die Erforschung der Siedlungsgeschichte des Preußischen Weichsellandes* und Joh. Papritz über *Die Bedeutung des Danziger Staatsarchivs für die Handelsgeschichte*. — Derselbe Verfasser entwirft in seiner Schrift *Dietrich Lilie und das Englische Haus* (Zeitschr. d. Westpr. Geschichtsvereins, H. 68, S. 129—184) ein lebensvolles Bild eines Kaufmannsschicksals im 16. Jahrhundert. Dietrich Lilie, aus Werle in Westfalen gebürtig, ließ in Tagen des Glanzes 1569—70 das erwähnte Gebäude, von den alten Danziger Bürgerhäusern zweifellos das schönste, errichten, wurde aber kurz danach in die große europäische Wirtschaftskrise von 1570, besonders in den Bankerott der Loitze hineingerissen und endete im Elend. Woher das Haus, das man früher irrig für das Kontorhaus der englischen Kaufmannschaft hielt, seinen jetzigen Namen hat, hat auch P. noch nicht mit Sicherheit aufklären können. Außer der bereits oben (S. 250) besprochenen Schrift von Hans Fiedler gehört ferner hierher ein von A. Rhode in den Mitt. d. Westpr. Geschichtsvereins 26. Jg. (1927) veröffentlichter englischer Reisebericht über Danzig von 1653. In den Mitteilungen des Copernicus-Vereins für Wissenschaft und Kunst zu Thorn 35. Heft (Thorn 1927) behandelt A. Semrau *Ein vorstädtisches Zinsregister der Stadt Kulm* (von etwa 1320), *Die Willkür der Stadt Kulm* von etwa 1400, *Die älteste Verfassung der Neustadt Elbing*, schließlich *Bürger, Einwohner und Gäste in den Städten des Ordenslandes*.

Bernhard Schmid, *Wisby* (Auslandstudien, herausgegeben

vom Arbeitsausschuß zur Förderung des Auslandstudiums an der Albertus-Universität zu Königsberg i. Pr. 3. Band: Die nordischen Länder und Völker. Gräfe u. Unzer, Verlag, Königsberg i. Pr. 1928, S. 81—95) enthält einen kurzen, gemeinverständlich gehaltenen, aber ganz brauchbaren Überblick über die Geschichte Wisbys, der wieder zeigt, daß eine Darstellung der Gesamtgeschichte Wisbys eine dankbare Aufgabe wäre. Besondere Rücksicht ist auf die Bauwerke genommen. Das angefügte Literaturverzeichnis läßt freilich wichtige Beiträge vermissen.

Die ältesten Kämmereibücher der Stadt Reval 1363—1374 sind von O. Greiffenhagen als Heft 3 der Publikationen aus dem Revaler Stadtarchiv herausgegeben worden (Reval 1927, 116 S.). An den Abdruck des Textes schließen sich kurzgefaßte Erläuterungen sowie Orts-, Personen- und Sachregister an. Die Kämmereibücher bieten wertvolles Material zur Organisation des städtischen Haushalts, zur Geschichte des Münzwesens und zur Kultur- und Baugeschichte der Stadt. Unter den Ausgaben spielt die Beschaffung von Baumaterialien für die Befestigung und den Bau von Bürgerhäusern, also die Stadterweiterung eine Hauptrolle. Einen wesentlichen Teil der Einnahmen bilden die Pachtgelder der städtischen Buden; der Herausgeber nimmt hier Bezug auf Rörigs Lübecker Forschungen. Eine merkwürdige Stellung zwischen Einnahmen und Ausgaben nehmen die speziell für hansische Zwecke (die „segelacie“) erhobenen Gelder ein, wobei nach G.s Ansicht unter dem „gelde des gemenen kopmans“ der Pfundzoll zu verstehen ist; diese Gelder wurden gewissermaßen als Privatkonti der einzelnen Kaufleute in Beuteln oder „Blasen“ aufbewahrt und gelegentlich in eigenartiger Weise zu inneren Anleihen der Stadt benutzt.

