HANSISCHE

GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

55. JAHRGANG 1930

VERLAG DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS

LÜBECK (KÖNIGSTRASSE 21) 1931

Redaktions-Ausschuß.

Manuskripte und sonstige Zuschriften, sowie Besprechungsstücke bittet man an Prof. Dr. Vogel zu übersenden.

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.

Die im Selbstverlage des Vereins erschienenen Veröffentlichungen (vgl. das Verzeichnis am Schlusse des Heftes) können vom Verein (Lübeck, Königstraße 21) bezogen werden.

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

HANSISCHE

GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

55. JAHRGANG 1930

VERLAG DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS
LÜBECK (KÖNIGSTRASSE 21) 1931

Inhalt.

*

Rudolf Häpke †.

Ein Gedenkwort,
gesprochen auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins
in Kiel am 10. Juni 1930

von

Walther Vogel.

Auf der vorjährigen Tagung unseres Vereins in Stendal fiel mir die Aufgabe zu, unserm greisen Altmeister Dietrich Schäfer die Gedächtnisrede zu halten. Heute habe ich die schmerzliche Pflicht, eines jüngeren hervorragenden Mitarbeiters unseres Vereins, eines Mitarbeiters, der Dietrich Schäfers Schüler, mir selbst und vielen anderen unter uns Freund und Studiengenosse war, in Trauer zu gedenken. Am 7. Januar 1930 ist Professor Rudolf Häpke in Marburg schwerem Leiden erlegen.

Die Verbindung mit Dietrich Schäfer war kein Zufall. Wie Schäfer, war Häpke aus Bremen gebürtig, wo sein Vater als Oberlehrer an der Realschule der Altstadt tätig war. Er hat das Gymnasium seiner Vaterstadt durchgemacht, dann im Herbst 1903 die Universität Bonn, schon im folgenden Jahre Berlin bezogen. Anfänglich noch zwischen der Jurisprudenz und der Historie schwankend, fühlte er sich doch bald von dieser stärker angezogen. In Berlin war es eben D. Schäfers Persönlichkeit, die ihn fesselte und ihn für Forschungen auf dem Gebiet der vaterländischen, hansischen und der benachbarten niederländischen Geschichte zu gewinnen wußte. Daneben hat er sich auch Gustav Schmoller, der in manchem ja eine Art Antipode von Schäfer war, verpflichtet gefühlt und sich zeitlebens auch als dessen Schüler betrachtet. Schmoller hat dem frühreifen, kaum zwanzigjährigen Studiosus bereits die Spalten seines Jahrbuchs (Schmollers Jahrb. f. Gesetzgeb., Verwalt. u. Volkswirtsch. N. F. 29 [1905], S. 1051—1087) für eine Abhandlung über die Entstehung der großen bürgerlichen Vermögen im Mittelalter geöffnet. Auch in den Hansischen Geschichtsblättern hat der junge Doktorand bereits zweimal vor dem Rigorosum das Wort ergriffen, mit einer Studie über die Entstehung des kleinen Brügger Hafenvororts Sluis und einer Untersuchung über die Herkunft der friesischen Gewebe, die nachdrücklich und überwiegend, wohl mit Recht, auf Flandern als das Ursprungsland der in karolingischer Zeit vielgenannten friesischen Tücher hinwies. Hier finden wir

Häpke also bereits dem räumlichen Gebiet zugewandt, das ihn fortan vorzugsweise gefesselt hat: den Niederlanden. Die Doktorarbeit, unter Schäfers Anleitung in Berlin entstanden, behandelt Brügges Entwicklung zum Weltmarkt. Der westliche Pol des hansischen Handelssystems, der größte Hafen, im 14. Jahrhundert neben Paris und London überhaupt wohl die größte Stadtsiedlung auf der atlantischen Seite Europas, fand hier zum erstenmal eine ihrer Bedeutung entsprechende auf sorgfältigem Quellenstudium beruhende Gesamtschilderung für die Zeit ihrer Blüte. Der Arbeit wurde die Ehre zuteil, die neue, auf D. Schäfers Veranlassung begründete Reihe der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte zu eröffnen. Das Examen selbst wurde übrigens summa cum laude bestanden, und wenn drei so verschiedene Persönlichkeiten wie Dietrich Schäfer, Otto Hintze und Gustav Schmoller sowohl bei dieser Gelegenheit wie bei der Habilitation in dem Urteil zusammentrafen, daß man es mit einer Persönlichkeit zu tun habe, deren Leistungen zu ungewöhnlichen Erwartungen berechtige, so ist das gewiß ein nicht gering zu achtendes Zeugnis für den Eindruck, den seine Begabung und sein Wissen erweckten.

Inzwischen hatte Schäfer einen Weg gefunden, die Arbeitskraft seines jungen Landmanns und Fachgenossen ganz in den Dienst der hansischen Geschichtsforschung zu ziehen. Bereits seit 1887—88 war ja auf Höhlbaums Anregung beschlossen worden, die vorläufig 1530 abschließende Reihe der Hanserezesse durch regestenartige Veröffentlichungen von Akten der Folgezeit (bis Ende des 16. Jahrhunderts) aus den wichtigsten für die Hansegeschichte in Betracht kommenden Archiven und Archivgruppen zu ergänzen. So erschien das Kölner Inventar in zwei Bänden, ein Braunschweigisch-Niedersächsisches und ein Danziger Inventar waren in Vorbereitung. 1903, noch kurz vor seinem Tode, hatte nun Höhlbaum angeregt, diese Inventararbeit auf das Ausland auszudehnen. Diesen Gedanken nahm Schäfer wieder auf und bezeichnete Häpke als die geeignete Persönlichkeit, das niederländische Inventar zu bearbeiten. So konnte Häpke, durch seine Studien über Brügge gut vorbereitet, das Feld betreten, das fortan sein Haupttätigkeitsgebiet werden sollte. Im Auftrag des

Hansischen Geschichtsvereins bereiste er im Oktober 1907 bis Mai 1910, also mehr als zweieinhalb Jahre, sämtliche in Betracht kommenden Archive der Niederlande (im alten, historischen Sinne dieses Wortes) von Lille bis Groningen. Die größte Ausbeute fand er in Brüssel, wo er ein volles Jahr (Oktober 1097 bis Oktober 1908) gearbeitet hat, von der belgischen Archivleitung aufs bereitwilligste unterstützt. Die Reiseberichte Häpkes sind in den Hansischen Geschichtsblättern veröffentlicht worden. Die Frucht dieser fleißigen Sammelarbeit ist die umfangreiche Sammlung der Niederländischen Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte, von der der 1. starke Band die Jahre 1531—1557, also die Regierung Karls des V. umfassend, Anfang 1913, der zweite etwas schwächere Band, der hauptsächlich die zweite Hälfte des Jahrhunderts behandelt und noch etwa drei Dutzend Nummern aus dem 17. Jahrhundert hinzufügt, nach dem Krieg 1923 erschien. Dieses Regestenwerk, namentlich der außerordentlich sorgsam und sachkundig vorbereitete erste Band, wird Häpke immer einen ehrenvollen Platz in der Reihe verdienter hansischer Geschichtsforscher sichern. Es ist ein Werk, das späteren Generationen hansischer Forscher noch viel Stoff bieten wird und das noch längst nicht ausgeschöpft ist. Der zweite Band hat einen etwas torsoartigen Charakter bekommen dadurch, daß die große Störung des Krieges dazwischen kam, auch der Verfasser, nachdem er inzwischen neue Plichten und Aufgaben übernommen, mit einer gewissen Ungeduld die mühevolle Arbeit, die ihn solange in Anspruch genommen hatte, zum Abschluß bringen wollte.

Er war nämlich inzwischen in die akademische Laufbahn eingetreten. Er hat sich etwa zwei Monate vor mir an der Berliner Universität habilitiert. Als Habilitationsschrift diente — außer den sonstigen eingereichten specimina eruditionis — eine hauptsächlich aus der Arbeit an den niederländischen Akten erwachsene Schrift „Die Regierung Karls V. und der europäische Norden", die dann während des ersten Kriegsjahres in den Veröffentlichungen des Lübecker Staatsarchives gedruckt worden ist. Die Arbeit in den Archiven hatte ihn eng vertraut mit dem Stoff gemacht, aber er hatte auch nicht verabsäumt, die ausgedehnte Literatur

über die Regierung dieses letzten wahrhaft universalen Kaisers heranzuziehen, und so ist es ihm gelungen, selbst vielbehandelten Fragen, wie der Vertreibung und dem Exil Christians II. von Dänemark, neue Seiten abzugewinnen, und seine Darstellung wird neben den älteren von Handelmann, Waitz, Allen, D. Schäfer u. a. ihre selbständige Bedeutung behaupten. Als Schriftsteller führte Häpke eine außerordentlich gewandte Feder: er bewältigt den Stoff mit anscheinend müheloser Geschicklichkeit, er weiß den Gegenstand mit wohlüberlegter Zuspitzung darzustellen und die Erzählung durch eingestreute Zitate und kleine bezeichnende Wendungen aus den Akten, namentlich zur Charakterisierung der handelnden Persönlichkeiten, zu beleben. Diese Eigenschaften treten auch in den sonstigen Arbeiten dieser Zeit, einer ganzen Reihe von Aufsätzen in den Hansischen Geschichtsblättern u. a. Zeitschriften hervor; ich nenne davon nur seine anziehend im Tone einer Plauderei geschriebene Studie über den „Deutschen Kaufmann in den Niederlanden", die als Pfingstblatt des H. G. ja in vieler Hände gekommen ist.

Die erste Stufe der akademischen Laufbahn war erklommen, das erste Kollege in Gang, — da brach der Krieg aus und riß ihn wie unzählige andere aus der gewohnten Tätigkeit. Die Kriegsereignisse führten ihn hauptsächlich nach dem Osten, und hier hat er, zuletzt in einer Verwaltungsstellung beim Oberkommando Ost, lehrreiche Einblicke in litauische Verhältnisse gewonnen, die auch nicht ohne Einfluß auf seine spätere wissenschaftliche Tätigkeit blieben.

So konnte er erst nach nahezu fünfjähriger Unterbrechung, im Zwischensemester 1919, die Lehrtätigkeit wieder aufnehmen. Sie brachte ihm bald Erfolge, ja man kann sagen, daß er erst als akademischer Lehrer und Dozent sich recht in seinem Element fühlte. Das ererbte pädagogische Blut regte sich in ihm. Er liebte es, die angehenden Jünger der Wissenschaft in etwas väterlicher Weise, aber oft mit Humor und mit dem Verantwortungsbewußtsein des geborenen Lehrers auf die rechten Pfade des Studiums hinzuweisen und ihre Fortschritte zu überwachen. Und sie lohnten es ihm mit einer Anhänglichkeit, die sich noch bei seinem Tode in ergreifender Weise gezeigt hat. Seine Vorlesungen waren auch für

Berliner Verhältnisse gut besucht. Auch der äußere Erfolg blieb nicht aus. 1922 wurde er zum nichtbeamteten a. o. Professor ernannt, und schon 1923 konnte er einem ehrenvollen Ruf als Nachfolger Albert Brackmanns an die Universität Marburg Folge leisten.

Als Ordinarius und als Leiter einer neubegründeten Abteilung für Wirtschafts- und Sozialgeschichte am historischen Seminar fand er nun an derselben Stätte, an der einst Goswin von der Ropp tätig gewesen war, ein weites Feld der Wirksamkeit vor sich. Ihre in jener Bezeichnung sich ausdrückende Hauptrichtung ergab sich aus seinem bisherigen Entwicklungsgang; aus dieser Richtung seiner Tätigkeit ging auch die reifste Arbeit hervor, die uns Häpke nach dem Kriege noch geschenkt hat: seine kurzgefaßte, aber inhaltreiche „Wirtschaftsgeschichte", von der er noch kurz vor seinem Tode wenigstens den 1. Teil in bedeutend erweiterter Fassung herausbringen konnte. Immer in den Wirtschaftsfragen des späteren Mittelalters und des 16. Jahrhunderts, und namentlich in den Verhältnissen der burgundischen Niederlande ihren Mittelpunkt findend, gingen seine Interessen doch stark aufs Universale. Er suchte von der Wirtschaft die Fäden zu den religiösen Anschauungen, zur Staatstheorie usw. zu ziehen, dem Verhältnis zwischen Reich und Territorien neue Seiten abzugewinnen u. a. m. Das zeigen u. a. auch die Arbeiten seiner Schüler, von denen er einige der besten in einer Schriftenreihe „Studien zur Geschichte der Wirtschaft und Geisteskultur" vereinigte; ich nenne davon als eine der beachtenswertesten die Arbeit von Seeger über Westfalens Handel und Wirtschaft.

Inzwischen war er auch mit unserem Verein in eine neue enge Verbindung getreten. Die Redaktion der Hansischen Geschichtsblätter war nach Walter Steins Tode verwaist. Einer Aufforderung des Vorstandes folgend, übernahm Häpke die Schriftleitung und hat sich in den schweren Jahren der Nachkriegszeit und der Inflation mit allen Kräften bemüht, die Geschichtsblätter in einer Weise fortzuführen, die seiner bedeutenden Vorgänger auf dem Redaktionsstuhl würdig war. Namentlich suchte er, wie das ja schon Stein immer getan hatte, frische jüngere Kräfte zur Mitarbeit heranzuziehen, auch besonders die Benachrichtigung über

neue Veröffentlichungen und Forschungen im In- und Ausland durch Einrichtung einer hansischen Umschau auszubauen.

Es kann und soll auch an dieser Stelle nicht verschwiegen werden, daß diese Arbeit mühevollen, aber doch freudig unternommenen Wiederaufbaues mit einem Mißklang endete. Gewisse Entscheidungen, die der Vorstand zu treffen sich veranlaßt sah, erzeugten bei Häpke eine tiefgehende Verstimmung; kleinere Meinungsverschiedenheiten in der Redaktionsführung kamen hinzu. Er faßte schließlich im Sommer 1926 von sich aus den Entschluß, die Redaktion niederzulegen.

Leider ist es, trotz wohlwollender Bemühungen um Vermittelung, zunächst nicht gelungen, den Gegensatz zu überbrücken. Wie manche seiner Freunde, habe auch ich die Hoffnung gehegt, daß die Zeit doch schließlich ihre versöhnende Wirkung üben werde. Es ist schmerzlich, sagen zu müssen, daß die ihm vom Schicksal zugemessene Zeitspanne zu kurz dazu war, und daß seine Lebensbahn sich vorzeitig ihrem Ende zuneigte.

Eine körperlich robuste Natur hatte die feine, schlankgebaute Gestalt mit dem charakteristischen schmalen Antlitz nicht besessen, aber einen kränklichen Eindruck hatte er nie gemacht. Es mag sein, daß wie bei manchen der Jüngeren schon der Krieg mit seinen physischen Anstrengungen und Aufregungen oder die zermürbende Nachkriegszeit den Keim zu seiner Krankheit gelegt hat, obwohl ihm äußerlich nichts anzumerken war. Die Unrast unserer Zeit kam hinzu, der auch Häpke sich nicht entziehen konnte. Brachten doch mancherlei akademische Nebenämter und Ehrenpflichten, die er mit Eifer und großer Gewissenhaftigkeit erfüllte, viel Zersplitterung, selbst Ärger und Aufregung. Auch das Glück eines harmonischen Familienlebens und die ungemein verständnisvolle und treue Fürsorge seiner Gattin haben das nicht völlig auszugleichen vermocht. Seit dem Herbst 1927 zeigten sich die Anfänge eines Herzleidens. Er hat den Kampf gegen die Krankheit tapfer aufgenommen, seinen akademischen Pflichten dabei auch weiter voll zu genügen versucht. Selbst Ferienreisen zur Erholung wurden nebenbei für wissenschaftliche Erkundung genutzt. Noch im April 1929 schrieb er mir aus Venedig hoffnungsfreudig, mit einer vielleicht etwas krampfhaften Heiterkeit, von

allerhand neuen wissenschaftlichen Plänen. Im Herbst vorigen Jahres verschlimmerte sich das Leiden jedoch rasch, eine Operation konnte keine Rettung mehr bringen. Er sah dem Ende gefaßt entgegen, hat noch in den letzten Tagen auf dem Krankenbette Gutachten und Anweisungen für seine Schüler diktiert. Es ist ein schöner und rührender Zug, der von dem innigen Verhältnis zu seinen Schülern zeugt, daß sechs seiner jungen Getreuen den Sarg zum Wagen trugen, der ihn seiner Heimatstadt Bremen zur Bestattung zuführte.

Der Zwiespalt, der seinen Weg zuletzt von dem unseres Vereins trennte, wird und kann uns nicht hindern, der großen Verdienste, die sich Rudolf Häpke in jahrelanger wissenschaftlicher und redaktioneller Arbeit um die Förderung der wissenschaftlichen Ziele des Vereins erworben hat, in voller und herzlicher Dankbarkeit zu gedenken. Wir wollen dem gescheiten, rührigen und kenntnisreichen Gelehrten, der nicht wenigen unter uns ein treuer Freund war, ein ehrenvolles Andenken bewahren!

I.

Die Bedeutung der Marine im Weltkriege[1].

Vortrag, gehalten auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins in Kiel, im Juni 1930

Von

Otto Groos,
Kapitän zur See, Dr. h. c.

Es ist schmerzlich, über Seemachtsfragen zu sprechen in einem Lande, das einst die zweitgrößte Handels- und Kriegsflotte der Welt besaß und dessen Ideal stets die Freiheit der Meere gewesen ist. Aber es würde doch Mangel an Wirklichkeitssinn verraten, wenn wir die Bedeutung der Machtfragen bei anderen geflissentlich leugnen wollten, nur weil uns selbst so gut wie jede Macht genommen ist. Es wäre auch höchst bedenklich, wenn die Enttäuschung über den Ausgang des Weltkrieges, in welchem zum ersten Male für uns die See eine entscheidende Rolle gespielt hat, dazu führen würde, die Bedeutung von Seemachtsfragen für unser Land für alle Zukunft zu verneinen. Es kommt vielmehr darauf an, diese Dinge in größerem Zusammenhange und auf weitere Sicht zu sehen. Denn je länger man sich in das Studium des hinter uns liegenden großen Krieges vertieft, um so deutlicher prägt sich unter vielen anderen ein wesentlicher Grund für unsere Niederlage aus: Der Mangel an universeller Erfassung der zu bewältigenden Probleme und daraus hervorgehend vielfach schärfste Gegensätze zwischen politischer, wirtschaftlicher, militärischer und maritimer Kriegsleitung. Es war nicht gelungen, in straffer Zusammenfassung der politischen Anschauungen und militärischen Forderungen einen einheitlichen, Heer, Marine,

---

[1] Vgl. auch „Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges" (Mittler & Sohn) vom gleichen Verfasser.

Politik und Wirtschaft umfassenden Operationsplan aufzustellen und hierdurch von vornherein alle Kräfte der Nation an zweckmäßigster Stelle zur Erringung des Sieges einzusetzen. Dies muß verwunderlich erscheinen in einem Lande, welches in Clausewitz einen der größten Kriegsphilosophen hervorgebracht hat. Es ist merkwürdig, in welchem Maße die heute noch geltenden Wahrheiten seines Buches „Vom Kriege" in Deutschland in Vergessenheit geraten konnten, und wie wenig sich deutsche Staatsmänner und Historiker der Vorkriegszeit mit der Natur des Krieges an sich beschäftigt hatten.

Im saturierten Deutschland war nach dem siegreichen Kriege von 1870 das Studium des Krieges leider in immer zunehmendem Maße auf die Armee und Marine beschränkt geblieben. Eine Hauptursache dafür war, daß die Kriege von 1864, 1866 und 1870 fast ausschließlich eine Angelegenheit der Armee geblieben waren und das Volk selbst doch nicht stark genug in Mitleidenschaft gezogen hatten. So erklärt sich in gewisser Weise, warum das deutsche Volk als Ganzes den großen Problemen des letzten Krieges trotz heldenhaften Kampfes nicht ausreichendes Verständnis entgegengebracht hat.