5. Niederdeutsche Landschaften und Territorien.

Eine außerordentlich reiche Produktion ist im vergangenen Jahr auf dem Gebiet der Heimatforschung und Landesgeschichte Schleswig-Holsteins zutage getreten. Fast wird einem angesichts dieses Reichtums etwas unheimlich zumute und man fragt sich, ob hier nicht doch dem naturgemäß begrenzten Leserkreis etwas viel zugemutet wird und ob seine Aufnahmefähigkeit

diesem Tempo gewachsen ist. Doch wollen wir uns einstweilen der reichen und vielfach wirklich höchst belehrenden Gaben freuen. Wir verzeichnen zunächst aus der altbekannten Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte Bd. 57 (Kiel 1928) die sehr eingehende, von schönen Siegelbildern und Schriftproben begleitete Untersuchung von Wilhelm Biereye über *Die Urkunden des Grafen Albrecht von Orlamünde und Holstein* (S. 1—152), des Verwandten und Bundesgenossen Waldemars des Siegers in der Zeit vor Bornhöved. Im Hinblick auf die Aufsätze von Roosval und Steinberg in unserem Heft sei ferner auf die Bemerkungen Wilhelm Jäneckes, *Zur Entwicklungsgeschichte des mittelalterlichen Kirchenbaus in Schleswig-Holstein* (ebenda S. 153—168) verwiesen.

Aus dem mannigfaltigen Inhalt des von Harry Schmidt herausgegebenen Jahrbuchs „Nordelbingen, Beiträge zur Heimatforschung in Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck“ (6. Bd., Verlag des Kunstgewerbemuseums der Stadt Flensburg 1927, 584 S. mit zahlreichen Abbildungen und Tafeln) seien angeführt: Erna Mohr, *Die Fischerei in den schleswig-holsteinischen Küstengewässern*, F. Hähnsen, *Die Quellen der Flensburger Wirtschaft im Wandel der politischen Geschichte 1773—1914*, J. Roosval, *Das baltisch-nordische Kunstgebiet*, Th. H. Engelbrecht, *Das Heimatland der holländischen Kolonisten der Elbmarsch* (eine wertvolle flurgeschichtliche Untersuchung), ferner eine weitere Studie von Biereye über den obengenannten *Albrecht v. Orlamünde*.

Eine *Geschichte des lutherischen Gottesdienstes in Lübeck von den Anfängen der Reformation bis zum Ende des Niedersächsischen als gottesdienstlicher Sprache* (1522—1633) hat der Pastor von St. Aegidien in Lübeck, Wilhelm Jannasch, auf Grund sorgsamer Archivstudien geschrieben (Gotha 1928, L. Klotz, 194 S., M. 8.—). Wir führen sie hier an, weil sie im Grunde weniger für die Hansestadt Lübeck, als für den weiteren niederdeutsch-protestantischen Bereich, in dem sie ein gewichtiges Glied bildete, charakteristische Züge beibringt, wenn auch natürlich Lübeck gewisse Besonderheiten aufwies, die es möglicherweise — der Verf. deutet das an — mehr mit anderen reichsstädtischen Kultur-

mittelpunkten, wie etwa Nürnberg, verband. Das Niederdeutsche hat sich im Lübecker Gottesdienst bis etwa 1600 fast ungebrochen erhalten, im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts ist dann ein rascher Verfall eingetreten, der sich in einer oft recht seltsamen Mischung von Hoch- und Niederdeutsch bekundet.

Ein volkstümliches Heimatbuch will eine neue umfangreiche Geschichte und Landeskunde Dithmarschens sein, die unter dem Titel: *Dithmarschen* von G. Marten und G. Mückelmann herausgegeben ist (Heide 1927, Heider Anzeiger G. m. b. H., 623 S. M. 12.—).

Die rührige Baltische Kommission in Kiel hat wieder mehrere Bände ihrer Schriftenreihe herausgebracht. „*Eine Volkskunde der Roten Klippe*“ nennt im Untertitel Benno Eide Siebs sein Buch über *Die Helgoländer* (Veröffentlichungen der Schleswig-Holstein. Universitäts-Gesellschaft Nr. 13 = Schriften der Balt. Kommission zu Kiel Bd. X, Breslau 1928, F. Hirt, 132 S. mit 1 Karte und 40 Bildern, geh. M. 8.50), und damit ist der Inhalt, der alle Seiten des geistigen und materiellen Volkslebens dieses eigenartigen Inselvölkchens in ansprechender Weise schildert, bereits angedeutet. In unserem Leserkreise werden besonders die Mitteilungen über das Erwerbsleben, Fischerei, Schifffahrt und ihre Hilfsmittel (die beiden wichtigsten Schiffstypen „Schniggen“ und „Schmacken“ S. 35 ff., Abbildungen Tafel IV), sowie über das für den Hamburger und Bremer Verkehr so wichtige Lotsenwesen (S. 51 f.) mit seinen eigenartigen Einrichtungen Beachtung finden, ebenso die Angaben über den Verdienst bei letzterem Gewerbe, über den Gewinn aus Bergungen, über die Befuerung, die im Laufe der Zeiten stark schwankende Volkszahl u. a. m. Eine kurze Zusammenfassung des Inhalts hat B. E. Siebs unter dem Titel *Die Helgoländer Art* auch in der Zeitschrift *Die Tide*, Niederdeutsche Heimatblätter (5. Jahrg., H. 3, März 1928) veröffentlicht. Die im Friesenverlag, Bremen, erscheinende Zeitschrift ist der Pflege niederdeutschen Volkstums besonders nach der geistigen, künstlerischen und geschichtlichen Seite gewidmet. Das gleiche gilt auch für die *Niederdeutschen Monatshefte*, wie sich die in der vorigen Umschau (S. 247) besprochenen *Schleswig-Holstein-Hamburg-Lübeckischen Monatshefte* jetzt nennen (Heraus-

geber und Verleger Franz Westphal in Lübeck). In der Erkenntnis, daß es sich hier nicht um Angelegenheiten der Tagespolitik, sondern um tiefergehende Lebensfragen handelt, bringt der laufende Jahrgang Beiträge zum Problem der Neugliederung des Reichs, wobei namentlich auf den im Märzheft veröffentlichten Aufsatz *Reichsland Nordsachsen?* von Dr. J. U. Folkers in Rostock verwiesen sei.

Von einem anderen uns zugegangenen Band (Carl Gehrcke, *Theodor Mommsen als schleswig-holsteinischer Publizist*. Veröff. d. Schl.-Holst. Univ.-Ges. Nr. 11 = Schriften d. Balt. Komm. Bd. VIII, Breslau 1927, F. Hirt, 203 S. mit e. Bildnis Th. M.s Geh. M. 11.—) bietet lediglich der zweite Teil, der Mommsens wechselnde Stellung zur Schleswig-Holstein-Politik von 1848 bis etwa in die 1880er Jahre behandelt, allgemeines geschichtliches Interesse. Allzu glücklich ist die politisch-publizistische Tätigkeit des großen Historikers, wie überhaupt, so auch in dieser seine eigene Heimat angehenden Beziehung nicht gewesen. Seine in späterer Zeit immer ausgeprägtere Stellungnahme für ein Aufgehen der Herzogtümer in Preußen als dem deutschen Staate, so begreiflich und billigenwert sie erscheint, erregte doch in Schleswig-Holstein wegen der Form, in der sie vorgetragen wurde, fast allgemeine Ablehnung. Übrigens sind diese Kontroversen gerade auch im Hinblick auf die gegenwärtigen Strömungen, die sich an den Namen Hedemann-Heespen knüpfen, nicht ohne Reiz.

Zur norddeutschen Siedlungs- und Kolonisationsgeschichte, die jetzt ja in allen Landschaften eifrig bearbeitet wird, führen wir hier einige Beiträge an. In den Mitteilungen des Ver. f. Gesch. und Landeskunde von Osnabrück, 49. Bd. (Osnabr. 1927) behandelt Vincke *Die Besiedlung des Osnabrücker Landes bis zum Ausgang des Mittelalters* (S. 158—268). — R. Martiny hat seiner früheren Untersuchung über *Hof und Dorf in Allwestfalen* (Forsch. z. deutsch. Landes- u. Volksk. Bd. 24, Heft 5, Stuttg. 1925) jetzt einen zusammenfassenden Überblick über *Die Grundrißgestaltung der deutschen Siedlungen* folgen lassen (Erg.-Heft Nr. 197 zu Petermanns Mitteilungen, Gotha 1928, 75 S. m. 60 Abb. auf e. Tafel).