Der Krieg ist heute nicht mehr die alleinige Angelegenheit von Berufsheeren und Flotten, Landsknechten und Condottieris, deren Kämpfen in blutiger Arena die anderen müßig zuschauen, sondern eine Angelegenheit, die das Leben von Mann, Weib und Kind der ganzen Nation fast in gleicher Weise mit in den Kampf zieht. Der Krieg hat heute viele und wechselnde Gestalten und Gesichter. Neben dem Land-, Luft-, See- und Gaskrieg umfaßt er die großen Fragen der Finanz, Wirtschaft und Politik, dazu kommen die Probleme der Vorbereitung, der Erfassung der gesamten Volkskraft, der Propaganda und Presse, der Beeinflussung der Stimmung des eigenen und feindlichen Volkes, der Abschwächung des Patriotismus beim Gegner und der Bekämpfung der Antikriegsstimmung im eigenen Lager und anderes mehr. Aber noch eine andere wichtige Wandlung hat sich vollzogen: nicht Könige und Feldherrn, Generale und Admirale, sondern Bürger regieren heute die Völker. Sie legt ihnen daher eine größere Verantwortung als früher in allen Wehrmachtsfragen auf. Schon im

Frieden wird der Staatsmann viele außenpolitische Probleme nur dann verstehen, wenn er sich eine Vorstellung vom Wesen des Krieges gemacht hat. In England herrschte auf Grund seiner Verfassung und seiner besonders komplizierten Kriegsprobleme als Seemacht schon seit Jahrhunderten eine lebhaftere Vorstellung für die Verantwortlichkeit des gesamten Kabinetts für die Kriegführung. Während in Deutschland ein Mobilmachungsterminkalender nur für die Maßnahmen der Armee und Marine und auch für diese nur getrennt und nicht aufeinander abgestimmt bestand, hatte man in England das „Warbook", welches die Mobilmachungsvorbereitungen sämtlicher Ministerien zeitlich nebeneinander geordnet enthielt. Für Deutschland sind durch die neue Verfassung ähnliche Verhältnisse gegeben. Kabinett und Volksvertretung werden sich daher auch in Deutschland der Verantwortung bewußt sein müssen, welche diese Verfassung von ihnen für die Vorbereitung und Durchführung der Landesverteidigung verlangt. Der Krieg der Zukunft erfordert, insbesondere seit der Entwicklung der Gas- und Luftwaffen, noch mehr als früher die Mitwirkung aller Schichten des Volkes. Es gibt daher, um nur einiges zu nennen, schon jetzt in Frankreich gemeinsame Kurse für höhere Regierungsbeamte und Offiziere, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika die Ausbildung der Studenten zu Reserveoffizieren im Rahmen des Lehrprogrammes der Universitäten, in Italien ein Komitee zur Vorbereitung der nationalen Verteidigung, welches Vertreter der Wissenschaft, der Landwirtschaft, des Handels und der Banken enthält, und in England u. a. das „Military Education Comittee", das bereits im Jahre 1925 die Universität London zu besonderen Vorlesungen über das Studium des Krieges und im Anschluß daran zur Gründung der „School of War Studies" veranlaßte. Ich begrüße daher die Einladung, hier in Ihrem Kreise über Seemachtsfragen der Gegenwart sprechen zu dürfen, mit ganz besonderer Freude, weil m. E. das Verständnis für diese Fragen in Deutschland ganz besonders gering ist und durch die Enttäuschung über den Ausgang des Weltkrieges wenn nicht ausgelöscht, so doch wesentlich getrübt worden ist.

Deutschland ist als Kontinentalmacht groß geworden. Wir alle waren durch Tradition und Instinkt mehr oder weniger Land-

soldaten und von kontinentalem Denken umgeben. Unter diesen Umständen ist selbst den Fachmännern der Schritt von der Landmacht zur Seemacht fast ebenso schwer geworden wie den Staatsmännern der Schritt von der Kontinentalpolitik zur Weltpolitik. Zwar gelang es, in dem kurzen Zeitraum von etwa 20 Jahren taktisch und technisch eine Flotte zu entwickeln, die sich derjenigen der größten und einer der ältesten aller Seemächte in der Schlacht vor dem Skagerrak gewachsen, wenn nicht überlegen erwiesen hat; strategisch aber ist in dieser kurzen Zeitspanne nicht das erforderliche Ziel erreicht worden. Die Umstellung von der Land- zur Seestrategie ist uns ungeheuer schwer geworden, standen wir doch mit dieser Umstellung auf einem neuen und für uns völlig fremden Gebiet. Allzu verschieden ist die Gedankenwelt der Seestrategie von der zu Lande. Eine einfache Übertragung der im Landkriege geltenden Gesetze auf die Seestrategie führt daher vielfach zu Trugschlüssen, von denen wir uns nicht immer freihalten konnten, weil uns das kontinentale und landmilitärische Denken allzu sehr im Blute lag, und noch weniger gelang es uns, andere, Staatsmänner und Militärs, von der völligen Verschiedenartigkeit seestrategischer Grundsätze von denen der Landkriegführung zu überzeugen.

Die militärischen Führer in Deutschland sahen im Problem des Weltkrieges zunächst nur den Zweifronten-Krieg im alten Schlieffenschen Sinne und beabsichtigten, erst Frankreich, dann Rußland zu schlagen und auf diese Weise die Entscheidung zu Lande herbeizuführen, bevor die Seemacht der Alliierten gegen Deutschland zum Tragen kommen konnte. Der Krieg wurde geführt, als ob es keine Seemacht gäbe. Sicher war die Übermacht zur See auf Seiten der Alliierten und die Frage nicht leicht zu nehmen, daß eine entscheidende Niederlage der deutschen Flotte in der Nordsee uns die Seeherrschaft in der Ostsee kosten konnte. Das hieß aber nicht, daß Deutschland sich in der Nordsee gänzlich passiv zu verhalten habe. Dennoch wurde jeder ernstliche Versuch einer Störung der englischen Truppentransporte, jeder ernstliche Versuch eines kombinierten Vorgehens gegen die Kanalhäfen und einer Ausnutzung der englischen Invasionsangst durch entsprechende Drohungen unterlassen. Es war ein schwerer Fehler,

die Marineaktionen als sekundär anzusehen. Der Plan Schlieffens galt als unfehlbar, und selbst als der Versuch seiner Durchführung bereits nach 6 Wochen gescheitert war, wurde nicht erkannt, daß nunmehr die Seemacht der Alliierten entscheidend werden mußte. Man hätte sehen müssen, daß man nach dem Scheitern der ersten deutschen Offensive zu Lande vor einem langen Kriege stand, in welchem das Material eine bisher ungeahnte Rolle spielen würde, damit auch die Zufuhren und damit die Seeherrschaft.

Die Gründe für das geringe Verständnis für die Bedeutung der Seemacht in diesem Kriege sind wohl darauf zurückzuführen, daß Preußen und Deutschland die Kriege, welche das Reich gestalteten, ohne wirksames Eingreifen von Seestreitkräften geführt haben. 1864 war unsere Flotte nicht einmal der dänischen gewachsen, und doch handelte es sich um den Kampf gegen ein Inselreich. Wenn schließlich der Feldzug trotzdem ein glückliches Ende nahm, so ist das in erster Linie der ungewöhnlichen Übermacht zu danken, welche gegen Dänemark ins Feld geführt und noch in hohem Maße ohne Schwierigkeit verstärkt werden konnte. 1866 war die österreichische Flotte durch die italienische in Anspruch genommen, so daß unsere Küsten und unser Handel ungefährdet blieben.

Bei Beginn des Krieges 1870 mußte sich Deutschland zur See mit Rücksicht auf die große Überlegenheit des Gegners auf die reine Defensive beschränken. Mangelnder Unternehmungsgeist der unvollständig ausgerüsteten französischen Seestreitkräfte ließ es zu einer Aktion nicht kommen, eine geplante französische Landung im größeren Stil unterblieb infolge der schnellen und völlig überraschenden deutschen Erfolge zu Lande.

So war der Gedanke eines planmäßigen Zusammenwirkens von Heer und Flotte praktisch bei uns noch niemals zur Ausführung gekommen, als der Große Krieg von dem Zusammenwirken beider Faktoren gegenüber der bedeutendsten Seemacht der Welt den endgültigen Ausgang des Kampfes nahezu abhängig machte. Wir sind daran gescheitert, daß die Bedeutung der Seeherrschaft für den Ausgang des Krieges weder politisch noch militärisch ausreichend gewürdigt worden ist. Wollen wir also für die Zukunft lernen, so müssen wir uns zunächst mit dem

Begriff der Seeherrschaft befassen. Bei einem Landkriege liegt der Kriegsschauplatz fast ohne Ausnahme in dem Gebiet der im Nachteil befindlichen Partei. Welchen Teil desselben der Gegner besetzt, hängt nur von seiner Machtentfaltung und dem geleisteten Widerstand ab. In jedem Fall aber bleibt der Kriegsschauplatz ein räumlich beschränkter, auch bleiben die Armeen auf diesem an das Gelände und seine Hindernisse gebunden, so daß ihre Bewegungen, die verhältnismäßig langsam erfolgen, in gewissen Grenzen vorauszusehen sind. Die kriegerische Tätigkeit der Flotte kann dagegen so weit reichen wie das freie Meer, und auf diesem können Bewegungen und Kräfteverschiebungen mit einer Schnelligkeit und Unberechenbarkeit bewerkstelligt werden, der zu Lande auch nicht annähernd etwas zur Seite gestellt werden kann.

Aus dem verschiedenartigen Charakter des Kriegsschauplatzes erklärt sich aber noch eine andere sehr wesentliche Eigenart des Seekrieges. Die offene See gehört niemanden. Sie ist herrenloses Gebiet. Keinem Fürsten, keiner Regierung steht auf ihr die Ausübung von Hoheitsrechten zu. Jede Nation kann sich auf ihr ausbreiten, wo und wie es ihr beliebt. Gebietserwerbungen wie auf dem Festlande kommen daher nicht in Frage. Man kann keine Armee darauf unterhalten und keine Seegebiete dauernd in Besitz nehmen. Der Wert der See ist also kein unmittelbarer, er ist relativ und läßt sich am besten durch den kurzen Satz des Geographen Ratzel ausdrücken: „Das Meer ist nur der Weg". Die Behauptung oder Erringung der Herrschaft über diesen Weg ist daher auch das Hauptziel des Seekrieges oder, um es ganz einfach auszudrücken, der Zweck des Seekrieges ist es, die Schiffe zu stoppen, welche Waren oder Truppen tragen, die dem Gegner dienen, und die Schiffe zu schützen, welche den eigenen Handel oder Truppentransport fördern. Seeherrschaft ist nichts anderes als Kontrolle über die Seewege. Objekt des Seekrieges ist also die Beherrschung dieser Verbindungen und nicht wie im Landkriege Gebietseroberung.

Man würde aber doch die Möglichkeiten des Seekrieges bei weitem unterschätzen, wenn man unter der Kontrolle der Verbindungswege, die er ausübt, nichts anderes verstehen wollte,

als im Landkriege. Eine Parallele allerdings besteht, denn der alte Satz Napoleons „jeder Krieg ist ein Kampf gegen die Etappenlinien des Gegners" ist auf Land- und Seekriegführung in gleicher Weise anwendbar. Im allgemeinen aber versteht man unter solchen Linien im Landkriege eigentlich nur die rückwärtigen Verbindungen der Armee, dagegen bedeuten sie im Seekriege bei der unbegrenzten Natur des Kriegsschauplatzes und der heutigen engen Verbindung aller weltwirtschaftlichen Beziehungen Nervenstränge des ganzen nationalen und internationalen Lebens. Gewiß! Das Meer ist nur der Weg. Es ist aber der größte und wichtigste Weg dieser Erde, in wirtschaftlicher, militärischer und politischer Hinsicht mit keinem anderen zu vergleichen. Freilich wird auch die Landkriegführung sich nicht mit der Kontrolle der rein militärischen Verbindungen begnügen, sie kann aber erst dann darüber hinausgehen, nachdem sie durch Kampf gewisse Gebietserwerbungen gemacht hat, die noch dazu ausschließlich im Gebiet des Gegners liegen und räumlich mehr oder weniger beschränkt sein werden. Dagegen kann der wirtschaftliche und politische Druck der Seeherrschaft sofort, unmittelbar und auf allen Meeren, einsetzen, noch bevor überhaupt irgend welche Kampfhandlungen begonnen haben. Während der wirtschaftliche Druck an Land erst nach Siegen oder Gebietseroberungen möglich ist, beginnt er auf See ohne weiteres mit der Kriegserklärung. „Die Schiffe müssen Halt machen, wo die See endet, aber über die Küste hinweg greift die gepanzerte Faust der Seeherrschaft, sie pocht an die Kontors des Kaufmanns drinnen im Lande, an die Tore der Fabriken in den großen binnenländischen Mittelpunkten der Industrie wie an die Türe des Arbeiters." (Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn.)

Wie weit diese Wirkungen des Seekrieges gehen können, haben die hinter uns liegenden Jahre der Hungerblockade unserem Volk nur allzu fühlbar gemacht. Aber ganz abgesehen von den Wirkungen der Hungerblockade und der Durchführung der britischen und amerikanischen Truppentransporte ist auch „die immer größere Geschlossenheit der Westmächte in der Bildung einer gemeinsamen Weltanschauung und Weltstimmung gegen Deutschland auf der einen Seite, das Nachlassen der seelischen Kräfte und des geistigen Spannvermögens unseres Volkes auf der anderen

ganz wesentlich mitbedingt gewesen durch den Vorteil unserer Feinde in der Beherrschung der Seewege, dessen sie sich zum eigenen Nutzen und zum Schaden der eingekreisten Völker nach Gefallen bedienten" (Stegemann).

Anderseits war uns die lange Durchführung der Defensive nur möglich, weil die Ostsee und die Dardanellen dem Feind verschlossen blieben und es gelang, Rußland auf allen Seewegen von seinen Verbündeten abzuschließen.

In der weltweiten Ausdehnung des Kriegsschauplatzes und in der Schnelligkeit, mit welcher Seestreitkräfte auf diesem hin- und hergeschoben werden können, ist daher die ganz besondere und von jeder Landkriegführung abweichende Natur und Wirkungsmöglichkeit des Seekrieges begründet. Kein Deutscher hat dies besser erkannt, als der Geograph Ratzel, wenn er in seinem Buch „Das Meer als Quelle der Völkergröße" über die Natur des Seekrieges folgendes sagt:

„Historische Aktionen, die auf die rasche Bewältigung großer Massen zielen, ziehen immer das Meer in ihre Dienste. Über die Machtstellung im Innern von Europa mochten Landkriege entscheiden, die um enge Gebiete am Rhein, am Po, an der Maas stritten. Der Gewinn oder Verlust von hundert Quadratkilometern entschied solche Kriege. Sobald eine Seemacht eingriff, war der Schauplatz weltweit und der Siegespreis ein Kontinent. Der Seekrieg setzt voraus und erzielt die Bewältigung und Beherrschung des größtmöglichen Raumes mit den Waffen. Ein Seekrieg kann nicht lokalisiert werden, wie ein Landkrieg; in der Natur eines Seekrieges liegt vielmehr gerade so wie in der Natur des Weltverkehrs die weltweite Ausbreitung. Schon Napoleon I. sandte die französische Flotte nach Westindien, um aus dem Unbekannten her den Stoß gegen England zu führen."

Soweit Ratzel. In der weltweiten Ausdehnung des Kriegsschauplatzes liegt aber für die Seekriegführung bei der von ihr angestrebten Kontrolle der Seewege zugleich eine Hemmung und eine Gefahr, die im Landkriege bei seinem begrenzten Kriegsschauplatz bei weitem nicht in gleicher Weise in Erscheinung tritt. Wie schon gesagt, spielt sich der Seekrieg in einem herrenlosen Gebiet ab, auf welchem niemandem Hoheitsrechte zustehen, aber

von allen Nationen Ansprüche an die Wahrung ihrer Interessen geltend gemacht werden, denn das Meer gehört nicht einzelnen Nationen, sondern allen Völkern gemeinsam. Sie alle haben Teil an den Wegen, die über das Meer führen und gebrauchen sie je nach ihrer Lage und ihrem Wirtschaftsbedürfnis in verschiedenstem Maße. Hieraus ergibt sich, daß jede militärische Beeinflussung der Seewege sofort zur Berührung und auch zur Schädigung neutraler Interessen führen kann. Der Unterschied zwischen Land- und Seeverbindungen liegt eben darin, daß erstere für die beiden kriegführenden Parteien vollständig getrennt, letztere aber sowohl Kriegführenden wie Neutralen gemeinsam sind. Der Seekrieg hat aus diesen Gründen einen viel stärkeren politischen Einschlag als der Landkrieg. Er kann infolgedessen schon in seinen natürlichsten und unbedeutendsten Kampfhandlungen durch Einsprüche der Neutralen politischen Hemmungen ausgesetzt sein, welche die Landkriegführung erst treffen, wenn sie die Landesgrenzen der Neutralen überschreitet. Soviel über den Begriff der Seeherrschaft. Wer nun als Staatsmann oder Soldat einen Einfluß auf die Seekriegführung ausübt, muß vor allem wissen, was der Gewinn oder Verlust der Seeherrschaft für sein eigenes Land bedeutet.

Der Wert der Seeherrschaft kann für Nationen je nach ihrer wirtschaftlichen, militärischen und politischen Struktur ein ganz verschiedener sein. Es wird Fälle geben, in denen die Aufrechterhaltung von militärischen Überseeverbindungen entscheidend ist für den Besitz oder Verlust von Kolonien oder vom Mutterlande abgetrennter Länder und Provinzen (Ostpreußen!). Weiter gibt es Fälle, in denen der Wert einer Nation als Bundesgenosse darauf beruht, daß sie mit Sicherheit Truppen und Munitionstransporte über See ins Land ihres Alliierten entsenden kann (England), und es wird schließlich Fälle geben, in denen der Besitz oder Verlust der Zufuhr oder Ausfuhr von Wirtschaftsgütern (England! Deutschland!) den Hauptwert der Seeherrschaft für die betreffende Nation ausmacht. Selten wird es sich ausschließlich um das eine oder das andere handeln, vielmehr wird die Regel sein, daß sowohl militärische wie wirtschaftliche Interessen bei der Bewertung der Seeherrschaft für die betreffende Nation mit-

sprechen. In jedem Falle aber wird der Wert der Seeherrschaft für eine Nation danach zu bemessen sein, bis zu welchem Grade sie selbst oder ihr Gegner von überseeischen Verbindungen, sei es nun von solchen militärischer oder wirtschaftlicher Natur, abhängig ist. Der Grad dieser Abhängigkeit bildet den Maßstab für die Bewertung der Seeherrschaft.

Diese Abhängigkeit kann so groß sein, daß der Verlust der Seeherrschaft schon allein den Krieg entscheidet, wie dies zum Teil in den englisch-spanischen und englisch-holländischen Kriegen der Fall war; anderseits kann sich diese Entscheidung wesentlich hinausziehen, wenn ein Land durch Vermehrung seiner Landverbindungen Ersatz für den Verlust der Seeverbindungen zu suchen vermag. Es war lediglich das Ausweichen vor der englischen Seeherrschaft, welches Napoleon I. mit Notwendigkeit zu seinen ungeheueren Gebietseroberungen auf dem Festlande zwang, eine Erscheinung, die sich im Weltkriege wiederholte in der gewaltigen Ausbreitung der Heere der Mittelmächte nach Osten, bis schließlich der Landkrieg an einer übermäßigen Ausdehnung des Etappenwesens erstickte und die Mächte, die sich dieses Mittels bedienten, zuletzt doch dem Drucke der Seeherrschaft erlagen.

Auf ein Minimum schrumpft dagegen der wirtschaftliche Druck der Seeherrschaft zusammen gegenüber einem Lande, welches, wie beispielsweise die Vereinigten Staaten von Nordamerika, völlig unabhängig von der Überseezufuhr ist. Einem solchen Lande gegenüber kann die Seeherrschaft nur fühlbar gemacht werden durch die Besetzung von Inseln und sonstigen Gebieten, die ihm gehören, oder in schärfster Form durch die Invasion. Dagegen sind die europäischen Festlandsstaaten ohne Ausnahme für den wirtschaftlichen Druck der Seeherrschaft immer verletzbarer geworden infolge der Verflechtung ihrer Handels-, Wirtschafts- und Finanzinteressen mit der Weltwirtschaft. Sie sind heute fast so abhängig vom Seehandel geworden wie England. Durch diese grundlegende Wandlung seit der napoleonischen Zeit ist daher der Einfluß der Seemacht auf den Ausgang europäischer Kriege an Bedeutung gewachsen.

Es ist daher nur zu natürlich, daß sich von jeher Bestrebungen gegen das Seebeute- und Blockaderecht geltend gemacht haben,

welches der überlegenen Seemacht die Abschneidung des Gegners von der Seezufuhr ermöglicht, Bestrebungen, welche sich unter der Parole „Freiheit der Meere" zusammenfassen lassen; aber so wünschenswert es gerade für uns wäre, wenn diese Bestrebungen zum Erfolge führten, so muß doch in dieser Beziehung vor Illusionen gewarnt werden. Das Seebeute- und Blockaderecht ist und bleibt eines der schärfsten Druckmittel der großen Seemächte, auf das sie nicht freiwillig verzichten werden. Man hat diese Kriegführung, die sich auch gegen das Privateigentum richtet, als barbarisch gebrandmarkt und als einen nur noch im Seekriege vorhandenen Atavismus bezeichnet, als ob Kontributionen und Requisitionen, die Besetzung von Städten und Industriegebieten, im Landkriege etwas anderes wäre. Alle diese Methoden dienen in gleicher Weise dem Zweck, einen Druck nicht nur auf die Kombattanten, sondern auf alle Angehörigen des feindlichen Staates auszuüben, wodurch ja erst die Beendigung des Krieges ermöglicht wird. In langen Friedenszeiten geraten aber solche Vorstellungen von der wahren Natur des Krieges nur allzu schnell in Vergessenheit, und völkerrechtliche Abmachungen werden dann nur allzu häufig auf einer Auffassung vom Kriege gegründet, als ob es sich nur um den Kampf zwischen militärischen Streitkräften handelte und nicht um den Kampf zwischen Völkern und Nationen in ihrer Gesamtheit. Dies führte vor und im letzten Kriege bei deutschen Staatsmännern vielfach zu der falschen und geradezu verhängnisvollen Vorstellung, daß die Überseezufuhr an lebenswichtigen Bedürfnissen für die deutsche Bevölkerung auf dem Wege über die neutralen Nachbarländer aus völkerrechtlichen Gründen nicht abgeschnitten werden könnte. Hüten wir uns für die Zukunft vor ähnlichen Illusionen. Wir müssen vorläufig daran festhalten, daß die Hauptmethode, mit welcher die großen Seemächte ihre Überlegenheit auf den Meeren zum Tragen bringen werden, um die Friedensbereitschaft ihrer Gegner herbeizuführen, auch weiterhin in der Wegnahme oder Zerstörung des öffentlichen und privaten Eigentums auf See bestehen wird, und daß gerade im Seekriege dieser Kampf gegen den feindlichen Handel nicht nur ein sekundäres Mittel ist, um indirekt durch Wirtschaftsdruck dem Kriegsziel näher zu kommen, sondern auch ein primäres, um die feindliche

Widerstandskraft zu brechen. Kriege werden, wie schon gesagt, nicht ausschließlich durch Land-, See- und Luftstreitkräfte entschieden, vielmehr fällt die wirtschaftliche und finanzielle Stärke nicht weniger bedeutend in die Waagschale. Daher ist alles, was die Finanz- und Wirtschaftskraft des Gegners schwächt, ein direkter Schritt zu seiner Niederzwingung.

Für diese Ausübung der Seeherrschaft befand sich England beim Ausbruch des Weltkrieges in einer geradezu glänzenden strategischen Lage. Mit der Aufstellung in Scapa Flow deckte seine Flotte nicht nur die britischen Verbindungslinien vom Ozean wie vom Skagerrak her, während sie die deutschen Wege zum Ozean abschnitt, sondern sie schützte auch die britischen Inseln gegen Invasion und deckte gleichzeitg im Verein mit südlicher aufgestellten Streitkräften die eigenen Truppentransporte über den Kanal nach dem Festlande. England blockierte Deutschland schon allein durch seine geographische Lage. Es konnte die Handelsstraßen nach deutschen Häfen unterbinden und die deutsche Schiffahrt zum Erliegen bringen, noch bevor sich seine Geschwader überhaupt eingesetzt hatten. Dagegen lag die einzige Operationsbasis der deutschen Flotte, die Helgoländer Bucht, nach Abschneidung der deutschen Überseeverbindungen zu allen bedeutenden Handelsstraßen ganz ausgesprochen im toten Winkel. Der Strom des Welthandels mündete an der britischen Westküste, innerhalb der Nordsee aber führte nach Kriegsausbruch keine Handelsstraße mehr in erreichbarer Nähe der Deutschen Bucht vorbei. Der Ostseehandel ging vom Skagerrak nach Schottland und vereinigte sich dort mit dem Welthandel. Vorstöße dorthin von der Deutschen Bucht aber konnten sich niemals zu einer Kontrolle dieser Handelsstraßen auswachsen, weil ihnen die Dauerwirkung fehlte. Ein entscheidender Kampf gegen die englischen Seeverbindungen im Atlantischen Ozean würde Deutschland erst von den Häfen an der Westküste Frankreichs aus möglich gewesen sein, was aber nur über einen entscheidenden Sieg zu Lande über Frankreich zu erreichen gewesen wäre. Ohne solche Stützpunkte am Atlantischen Ozean befand sich die deutsche Flotte in der höchst eigenartigen

Lage, daß sie an wichtige Überseeverbindungen des Gegners überhaupt nicht heran konnte.

Unter diesen Umständen hatte die englische Flotte zunächst gar keinen Anlaß, gegen die deutsche vorzugehen. Ihr Ziel war vielmehr die Sicherung der eigenen und Abschneidung der deutschen Überseeverbindungen sowie Deckung und Unterstützung der eigenen Truppentransporte und Schutz ihrer Verbindungslinien und Zufuhr. Für die Erfüllung dieser Aufgaben war aber ein Anrennen gegen die Deutsche Bucht um so weniger notwendig, als diese zu allen Operationslinien der britischen Flotte ganz ausgesprochen im toten Winkel lag. Eine Flotte, welche an dieser Position festhielt, ohne aktiv vorzugehen, gab der feindlichen von vornherein alle Seewege frei und überließ ihr ohne weiteres die Seeherrschaft, anstatt diese ständig durch eigene Operationen in Frage zu stellen, wenn sie sich nicht selbst für die Kriegführung ausschalten wollte. Statt daß dies erkannt wurde, war aber der grundlegende Operationsbefehl des Admiralstabes beherrscht von der Vorstellung, daß die Deutsche Bucht gewissermaßen eine Verteidigungsstellung sei, gegen welche der Gegner früher oder später anrennen müsse, so daß man ihn durch Ausfälle schädigen könnte. Erst nachdem durch diese Kriegführung, begleitet von einer Minen- und U-Bootsoffensive ein „Kräfteausgleich" geschaffen sei — es standen immerhin 24 englische Großkampfschiffe gegen 16 deutsche —, sollte versucht werden, die Flotte unter günstigen Umständen zur Schlacht einzusetzen. Hier handelte es sich also um einen typischen Fall der Gefahr, Begriffe der Landkriegführung auf den Seekrieg zu übertragen, denn ein Zwang, gegen diese Stellung anzurennen, war für die englische Flotte in keiner Weise vorhanden. Als dies nach den ersten 6 Wochen erkannt wurde, bat der deutsche Flottenchef, unterstützt von Großadmiral v. Tirpitz, um größere Freiheit in der Verwendung der Flotte, aber alle diese Vorstellungen blieben ohne Erfolg. In einem Schreiben vom 6. Oktober wurde dem Flottenchef durch den Chef des Admiralstabes als Willensmeinung des Kaisers mitgeteilt, daß die Entwicklung der Kriegslage es durchaus erforderlich mache, die Flotte zunächst in ihrem Bestande zu erhalten und Aktionen zu vermeiden, die zu größeren Verlusten führen

könnten. Eine Verwendung der Flotte außerhalb der Deutschen Bucht komme nicht in Frage. „Seine Majestät weist hierbei darauf hin, daß das Vorhandensein der Flotte, bereit zum Schlagen, bisher die Küsten der Nord- und Ostsee frei vom Feinde gehalten und es ermöglicht hat, daß der Handel mit den neutralen Ländern im Bereich der Ostsee wieder aufgenommen werden konnte.

Die Flotte erspart dadurch der Armee den Schutz der Küsten und ermöglicht die Verwendung der dazu notwendigen Truppen im Felde.“[2]

Mit diesem Erlaß war eine der schwerstwiegenden Entscheidungen des Krieges für die Flotte gefallen und alle positiven Aufgaben derselben als „fleet in being" auf ein Maß beschränkt, welches den erwarteten Kräfteausgleich niemals herbeiführen konnte. Das Einzige, was lediglich durch ihr Vorhandensein erreicht werden konnte, war eine gewisse Entlastung des Heeres unter Hinausschiebung der Entscheidung zur See, in der trügerischen Erwartung, daß die erhoffte Entscheidung zu Lande auch den Seekrieg gegen England zum erfolgreichen Ende bringen würde.

Lediglich von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, darf die Wirksamkeit der Flotte allerdings nicht unterschätzt werden. So hat lediglich mit Rücksicht auf die deutsche Flotte die britische Admiralität von vornherein auf eine Landung des Expeditionskorps in belgischen Häfen und damit in größerer Nähe des Kriegsschauplatzes verzichtet und die Haupttransportlinie bis in die Mitte des Englischen Kanals zwischen Southampton und Le Havre zurückverlegt, um vor Zugriffen deutscher Seestreitkräfte möglichst sicher zu sein. Erst als die deutsche Flotte passiver blieb, als man erwartet hatte, indem sie sich auf die Verteidigung der Deutschen Bucht beschränkte, wagten die Engländer schließlich auch Truppen unmittelbar in Ostende und später während der Belagerung Antwerpens in Zeebrügge zu landen. Niemals aber wurde das Mutterland ganz von Truppen entblößt, um solche stets für die Abwehr einer gefürchteten Invasion zur Hand zu haben. Aber auch während der Kämpfe an der Yser war es in erster Linie die Rücksicht auf die deutsche Hochseeflotte, welche

---

[2] Der Krieg zur See, Nordseeband II, Seite 96.

die britische Admiralität daran hinderte, den schwergefährdeten Flügel der eigenen Landfront durch Einsatz starker Streitkräfte von See her zu unterstützen, obwohl dies von Joffre immer dringender verlangt wurde. Zahl und Art der hierzu verwendeten Einheiten stand in keinem Verhältnis zur Macht der englischen Flotte. Sie wollte es aber offenbar vermeiden, durch Angriffe deutscher U-Boote an dieser Stelle Linienschiffe zu verlieren, solange die deutsche Hochseeflotte noch nicht geschlagen war. Gleiche Gründe haben dabei mitgesprochen, daß es nach der Yser-Schlacht auch nicht zur Ausführung des Planes einer großzügigen Angriffsunternehmung von See und Land her gegen die deutschen Stellungen in Flandern gekommen ist, zu einer Zeit, wo eine solche Unternehmung von verhängnisvollster Wirkung für die deutsche Front hätte werden können. Ebenso ist es zweifellos nur dem Vorhandensein der Hochseeflotte zu verdanken, daß die britische Admiralität bis zum letzten Räumungstage im Oktober 1918 zwar Handstreiche gegen Ostende und Zeebrügge, niemals aber eine Flottenaktion großen Stils zur Landung beträchtlicher Streitkräfte dort gewagt hat, um diesen Flügel der Landfront zu fassen und zurückzudrängen, obwohl sie dies immer wieder ernstlich plante und vorbereitete. Sie glaubte aber keinen Teil ihrer großen Flotte opfern zu dürfen, solange die deutsche kampfbereit vor Helgoland stand.

An den gleichen Bedenken ist auch der größere englische Plan gescheitert, für welchen Lord Fisher bereits im Jahre 1914 ein ganzes Neubauprogramm von Schiffen aufgestellt hatte, mit der englischen Flotte in die Ostsee einzudringen, um dort die Vereinigung mit den Russen zu vollziehen, der russischen Armee jede Zufuhr an Kriegsbedürfnissen zu ermöglichen und Deutschland von allem Ostseehandel mit den Neutralen, insbesondere aber von der schwedischen Erzzufuhr abzuschneiden. Ohne die deutsche Flotte wäre die dänische Neutralität kein Damm gegen den britischen Einbruch in die Ostsee gewesen, ohne sie wären die Belte zur Operationsbasis für Teile der englischen Flotte geworden, wäre dem deutschen Heer im Norden ein weiterer Kriegsschauplatz schon zu einer Zeit entstanden, wo dieses alle Kräfte zur Bewältigung seiner Aufgaben im Westen und Osten dringend gebrauchte.

Wenn aber noch die letzte Überseezufuhr, über welche Deutschland verfügte, die in der Ostsee, durch eine britische Seeherrschaft auch in diesem Meere abgeschnitten worden wäre, so hätte auch der Landkrieg aus Mangel an Zufuhr, insbesondere an Erzen kaum mehr lange fortgesetzt werden können.

Die strategische Wirkung der Hochseeflotte blieb aber nicht auf Ost- und Nordsee beschränkt, vielmehr äußerte sie sich mittelbar auch auf anderen Kriegsschauplätzen. Durch Bindung der größten und stärksten Teile der britischen Flotte in der Nordsee verhinderte die Hochseeflotte, daß vor den Dardanellen von vornherein ausreichende englische Seestreitkräfte eingesetzt wurden, wodurch das Scheitern des Unternehmens wesentlich mitbedingt gewesen ist. Schließlich war es allein die deutsche Flotte, welche die Küste des Reiches von Borkum bis Memel während des ganzen Krieges gegen jede Schädigung durch die Feinde gesichert hat.

So erheblich aber auch alle diese Wirkungen sein mochten, eine positive, wirklich kriegsentscheidende Bedeutung kam ihnen nicht zu, denn nicht eine einzige von ihnen nahm der englischen Flotte die Überlegenheit an Zahl der Großkampfschiffe, die ihr allein die Aufrechterhaltung der Handelsblockade ermöglichte. Dann aber bedeutete der Aufschub der Entscheidung zur See eher einen Zeitverlust als einen Zeitgewinn; denn solange es nicht gelang, die englische Handelsblockade zu brechen, mußte die Zeit für den Gegner wirken und Deutschland schließlich der englischen, nicht rechtzeitig bekämpften Seeherrschaft erliegen. Die englische Überlegenheit an Großkampfschiffen stieg im Jahre 1915 von 8 im Januar auf 9 im April und auf 10 im Oktober. Dann entfaltete sich die Hungerblockade immer mehr zur vollen Wirkung, und auch als wir mit dem U-Boot-Handelskrieg Blockade gegen Blockade setzten, konnte das daran nichts ändern, daß wir versäumt hatten, im richtigen Augenblick unter vollem Einsatz die Seeschlacht anzustreben. Es muß festgehalten werden, daß in unserer besonders ungünstigen Lage das einzige Mittel zur Erringung eines ausreichenden Besitzes an Seeherrschaft und damit einer schnellen Entscheidung, die wir notwendiger hatten als die Engländer, die Schlacht 1914 war. Es ist heute erwiesen, daß sich die Engländer

einer solchen Schlacht im ersten Kriegsjahr niemals entzogen hätten, wenn unsere Herausforderung dazu durch Küstenbeschießungen und Vorstöße gegen die englische Kanalstellung kräftig genug gewesen wäre. Auch wäre die englische Flotte bei solchen gehäuften Vorstößen von unserer Seite wegen der Länge der englischen Ostküste und der großen Entfernung ihrer Stützpunkte von unseren Angriffspunkten gar nicht in der Lage gewesen, stets mit allen Streitkräften rechtzeitig zur Stelle zu sein. Dazu kamen zeitweise erhebliche Ausfälle von Schiffen in der englischen Flotte durch Kessel- und Maschinenhavarien sowie durch Detachierung nach dem Mittelmeer während des Dardanellenfeldzuges sowie nach dem Südatlantik infolge Auftretens des deutschen Kreuzergeschwaders in den dortigen Gewässern. Durch Mitwirkung der deutschen U-Boote und durch Auslegen von Minensperren würden sich die Erfolgsaussichten noch weiter erhöht haben. An Möglichkeiten, eine solche Schlacht unter günstigen Umständen zu schlagen, hat es also nicht gefehlt. Wo sie geschlagen wurde — auch das ist eine besondere Eigenart des Seekrieges und eine Abweichung von den im Landkriege geltenden Gesetzen — war für die strategische Wirkung gleichgültig. In dem Augenblick, in welchem sich zwei Flotten gegenüberstehen, wird um die Herrschaft über sämtliche Handelsstraßen und strategische Positionen gewürfelt, die für sie von Bedeutung sind. Eine durchgeschlagene Seeschlacht im letzten Kriege hätte in gleicher Weise über die Straßen von Hamburg nach Bergen wie über die von Aden nach Singapore oder auch von Kronstadt nach der Themse entschieden, ganz gleich, ob sie an der norwegischen Küste oder auf der Doggerbank geschlagen wurde. Eine siegreiche Schlacht in diesem Sinne, d. h. eine solche, die infolge der eingetretenen Verluste eine Umkehrung des bisherigen Kräfteverhältnisses ergeben hätte, würde eine Verbesserung unserer strategischen Lage ohne weiteres zur Folge gehabt haben, sei es dadurch, daß sie uns neue Bundesgenossen zugeführt oder eine gewaltsame Erweiterung unserer geographischen Basis ermöglicht hätte. So wie die Dinge lagen, war die Verbesserung unserer strategischen Position überhaupt nur auf dem Wege über die siegreiche Schlacht möglich. War aber diese Verbesserung erreicht, so war die Auf-

rollung der britischen Blockadelinie nur noch eine Frage der Zeit, sofern der Gegner es nach einer solchen Schlacht überhaupt noch auf weitere Kämpfe hätte ankommen lassen, ohne sich der vielleicht noch größeren Gefahr einer Invasion auszusetzen. Das strategische Ziel einer solchen Schlacht lag daher auf der Hand. Nur über die Schlacht ging für die deutsche Flotte in diesem durch das besondere Mißverhältnis der geographischen Lage als Sonderfall gekennzeichneten Kriege der Weg zur Seeherrschaft, d. h. zur Möglichkeit, die feindliche Blockade zu brechen, den eigenen lebensnotwendigen Seehandel zu schützen und den des Gegners abzuschneiden und mit beidem kriegsentscheidende Wirkungen auszuüben. Die strategischen Wirkungen der Schlacht vor dem Skagerrak haben hierzu nicht ausgereicht, da die Schlacht infolge widriger taktischer Umstände nicht durchgeschlagen werden konnte und somit eine wesentliche Veränderung des bisherigen Kräfteverhältnisses nicht eintrat. Sie war daher nur eine Etappe zum vollen Siege. Wäre anderseits die deutsche Flotte in dieser Schlacht geschlagen worden, so wäre auch die Einleitung des U-Boot-Handelskrieges nicht mehr möglich gewesen und vielleicht sogar die Seeherrschaft in der Ostsee und damit der Krieg für Deutschland schon damals verloren gegangen. Dies erklärt auch, warum der Entschluß zum Einsatz der Flotte dem Kaiser wie seinen Beratern so schwer gefallen ist, denn auch in der Frage des Einsatzes gibt es Unterschiede zwischen Land- und Seekriegsführung, und zwar solche, die auf der völligen Verschiedenheit des Kriegstheaters und der Kampfmittel beruhen.

Die Kampfmittel des Seekrieges sind Schiffe, Kampfinstrumente von relativ leichter Verletzlichkeit und infolge ihrer hohen Kosten verhältnismäßig gering an Zahl. Herstellung und Ersatz erfordert infolge ihrer großen Kompliziertheit bei erheblichem Aufwand an Mitteln so viel Zeit, daß jeder Einheit eine besonders große Bedeutung zukommt. Dem komplizierten Material entspricht die langwierige und differenzierte Ausbildung des Personals, das nicht ohne seemännische und technische Vorkenntnisse und eine langdauernde Spezialausbildung seiner Aufgabe gerecht werden kann. Verluste an Personal und Material lassen sich daher weit

schwieriger als im Landkriege wettmachen, und es ist nicht zuviel gesagt, daß sich insbesondere Großkampfschiffe mit ihren eingespielten Besatzungen im Laufe des Krieges als geradezu unersetzlich erwiesen haben. So ist es in Deutschland trotz der langen Kriegsdauer im Weltkriege überhaupt nicht möglich gewesen, neue Großkampfschiffe während desselben zu bauen, vielmehr konnten nur solche Neubauten fertiggestellt werden, deren Stapellegung oder Konstruktion schon im Frieden begonnen worden war. Die höhere Bewertung von Personal und Material im Seekriege hat daher ihre volle Berechtigung. Von diesem Gesichtspunkt aus ist aber auch der Einsatz im Seekriege mit anderem Maßstabe zu messen als zu Lande.

Dazu kommt eine weitere in der Natur der Sache liegende Hemmung für die Seekriegführung. Sie ist in dem völlig anderen Charakter des Kriegstheaters begründet. Auf dem freien Meer gibt es kein „Gelände". Infolgedessen läßt sich auch eine Verschleierung des tatsächlichen Kräfteverhältnisses, welches dem an Zahl Unterlegenen an Land so häufig zugute kommt, auf See nur in sehr geringem Maße bewerkstelligen. Auch läßt sich, soweit es sich um die hohe See handelt, aus dem gleichen Grunde keine Verteidigungsstellung ausbauen. Schließlich bietet die außerordentlich schnelle Beweglichkeit der Kampfmittel, der bei einem Heere nichts auch nur annähernd gleichkommt, Möglichkeiten zu einer überraschend schnellen Konzentration von Streitkräften zur Abwehr einer von der anderen Seite begonnenen Bewegung. Aus diesen Gründen wird daher der Admiral noch mehr als der General bestrebt sein, bei jeder Unternehmung von vornherein mit einer möglichst großen Zahl von Streitkräften aufzutreten, und so fordert das Prinzip von der Konzentration der Kraft im Seekriege eine Anwendung und Auslegung, von der man sich in der Landkriegführung nicht leicht eine Vorstellung machen kann. Aber selbst in den Marinen ist die volle Bedeutung dieses Prinzips für die Seekriegführung erst mit der zunehmenden Erfahrung im Weltkriege wieder ganz klar erfaßt und mit zunehmender Kriegsdauer in immer größerem Umfang zur Anwendung gebracht worden, bis schließlich schon das geringste Zusammen-

treffen leichter Streitkräfte genügte, um den sofortigen Aufmarsch der Gesamtflotte zur Folge zu haben. Im Seekriege bedingt also bereits die geringste Unternehmung Konzentrationen von ungewöhnlich starken Streitkräften, so daß es zwischen ausgesprochenen Unternehmungen des Kleinkrieges und der aufs ganze gehenden Entscheidungsschlacht eigentlich kaum Zwischenstufen gibt. Infolgedessen sind die eigentlichen Kampfhandlungen auf See seltener als an Land, weil jede Unternehmung fast immer die Bereitschaft und den Gesamtaufmarsch aller Streitkräfte verlangt und mit oder wider Willen des Angreifers die Möglichkeit einer entscheidenden Schlacht in sich birgt. In der Schlacht aber kommt die gesamte Seemacht beider Nationen fast ohne Reserve zum Einsatz. Wieviel bei einem solchen auf dem Spiele steht, dafür können die Worte Jellicoes nach der Schlacht vor dem Skagerrak dienen, daß ihn während des Kampfes die Erwägung nie verlassen habe, nicht allzu viel den Zufallsmöglichkeiten einer Schlacht anheimstellen zu dürfen, weil seine Flotte der einzige und alleinige Faktor gewesen sei, der eine lebenswichtige Bedeutung für die Existenz des Reiches wie die Sache der Alliierten besessen habe. Man habe keinerlei Reserve außerhalb der Schlachtflotte gehabt, welche in irgendeiner Weise ihren Platz hätte einnehmen können, für den Fall, daß dieser ein Unglück zugestoßen oder auch nur die zahlenmäßige Überlegenheit über den Gegner genommen worden wäre. In der Tat war die „Große Flotte" nahezu alles, was England an Seemacht besaß, und der britische Führer war sich daher der Verantwortung, welche der Einsatz eines so gewaltigen Kampfinstrumentes bedeutete, in ihrer ganzen Schwere bewußt. Eine verlorene Landschlacht läßt sich vielleicht durch neue Siege wettmachen, bei einer verlorenen Seeschlacht ist dies im Laufe der Geschichte fast niemals der Fall gewesen. Es wird daher wohl auch für die Zukunft gelten, daß es im Seekriege statt einer Reihe einzelner Kämpfe größeren Ausmaßes in den meisten Fällen nur eine einmalige große Entscheidungsschlacht geben wird. Infolgedessen bedarf es besonders entschlossener und verantwortungsfreudiger Führer, um die hier geschilderten Hemmungen der Seekriegführung im geeigneten Augenblick zu überwinden und

den richtigen Zeitpunkt zum Einsatz nicht unbenutzt vorübergehen zu lassen. Er lag im Weltkriege vielleicht im Höhepunkt der Schlacht von Ypern, deren Ziel, den Besitz der Kanalhäfen, Calais und Boulogne, wir leider nicht erreichten.