In der Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde Ermlands 22. Bd. (Braunsberg 1926) hat der verdienstvolle, leider inzwischen verstorbene Siedlungsforscher Viktor Röhrich zwei Aufsätze über *Die Kolonisation des Ermlands* (S. 1—38) und *Die Besiedlung des Ermlands mit bes. Berücksichtigung der Herkunft der Siedler* (S. 256—279) veröffentlicht.

Hanseatische Sagen nennt Lutz Mackensen ein Bändchen, das er als Ergänzung seiner *Niedersächsischen Sagen* als Bd. 13 von Eichblatts deutschem Sagenschatz veröffentlicht hat (Leipzig 1928, Herm. Eichblatt Verlag, 117 S., brosch. M. 2.—, geb. M. 3.80). In den 150 einfach und schmucklos, z. T. in niederdeutscher Sprache, erzählten Sagen spiegelt sich die Form wieder, die erlebte Natur und Geschichte im Volksgeiste annimmt. Von den drei großen Erlebniskreisen, denen die Sagen entwachsen, dem platten Land, der See und der Stadt, liegt das Schwergewicht naturgemäß auf den beiden letzteren. Auch der Historiker wird das Bändchen mit Vergnügen zur Hand nehmen und da manche Überraschung erleben, z. B. daß die Lübecker vor 700 Jahren Kolonien in Afrika hatten. Ein Irrtum liegt wohl vor, wenn die Geschichte Nr. 128 von Bornholm im Inhaltsverzeichnis und in der Einleitung S. IX den Bremern zugeschrieben wird; sie betrifft die Lübecker.

Daß das *Mittelniederdeutsche Handwörterbuch*, das jetzt, nachdem es lange im Buchhandel vergriffen war, in vollkommen neuer Bearbeitung von A. Lasch und C. Borchling herausgegeben wird (Hamburger Verlagsanstalt Karl Wachholtz 1928, 1. Lieferung a—attik, Preis d. Liefg. [4 Bogen] M. 4.—, Gesamtwerk etwa 20 Lieferungen), gerade für die hansische Geschichtsforschung den Wert eines unentbehrlichen Hilfsmittels besitzt, bedarf keines weiteren Beweises. Wir werden im nächsten Heft eine ausführlichere Besprechung bringen.

„Den Hensischen unde den Nedderdütschen to likedelen up de pinxtgilde tom Sunde 1928“ gewidmet ist die Schrift, die unser germanistischer Altmeister Edward Schröder über *Die Schlacht am Kremmer Damm?* in den Nachr. d. Gött. Ges. d. Wiss., Phil.-hist. Kl. 1927, S. 220—47, veröffentlicht hat, wobei das Schwergewicht auf dem Fragezeichen liegt. Denn von den

zwei mit bewaffneter Hand ausgefochtenen Zusammenstößen, an die sich jener pompöse Name knüpft, war nach Schr. der eine, 1412, nur ein militärisch ganz belangloses Ereignis, der andere, 1332, ist überhaupt durch keine Quelle sicher bezeugt, und das bisher als Zeugnis für ihn verwertete niederdeutsche „Volkslied“ ist eine Fälschung von 1765.

Seinen auf dem Hansischen Geschichtstag zu Soest 1927 gehaltenen Vortrag über *Die deutschen Burgennamen* hat Edward Schröder in den der 56. Versammlung deutscher Philologen und Schulmänner in G. gewidmeten „Göttinger Beiträgen zur deutschen Kulturgeschichte“ (S. 1—12) mit geringen Änderungen zum Abdruck gebracht.