Diese Ausführungen dürften gezeigt haben, daß der Weltkrieg für uns nach dem unglücklichen Ausgang der Marneschlacht ohne den vollen Einsatz der Seemacht nicht zu gewinnen war, und daß Möglichkeiten hierzu trotz der zahlenmäßigen Überlegenheit unserer Gegner durchaus vorhanden gewesen sind. Man kann also die deutsche Flotte nicht deshalb als Fehlschöpfung bezeichnen, weil diese Möglichkeiten nicht ausgenutzt worden sind. Ebenso dürfte nachgewiesen worden sein, daß die strategischen Wirkungen der deutschen Flotte auch in der ihr durch die politische Leitung aufgezwungenen Defensive doch erheblich größer gewesen sind, als im allgemeinen angenommen wird.

Für die Nachkriegslage aber ergibt sich folgendes: Selbst nach dem völligen Ausbau der deutschen Flotte durch die Ersatzbauten, welche uns das Diktat von Versailles zugesteht, von dem wir aber noch weit entfernt sind, würde sie doch nur ein Viertel dessen betragen, was Frankreich und Italien, ein Siebentel dessen, was Japan und ein Zehntel dessen, was England bzw. die Vereinigten Staaten von Nordamerika an Kriegsschiffstonnage nach den bisherigen Abmachungen besitzen dürfen. Wir sind also aus der Reihe der großen Seemächte ausgeschlossen, obwohl unsere Seebelange, gemessen an der Tonnage unserer Überseeschiffahrt, heute bereits wieder die von Italien und Frankreich überflügelt haben und nur hinter denen der drei großen Seemächte noch zurückstehen, und obwohl schon heute wieder 75 % des deutschen Außenhandels über See gehen. In jedem Falle, in welchem eine der drei großen Seemächte uns gegenübersteht, ohne daß eine auf unserer Seite ist, würden wir also von vornherein zur Wehrlosigkeit auf See verurteilt sein. Unsere Handelsflotte würde ohne jede Kampfhandlung mühe- und risikolos die Beute des Angreifers werden, und von der für uns lebenswichtigen Seezufuhr würden wir ohne weiteres abgeschnitten sein. Es ist aber nicht nur dieses Mißverhältnis zwischen unseren Seeinteressen und der geringen für ihren Schutz vorhandenen Seekriegsmittel, sondern auch die

Einschränkung unserer gesamten Küstenverteidigungsmittel, welcher uns bei jeder zwischenstaatlichen Verwicklung in ernste Gefahr bringen kann. Durch das Versailler Diktat wird die Verteidigung unseres Nordseeküstengebietes auf den bei Kriegsende bestehenden Zustand beschränkt, an den damaligen Befestigungen darf nichts geändert werden. Helgoland ist entwaffnet, aber noch gefährlicher für uns ist, daß auch alle Befestigungen, welche den Zugang zur Ostsee sicherten, infolge des Vertrages geschleift werden mußten. Unsere Küste ist von Schleswig-Holstein bis zur Oder entwaffnet und auch an allen übrigen Punkten nur höchst notdürftig durch Küstenbefestigungen geschützt. Ohne Seestreitkräfte würde daher diese Küste den Repressalien und Brandschatzungen selbst der kleinsten Seemacht ausgesetzt sein, ohne Seestreitkräfte würden wir auch den Einbruch einer Seemacht zweiten oder dritten Ranges in die Ostsee nicht verhindern, ohne Seeherrschaft nicht einmal die Verbindungen mit Ostpreußen aufrechterhalten können, das ja heute zur Insel geworden ist und im Falle einer kriegerischen Verwicklung ohne den Schutz der Seeverbindungen durch die Marine völlig von den Hilfsmitteln Deutschlands abgeschnitten sein würde. Die Lage nach dem Kriege hat sich aber auch dadurch erheblich zu unseren Ungunsten geändert, daß in der Flanke unserer Verbindungen nach Ostpreußen eine neue Seemacht im Entstehen begriffen ist, die mit allen Mitteln versucht, sich neben den notwendigen Seestreitkräften in der Danziger Bucht einen Kriegshafen zu schaffen, der nicht nur für die eigenen Bedürfnisse, sondern auch für die eines westlichen Bundesgenossen ausreichen soll. Unter diesen Umständen wäre es geradezu eine Herausforderung, wenn wir für die Verteidigung unserer Seeinteressen nicht alle Möglichkeiten ausschöpfen wollten, die uns der Versailler Vertrag gelassen hat, zumal die Ersatzbauten für unsere veralteten Kreuzer und Linienschiffe bereits beweisen, daß es unserer hervorragenden Schiffs- und Maschinenbaukunst gelungen ist, selbst unter den Beschränkungen des Versailler Diktates doch durchaus leistungsfähige Schiffstypen zu bauen, die den Kampf mit Schiffen anderer Marinen nicht zu scheuen haben. Auch in diesem stehen aber trotz der Entwicklung des U-Bootes und Flugzeuges nach

wie vor gepanzerte Schiffe im Mittelpunkt der Baupolitik. Eine Seemacht, die freiwillig darauf verzichten würde, dürfte damit auch heute noch den Haupttrumpf der Seekriegführung aus der Hand geben. Auch im Weltkriege wäre ja ohne das Vorhandensein der Hochseeflotte kein einziges U-Boot aus den deutschen Flußmündungen herausgekommen, die der Feind in diesem Falle durch alle die wirksamen Sperrmittel der Neuzeit hätte eng blokkieren können. Wie aber gerade Verfechter des U-Bootes und des Flugzeuges erklären können, daß für unsere Küstenverteidigung die alten Linienschiffe durchaus genügten, ist völlig unverständlich, weil gerade diese den Waffen des U-Bootes und Flugzeuges weitaus am wenigsten mehr gewachsen sind. Ihre Sinksicherheit gegen Unterwassertreffer durch Torpedos, Minen oder Luftbomben, ist infolge der veralteten Konstruktion und der Schwächung der Schiffsverbände durch Überalterung so gering, daß auf die Dauer weder die Marineleitung noch eine verantwortungsbewußte Volksvertretung einen weiteren Aufschub des Ersatzes durch Neubauten wird verantworten können. Mit einer „Aufrüstung" — auch das muß klar und eindeutig gesagt werden — hat dieser Ersatz nichts zu tun. Er bezweckt lediglich die Durchführung einer der Bestimmungen des Versailler Diktates. Es ist schließlich auch zu bedenken, daß solche Neubauten gar nicht erst im Kriege, den viele so fern gerückt glauben, eine Rolle zu spielen berufen ist, sondern auch auf die Gestaltung der politischen Lage im Frieden schon einen erheblichen Einfluß ausüben können. Verfügen wir über eine Flotte, die sich alle Möglichkeiten unserer Zwanglage zunutze macht, so wird allein diese Tatsache gewissen Mächten die Lust nehmen, auf die Langmut des Völkerbundes vertrauend, sich allzu weitgehende Übergriffe gegen uns zu erlauben. Sie wird auch andere Mächte davon abhalten, den uns feindlich gesinnten Nationen Vorschub zu leisten. Durch den Besitz leistungsfähiger Kriegsschiffe gewinnen wir aber auch an Bündniswert, durchaus nicht gleichgültig in einer Zeit, in der trotz aller Abrüstungsverhandlungen und Antikriegspakte immer neue, lediglich auf Macht beruhende Interessengemeinschaften oder Bündnisse zwischen den Staaten eingegangen werden, mehr jedenfalls als vor dem Kriege. Bei

dieser Gruppierung der Mächte spielt aber — genau so wie bei wirtschaftlichen Zusammenschlüssen — die Frage eine große Rolle, was der einzelne Staat in diese Interessengemeinschaft einzubringen hat. Wenn wir aber weiter daran denken, daß die Tendenz aller Abrüstungskonferenzen darauf hinausgeht, ein gewisses Gleichgewicht zwischen den großen Seemächten zu schaffen, ist einleuchtend, daß jeder Kräftezuwachs, den sie im Ernstfalle auch schon durch einzelne leistungsfähige Schiffe einer schwächeren Seemacht erhalten können, für sie heute von ungleich größerer Bedeutung ist, als das früher der Fall gewesen wäre. Je leistungsfähiger also unsere Schiffe sind, je mehr wir alle Möglichkeiten, die uns das Versailler Diktat gelassen hat, dazu ausnutzen, den militärischen Wert unserer Flotte zu erhöhen, um so mehr wird sich unsere Bedeutung als Bundesgenosse einer Großmacht steigern und hierdurch der Weg zu einer positiven Politik mit dem Ziel der Wiedergewinnung unserer vollen Souveränität frei werden. Auch uns wird es not tun, die Worte, welche der jetzige Präsident der Vereinigten Staaten vor einem Jahre in Havanna gesprochen hat, zu beherzigen. Sie lauten folgendermaßen:

„Wir sind alle von einem Geiste beseelt, der uns die Bereitschaft für die nationale Verteidigung empfiehlt, denn wir glauben, daß eine Nation, die ihre Wehrhaftigkeit in unvernünftiger Weise vernachlässigt, selbst wenn sie keinen Angriffsplan hat und keine Kriege zu führen beabsichtigt, das moralische Rückgrat ihres Landes gefährdet."

II.

Deutsche Seestrategie in hansischer Zeit.

Vortrag, gehalten auf der Pfingstversammlung des Hansischen Geschichtsvereins in Kiel am 11. Juni 1930.

Von

Walther Vogel.

Die Geschichte der deutschen Seemacht entbehrt der zusammenhängenden Tradition, wie sie etwa die englische (und ähnlich die französische, holländische, spanische) Marinegeschichte oder auch die der skandinavischen Völker besitzt. Der Grund davon ist leicht zu erkennen: gerade in den Zeiten, in welchen jene Völker ihre ruhmreichsten und denkwürdigsten maritimen Erinnerungen suchen, in den Tagen eines de Ruyter und Tromp, Tourville, Niels Juel, Tordenskiold, Nelson u. a., im 17. und 18. Jahrh., als die alten Segelschiffsflotten ihre volle taktische und strategische Durchbildung erfuhren, besaß Deutschland nur die Rudimente einer Seemacht, und nicht einmal von der Marine des Großen Kurfürsten, die wohl ein kühner Anfang war, aber nicht zur Erfüllung der auf sie gesetzten Hoffnungen heranreifte, führt eine ununterbrochene Linie zur preußischen und deutschen Marine der Neuzeit, die vielmehr erst seit Mitte des 19. Jahrhs., auf vollkommen neuer Grundlage, heranwachsen konnte. Zwar vor der Zeit des Gr. Kurfürsten liegt die Zeit der Hanse, aber ich spreche eine bekannte Tatsache aus, wenn ich sage, daß die Geschichte der Hanse zwar in der populären Vorstellung von einem gewissen romantischen Schimmer umkleidet, aber höchstens in Form einer ziemlich entstellten Legende volkstümlich gewesen ist, und auch die wissenschaftliche Geschichtsschreibung hat ja oft mit einem gewissen Stoßseufzer feststellen müssen, daß es schwer halte, der hansischen Geschichte Farbe und Leben zu geben, weil sie mehr eine Geschichte der Körperschaften und Institutionen sei, während Persönlichkeiten, deren Wirken das Nach-

erleben einer Geschichte eigentlich erst möglich macht, weniger hervorträten. Die Seekriegsgeschichte mag außerdem der hansischen Zeit aus dem Wege gegangen sein, weil ihr das Material der Überlieferung zu dürftig oder zu unzuverlässig erschien, um es fruchtbar zu verwerten, und sie hat sich daher meist begnügt, sie mit einigen respektvollen Worten zu streifen[1].

Indessen wir haben jetzt einen der größten Kriege der Weltgeschichte hinter uns, der zugleich ein großer Seekrieg war. Die eigene Erfahrung, die immer die beste Lehrmeisterin ist, veranlaßt uns, viele Dinge anders anzusehen und besser zu verstehen als es früher der Fall war. Das ist auch mit den Zielen und Methoden der Seekriegführung der Fall. Und so glaube ich, daß es durchaus möglich und angebracht ist, so wie uns gestern Herr Kapitän z. S. Groos die Seekriegführung der Gegenwart im Beispiel des Weltkriegs vor Augen geführt hat, als ein bescheidenes Gegenstück den Versuch zu machen, die Seekriege der Hanse als geschichtliche Beispiele strategischen Verhaltens zu untersuchen. Es wird sich dabei nicht darum handeln, neuen geschichtlichen Stoff zutage zu fördern: die Tatsachen, die ich erwähnen werde, sind so gut wie alle bereits bekannt, und die einzelnen hansischen Seekriege sind, wenn auch in etwas ungleichem Grade, in allgemein zugänglichen Spezialwerken behandelt. Das Neue, das ich bieten kann, liegt lediglich in der Betrachtungsweise.

An die Spitze möchte ich den Satz stellen, daß das Wesen der hansischen Seekriegsführung aus dem Wesen der Hanse folgte. Es ist bekannt, daß die Hanse mit seltenen Ausnahmen (man denke etwa an Wullenwever) zu kriegerischen Entscheidungen nur mit Widerstreben ihre Zuflucht genommen hat. Sie war eben ihrem innersten Wesen nach eine friedliche, auf Handel und Gewerbe gerichtete Vereinigung, der die militärische Machtpolitik ihrer fürstlichen Zeitgenossen fernlag. Indessen

---

[1] Was Stenzel, Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, Bd. II (1909), S. 209—222, und Rittmeyer, Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung, Bd. I (1907), S. 44f., über die Hanse und ihre Seekriegsführung sagen, ist ganz unzulänglich. — H. Kirchhoff, Seemacht in der Ostsee, Bd. I (1907), beginnt seine Darstellung erst mit dem Jahre 1644.

konnte auch sie nicht sich dem Gesetz entziehen, daß an bestimmten Punkten die Fortsetzung der Politik eben nur mit Mitteln militärischer Gewalt möglich ist. Sobald das geschah, sah sie sich freilich eigenartigen Schwierigkeiten gegenüber. Sie war ja kein Staat, keine territorial geschlossene Macht, sondern eine lose Vereinigung weitzerstreuter Städte. Es ist nur in seltenen Fällen gelungen, auch nur die Mehrzahl der Seestädte zu geschlossenem Vorgehen zu vereinigen, und noch seltener, sie bis zum Schluß zusammenzuhalten. Die geographische Verstreuung hatte nicht nur Verschiedenartigkeit der politischen und handelspolitischen Interessen zur Folge, sondern auch die Methoden der Kriegführung wirkten sich infolge dieser Verstreuung verschieden auf die einzelnen Städte aus. Den Kern der Hanse in bezug auf die Führung der Politik hat immer die Gruppe der wendischen Städte gebildet, und von ihrer geographischen Lage ist daher auch das strategische Verhalten maßgebend beeinflußt worden.

Selbst innerhalb dieser Gruppe blieben Interessengegensätze nicht aus, und so ist es denn bisweilen und namentlich gegen Ende der hansischen Geschichte tatsächlich nur Lübeck gewesen, das die hansischen Ziele verfocht. Die Bedeutung dieser Rolle und die Tragik des schließlichen Alleinbleibens — an dem freilich Lübeck nicht ganz schuldlos war — rückt erst ins richtige Licht, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß die Hanse mit Lübeck als Führerin in einer Zeit, in der die Reichsgeschichte eines großen Zuges völlig entbehrt und der Körper des Reichs mehr durch das Gesetz der Trägheit als durch inneres Leben oder eine anfeuernde Idee zusammengehalten wurde, eine deutsche Einheit auf See und über See in sich verkörpert hat. Sie kann insofern als eine Vorläuferin des preußischen Staates gelten. Das Bewußtsein einer solchen nationalen Rolle (wenn man den etwas anachronistischen Ausdruck gelten lassen will) hat nicht ganz gefehlt: Der lübische Chronist Korner spricht öfter von der Flotte der „sechs Seestädte" als von der „dudeschen vlote" schlechthin.

Einige Worte muß ich schließlich einleitungsweise den strategischen Grundbegriffen widmen, mit deren Hilfe wir uns das Wesentliche der kriegerischen Vorgänge werden klarzumachen haben. Als ich mir die Ereignisse der hansischen Seekriege ver-

gleichend zu vergegenwärtigen begann, drängte sich mir zuerst ein Gegensatz auf, den man etwa mit den beiden Delbrückschen Schlagworten „Vernichtungsstrategie" und „Ermattungsstrategie" wiedergeben könnte, wobei insbesondere der Kaperkrieg die Funktion der „Ermattungsstrategie" erfüllt hätte. Ich überzeugte mich dann, daß dieses Begriffspaar nicht ausreicht, um die Vielheit der Erscheinungen verständlich zu machen, und möchte daher diejenigen Hauptunterscheidungen, die Kapitän z. S. Groos in seinem ausgezeichneten, gründlich durchdachten Buche über Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges, z. T. in Aufnahme älterer Begriffe von Clausewitz und Sir Julian Corbett, herausgearbeitet hat, anwenden. Ich kann hier natürlich nur das Wichtigste kurz andeuten: Seeherrschaft ist Herrschaft über die Seewege als Verbindungswege. Normalerweise, in friedlichen Zeiten, ist die Hochsee „dominium nullius". Wenn es zum Kriege kommt, sind zwei entgegengesetzte Verhaltungsweisen möglich: Offensive (im strategischen Sinn) liegt dann vor, wenn man durch aktives Vorgehen die Seeherrschaft zu erringen, also den Gegner so zu schädigen oder zu vernichten sucht, daß er die Seeherrschaft preisgeben und in weiterer Folge das Streitobjekt fahren lassen muß; Defensive dann, wenn man den Gegner nur zu verhindern sucht, seine Seeherrschaft auf bestimmten Verkehrswegen, in bestimmten Meeresteilen, auf die es ankommt, geltend zu machen. Die Mittel der Offensive sind: a) das Herbeiführen der Schlachtentscheidung zur See, aber auch oft in Verbindung mit Landoperationen; b) die Blockade, die die feindlichen Streitkräfte durch Einschließen mattsetzt und den Handelsverkehr unterbindet. Die Mittel der Defensive sind: a) gleichfalls die Blockade, aber sozusagen im negativen Sinn, nämlich in der Form der Sperre, die den Gegner verhindert, in einen Meeresteil einzudringen; b) die Bereitschafthaltung der Schlachtflotte, um dem Gegner bei gegebener, womöglich nach dem eigenen Vorteil gewählter Gelegenheit die Seeherrschaft streitig zu machen und ihn durch die ständige Drohung mit der „fleet in being" in seinen Maßnahmen zu lähmen.

Der Kreuzerkrieg oder, wie wir für die hansische Zeit besser sagen, der Kaperkrieg, die Wegnahme oder Zerstörung feind-

lichen Privateigentums auf See, ist eine Methode, die Seeherrschaft praktisch geltend zu machen und auszuüben. Sie ist sozusagen (nach Corbetts Wort) die Strafe dafür, daß einer der Gegner versucht, die Seewege zu benutzen, ohne die Seeherrschaft zu besitzen. Wenn jedoch einer der Gegner wirklich das volle Übergewicht zur See gewonnen hat, so pflegt die feindliche Handelsschiffahrt vom Meere rasch zu verschwinden. Deshalb ist der Kaperkrieg vorzugsweise die Waffe des Schwächeren, der durch ihre Anwendung den Stärkeren wenigstens zu schwächen und zu ermüden sucht; er ist gewissermaßen eine Blockade oder Sperre geringeren Grades, eine unvollkommene Blockade. Der schwächere Gegner führt dem stärkeren dadurch vor Augen, daß er die Seeverkehrswege doch nicht uneingeschränkt beherrscht, daß ihm an der vollen Seeherrschaft doch noch viel fehlt. Und in der Tat ist es ja auf den weiten Meeresräumen, namentlich bei der geringen Geschwindigkeit der Schiffe und dem mangelhaften Nachrichtenverkehr in älteren Zeiten, nicht leicht, den Seeverkehr lückenlos zu beaufsichtigen und zu beherrschen. Eine Bestätigung dieser Bemerkungen finde ich darin, daß D. Schäfer[2] einmal, wahrscheinlich ohne sich dieser allgemeinen Regel bewußt zu sein, beiläufig bemerkt: „Es scheint, als ob sich die Hansen vorzugsweise der Kaperei zuwandten, wenn sie militärisch nicht mehr leistungsfähig waren."

Wenn wir die drei Jahrhunderte vom letzten Viertel des 13. bis zum letzten Viertel des 16. Jahrhunderts (etwa 1270—1570) überschauen, die nahezu den Gesamtbereich dessen umfassen, was man hansische Geschichte nennen kann, so bieten sich etwa zehn kriegerische Konflikte als Gegenstand einer geschichtlich-strategischen Betrachtung[3]. Es sind in chronologischer Folge:

---

[2] Die Hansestädte und König Waldemar v. Dänemark, S. 307.

[3] Diese lange Reihe ist noch nicht einmal vollständig. Es fehlen die frühesten Kämpfe Lübecks gegen Dänemark, über die wir nur ganz spärliche Kunde haben und die auch sicher noch keinen hansischen Charakter tragen, ferner der Konflikt mit Kastilien 1419—1443, der militärisch geringe Bedeutung besitzt, und die mehr internen Kämpfe gegen die Vitalienbrüder, der Ordenskrieg 1454—1466 usw., die hier, weil gegen keinen auswärtigen Feind gerichtet, nicht in Betracht kommen.

der Seekrieg gegen Norwegen 1284, die zwei Kriege gegen Waldemar Atterdag von Dänemark 1362—1365 und 1367—1370, der Krieg gegen den Dänenkönig Erich von Pommern 1426—1435, der erste Krieg gegen Holland oder die holländischen Städte 1438—1441, der Krieg gegen England (zugleich gegen Frankreich) 1467—1474, der zweite und dritte Krieg gegen Holland, die zugleich Kriege gegen Dänemark unter den Königen Hans und Christian II. waren, 1509—1512 und 1522—1525, endlich die Grafenfehde 1534—1535 gegen Dänemark und Schweden, und als letzter der große nordische siebenjährige Krieg im Bunde mit Dänemark gegen Schweden 1563—1570. Es sind insgesamt acht Kriege gegen die skandinavischen Nachbarmächte (davon sechs gegen Dänemark), drei gegen Holland (wovon zwei oder eigentlich alle drei mit Kriegen gegen Dänemark zusammenfielen), einer gegen England. Damit ergibt sich von selbst eine Gruppeneinteilung, denn je nach der Beschaffenheit des Gegners und nach seiner geographischen Lage mußte der Krieg strategisch ein ganz verschiedenes Aussehen gewinnen.

Ganz für sich steht der erste Seekrieg, den man als einen hansischen bezeichnen kann, nämlich der der verbündeten Seestädte (der Ostseestädte von Lübeck bis Stralsund und Stettin, sowie Riga und Wisby) gegen Norwegen 1284[4]. Den Anlaß zum Kriege bot der Bruch des Handelsfriedens und der städtischen Privilegien in Norwegen, sowie der Seeraub norwegischer Großer (Alf Erlingssons). Wir wissen über seinen Verlauf im einzelnen sehr wenig, aber die kurzen Worte, die der lübische Chronist Detmar ihm widmet, fassen das strategisch Wesentliche so treffend zusammen, daß ich sie im Wortlaut anführen möchte[5]: „De stede makeden do ere schepe to unde voren in Norweghen, dar se deden groten schaden. Se legheden oc sunderlike koghen in den Nores-

---

[4] Über Ursprung und Verlauf dieses Krieges s. Hanserecesse (künftig zit. HR.) Abtlg. I, 1, S. 16—29. Hans. UB. I n. 953 u. viele folgende Nummern bis n. 1008 (S. 327—347). Vgl. ferner J. Harttung, Norwegen und die deutschen Seestädte bis z. Schlusse d. 13. Jahrhdts., Berlin 1877; R. A. Munch, Det norske Folks Historie, IV, 2, S. 91, 94ff.; A. Bugge in Den norske Sjøfarts Historie, Bd. I, S. 208—210 (Kristiania 1923).

[5] Deutsche Städtechroniken, Bd. 19, S. 364.

sund (Öresund) unde in andere steden; de wērden, dat to Norweghen nēn korn, nēn beer, edder brod edder ander ghud mochte komen. Des wart da so grot hungher, dat se mosten to der sone ghan". Es ist der einzige hansische Seekrieg, der durch eine Handelssperre, eine Fernblockade geführt und entschieden wurde; denn die Verheerungen an den norwegischen Küsten haben offenbar nur sekundäre Bedeutung. Daß eine — um das böse Wort zu nennen — Hungerblockade im 13. Jahrhdt. solch durchschlagende Wirkung üben konnte, erregt Erstaunen; es erklärt sich aus den damaligen Verhältnissen Norwegens, wo der Getreideanbau offenbar nicht mit dem Bevölkerungswachstum Schritt gehalten hatte, und wo wir von einem übermäßigen Andrang zu Kaufmannschaft und Handel auch sonst Zeugnisse haben[6]. Die Getreidezufuhr aber erfolgte ganz überwiegend vom Hinterland der Ostsee; die Nordseeländer, England, die Niederlande, ganz zu schweigen von dem armen Schottland, waren auf Zufuhr nach Norwegen nicht eingerichtet und konnten nichts oder doch nur wenig abgeben. Daher die durchschlagende Wirkung der Sundsperre.

Alle Kriege der Hanse gegen die skandinavischen Nachbarmächte haben das gemeinsam, daß der Kampfpreis, das Kampfziel auf seiten der Hanse immer dasselbe ist: Die Bestätigung der Priviligien, wir würden heute sagen: der Handelsverträge, d. h. eine bindende Verpflichtung des Gegners, die besondere (bevorzugte) handelspolitische Stellung der Städte in seinem Lande anzuerkennen. Aber nur bei einem Gegner war es nach der geographischen Lage möglich, solche Verpflichtungen durch unmittelbaren kriegerischen Angriff zu erzwingen, entweder direkt durch Besetzung strategisch beherrschender Punkte oder indirekt, indem man einem neuen König zum Thron verhalf, der die Forderungen der Hanse anzuerkennen bereit war. Das ist das Charakteristische der Kriege gegen Dänemark: es sind

---

[6] Haakon V Haakonssohn erließ um 1260 ein später oft wiederholtes Verbot gegen Seefahrt und Handel vermögensloser Leute, um der Landwirtschaft die erforderlichen Arbeitskräfte, die ihr zu mangeln begannen, zu erhalten. Vgl. A. Bugge, Studier over de norske byers selvstyre og handel før Hanseaternes tid (Kristiania 1899), S. 111f.

durchaus Kriege der Schlachtentscheidung. — Betrachten wir zunächst die beiden Kriege gegen Waldemar Atterdag[7].

Bekanntlich hatten die Städte Waldemars Thronbesteigung und seine Wiedervereinigung des zerstückelten dänischen Reichs begünstigt; sie hatten sich davon eine günstige befriedende Wirkung für ihren Verkehr in Schonen versprochen, der unter der herrschenden Unsicherheit litt. Als aber Waldemar zur Macht gelangte, mußten sie sehen, wie sehr sie sich getäuscht hatten: Waldemar verweigerte die Bestätigung ihrer Privilegien, und als er eines ihrer ältesten und hervorragendsten Mitglieder, Wisby, überfiel und zur Unterwerfung zwang, sahen die Städte, daß ihnen nur kriegerischer Widerstand übrig blieb. Sie fanden Bundesgenossen in den Königen von Schweden und von Norwegen; der erstere schloß sich an, weil Waldemars Angriff gegen Wisby und Gotland sich ja auch gegen Schweden richtete, das andere, weil die norwegischen Großen absolutistische Gelüste Waldemars befürchteten.

Ich muß zunächst einiges Wenige über die Seekriegführung jener Zeit überhaupt vorausschicken. Besondere Kriegsschiffe bereits im Frieden zu erbauen und in Bereitschaft zu halten, war bei den Hansestädten im allgemeinen nicht üblich. Die Stadtregierungen besaßen wohl ein leichtes, zum Segeln und Rudern eingerichtetes Schiff („des Rates Snicke" oder „Bardze" genannt), oder auch mehrere derart, die für Reisen von Ratssendeboten, für den Depeschenverkehr, auch wohl für Wacht- und Polizeizwecke verwendet wurden. Sobald aber einmal eine größere Flottenrüstung notwendig wurde, sei es zum Kriege, sei es auch nur zur Befriedung der See, also zu Polizeizwecken gegen Seeräuber, pflegte man größere und kleinere Handelsschiffe zu

---

[7] Grundlegend für die Kenntnis beider Kriege ist D. Schäfers klassische Darstellung: Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark, Jena 1879. — Von dänischer Seite ist vor allem zu vgl. C. E. F. Reinhardt, Valdemar Atterdag og hans Kongegjerning, Kop. 1880, sowie dess. Verf. Aufsatz: Til belysning af nogle punkter i Valdemar Atterdags historie (D. Hist. Tidsskrift, 4. Række, 3. Bd. [1873], 191—221 u. 4. Bd. [1875], 159—216).

kaufen oder zu chartern und eigens für ihren Zweck einzurichten. Worin diese Einrichtung bestand, werden wir gleich sehen. — Nicht sehr viel anders stand es bei ihren Gegnern. Die englischen Könige allerdings haben bereits im 13. Jahrh. (oder sogar schon Ende des 12. Jahrhs.) die Anfänge einer stehenden Kriegsflotte geschaffen[8]; diese bestand 1. aus den eigenen Schiffen des Königs, unter Johann ohne Land (nach einer Liste um 1215: 52 Galeeren), dazu kamen 2. die Schiffe der Cinque Ports (unter Eduard I. 1272—1307: 57 Schiffe), einer Städtekorporation, die gegen gewisse Privilegien zur Stellung einer bestimmten Anzahl von Schiffen (und zwar jährlich 14 Tage unentgeltlich) verpflichtet waren; soweit sonst noch Schiffe nötig waren, wurden sie 3. durch gecharterte oder mit Beschlag belegte Handelsschiffe beschafft.

In Dänemark und überhaupt in den skandinavischen Reichen bestand von altersher die sog. „Ledingsverfassung", wonach das ganze Land in eine große Zahl von Bezirken eingeteilt war, deren jeder ein Schiff mit der nötigen Besatzung zum Seekrieg (d. h. sowohl zum Angriff wie zur Landesverteidigung) zu stellen hatte[9]. Im Laufe des 13. Jahrhs. hatte sich aber die Ledingspflicht für den Normalfall in eine Steuerleistung umgewandelt[10], und selbst wenn und insoweit man bei drohendem feindlichen Angriff auf die wirkliche Schiffsgestellung zurückgriff, hätte das doch für den eigentlichen Schiffskampf wenig genützt, weil besonders die dänischen Schiffe viel zu klein waren, um gegen die hansischen Koggen oder ähnliche Gegner aufzukommen. Deswegen hatte schon Erik Menved Anfang des 14. Jahrhs. die Ledingspflicht dahin abgeändert, daß von je 10000 Mark Einkünften

---

[8] Vgl. darüber F. W. Brooks, The Kings ships and galleys mainly under John and Henry III (The Mariners Mirror XV, Nr. 1, 15—48; daselbst S. 26 die Zahl der Galeeren unter Kg. Johann); derselbe, The Cinque Ports (ebenda XV, Nr. 2, 142—191); derselbe, Naval administration and the raising of fleets under John and Henry III (ebenda XV, Nr. 4, 351—390).

[9] Über Leding im allgem. s. Hoops, Reallexikon der germ. Altertumskunde s. v. Kriegsflotte, S. 10f. (III, 109). — Kr. Erslev, Valdemarernes Storhedstid (Kop. 1898), S. 141f., 185f. — E. Arup, Leding og ledingsskat i det 13de aarhundrede (D. Hist. Tidsskr. 8. R., 5. Bd., 141—231).

[10] Arup, a. a. O.

ein Koggen von 50 Last mit Mannschaft und Proviant für 16 Wochen zu stellen war[11], aber ob dies wirklich auf die Dauer zur Durchführung gekommen ist, wissen wir nicht. Jedenfalls ist unter Erik Menved zum letztenmal von der alten Ledingsordnung die Rede[12]. Es ist möglich, daß der dänische König einige eigene Schiffe besaß, die er im Kriegsfall sofort verwenden konnte. Eine späte Nachricht, deren Quelle unbekannt ist[13], will wissen, daß er am Knudshoved bei Wordingborg eine Station, eine Art Übungslager und vielleicht ein Schiffsarsenal für seine eigenen Bootsleute hatte, wie dergleichen auch von den englischen Königen bezeugt ist; wenn diese Nachricht zutrifft, so war der Punkt jedenfalls gut gewählt, da man von dort bequem sowohl den Sund wie den Großen Belt überwachen konnte.

Eine gut unterrichtete dänische Chronik des 14. Jahrhunderts[14] berichtet, Waldemar habe die dänischen Bürgerschaften und Klöster gezwungen, sowohl ihre Koggen ihm zur Verfügung zu stellen, wie auch ihn mit Geldmitteln zu unterstützen. Bei der geringen Bedeutung des dänischen Städtewesens hat sich der König aber zweifellos hauptsächlich auf die Miete oder Beschlagnahme fremder Handelsschiffe angewiesen gesehen. Jedenfalls hat er aber für die Unternehmung gegen Wisby eine große Transport- und Kriegsflotte zusammengebracht[15], die ihm wahrschein-

---

[11] Regesta dipl. hist. Danicae, Serie I, T. 1 (Kopenh. 1843) n. 1606: Constitutio Erici regis Norjwciam inhabitantibus missa, 1304, März 13. Text abgedr. in: Aarsberetninger fra det kgl. Geheimearchiv, udg. af C. F. Wegener, Bd. 5 (Kopenh. 1871—75), S. 41—44. Vgl. Erslev in Danmarks Riges Historie II, 207.

[12] Erslev in Danmarks Riges Historie II, 208.

[13] P. F. Suhm, Historie af Danmark XIII (Kjöb. 1826), S. 763/64; vgl. Reinhardt, a. a. O. S. 384, Schäfer, a. a. O. S. 307.

[14] Annales Danorum et praecipue Sialandarum (auch als Continuatio Chronici danici et praecipue Sialandiae [Erichsen-Krarup, Dansk Hist. Bibliografi, 1929, I, n. 367] oder als Chronica Danorum Sialandica [Potthast, Bibl. hist. medii aevi I, S. 226] bezeichnet), gedr. im Archiv f. Staats- u. Kirchengesch. der Herzogtümer Schleswig, Holstein u. Lauenburg, Bd. II (Altona 1834), ad a. 1360, S. 224: Civitatenses et claustrales coggones suos liburnos coguntur emittere; in expensis propriis necessaria providere tenebantur, aliisque oneribus et gravaminibus diversis aggravantur.

[15] Ebenda ad a. 1361, S. 225: Maxima classe navium cum exercitu congregata.

lich, z. T. wenigstens, noch im nächsten Jahr, als der Krieg mit den Städten ausbrach, gute Dienste geleistet hat.

Das Quellenmaterial für die beiden Waldemarkriege ist überhaupt mangelhaft; das beste und zuverlässigste bieten noch die hansischen Rezesse und Akten, dagegen sind die chronikalischen Nachrichten mehr als dürftig. — Die hansische Flotte, deren Ausrüstung auf der Tagung in Greifswald (Sept. 1361) beschlossen worden war, war etwa Anfang April 1362 segelfertig[16]. Sie bestand aus 27 Koggen und 24 oder 25 Snicken und Schuten mit über 2500 Bewaffneten und wahrscheinlich 800—1000 Mann für den Schiffsdienst, sowie einer nicht näher bestimmbaren Zahl für den Troß. Wodurch die Größe der Flotte bestimmt war, wissen wir nicht genau: wahrscheinlich weniger durch die Größe der feindlichen Flotte, als durch die Zahl der mit den nordischen Verbündeten vereinbarten Streitmacht an Bewaffneten, die zu transportieren war, wobei man auf jeden Koggen etwa 100 Bewaffnete und etwa 20 Seeleute rechnen kann. Der Unterschied zwischen Koggen einerseits und Schnicken und Schuten anderseits, soweit beide nicht bloß als Transportschiffe dienten, lief auf den heutigen Unterschied zwischen Schlachtschiffen und Kreuzern hinaus.

Die Koggen, die als die eigentlichen Schlachtschiffe zu dienen hatten, wurden offenbar für den Kriegsdienst durch Verstärkung des Achterkastells und vielleicht durch Einbau eines Vorderkastells hergerichtet. Die Bedeutung dieser Aufbauten ergibt sich aus der Taktik der Zeit: diese beschränkte sich ganz überwiegend auf den Enterangriff, und dabei waren natürlich die Schiffe im Vorteil, die von hohen Aufbauten her das feindliche Deck mit Geschossen überschütten und so die Enterung vorbereiten und unterstützen konnten, die ohnehin leichter von einem hochbordigen Schiff auf ein niederbordiges als umgekehrt erfolgte. Ein Fernkampf mit Geschossen war also nicht üblich[17],

---

[16] Den Versammlungspunkt kennen wir nicht genau.

[17] Die größten Schiffe hatten Wurfmaschinen, und zwar solche im eigentlichen Sinne („Bliden") und „treibende" oder „schießende Werke" an Bord, die aber offenbar weniger für den Schiffskampf als zur Beschießung der Schlösser bestimmt waren. Über diese Wurf-

und eine Linientaktik noch gänzlich unbekannt: man ging vielmehr in Dwarslinien oder einer Art Keilformation auf den Feind los, wahrscheinlich oft wenig geordnet. Die ganze Kampfweise ergibt sich einigermaßen deutlich aus der Seeschlacht bei Sluis[18] (1340, also 22 Jahre vor dem ersten Waldemarkrieg), wo die in der Defensive befindlichen Franzosen sich in mehrere Treffen (in Dwarsformation) hintereinander geordnet hatten und die Schiffe der vordersten Linie, um die angreifenden Engländer am Eindringen zwischen sie zu verhindern, anfänglich mit Tauen und Ketten untereinander verbunden waren[18]. Gegen kleinere Schiffe kam außerdem eine Art Rammtaktik zur Anwendung, indem man sie einfach zu übersegeln versuchte.

Der Kriegsplan der Städte und ihrer Verbündeten war durchaus offensiv angelegt. Obwohl es nahegelegen hätte, zunächst Wisby zurückzuerobern, schenkte man doch diesem Nebenkriegsschauplatz wenig Beachtung; man faßte die Hauptsache ins Auge. Als Angriffsziel betrachtete man aber offenbar weniger die gegnerische Flotte als die festen Schlösser Kg. Waldemars, namentlich am Sunde. Die Städter hatten urspünglich Kopenhagen angreifen wollen (das den Bischöfen von Roeskilde gehörige, von dem großen Erzbischof Absalon begründete Schloß gehörte seit etwa 1340 dem Könige), aber ihre nordischen Verbündeten hatten sie bestimmt, den Angriff gegen Helsingborg, das feste Schloß am engen Nordeingang des Sundes zu richten, wo das schwedische und norwegische Kontingent zu ihnen stoßen sollte. — Ohne Widerstand zu finden segelte die hansische Flotte unter Führung

---

maschinen s. Schäfer, D. Hansestädte u. Kg. Waldemar, S. 303/4, und F. W. Brooks, Naval armament in the 13th century (The Mariners Mirror XIV, Nr. 2, 115f.), der die Aufstellung von Wurfmaschinen auf den Schiffen selbst bestreitet, was aber für den hansischen Bereich und das 14. Jahrhundert nicht zutrifft; daselbst auch die Abbildung einer „Balista" (= Blide). Feuerwaffen waren um 1362 wohl schon bekannt, von einer Anwendung in den Waldemarkriegen wird aber nicht ausdrücklich berichtet. Über die Feuerwaffen der Zeit, die z. T. Pfeile schossen, vgl. u. a. B. Rathgen, Die Pulverwaffe im Deutschordensstaate bis 1450 (Elbinger Jahrbuch 1922).