Ein vorzügliches Nachschlagewerk, von dem man wünschen möchte, daß es in allen deutschen Ländern und Provinzen in ähnlicher Weise vorhanden wäre, bietet jetzt für ein Grenzgebiet des Hansischen Bereichs Rudolf Lehmann in seiner *Bibliographie zur Geschichte der Niederlausitz* (Veröffentlichungen der Hist. Kommission für die Provinz Brandenburg und die Reichshauptstadt Berlin II, Berlin 1928, Komm.-Verlag von Gsellius, 226 S.). Wir verweisen namentlich auf die Abschnitte über Wirtschaft und über die Geschichte einzelner Orte, von denen z. B. Guben durch seine Weinausfuhr im hansischen Handel eine gewisse Rolle spielte.

6. Nachbarländer.

In großem Stil versucht die *Deutsch-Nordische Zeitschrift*, herausgegeben unter Mitwirkung von Hauptpastor J. Tonnesen und Dr. Harry Schmidt von Prof. D. Dr. Otto Scheel in Kiel (Verlag v. Ferd. Hirt in Breslau, Jahrgang 1 [1927], 4 Hefte M. 12.—), den geistigen Verbindungen zu unseren nordischen Nachbarn nachzuspüren und sie damit zugleich zu vertiefen und inniger zu gestalten. Es handelt sich dabei nicht in erster Linie um die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen, obwohl auch ihnen Aufmerksamkeit geschenkt werden soll, sondern um die Probleme des Volkstums. Denn, wie der Herausgeber mit Recht bemerkt, die starren Formen der nationalstaatlichen Entwicklung des 19. Jahrhunderts beginnen überwunden zu werden,

und ohne zu vergessen, was wir dem Staate verdanken und was wir ihm schuldig sind, hoffen wir, in der Sphäre des Volkstums, die in größerer Lebenstiefe liegt, in fruchtbaren Austausch mit dem Geist unserer nordgermanischen Nachbarn zu treten. Es ist der Raum der Ostsee, in dem dieser Austausch sich vollzieht, und so tritt die Zeitschrift und die geistige Bewegung, deren Organ sie sein will, gewissermaßen hansisches Erbe an. Wie der Inhalt der vorliegenden vier ersten Hefte zeigt — wir verweisen namentlich auf den Aufsatz von V. Waschnitius über *Grundtvig* und von G. Wiedemann über *Auswanderung und Übervölkerungsproblem*, sowie auf die Berichte des „Nordischen Beobachters“ —, ist sie mit nachhaltigem Ernst an ihre Aufgabe gegangen und wir wünschen, daß es ihr gelingen möge, sich einen Leser- und Gesinnungskreis zu schaffen.

Wenn wir eines bedauern, so ist es, daß auch auf diesem Gebiete die Gefahr eines „Zuviel“ droht. Gleichzeitig mit der eben genannten haben sich auch die Auslandsinstitute der Universität Greifswald unter Leitung von Gustav Braun und Wolfgang Stammer zur Herausgabe einer *Nordischen Rundschau* vereinigt (jährlich 4 Hefte, G. Westermann, Braunschweig-Berlin-Hamburg), die ähnliche Ziele verfolgt und äußerlich wie inhaltlich gleichfalls auf respektabler Höhe steht. Aus dem uns zugegangenen Heft 2 heben wir den Aufsatz *Skandinavien in der hansischen Geschichtsforschung* von A. Hofmeister und die sehr dankenswerte, von J. Paul zusammengestellte *Bibliographie des nordischen Schrifttums* hervor. Wir wollen den anspornenden Wert des Wettbewerbs gewiß nicht unterschätzen, können aber die Befürchtung nicht ganz unterdrücken, daß der Lebensraum für zwei Vierteljahrsschriften dieser Art, neben denen auch noch ältere Periodica bestehen, etwas eng ist. Eine Konzentration der Kräfte auf diesem Gebiete bedeutet nämlich nicht nur wirtschaftlich, sondern vor allem auch für die Leser und Benutzer eine große Ersparnis und Förderung.