[18] Vgl. W. L. Clowes, The Royal Navy I, 247—257. Stenzel, Seekriegsgeschichte II, 176f.

des Lübecker Bürgermeisters Johann Wittenborg[19] nach Helsingborg, schiffte dort die Truppen aus und begann die Belagerung, die zwölf Wochen lang, wahrscheinlich bis Mitte Juli, fortgesetzt wurde, ohne zum Erfolg zu gelangen und ohne daß die nordischen Verbündeten sich einstellten. Jetzt ersah Waldemar seine Gelegenheit: Wittenborg hatte anscheinend in unvorsichtiger Weise die Flotte von Bewaffneten entblößt, vielleicht wurde auch der Wachtdienst nachlässig gehandhabt, mit dem u. a. gerade die Kieler betreut waren. Eines Tages griff unvermutet ein dänisches Geschwader an und eroberte einen großen Teil der Flotte, nicht weniger als 12 große Hauptkoggen mit einer Menge Vorräten. Sämtliche Kieler und insgesamt mindestens einige Hunderte gerieten in Gefangenschaft; es scheint zu einem heftigen Kampf, vielleicht auch an Land, gekommen zu sein. Jedenfalls geriet das hansische Heer, das von der Heimatsbasis nun abgeschnitten war, in schwere Bedrängnis. Es mußte die Belagerung aufgeben und konnte sich nur durch einen Waffenstillstand, dessen genauere Bedingungen wir nicht kennen, die aber hart genug gewesen sein mögen, retten. Der Feldzug war verloren. Dem Bürgermeister Johann Wittenborg, den man für die Niederlage verantwortlich machte, wurde der Prozeß gemacht, und er mußte mit seinem Kopfe büßen. — Die Hansestädte selbst dachten zwar noch nicht sofort daran den Krieg aufzugeben: sie hielten die Handelssperre gegen Dänemark aufrecht, ermunterten zur Kaperei und erhoben ihren Pfundzoll zur Deckung der Kriegskosten weiter. Es ist dann aber doch schon im Nov. 1362 zu einem endgültigen Waffenstillstand auf über ein Jahr gekommen, der schließlich, ohne daß die Feindseligkeiten wieder aufgenommen worden wären, zum Friedensschluß führte (Sept. 1365, zu Wordingborg). Die Bedingungen waren verhältnismäßig günstig, ließen aber doch den Mißerfolg der Städte erkennen. Es war ein „fauler Friede".

---

[19] Über diesen und das Folgende s. außer den oben S. 41, A. 7 genannten Bearbeitungen und den Bemerkungen von Koppmann in HR. Abtlg. I, 1, S. 199f., W. Mantels, Die hansischen Schiffshauptleute Johann Wittenborg, Brun Warendorp und Tidemann Steen, Hans. Gbl. 1871, S. 109—151, wiederholt in dess. Verfassers Beiträgen zur lübisch-hansischen Geschichte (Jena 1881), S. 179f.

Das Fortbestehen der gegenseitigen Beschwerden und der Spannung hatte schon nach zwei Jahren den Wiederausbruch des Krieges zur Folge. Dieser zweite Krieg unterscheidet sich von dem ersten dadurch, daß Norwegens König diesmal mit dem dänischen (dessen Schwiegersohn er inzwischen geworden) verbündet war, während anderseits die Städte nicht nur im Bunde mit den Mecklenburgern (die Herren eines großen Teils Schwedens waren), mit Holstein und dem jütländischen Adel standen, sondern auch unter sich eine viel umfassendere Vereinigung, die Kölner Konföderation von 1367, geschlossen hatten, die außer fast allen wichtigeren Hansestädten auch die außerhalb der Hanse stehenden Holländer und Niederländer umfaßte[20]. Strategisch aber gleicht der zweite Waldemarkrieg dem ersten in der Anlage vollkommen. Die Hauptlast des Kampfes ruhte wieder auf den wendischen Städten. Die Flotte war diesmal etwas kleiner, sie umfaßte 42 Schiffe, wovon auf die Hauptmacht 17 große und 20 kleinere Schiffe mit etwa 2000 Mann Landtruppen, auch Reiterei und Wurfmaschinen an Bord, entfielen. Sie stand wieder unter dem Oberbefehl eines Lübecker Bürgermeisters, Brun Warendorp[21], und versammelte sich um Ostern 1368 am Gellen, der Südspitze von Hiddensöe. Die Dänen haben sich diesmal auf die reine Defensive beschränkt, sie haben überhaupt nicht gewagt, der Hanse die Seeherrschaft streitig zu machen; Waldemar hat sein Reich noch vor Beginn der eigentlichen Feindseligkeiten als Flüchtling verlassen. So konnte die städtische Flotte, offenbar ohne allzu große Mühe, am 16. Juni Kopenhagen[22] und nach und nach alle Sundschlösser und -städte in Schonen, ebenso auch diejenigen in Möen, Falster, Lolland, erobern. Nur Helsingborg

---

[20] E. Daenell, Die Kölner Konföderation von 1367 und die Schonischen Pfandschaften. Hansisch-Dänische Geschichte 1367 bis 1387. Leipzig 1894.

[21] Über diesen s. die oben S. 46, A. 19 angeführte Schrift von W. Mantels.

[22] Daß die Übergabe des Schlosses von Kopenhagen nicht, wie früher (auch von Schäfer, a. a. O. S. 476) angenommen, am 2. Mai, sondern erst am 16. Juni stattfand, hat Koppmann auf Grund eines Berichts im Thorner Stadtarchiv nachgewiesen (Festgabe für Wilhelm Crecelius, Elberfeld 1881, S. 198—204).

leistete länger Widerstand, wurde den ganzen Winter über blockiert und fiel erst nach langwieriger Belagerung gegen Ende Sommers 1369, nicht ohne dass die Hansen noch vorher einen schweren Verlust erlitten hatten, indem ihr Oberanführer, Brun Warendorp, am 21. August unter nicht näher bekannten Umständen seinen Tod fand — ein ruhmreiches Ende, von dem noch sein Grabmal im Chor der Marienkirche zu Lübeck Zeugnis ablegt.

Der Feldzug selbst führte also zu einem vollen Erfolg der Städte. Im Stralsunder Frieden von 1370 sahen sie ihre Anstrengungen durch eine Machtstellung belohnt, wie sie sie später nie wieder erlangt haben. — Nebenkriegsschauplatz war die norwegische Küste, wo die Niederländer den Strich am Skagerrak, von der Göta-Elf nordwärts, und die Südwestküste, von Kap Lindesnäs bis Bergen, brandschatzten, in ähnlicher Weise wie es im Kriege von 1284 geschehen war.

Und diese Ähnlichkeit der strategischen Gesamtlage und Durchführung des Kriegs gilt nun auch für den dritten Krieg, den die Hanse sechzig Jahre später gegen Dänemark führte, den Krieg mit König Erich von Pommern. Über die Einzelheiten dieses Krieges sind wir viel genauer unterrichtet, als über die Waldemarkriege, nicht nur durch die hansischen und dänischen Akten, sondern auch durch die Chronisten[23]. Ja, der Lübecker Chronist Hermann Korner gibt uns sehr lebendige Seeschlacht-Schilderungen, die als früheste ihrer Art in der deutschen Literatur eine Art klassische Bedeutung beanspruchen können. Freilich weiß jeder Kenner sofort, daß dieser wahrhafte „Proteus" mit großer Vorsicht benutzt sein will[24].

---

[23] Auf eine Aufzählung der Quellen und der Belege zu den einzelnen Vorgängen kann hier verzichtet werden, da E. Daenell in s. Abhandlung: Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig (Zeitschrift d. Ges. f. Schlesw.-Holst. Geschichte, 32. Bd. [1902], S. 271 bis 450) genaue Nachweise darüber gibt; vgl. bes. S. 327f. Als dänische Darstellung ist heranzuziehen Kr. Erslev, Erik af Pommern, hans Kamp før Sønderjylland og Kalmarunionens opløsning (= Danmarks Historie under Dronning Margrethe og Erik af Pommern, Bd. II). Kop. 1901.

[24] Über Hermann Korner und die Rezensionen seiner Chronik s. die Einleitung zu der Ausgabe der Chronica novella des Hermann Korner von J. Schwalm (Göttingen 1895) und die Einleitungen

Der Krieg hatte seinen Ursprung und Anlaß bekanntlich darin, daß der Unionskönig Erich von Pommern den holsteinischen Grafen Schleswig, oder wie die Dänen sagen, Südjütland (Sönderjylland) wieder entreißen wollte, um es fester und dauerhafter mit dem dänischen Gesamtreich zu verbinden. Erich war eine glänzende ritterliche Erscheinung, ein scharfsinniger und beredter Mann, aber mehr Rhetoriker als Kriegsheld und Politiker, dazu beseelt von einem naiven Glauben an die Rechtlichkeit seiner Sache und von einem Starrsinn, der an seinen Urgroßvater Waldemar erinnert und ihm zuletzt den Thron kostete. Er hatte hinter sich die Kräfte aller drei Reiche der skandinavischen Union, dazu seine pommerschen Verwandten. Die Macht der Städte beschränkte sich dagegen diesmal auf die sechs wendischen „Seestädte" (Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Wismar, Rostock, Stralsund) und ihre holsteinischen Bundesgenossen. Dänemarks Macht war größer, die der Städte kleiner geworden.

Auch taktisch hatte sich manches verändert: die Tragfähigkeit der Schiffe war im Durchschnitt wohl etwas gewachsen; man nannte die großen Schiffe nicht mehr Koggen, sondern Holke. Sie hatten noch die gleiche Takelung, den einzigen Mast mit einem großen Rahsegel. Man verwandte offenbar aber noch mehr Sorge auf die Zurüstung der Schiffe zum Kriege, und wenn wir hören, daß die Städte eigens große Schiffe mit Vorkastellen bauten[25], so können wir darin schon den Beginn eines richtigen Kriegsschiffbaus sehen. Als unentbehrlich für große Handelsschiffe und erst recht für Kriegsschiffe sah man das Vorhandensein einer „Marse" (Mars), d. h. einer runden mit Brüstung versehenen Plattform am Masttop, an, auf der Scharfschützen Platz fanden; daher

---

K. Koppmanns zur sog. Rufus-Chronik, 2. Teil, und zu der dritten Fortsetzung der Detmar-Chronik, 1. Teil (Die Chroniken d. deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert [künftig zit. als dt. Städtechron.], Bd. 28, Leipzig 1902, S. XIf. u. 345f.).

[25] Die Nachricht ist allein in Tratzigers Chronika der Stadt Hamburg (hrsg. v. Lappenberg, Hbg. 1865), S. 156f., überliefert, die hier wie auch sonst stellenweise verlorengegangene Akten benutzt hat. Vgl. auch die in der nächsten Anmerkung angeführte Stelle aus der 3. Fortsetzung der Detmar-Chronik: grote schepe to orleghe ghebuwet.

die Bezeichnung der eigentlichen Kampfschiffe als „Marsschiffe". Die Anwendung der Feuerwaffen war jetzt allgemein durchgeführt, alle großen Schiffe werden mit „Lotbüchsen" und „Steinbüchsen" versehen gewesen sein. Zum Schutz gegen diese versuchte man sogar schon eine Art Panzerung anzubringen[26].

Wieder gingen die Städte offensiv vor und betrachteten als ihr strategisches Hauptziel, wie früher, die Eroberung und Niederkämpfung der Sundschlösser und natürlich auch der dänischen Flotte, die sich auch diesmal wieder wohl hauptsächlich aus gemieteten und beschlagnahmten Schiffen, aber auch aus norwegischen und schwedischen Ledingsschiffen zusammensetzte; namentlich aus England bekam Kg. Erich Zuzug[27]. Aber ein auffälliger Unterschied ist doch zu bemerken: wie im ersten Waldemarkrieg Gotland und Öland, so war diesmal die Ostküste Schleswigs Nebenkriegsschauplatz; zeitweise wurde jedoch das Schwergewicht der Operationen so sehr dahin verlegt, daß man eigentlich von zwei Hauptkriegsschauplätzen sprechen muß. Gleich die im Frühjahr 1427 segelfertig gemachte Flotte[28] (insgesamt 15 große Schiffe) bemächtigte sich zwar Bornholms und verheerte die süddänischen Inseln, fuhr dann aber nicht in den Sund, sondern vor Flensburg, um an der Belagerung teilzunehmen. Diese fand einen vorläufigen unglücklichen Abschluß durch den Tod Gf. Heinrichs von Holstein bei einem tumultuarischen Angriff in den Laufgräben vor dem Schloß in der Nacht vom 28. zum 29. Mai 1427, woran man die Schuld hauptsächlich den Hamburgern beimaß. Die Flotte kehrte darauf in die Heimathäfen zurück, versammelte sich aber Anfang Juli 1427 aufs neue vor dem Wismarer Tief.

---

[26] Die 3. Fortsetzung der Detmar-Chronik, I. Teil 1401—1438 (Deutsche Städtechroniken, Bd. 28, S. 404), berichtet zur Belagerung von Flensburg 1431: do makeden [se] ut grote schepe to orleghe ghebuwet unde senden de wol bemannet unde myt mennygherleye guder were vor Vlensborch. do de dar quemen, do clededen se ere schepe ummelank myt groten bœlen unde balken unde huden, up dat de jennen, de up deme slote weren, en nenen schaden don konden myt bussen, usw.

[27] Erslev, Erik af Pommern, S. 203, 215 (u. Anm. 34, S. 467). Vgl. auch unten S. 56.

[28] Eine im Herbst 1426 gerüstete Flotte kam infolge dauernd schlechten Wetters nicht zum Losschlagen.

Sie ging, etwa 40—50 Schiffe stark (also in ähnlichem Umfang wie in den Waldemarkriegen), nach dem Sund in See[29]; ihr Führer, der overste hovetmann (lat. capitaneus) — der Titel „Admiral" wurde damals in den Städten nur den Führern der in Konvoizügen, „Admiralschaften" segelnden Handelsschiffe beigelegt — war der Lübecker Bürgermeister Tideman Steen, ein homo novus, aus dem südlichen Niedersachsen gebürtig, während der Lübecker Revolution von 1412 der neuen demokratischen Richtung zugetan, aber auch nach Wiedereinsetzung des alten Rates in diesen übernommen. Über ihr strategisches Ziel könnte man Zweifel hegen. Eine spätere Rechtfertigungsschrift für Tideman Steen erweckt nämlich den Anschein, als ob die Flotte hauptsächlich nur dazu bestimmt gewesen wäre, die Baienflotte und die von Danzig kommende Weichselflotte, die man beide erwartete, sicher durch den Sund zu geleiten[30]; auch der Rezeß vom 14. Juni (also 14 Tage vor Abfahrt der Flotte) drückt sich etwas unbestimmt aus[31]. Wenn man aber damit vergleicht, was die Städte im Frühjahr durch ihre Ratssendeboten hatten erklären lassen[32]: Die Städte seien zwar einem Vergleiche mit Kg. Erich nicht abgeneigt; sie wollten aber Schlösser und Land zum Pfand haben, daß sie ihren Schaden ersetzt bekämen, und ihre Flotte, deren Besatzungsstärke sie übertreibend auf 10000 Mann angeben, solle „de slote

---

[29] Vgl. außer Daenell und Erslev über die folgenden Vorgänge besonders die oben S. 46, A. 19 genannte Schrift von W. Mantels.

[30] Lüb. UB. 7, Nr. 105: sunderliken de van Lubeke hern Tydemanne Steyne, unde hadden eme beuolen alse se gik screuen hebben, in den Sund to zegelende vnde den nicht to rumende, de Bayeschen vnde Prutzeschen vlote en weren dorch den Sund gesegelt, vnde wen de beyden vlote dorch den Sund gesegelt weren, wes he vnde der stede sendeboden, de dar ok weren, denne vor dat beste koren vnde deden, dat mochte he mede don.

[31] HR. Abtlg. I, 8 n. 201 [1427, Juni 14]: Int erste hebben der stede sendeboden vorramet unde eyns gedreghen, also dat eyn jewelik stad de eren myd erer were dallingk over verteynnachten [= Juni 28] yn der zee hebben scholln, sunder myddel, unde vurder yn den Sund to zeghelende. Unde alse men dar wes geendet unde gedaen hebbe, so schal men sik myd der sulven were voghen yn de Vlensborger vorde edder dar id den hovetluden duncket nutte wesen.

[32] HR. Abtlg. I, 8 n. 185 (S. 134). Verhandlungen in Danzig, April 1427.

nederleggen, de yn dem Zonde lyggen, unde de scepe vorbernen yn dem Zonde und yn dem Beltzonde, dat dat ene land deme andern nicht tho hulpe en kone komen" — so kann doch wohl kein Zweifel sein, daß die Expedition nicht bloß defensive und Konvoiierungszwecke verfolgen, sondern einen Angriff auf die dänische Hauptmacht machen sollte.

Die Flotte wurde von Wind und Wetter begünstigt und befand sich am 11. Juli auf der Höhe von Kopenhagen, als dort, von Kopenhagen auslaufend, die feindliche Flotte sichtbar wurde, die unter dem Befehl des Herzogs Barnim v. Wolgast gestanden haben soll. Der Chronist, Hermann Korner, hebt hervor wie klein sich die dänischen Schiffe neben den städtischen ausnahmen. Er nennt jene zwar auch „stolte schepe", fährt aber fort: „der stede schepe overt weren hoch vorhoven unde wol to vechtende ghebuwet unde leten by der Denen schepe also eyn kerke vor eyner klus" und er fügt mit malerischem Sinn für den herrlichen Anblick der beiden mit geschwellten weißen Segeln aufeinander zusteuernden Flotten hinzu: „de vloten beyde schyneden ok in der sunnen, also twe berghe van sulvere clar." — Die Hamburger hatten offenbar bei den Deutschen die Vorhut und müssen sich etwas nach Backbord vorwärts befunden haben. Ihr Führer, der Bürgermeister Heyno Hoyer, beriet sich mit Tidemann Steen und erhielt dessen Zustimmung, den Kampf zu beginnen, worüber der tapfere und kampfbegierige Mann sehr froh gewesen sein soll. Die Hamburger sahen sich bald in einen schweren Kampf mit dänischer Übermacht verwickelt. Und da geschah das Unerhörte, daß Tidemann Steen sie mit der Hauptmacht der städtischen Flotte im Stiche ließ, ihnen keine Hilfe brachte und es mit ansah, daß nach und nach alle Hamburger Schiffe überwältigt und genommen wurden. Die angeblichen Gründe für dieses Verhalten erfahren wir erst aus der jüngeren Rezension der Korner-Chronik[33]: es sei geschehen „umme der bosen grunde willen des Sundes, de twischen ene beiden weren"; der Detmar-Fortsetzer behauptet sogar, die Hamburger Schiffe seien auf den Untiefen fest gekommen und so wehrlos geworden[34]. Es ist möglich, daß dies das Verhalten

[33] Korner, H., Deutsche Städtechron. 28, S. 270, A. 3.
[34] Deutsche Städtechroniken 28, S. 387/88.

Steens erklärt, obwohl man sich unwillkürlich frägt, warum er dann nicht wenigstens seine kleineren, weniger tiefgehenden Schiffe zu Hilfe schickte; vielleicht fürchtete er, daß sie den mit dem Fahrwasser besser bekannten Dänen ebenso in die Hände fallen würden. Er scheint aber überhaupt wenig Lust zum Kampfe gehabt zu haben, denn als ihm eine feindliche Barze, also ein kleineres Schiff mit vielen Fürsten und Rittern, das eine gute Beute abgegeben hätte, vor den Bug kam, wich er ihm aus „unde leet de barzen vor em over scheten"; „id schude", so fügt der Chronist mit grimmigem Witz hinzu[35], „licht van tucht weghene, dat de knechte den heren weken". Der größte Teil der hansischen Flotte folgte so gehorsam Steens Beispiel, nur einige Lübecker, Goswin Grul und Wolter Bischop, griffen tapfer die Feinde an, nahmen mehrere Schiffe, darunter ein schwedisches, und retteten so Lübecks Ehre; vielleicht stammt von einem dieser Schiffe die lederne Unionsflagge, die seitdem als Trophäe in der Lübecker Marienkirche hängt. — Die Lübecker aber hatten seit dieser unglücklichen Geschichte ihren Schimpf- und Spitznamen weg: es hieß von ihnen: „de van Lubeke voren den badequast"[36]. — Tidemann Steens Zaghaftigkeit aber führte noch ein weiteres schweres Unglück herbei. Weil er nach seiner eigenen Aussage nur noch 36 große und kleine Marsschiffe zur Verfügung hatte[37], die Feinde aber 33 große Marsschiffe, wagte er nicht, den Kampf um die Seeherrschaft im Sunde fortzusetzen und die erwartete Baienflotte sicher durch den Sund zu geleiten, sondern zog sich nach Bornholm zurück, um dort das noch fehlende Stralsunder Kontingent und die von Danzig kommende Handelsflotte, die als wertvoller galt, zu erwarten. Der Baienflotte schickte er nur ein

---

[35] Ebenda, S. 271.

[36] Über die Bedeutung des „Badequast" ist viel geschrieben worden. Vgl. die von K. Koppmann, Deutsche Städtechroniken 28, S. 271, Anm., angeführte Literatur, sowie G. Goedel, Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache (Kiel u. Lpz. 1902) s. v. Badegast, S. 35f. — Die wahrscheinlichste Erklärung gibt Koppmann, a. a. O. nach einer Mitteilung des Schiffers P. Voltmer: ein Besen (Quast) am Mast deutet an, daß das Schiff zu kaufen ist. Man warf also den Lübeckern vor, daß ihr Admiral sich von den Dänen habe kaufen lassen.

[37] Lüb. UB. 7 n. 105.

Schiff, anscheinend einen Kauffahrer, dem man eine hohe Belohnung versprochen, entgegen, um sie zu warnen. Aber der Warner kam zu spät: wenige Stunden zuvor war die Baienflotte in den Sund gelaufen und, obwohl sie sich tapfer wehrte, größtenteils (30—40 beladene Schiffe) den Dänen in die Hände gefallen. — Der ungeheure Verlust erregte in den Städten große Empörung. Man machte Tidemann Steen den Prozeß, aber, da er mächtige Gönner hatte, verfuhr man mit ihm glimpflicher als mit Johann Wittenborg und ließ ihn nach einigen Jahren erst schwerer, dann allmählich erleichterter Haft frei. — Die Städte haben sich doch durch die schwere Niederlage nicht entmutigen lassen, und die ergreifende Ermahnung zum Ausharren, die ein Ungenannter unmittelbar nach dem Unglück an sie richtete, blieb nicht vergeblich[38]. Im nächsten Jahre rüsteten sie eine noch stärkere Flotte aus, angeblich 230 oder 260 Schiffe[39] (ein großer Teil diente wohl als Troß). Unter oberster Führung des Grafen Gerhard von Holstein beabsichtigten sie damit die feindliche Flotte im Hafen zu Kopenhagen zu blockieren, indem sie das Fahrwasser (dat Reveshol) mit versenkten Schiffen zu sperren versuchten und diesen Versuch, als er zunächst zu keinem vollen Erfolge führte, ein zweites Mal mit noch größerem Materialaufwand (38 Schiffe) wiederholten. Bei dieser Gelegenheit kam es auch — zum erstenmal im Norden und vielleicht in Europa — zu einer gewaltigen Kanonade auf See, indem, wie der Chronist mit Schaudern bemerkt, „dicke twe hundert bussen losghingen van den Denen, also de seden, de dar mede weren[40]". Doch tat sie jedenfalls den Deutschen wenig Schaden; anderseits gelang es ihnen nicht Kopenhagen zu nehmen, und sie zogen schließlich unverrichteter Dinge ab. Die Blockade war mißlungen, König Erich brachte seine Schiffe aus Kopenhagen heraus und ging nun seinerseits angriffsweise vor, indem er die Städte mit Sperrung ihrer Hafenausgänge bedrohte[41] und tatsächlich einen Angriff auf Stralsund machte (Mai 1429),

---

[38] HR. Abtlg. I, 8 n. 234.

[39] Korner, D.: 260 (Chron. nov. hrsg. v. Schwalm, S. 490), Korner, H.: 230 (Dt. Städtechron. 28, S. 299, A. 1).

[40] Deutsche Städtechron. 28, S. 300.

[41] HR., Abtlg. I, 8 n. 249, 250.

der freilich nun wieder mit einer schweren Niederlage der Dänen endete[42].

Nachdem so die offensive Vernichtungsstrategie der Städte mit einem Mißerfolg geendet hatte, beschränkten sie sich in der Hauptsache darauf, den Handelsverkehr durch den Sund in und aus der Ostsee zu sperren, was namentlich für Lübeck gewisse Vorteile mit sich brachte[43], und den Kaperkrieg zu führen, in dem sich hauptsächlich ihr Parteigänger Bartholomäus Voet durch zwei glückliche Handstreiche auf Bergen hervortat. Auch gelang ihnen i. J. 1429 die Wegnahme der Schiffe, die Schwedens Tribut zu Kg. Erich brachten; anderseits blieben auch Niederlagen der städtischen Kaper nicht aus. — Nur an einer Angriffs-Unternehmung hat sich die städtische Flotte noch beteiligt und diesmal mit durchschlagendem Erfolg: die Belagerung von Flensburg wurde wieder aufgenommen und führte endlich im September 1431 zur Eroberung der Stadt und der Burg. Das gab den Ausschlag für die siegreiche Beendigung des Krieges im Frieden zu Wordingborg 1435.

Überblickt man diese drei in der Gesamtanlage so ähnlichen Kriege im ganzen, so muß man doch sagen, daß zwar die militärischen und maritimen Anstrengungen der Städte alle Achtung verdienen, daß auch ihre offensive Strategie Bewunderung für ihren Mut und ihr richtiges Urteil erweckt, daß aber auffällige Mängel in der Führung große Mißerfolge verschuldeten. Man könnte geneigt sein, dies auf einen gewissen Dilettantismus der führenden Ratsherren und Bürgermeister zu schieben[44], wenn man nicht schließlich den seebefahrenen Kaufleuten jener Zeit ebensoviel oder mehr, zwar nicht militärische, aber maritime Erfahrung zubilligen möchte als ihren fürstlichen und ritterlichen Gegnern. Eher glaube ich, daß sich hier die alte Einsicht bestätigt, daß gute Politiker — und das waren die hansischen Ratsherren

---

[42] Daenell, Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig, a. a. O. S. 344f.

[43] Vgl. meine Geschichte d. deutschen Seeschiffahrt I, 323f., bes. 325.

[44] Als Parallele böten sich da etwa die aus Advokaten, Kaufleuten usw. hervorgegangenen amerikanischen Unionsgenerale 1860 bis 1865, die so viel Unheil angerichtet haben.

im Durchschnitt sicher — selten zugleich gute Soldaten sein werden, wie umgekehrt auch der geborene Soldat und Feldherr leicht scheitert, wenn er den Politiker spielen muß.

Die beiden Kriege gegen König Hans und Christian II. v. Dänemark kann ich gleich mit der Betrachtung der Kriege gegen die Holländer verbinden, da sie aufs engste mit diesen zusammenhängen. Die Kriege gegen die Holländer bieten strategisch ein völlig anderes Bild, weil die Hanse diesem Widersacher gegenüber eine ganz andere Stellung einnahm. Den allgemeinen Charakter des Gegensatzes zwischen Holländern und Hansen muß ich als bekannt voraussetzen[45]. Er läßt sich kurz dahin zusammenfassen, daß die Holländer sich weigerten, sich mit ihrer Ostseeschiffahrt dem hansischen Handelssystem einzugliedern und sich den hansischen Vorschriften zu unterwerfen, daß sie ferner immer geneigt waren, mit dem Hauptfeind der Hanse, Dänemark, sich zu verbünden, ihm Schiffe zu liefern und den Rücken zu stärken. Gleich der erste Krieg der Holländer mit der Hanse[46] entzündete sich daran, daß jene sich mit dem damals bereits landflüchtigen König Erich, den die Städte eben in langwierigem Ringen niedergeworfen hatten, zusammentaten, um ihm wieder in den Sattel zu helfen — wie sie denn bereits vor dem Kriege, 1422, dem König eine Flotte zur Verfügung gestellt hatten, die aber von der hansischen Seemacht gewaltsam, wenn auch ohne Blutvergießen, unbrauchbar gemacht worden war[47]. Die Rechnung der Holländer erwies sich freilich zunächst als falsch. Der von der Hanse unterstützte dänische Kronbewerber, Christof v. Bayern, blieb siegreich, die Städte halfen ihm bei der Eroberung der Sundschlösser (Helsingborg und Örekrok, d. i. das spätere Kronborg), und die Holländer mußten vor der doppelt so starken hansischen Flotte den

---

[45] Vgl. darüber jetzt die zusammenfassende Darstellung von Friedel Vollbehr, Die Holländer und die Deutsche Hanse (Pfingstblätter d. Hans. Geschichtsvereins, Bl. XXI. Lübeck 1930).

[46] Über die Vorgänge im einzelnen vgl. Kurt Stahr, Die Hanse und Holland bis zum Utrechter Frieden 1474 (Marburg. Diss. 1907), eine Schrift, die freilich in der Beurteilung der hansischen Politik gegen die Holländer fehlgreift, s. Stein, Hans. Geschbl. 1908, 504f.

[47] Daenell, D. Blütezeit d. Deutschen Hanse I, 218.

Rückzug antreten[48]. Schon hier zeigte es sich, daß die Hanse strategisch den Holländern gegenüber in verhältnismäßig günstiger, ja glänzender Lage war. Für die Holländer war der Schiffsverkehr in die Ostsee bereits damals unentbehrlich, der Lebensnerv ihres Handels. Der Verkehr in und aus der Ostsee war aber in den Meerengen — praktisch kam nur der Sund in Betracht[49] — leicht zu erfassen. Durch dieses Loch mußten die holländischen Ostseefahrer unter allen Umständen hindurch, und seine Sperrung bot geringe Schwierigkeiten, namentlich wenn die Hansestädte mit dem dänischen König oder Thronprätendenten im Einvernehmen standen, wie es 1440 und wieder 1522 der Fall war. Die Holländer haben dagegen mehrfach große Flottenrüstungen geplant und auch in Szene gesetzt[50], aber zu einer Entscheidungsschlacht um die Herrschaft im Sund ist es nicht gekommen. Und selbst wenn der Dänenkönig eine hansische Sundsperre verhinderte und mit den Holländern gemeinsame Sache machte, waren die wendischen Städte diesen gegenüber immer noch strategisch verhältnismäßig vorteilhaft gestellt. Denn dann konnten sie in den Heimathäfen ihre Flotte in Bereitschaft halten, und — als „fleet in being" — den Holländern auflauern, wenn sie reichbeladen von Danzig und anderen östlichen Häfen zurückkehrten. Das war im zweiten Kriege, 1509—1512, der Fall[51]. Der Dänenkönig Hans verbündete sich mit den Holländern, während die Hanse die aufständischen Schweden unterstützte. Schon 1510 wurde in den Städten ein erfolgreicher Kaperkrieg geführt; beispielsweise wurde eine holländische Handelsflotte im Sunde überfallen und 11 Schiffe genommen[52]. 1511 übten die Dänen Vergeltung, erschienen plün-

---

[48] Stahr, a. a. O. S. 56; Daenell, D. Blütezeit d. Dt. Hanse I, 310f. Der nebenhergehende Kaperkrieg (s. Stahr, S. 52f., Daenell I, 305f.), der durch einen Friedensbruch der Holländer 1438 eröffnet wurde (eb. S. 291), konnte die Holländer für ihren Mißerfolg nicht entschädigen.

[49] Über die Beltfahrt s. Lahaine in den Hans. Geschbll. 1918, S. 242f.

[50] Stahr, a. a. O. S. 52, A. 3, 55; Daenell, a. a. O. I, 294; HR., Abtlg. II, 2 n. 209, 240, 466.

[51] Über diesen Krieg s. L. Lahaine, Die Hanse und Holland von 1474 bis 1525, Hans. Geschbll. 1918, S. 235f.

[52] Lahaine, a. a. O. S. 243.

dernd vor den städtischen Hafeneinfahrten; aber am 9. August fand eine Seeschlacht zwischen der hansischen und der überlegenen dänischen Flotte bei Bornholm statt, die Dänen mußten nach schwerer Kanonade sich zurückziehen und konnten es nicht verhindern, daß die Lübecker bei Hela zwei Tage später eine große holländische Handelsflotte auseinandersprengten, 18 Schiffe kaperten und in siegreicher Abwehr eines nochmaligen Angriffs der Dänen glücklich zur Trave brachten[53]. Der dritte Krieg gegen die Holländer (1522—1525)[54] den man freilich kaum einen wirklichen Krieg nennen kann, da die Holländer einem bewaffneten Konflikt auswichen, ähnelt in Anlage und Verlauf wieder dem ersten, insofern die Hansen abermals den bisherigen dänischen König Christian II. stürzen halfen, dem Thronprätendenten Friedrich bei der Eroberung von Kopenhagen und Malmö mit ihrer Flotte Unterstützung liehen und dadurch in die Lage versetzt wurden, den Sund zwei Jahre (Juni 1522 bis Juli 1524) den Holländern zu sperren. — Wenn die drei Kriege gegen die Holländer, trotz der strategischen Vorteile der Hanse, im Gesamtergebnis unglücklich für diese endeten, so hatte das in der für sie wenig günstigen wirtschaftlichen und politischen Gesamtlage seinen Grund; darauf näher einzugehen ist hier nicht der Ort[55].

Sind also die Kriege der Hanse gegen Dänemark sämtlich Offensivkriege mit dem Ziel der Schlachtentscheidung, die Kriege gegen Holland Defensivkriege mit Sundsperre, „fleet in being" und daneben herlaufend Kaperkrieg, so stellt der einzige Seekrieg, den die Hanse gegen England (und gleichzeitig gegen Frankreich) 1469—1474 führte, wieder einen neuen Typ dar[56].

---

[53] Lahaine, a. a. O. S. 246f.; Hoffmann, Gesch. d. freien u. Hansestadt Lübeck (1892) II, 4—7; HR., Abtlg. III. 6 n. 214 und weitere (S. 255ff.).

[54] Einzelheiten über diesen s. bei Handelmann, Die letzten Zeiten hansischer Übermacht im skandinav. Norden (Kiel 1853), S. 89f.; Lahaine, a. a. O. S. 263—279; Häpke, Die Regierung Karls V. und der europäische Norden (Lübeck 1914), S. 89—123.

[55] Vgl. darüber die oben S. 56 A. 45 angeführte Schrift von Fr. Vollbehr.

[56] Näheres über diesen Krieg bei R. Pauli, Die Haltung der Hansestädte in den Rosenkriegen, Hans. Geschbll. 1874, S. 75—105; W.

Der tiefere Grund zum Kriege lag einerseits in alten Beschwerden wegen früherer Kapereien der Engländer und in der Nichtbestätigung der hansischen Privilegien, anderseits in der Forderung der Engländer auf volle Gegenseitigkeit in der Rechtsstellung, der unmittelbare Anlaß darin, daß die Engländer die Danziger für Beschlagnahme einiger englischer Schiffe in Dänemark haftbar machten, das hansische Gut in England arrestierten und den Stalhof schlossen. England befand sich damals in den zerrüttenden Adelskriegen der beiden Rosen; die englische Marine war vernachlässigt und nicht übermäßig zu fürchten. Anderseits hätte ein Offensivkrieg der Hanse mit dem Ziel der Schlachtentscheidung, um dann etwa territoriale Pfandobjekte — entsprechend den Sundschlössern in Dänemark — zu gewinnen, die Kräfte der Städte bei weitem überstiegen. Aber auch der Verkehr der Engländer in der Ostsee war nicht sehr bedeutend, und das Mittel der Sundsperre verfing ihnen gegenüber wenig. Also konnte der Krieg weder mit den gegen Dänemark, noch den gegen die Holländer gewohnten Methoden geführt werden. Die Städte entschlossen sich, ihn als einen aktiven Kaperkrieg, d. h. einen Kaperkrieg vor den feindlichen Küsten zu führen, und zwar indem sie hauptsächlich den Verkehr zwischen England und den Niederlanden, wenn nicht zu sperren, so doch zu stören versuchten. Es ist daher der einzige hansische Seekrieg, bei dem die Westsee, insbesondere die Gegend der Hoofden, den Hauptkriegsschauplatz bildete. Besonders taten sich die Danziger hervor. Die Städte

---

Stein, Die Hanse und England, ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert (Pfingstblätter d. Hans. Gesch. Ver. Bl. I. Leipz. 1905); E. Daenell, Die Blütezeit d. deutschen Hanse II, 43f., 101f. Das wichtigste Material findet sich in HR., Abtlg. II (hrsg. v. G. v. d. Ropp), Bd. 6 n. 522ff.; eingehende Schilderungen der Seekriegsvorgänge bringen auch Kaspar Weinreichs Chronik (SS. rer. Pruss. 4, S. 733f., sowie in der Sonderausgabe von Hirsch u. Voßberg, Berlin 1855) und die Lübecker Ratschronik (Deutsche Städtechron., Bd. 31, Teil I, S. 66, 96, 117f.). — Das große englische Werk über die Geschichte der englischen Marine von W. L. Clowes (The Royal Navy, Bd. I, 1899) schweigt sich über diesen hansisch-englischen Seekrieg, der allerdings vom englischen Standpunkt, besonders in militärischer Hinsicht, wenig bedeutend erscheinen mag, vollständig aus.

begnügten sich nicht, Privaten Kaperbriefe zu erteilen, sondern sie rüsteten zeitweise selbst Kriegsschiffe aus. Aber sie erlebten wenig Freude daran: es zeigte sich, wie schwierig es war, in solcher Entfernung ohne sichere Stützpunkte zu kämpfen, denn die niederländisch-burgundischen Häfen wurden den hansischen Kapern nur zeitweise geöffnet, meistens vielmehr verschlossen gehalten. Die Lübecker kämpften tapfer gegen französische Übermacht — denn es ging zeitweise eine Fehde gegen Frankreich nebenher —, gaben aber durch ihre Unachtsamkeit in der Wielinge den Engländern Gelegenheit, bei einem Überfall sämtliche Schiffe wegzunehmen oder zu verbrennen. Mehr Glück hatten die Hamburger, und überhaupt wurde der Kaperkrieg doch mit beträchtlichem Erfolg geführt. Die Danziger hatten ein großes, einst französisches Schiff, den „Peter von Danzig", gemeinhin das „Groote Kraveel" genannt, unter dem Ratsherrn Bernd Pawest ausgerüstet, der, wenig entschlußkräftig, ergebnislos mit dem Riesenschiff vor der englischen Küste kreuzte, meistens aber um zu reparieren in Sluis und anderen Häfen lag. Seine ausführlichen Briefe, die eine wahre Fundgrube für die Kenntnis des damaligen Seewesens bilden[57], bezeugen deutlich, daß er seiner Aufgabe nicht gewachsen war und namentlich mit seiner Mannschaft nicht fertig wurde. Erst als das Kommando 1473 an Paul Benecke, den „harten Seevogel", wie ihn die lübische Ratschronik nennt, übergegangen war, kam mehr Leben in die Kriegführung: ihm glückte eine der berühmtesten Kapertaten jener Zeit, die Wegnahme der unter burgundischer Flagge segelnden kostbaren florentinischen Galeide der Portinari nahe der englischen Küste im April 1473[58]. Im übrigen bietet dieser Kaperkrieg infolge der unklaren und dauernd im Wandel befindlichen politischen Gegensätze — lagen doch außer den Hansen die beiden Parteien der Engländer,

---

[57] HR., Abtlg. II, 6 n. 529—559. Auch in der oben S. 59, A. 56 genannten Ausgabe der Chronik Kaspar Weinreichs von Hirsch u. Voßberg sind in Beilage II die Briefe z. T. im Wortlaut, z. T. auszugsweise oder in hochdeutscher Übersetzung abgedruckt.

[58] Vgl. darüber G. v. d. Ropp in den HR., Abtlg. II, S. 2 und seinen Aufsatz: Zur Geschichte des Alaunhandels im 15. Jahrhundert (Hans. Geschbll. 1900, S. 117f.). — O. Meltzing, Tommaso Portinari und sein Konflikt mit der Hanse (Hans. Geschbll. 1906, 101—123).

außerdem Franzosen, Bretonen und burgundische Niederländer wechselseitig im Kriege — ein außerordentlich wirres Bild. Trotz der erwähnten Verluste und Rückschläge hat die hansische Seemacht wesentlich zu dem für die Hanse günstigen Augsang des Krieges beigetragen, einmal durch die Erfolge der Kaperei, sodann dadurch, daß unter ihrem Geleit König Edward IV nach England zurückkehrte, wodurch die Wendung angebahnt wurde, die, von der hansischen Diplomatie geschickt ausgenützt, zu dem vorteilhaften Utrechter Frieden führte. Da uns aber hier nur die strategische Seite der Sache beschäftigt, brauche ich auf diese Episode nicht näher einzugehen.

Die beiden letzten Seekriege der Hanse, oder richtiger gesagt Lübecks, das sich mehr und mehr auf sich allein angewiesen sah, in der Ostsee, die sogenannte Grafenfehde 1534/35 und der große Nordische Krieg 1563—1570, unterscheiden sich von den früheren Ostseekriegen durch eine neue Frontstellung: gegen Schweden. In der Grafenfehde[59] spielte die Behauptung der Seeherrschaft in der westlichen Ostsee durch Lübeck die entscheidende Rolle. Wäre es nach dem Willen der radikalen Machthaber in Lübeck, Jürgen Wullenwevers und seiner Genossen, gegangen, so hätte Lübeck nicht nur durch die Grafen von Oldenburg und Hoya, denen man die Aussicht auf die Throne eröffnete, die beiden nordischen Nachbarreiche seinem Machteinfluß unterworfen, sondern in Verbindung damit auch den Verkehr der Holländer in die Ostsee auf ein festbestimmtes, bescheidenes Maß herabgesetzt. Schon 1532 hatte Lübeck dem Dänenkönig Friedrich I. ein Abkommen abgerungen, das die Holländer in der Sundfahrt grundsätzlich kontingentierte; daß es 1533 zwischen den beiderseits ausgesandten Geschwadern nicht zum Schlagen kam, war mehr zufälligem Verfehlen zuzuschreiben[60]. So ver-

---

[59] Über diese s. G. Waitz, Lübeck unter Jürgen Wullenwever und die europäische Politik (3 Bände, Berlin 1855/56) und die entsprechende dänische Darstellung von Paludan-Müller, Grevens Feide (2 Bände, Kopenh. 1853/54); ferner die Darstellung von D. Schäfer in s. Geschichte v. Dänemark IV (1893), S. 232—330, und dazu den Aufsatz von R. Häpke, Der Untergang der hansischen Vormachtstellung in der Ostsee (1531—1544), Hans. Geschbl. 1912, 85—119.