Die *Baltische Monatsschrift*, deren Wiedererscheinen wir im vorigen Jahre begrüßten (Hans. Geschbl. 1927, S. 248), erscheint jetzt in neuem Gewande und erweitertem Umfang, ein erfreuliches Zeichen, daß sie ihre innere Lebensfähigkeit bis zu einem gewissen

Grade erwiesen hat (Herausgeber: Wold. Wulffius, Werner Hasselblatt, Max Hildebert Boehm, Schriftleiter Dr. R. Wittram. Riga, Verlag von G. Löffler, Bezugspreis vierteljährl. M. 4.—). Verglichen mit jenen oben besprochenen Zeitschriften, ist hier der Ton viel mehr auf Kampf gestimmt, sieht doch die *B. M.* ihre Aufgabe in der Selbstbehauptung deutschen Geistes und Volkstums in der viel fremdartigeren Umwelt des baltisch-slawischen Ostens. Wer sich über die Not und die Kämpfe des Deutschtums auf dem baltischen Außenposten unterrichten will, kann nichts besseres tun, als zu dieser Zeitschrift zu greifen. Außer vielen Beiträgen, die sozusagen dokumentarischen Wert zur Gegenwart und jüngsten Vergangenheit des baltischen Deutschtums haben, wie etwa die Aufsätze von Baron Wrangell über *Die Politik der Esten 1917—18* und über *Die Verschleppung nach Sibirien 1918*, wird er auch manches finden, was uns als Deutsche schlechthin angeht (etwa die Betrachtungen von V. Grüner über *Die Kirche als Kulturfaktor und Glaubensobjekt* und über *Kant und den baltischen Geist* oder die ausgezeichnete Abfertigung, die M. H. Boehm den schillernden Selbstbekenntnissen des Grafen Keyserling angedeihen läßt).

Ein Mitarbeiter der Zeitschrift ist auch Herbert Schroeder, dessen Buch *Rußland und die Ostsee. Ein Beitrag zum Randstaatenproblem* (Riga 1927, G. Löffler, 277 S.) wir hier hauptsächlich wegen seiner einleitenden politisch-geographischen Ausführungen und seines geschichtlichen Überblicks über Ablauf und Motive der russischen Expansion zur Ostsee erwähnen. Der Hauptteil des Buches ist der Untersuchung der Bedeutung der Ostsee für den russischen Wirtschaftsorganismus gewidmet.

XII.

Neu eingegangene Schriften.

Das Verzeichnis enthält nur die bis 15. Oktober 1928 bei der Schriftleitung eingegangenen Schriften, die in diesem Heft noch nicht besprochen oder in der Umschau erwähnt sind.

53. Jahresbericht des Historischen Vereins für Dortmund und die Grafschaft Mark über das Jahr 1927. Dortmund 1928.

O. Oppermann, Die älteren Urkunden des Klosters Blandinium und die Anfänge der Stadt Gent. Erster Teil: Text. XII und 506 S. Zweiter Teil: Facsimiles. 32 Tafeln (= Bijdragen van het Instituut voor middeleeuwsche Geschiedenis der Rijksuniversität te Utrecht. Bd. XI und XII). Utrecht 1928. Instituut voor middeleeuwsche Geschiedenis, auch Leipzig und München 1928, Duncker & Humblot.

Acta Brandenburgica. Brandenburgische Regierungsakten seit der Begründung des Geheimen Rates. Bd. I: 1604—1605. Herausg. v. Melle Klinkenborg, Berlin 1927, Kommissionsverlag von Goellins, X u. 632 S.

Recueil de documents relatifs à l'histoire de l'industrie drapière en Flandre. Publié par Georges Espinas et Henri Pirenne (Académie Royale de Belgique, Commission Royale d'Histoire). Tome III, XII und 840 S., Tome IV, X und 359 S. mit 1 Karte. Brüssel 1920, 1924. Kießling & Cie., P. Imbrechts, Successeur.

Kurt Hildebrand, Staat und Rasse (Veröffentlichungen der Schleswig-Holsteinischen Universitätsgesellschaft Nr. 19). Breslau 1928, Ferdinand Hirt, 53 S.

Slavia Occidentalis. Bd. VII. Redaktor: Mikołaj Rudnicki (Instytut zachodnio-słowiański przy Uniwersytecie Poznańskim). Posen 1928, G. Gebethner u. Wolff, 597 S.

Dr. E. Rütimeyer, Stadtherr und Stadtbürgerschaft in den rheinischen Bischofsstädten. Ihr Kampf um die Hoheitsrechte im Hochmittelalter (= Beihefte zur Vierteljahrschrift für

Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, herausgegeben von Prof. Dr. H. Aubin, XIII. Heft), Stuttgart 1928, W. Kohlhammer, VIII und 232 S.

Dr. Erwin Wiskemann, Hamburgs Stellung in der Welt-handelspolitik von den Anfängen bis 1814 (Habilitationsschrift zur Erlangung der Venia legendi der hohen Phil. Fakultät der Philipps-Universität zu Marburg). Hamburg 1928, Friederichsen, De Gruyter & Co., VI u. 142 S.

Oskar Kende, Neue Strömungen auf dem Gebiete der deutschen Geschichtswissenschaft. Wien 1928, Hölder-Pichler-Tempsky A.-G. 38. S.

Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln, herausgegeben von Erich Kuphal. 39. Heft. Köln 1928. Paul Neubner. 205 S.

Gottfried Pfeifer, Das Siedlungsbild der Landschaft Angeln (Veröffentlichungen der Schleswig-holst. Universitäts-Gesellschaft Nr. 18 = Schriften der Baltischen Kommission zu Kiel. Bd. XIV). Breslau 1928. Ferd. Hirt. 167 S. mit 22 Abbildungen und 7 Schaltkarten.

Helge Kjellin, Die Kirche zu Karris auf Oesel und ihre Beziehungen zu Gotland (Skrifter utgivna av Kungl. Humanistiska Vetenskapssamfundet i Lund XI). Lund 1928. C. W. K. Glerup, VIII und 269 S. mit 68 Tafeln.

XIII.

Jahresbericht 1927/28.

Die Pfingstversammlung des letzten Jahres fand in Soest statt, dessen Herrlichkeiten ihren tiefen Eindruck auf alle Teilnehmer auch diesmal nicht verfehlten. Kirchen und Profanbauten, das ganze wunderbare Stadtbild im Frühlingskleide, vor allem aber die Menschen, die uns so freundlich aufgenommen haben — das alles erzeugte eine Stimmung, die so leicht nicht übertroffen werden wird. Eine große Burgenfahrt, die uns an einer Reihe von charakteristischen und zum Teil glänzenden Burgen und Schlössern des westfälischen Adels vorüberführte, brachte uns zum Schlusse in die Provinzialhauptstadt, der wir auf diese Weise noch unsern kurzen Besuch abstatten konnten.

Als erfreulichen Erfolg unserer Tagung dürfen wir den Beitritt der Provinzialverwaltung in Münster buchen, die uns einen Jahresbeitrag von RM. 100.— bewilligt hat. Ihrem Beispiele sind dankenswerterweise die Provinzialverwaltung und das Oberpräsidium von Schleswig-Holstein gefolgt, jene mit RM. 150.—, dieses mit RM. 100.— Jahresbeitrag. Ebenso erfreut sind wir über den Wiedereintritt der Stadt Wesel, die sich zu unserm lebhaften Bedauern nach dem Kriege genötigt gesehen hatte, vorübergehend die Mitgliedschaft aufzugeben. Allen diesen Stellen sei auch hier unser wärmster Dank wiederholt.

Wenn wir im letzten Jahresbericht der Hoffnung Ausdruck geben konnten, daß — was unsere wissenschaftlichen Arbeiten angeht — die durch den Weltkrieg und seine Nachwirkungen verursachte Depression überwunden sei, so hat sich das als richtig erwiesen. Wir sind in der glücklichen Lage, jetzt bereits über ein reges Leben und Schaffen auf den wissenschaftlichen Gebieten zu berichten. Außer dem 52. Jahrgang der Geschichtsblätter und dem Pfingstblatte von Dr. von Klocke, Patriziat und Stadtadel im alten Soest, sind ausgegeben worden: die zweite verbesserte