[60] Vgl. bes. Häpke, a. a. O. S. 100 ff.

flocht sich der Kampf gegen die Holländer unlösbar in die nordische Auseinandersetzung. Im folgenden Jahr, 1534, verdankte Lübeck die anscheinend glückliche Einleitung seines Feldzugs noch einmal seiner Übermacht zur See: unter dem Schutze seiner Flotte wurde der dänische Thronprätendent seiner Wahl, Christoph von Oldenburg, nach Seeland übergeführt, der Verkehr zwischen den Inseln beherrscht. Daß Lübecks Absicht dahin ging, diese Stellung zu einer dauernden zu machen, den Sund, vielleicht mit Hilfe der zu Freistädten gemachten Städte Kopenhagen und Malmö, ständig unter Kontrolle zu halten, machen Wullenwevers spätere Aussagen unzweifelhaft[61]. Aber auf der lübischen Flotte hatten Zucht und Ordnung unter dem Einfluß des revolutionären Regiments sichtlich nachgelassen. Das Geschwader, das den Kleinen Belt bewachen sollte, verabsäumte im März 1535 seine Pflicht, und ermöglichte so dem Heerführer König Christians III., Johann Ranzau, den Übergang von Alsen nach Fünen; die vernichtende Niederlage des Prätendentenheeres unter Johann v. Hoya am Ochsenberge bei Assens war die unmittelbare Folge davon. Aber auch zur See war den Lübeckern in Gustav Wasas neugeschaffener schwedischer Flotte ein gefährlicher Gegner erwachsen. Die verbündete dänisch-schwedische Flotte, mit der sich auch ein herzoglich-preußisches Geschwader vereinigte, stieß kurze Zeit nach der Schlacht am Ochsenberge, Ende Mai 1535, von ihrem Sammelpunkt Gotland gegen die Lübecker nach Westen vor; die Führung hatte der dänische Admiral Peder Skram auf dem großen schwedischen Kraweel („Stora Krafveln") „Elefant". Das Zusammentreffen mit dem lübischen Sundgeschwader endete am 9. Juni bei Bornholm nach tapferem, verlustreichen Kampfe mit dem Rückzug der schwächeren Lübecker in den Sund[62]. Als Peder Skram wenige Tage später in den fünen-

---

[61] Häpke, a. a. O. S. 109; Schäfer, Gesch. v. Dänemark IV, 226.

[62] Nähere Nachweise über die Quellenberichte zur Seeschlacht bei Bornholm gibt Schäfer, a. a. O. S. 289, A. 2. — Eine Beschreibung des schwedischen Stora Krafveln (dessen eigentlicher Name „Elefant" war, während die Bezeichnung „schwedische Kuh" nur ein ihm von den Holländern gegebener Spitzname war) hat neuerdings H. Börjeson auf Grund eines von ihm abgedruckten Inventars gegeben (Mariners Mirror XIV, Nr. 2, S. 149—157). Daselbst auch eine

schen Gewässern erschien, konnte er das lübische Beltgeschwader in den Svendborgsund drängen, wo es ihm, ruhmlos preisgegeben, zum größten Teil in die Hände fiel. Innerhalb einer Woche war Lübecks Seemacht vom Kriegsschauplatz hinweggefegt, nicht einmal vor Travemünde konnte sie Lübecker Kauffahrer schützen. „Der Tag von Svendborg hat Lübecks Herrschaft auf der Ostsee begraben."

Größeres Interesse und ein taktisch wie strategisch in vieler Hinsicht neues und ungewohntes Bild bietet der Nordische Siebenjährige Krieg 1563—1570[63]. Das Ungewohnte liegt vor allem darin, daß wir hier Lübeck in der Stellung eines Verbündeten seines alten dänischen Erbfeindes gegen die Schweden erblicken, und zwar eines Verbündeten, dessen Hilfe nach den Verträgen zu schließen nicht allzuhoch eingeschätzt wurde, der aber seine vertraglichen Verpflichtungen tatsächlich weit überbot. Lübecks Leistungen in diesem Kriege verdienen sowohl technisch wie moralisch — als Zeugnis für die Opferfreudigkeit seiner Bürger — unsere Bewunderung und schließen seine lange und wechselvolle Seekriegstradition ruhmvoll ab. Das taktisch Neue in dem Seekrieg liegt darin, daß jetzt statt des Enterkampfes das laufende Artilleriegefecht auf Distanz grundsätzlich angestrebt wird. Es wird damit der Übergang zur Lineartaktik, also zu einer ganz neuen Fechtweise angebahnt, die im Prinzip bis zur Gegenwart herrschend geblieben ist. Anfänge dazu können wir übrigens schon in den Seekriegen von 1523 und 1535 beobachten. Der däni-

---

Beschreibung der Seeschlacht vom 9. Juni nach den schwedischen Chroniken von Per Brahe und Erik Jöranson Tegel; eine Nachprüfung der Vorgänge von deutscher Seite wäre wünschenswert.

[63] Die Vorgänge dieses Krieges schildert für deutsche Leser am besten D. Schäfer in s. Geschichte v. Dänemark V, 47—198. Die beste, quellenmäßig belegte schwedische Darstellung ist die von G. O. Fr. Westling, Det nordiska sjuårskrigets historia in Silfverstolpes Historiska Bibliothek VI, 421—604, VII, 41—112 (Stockholm 1879 bis 1880). Populäre Schilderungen boten O. Vaupell (dän., 1891) und L. G. T. Tidander (schwed., 1892). Den Seekrieg speziell behandelt Axel Zettersten, Svenska flottans historia åren 1522—1634 (Stockholm o. J. [1890]). Brauchbar, weil auf guter Kenntnis der gedruckten Literatur aufgebaut, ist auch die kurzgefaßte englische Darstellung von R. C. Anderson in s. Buche Naval wars in the Baltic during the sailing ship epoch 1522—1850 (London 1910), S. 4—16.

sche Admiral Herluf Trolle hat sich damals viel Mühe gegeben, die neue Taktik der rangierten Schlachtordnung auch theoretisch durchzubilden und zu üben. Freilich ist man über Ansätze nicht hinausgekommen, und tatsächlich hat doch mehrfach der Enterkampf nach alter Manier den Ausschlag gegeben (wie übrigens auch noch viel später, man denke an Nelson bei St. Vincent!). In Zusammenhang mit dieser neuen Fechtweise steht es, daß nunmehr auch in Lübeck wie in den Fürstenstaaten zum erstenmal wirkliche, ausschließlich für den Kriegsdienst bestimmte und eingerichtete Fahrzeuge gebaut wurden. Über diese Schiffe gibt uns jetzt die ausgezeichnete Untersuchung von Ober-Studiendirektor Dr. Herbert Kloth[64] genauen Aufschluß. Neben einer Anzahl von Kraweelen und anderen Handelsschiffen, die Lübeck zum Kriegsdienst einrichtete, erbaute es nacheinander vier solcher „Orlogschiffe", die Kloth mit Recht als die vier ersten deutschen Linienschiffe bezeichnet, den „Engel", „Josua", „Morian" und „Adler". Die drei ersten dieser Schiffe hätte man später wahrscheinlich als Zweidecker bezeichnet. Der „Adler" war wie die dänische „Fortuna" und der schwedische „Makalös" ein Dreidecker und für seine Zeit ein Riesenschiff von 1000 Lasten Tragfähigkeit (rd. = 3000 t Deplacement), d. h. etwa von der Größe eines mittleren Linienschiffs der Nelsonzeit[65]. Es führte eine schwere Artillerie von 68 Geschützen (u. ungefähr ebensoviel leichte), mit denen es ein Geschoßgewicht von annähernd 600 kg schleudern konnte, d. h. erheblich mehr als das größte englische Linienschiff „Triumph" zwanzig Jahre später, und mehr als das Doppelte als das größte

---

[64] Lübecks Seekriegswesen in der Zeit des nordischen Siebenjährigen Krieges 1563—1570. Zeitschrift d. Ver. f. Lübeckische Geschichte u. Altertumskunde, Bd. XXI u. XXII (Lübeck 1921/23).

[65] Von diesem alten Meisterwerk deutscher Schiffbautechnik ließe sich auf Grund der vorliegenden Beschreibungen, Bilder und Akten ein wahrscheinlich ziemlich genaues Modell herstellen. Es ist zu bedauern, daß für die Serie repräsentativer Schiffsmodelle, die s. Zt. unter Leitung von Geheimrat Busley für das deutsche Museum in München hergestellt wurden, nicht dieses Schiff, sondern der englische „Great Harry", noch dazu nach unrichtigen Unterlagen, als Beispiel eines Kriegsschiffs des 16. Jahrhunderts gewählt wurde. Vgl. Zeitschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. u. Alt. XXIV, S. 384—387.

spanische Schiff „Nuestra Señora de Rosario" in der „unüberwindlichen Armada".

Strategisch liegt die Eigenart des Krieges darin, daß beide Gegner den Krieg offensiv zu führen versuchten, wobei das Bestreben der Dänen und Lübecker sein mußte, die Seeherrschaft in der östlichen Ostsee zu erringen. Konnten sie auch kaum hoffen, die feindliche Hauptbasis Stockholm zu erobern, so versuchten sie doch den Gegner zu vernichten oder in seine Häfen einzuschließen, damit der Narwahandel, Lübecks Lebensnerv, ungestört vor sich gehen könne. Das ist ihnen freilich nicht gelungen. 1564 (31. Mai, dem Skagerraktage!) haben sie zwar unter Führung von Herluf Trolle und dem Lübecker Friedrich Knebel bei Gotland einen Seesieg über die Schweden (unter Jakob Bagge) erfochten, wobei der schwedische Makalös[66], ein Schiff von der Größe des „Adler", hauptsächlich durch das lübische Artilleriefeuer zum Streichen der Flagge gezwungen wurde und schließlich in die Luft flog. Aber im nächsten Jahr waren die Schweden in mehreren Seeschlachten siegreich und verlegten den Kampfplatz in den Sund und die westliche Ostsee. 1566 schwankte die Waage wieder zugunsten der Dänen-Lübecker. Mit neugerüsteter Flotte zogen sie ostwärts, eine Kanonade bei Öland vertrieb die schwächeren Schweden. Aber in der furchtbaren Sturmnacht des 28.—29. Juli ging der größte Teil der verbündeten Flotte auf den Klippen von Gotland zugrunde, darunter das lübische Admiralschiff Morian mit dem Bürgermeister-Admiral Bartholomäus Tinnappel. Der letzte hansische Admiral liegt in der Marienkirche zu Wisby begraben.

Ich bin am Schluß. Tirpitz hat kurz vor seinem Tode einmal geschrieben: „Die Hanse hat nicht nachhaltige Wirkung auf unsere gesamte Denkweise auszuüben vermocht, weil sie nicht auf deutschstaatlicher Grundlage, sondern nur auf Einzelleistung lose zusammenhängender Städte beruhte, die eine große, in die Zukunft gehende Tradition daher nicht wohl haben konnte." An dieser Feststellung ist viel Wahres, und die Tragik der Einzel-

---

[66] Nach Zettersten, a. a. O. S. 363, 415 hieß das Schiff vielmehr „Mars". Über seine Größe s. ebenda S. 331.

leistung ohne den Rückhalt eines mächtigen Gesamtstaats hat sich ja bei Lübeck zuletzt voll ausgewirkt. Die hansische Geschichte löst sich am Schluß in eine hansestädtische auf. Und da auch die größeren Hansestädte in ihrer Vereinzelung es mit den heranwachsenden fürstlichen Machtgebilden und Nationalstaaten nicht aufnehmen konnten, macht die zuletzt mit krampfhafter Willensanstrengung durchgeführte Politik der Seemacht einer vorsichtigen und schmiegsamen Neutralitätspolitik Platz.

Heute sind wir, besser als die Zeitgenossen jener Jahrhunderte selbst, imstande, die aus den geschichtlichen Quellen der Zeit wiedererweckte hansische Tradition als einen Teil gesamtdeutscher Lebenserfahrung zu würdigen und ihr den gehörigen Platz in der deutschen Volksgeschichte anzuweisen. Uns so ist es durchaus in der Ordnung, daß auch die Geschichte hansischer Seemacht und Seekriegführung mit den maritim-strategischen Erfahrungen des späteren preußisch-deutschen Reichs in Verbindung gebracht wird. Die Technik hat sich verändert, die Maßstäbe haben sich vergrößert, die Schauplätze erweitert. Aber die strategischen Aufgaben, die geopolitischen Probleme sind im Grunde ähnlich, ja z. T. die gleichen geblieben. Es macht Freude zu sehen, wie unsere Vorfahren sich mit diesen Aufgaben abfanden. Die hansischen Bürgermeister-Admirale gehören in die Reihe, die jetzt mit Spee, Scheer und Tirpitz schließt.

III.

Die deutsche Einwanderung in das mittelalterliche Schweden und ihre kommerziellen und sozialen Folgen[1].

Von

Adolf Schück.

Durch seine geographische Lage war das Schweden des Altertums und des Mittelalters ganz und gar ein Ostseestaat, dessen Interessensphäre sich nach Osten und Süden erstreckte. Nur an der Mündung des Göta-Älvs reichte Schweden, aber nur mit einem unbedeutenden Stücke seines Landes, bis an die Nordsee, zu der der Zutritt sonst durch die dänischen und norwegischen Grenzprovinzen verhindert wurde. Eine Folge hiervon war, daß sich die starke nordische Expansion der Wikingerzeit, was Schweden anbelangt, auf die Länder an der entgegengesetzten Seite der

---

[1] Dieser auf der Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins 1930 in Kiel gehaltene Vortrag enthält im wesentlichen eine Zusammenfassung gewisser Teile meiner im Jahre 1926 erschienenen Arbeit: „Det svenska stadsväsendets uppkomst och äldsta utveckling" (Die Entstehung des schwedischen Städtewesens und seine älteste Entwicklung). Einige Zusätze und Berichtigungen finden sich in N. Ahnlunds Rezension in „Historisk Tidskrift" 1927 S. 450. Die Einwanderung der Deutschen in Schweden ist u. a. behandelt worden von K. G. Grandinson: „Studier i hanseatisk-svensk historia I (1884), von W. Stein: „Zur Geschichte der Deutschen in Stockholm im Mittelalter" (Hans. Geschichtsblätter 1904—05) sowie später von N. Ahnlund: „Svenskt och tyskt i Stockholms äldre historia" (Historisk Tidskrift 1929). Was Wisby betrifft, so liegt eine eingehende Untersuchung von A. Björkander vor: „Till Visby stads äldsta historia" (1898). Eine zusammenfassende Übersicht über die deutsche Expansion nach den nordischen Ländern im Mittelalter findet man in dem Buche F. Rörigs: „Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte" S. 157f.

Ostsee beschränkte, vor allem auf Osteuropa. Ähnlich wie in seiner Großmachtzeit im 17. Jahrhundert, bemühte sich das Schweden der Wikingerzeit in gewisser Hinsicht um das „Dominium maris Baltici". Auf Grund der archäologischen Forschungsresultate dürfte es wohl auch als unbestreitbar angesehen werden, daß die Schweden damals in wirtschaftlicher Hinsicht die Vorherrschaft innerhalb des Ostseegebietes innehatten. Der große Umschlag erfolgte jedoch durch das starke Vordringen der Deutschen an der Ostseeküste im 12. Jahrhundert. Die Schweden und Dänen wurden nun in dieselbe passive Stellung zurückgedrängt, die die slavischen und finnischen Völker ihnen gegenüber einnahmen.

Ebenso wie früher die nordischen Kaufleute Kolonien in fremden Ländern gegründet hatten, so gründeten nun die Deutschen ähnliche in den nordischen Gebieten. Die deutsche Einwanderung in das mittelalterliche Schweden ist von fundamentaler Bedeutung für unsere wirtschaftliche und soziale Entwicklung gewesen. Läßt man diese Tatsache außer acht, so ist es nicht möglich, den Kulturunterschied zwischen Altertum und Mittelalter in Schweden zu begreifen.

Es ist hingegen nicht richtig, wenn man glaubt, daß Schweden erst durch die deutsche Expansion in wirtschaftliche Berührung mit Westeuropa kam, denn die Handelsverbindungen mit dem Westen hatten bereits während der Wikingerzeit existiert, als die tatkräftigen friesischen Kaufleute den Warenaustausch zwischen dem Norden und dem Frankenreich vermittelten. Wie bekannt gibt uns die von Rimbert verfaßte Ansgariusbiographie verschiedene wichtige Aufklärungen über den Handel zwischen den Friesen und den Nordländern, dessen großer Umfang und Bedeutung ebenso klar aus den archäologischen Forschungsresultaten hervorgeht. Ansgars Missionswerk im Norden war ja in gewisser Hinsicht eine Folge der wirtschaftlichen Beziehungen, und als er 829 seine Reise nach Schweden antrat, folgte er, wie deutlich zu erkennen ist, hauptsächlich dem damals gebräuchlichen Handelswege. Dieser führte von Dorestad an der Rheinmündung der Nordseeküste entlang über die jütische Halbinsel nach Schleswig und endete schließlich in Birka, dem vornehmsten Handelsplatze Schwedens.

Birka, das Reiseziel Ansgars, lag auf einer kleinen Insel, die der Mitte des Schwedenreiches vorgelagert war. Durch Rimberts Überlieferung wissen wir, daß sich hier zur Zeit des Besuches Ansgars eine kleinere friesische Kolonie befand und ferner, daß diese bereits in der vorangehenden Zeit in Verbindung mit Dorestad stand. Diese christlichen Kaufleute lebten jedoch in einer Stadtgemeinschaft, deren Bevölkerung in überwiegendem Grade aus heidnischen Schweden bestanden haben dürfte. Wir finden also bereits in Schwedens ältester Stadtbildung eine gemischte Bevölkerung, und dieser Zug läßt sich durch unsere ganze mittelalterliche Stadtgeschichte verfolgen. Man hat sich darüber gestritten, ob die Stadt Birka eine Gründung dieser friesischen Kaufleute oder der Schweden sei; wahrscheinlicher ist aber doch wohl die letztere Ansicht, daß die Friesen sich zu einem bereits vorhandenen schwedischen Handelsplatz begeben haben[2]. Birka bildete damals einen Knotenpunkt für den umfassenden schwedischen Pelzhandel, sowie ebenfalls für den noch wichtigeren Handel mit dem Oriente, der auf dem Wege über Rußland vor sich ging. Sogar bis zu der südlichen Ostseeküste erstreckten sich die Handelsverbindungen Birkas, u. a. nach Kurland und bis zu dem bernsteinreichen Samland. Es ist jedoch unbestreitbar, daß die Handelsverbindungen zu den Friesen in ungewöhnlich hohem Maße dazu beigetragen haben, Schweden und den übrigen nordischen Ländern die westeuropäische Kultur zu vermitteln. Von den slawischen, baltischen und finnischen Grenzvölkern an der Küste der Ostsee gingen ja keine kulturellen Einflüsse aus, für diese war im Gegenteil Schweden auf kulturellem Gebiete der gebende Teil.

---

[2] K. Stjerna behauptet in „Lund och Birka" (Historisk Tidskrift för Skåneland, Jahrg. 1909), daß die Friesen Birka gegründet haben, eine Meinung, die H. Schück in „Birka" (1910) energisch bestritten hat. Der friesische Kultureinfluß auf das Schweden der Wikingerzeit wird von Wadstein (u. a. in „Norden och Västeuropa i gammal tid"; 1925) sehr stark betont. Wadsteins Ansicht, daß der Name „Birka" übernommen worden ist aus dem Friesischen (wo das Wort „berek" die Bedeutung eines Rechtsgebiets mit eigenen Gesetzen und eigenem Gerichtshof hatte), wird von Wessén (in „Namn och bygd", Jahrg. 1923 und 1925) mit Bestimmtheit bestritten. Vgl. Hans. Geschbl. 1927, S. 215 u. 1928, S. 243.

Es darf wohl behauptet werden, daß man in diesem Zusammenhange wirklich Grund hat, Birka als eine Stadt zu bezeichnen, obwohl man in jener Zeit kaum von einem Städtewesen in Nordeuropa reden kann. Die Einwohner der Stadt hatten ein eigenes Thing, dessen Wortführer der „Prefectus" des Königs war. Die Machtstellung dieses Amtmannes gründete sich wahrscheinlich darauf, daß die Stadt auf dem Grund und Boden des Königs errichtet worden war. Es kann nun die Frage gestellt werden, ob dieses Amt nicht durch ausländischen Einfluß zustande gekommen ist, denn wir finden ungefähr zur selben Zeit einen „prefectus urbis" in Utrecht und einen „comes" sowohl in Schleswig als auch in Hamburg. Über die rechtliche Stellung der friesischen Kaufleute und der Kolonisten in Birka wissen wir indessen nichts, aber wir können wohl annehmen, daß sie als Gäste unter dem Schutze des Königs standen, in dessen Interesse es lag, den ausländischen Handel zu fördern. Im übrigen waren die Friesen nicht die einzigen ausländischen Kaufleute, die Fahrten nach Birka vornahmen; Adam von Bremen berichtet, daß sich dort eine Menge Fahrzeuge zu den verschiedensten Handelszwecken zusammenzufinden pflegten, sowohl aus dänischen als auch aus norwegischen, slawischen und samländischen Gebieten, sowie auch aus den Wolgagebieten.

Ungefähr um das Jahr 1000, zur Zeit des endgültigen Eindringens des Christentums in Schweden, geht in dem schwedischen Außenhandel eine Veränderung vor sich. Große politische Umwälzungen in Osteuropa verursachen die Sperrung des reichen Orienthandels, und die schwedischen Kolonien in Rußland fallen einer allmählichen Slawisierung anheim, von der Stadt Birka hört man schließlich überhaupt nichts mehr. Über die Ursachen ihres Unterganges besteht keine Gewißheit. Der schwedische Handel mit dem Auslande hörte jedoch deshalb nicht auf. Die Beziehungen zu Friesland scheinen fortbestanden zu haben und in der russischen Stadt Nowgorod waren schwedische Kaufleute tätig. Die Nachfolgerin Birkas als schwedisches Handelszentrum wurde das neugegründete Sigtuna. Diese in der