Auflage von Dietrich Schäfer, Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen, und Wilh. Jesse, Der wendische Münzverein; beides in unsern Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte erschienen. Weiter aber konnten wir jetzt auch an die Fortführung unserer großen wissenschaftlichen Quellenveröffentlichungen denken, die bisher als die Hauptleistung des Vereins anzusprechen sind. Vor allem kam es darauf an, den 7. Band des Urkundenbuchs herauszubringen, und damit die immer schmerzlich empfundene Lücke der Urkunden von 1434—1450 in der sonst bis zum Jahre 1500 vollständig edierten Reihe der hansischen Urkunden zu schließen. Herr Archivassistent Dr. Papritz, jetzt in Danzig, der die Arbeit übernommen hatte, wurde schließlich noch so sehr von seinen Arbeiten zur Geschichte des großen pommerschen Handelshauses der Loitz in Anspruch genommen, daß er bat, ihm den Auftrag wieder abzunehmen. An seine Stelle ist seit Mitte März d. J. Dr. von Rundstedt getreten, der vorläufig damit beschäftigt ist, das bisher schon gesammelte Material zu sichten und zu bearbeiten. — Ferner hat der Vorstand beschlossen, die Reihe der Hanserezepte, die bisher in 3 Abteilungen und 24 Bänden bis zum Jahre 1530 ediert worden sind, bis zum Ende der Hanse, also etwa 1629, fortzuführen. Die Arbeit hat Herr Staatsarchivrat Dr. Wentz in Berlin übernommen, der sich zunächst mit der Sammlung des vorhandenen Materials befaßt. Neuerdings hat sich der Vorstand wieder mit der Frage der Neubearbeitung und Neuherausgabe hansischer Rechtsquellen beschäftigt, wobei es sich in erster Linie um die der drei Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg handelt. Die Bearbeitung der Hamburger Rechtsquellen hat Herr Archivrat Dr. Reincke in Hamburg übernommen; die Herausgabe des lübischen Rechts hat Geheimrat Frensdorff dankenswerterweise von neuem in Angriff genommen.

Neu in sein Programm hat der Vorstand die Herausgabe des ältesten Lübecker Pfundzollbuchs von 1368—1371 aufgenommen, das unter der Leitung von Professor Dr. Rörig von Herrn Studienassessor Lechner in Kiel bearbeitet wird.

Im Bestande der Mitglieder sind folgende Veränderungen eingetreten:

eingetreten	62
ausgetreten	9
gestorben	9

so daß sich am 1. April 1928 folgender Bestand ergab:

62 Städte und dergleichen,

81 Vereine und Institute,

518 Personen,

zusammen 661 Mitglieder.

Unter den Gestorbenen müssen wir besonders unsers früheren langjährigen Mitarbeiters, Professors Dr. Karl Kunze, zuletzt Direktors der vormaligen Königlichen und Provinzial-Bibliothek in Hannover, gedenken, dem wir vor allem die Bearbeitung des 4.—6. Bandes des Urkundenbuchs verdanken. Paul Zimmermann hat ihm im letzten Hefte der Geschichtsblätter einen Nachruf gewidmet.

Aus dem Vorstande ist Geh. Archivrat Dr. Zimmermann ausgeschieden; so leid es dem Vorstande tat, glaubte er dem wiederholt ausgesprochenen Wunsche sich doch nicht mehr versagen zu dürfen. Auch an dieser Stelle sei dem Scheidenden für seine 26jährige treue Mitarbeit unser herzlichster Dank ausgesprochen. An seine Stelle trat Professor Dr. Walther Vogel aus Berlin. Der satzungsgemäß ausscheidende Staatsrat Dr. Kretschmar wurde wiedergewählt. — Am 3. August 1927, seinem 80. Geburtstag, verstarb in Lübeck Bürgermeister a. D. Dr. Ferdinand Fehling, der 15 Jahre lang, von 1903—1918, den Verein geleitet hat. Seine Tätigkeit und Wirksamkeit wird an anderer Stelle gewürdigt werden. — Zum Schlusse sei noch eines ganz besonders seltenen und erfreulichen Festes gedacht: Der Vorstand durfte seinem verehrten Senior, Herrn Geh. Justizrat Frensdorff in Göttingen, am 4. Juli 1927 zu seinem 70. Doktorjubiläum seine Glückwünsche aussprechen.

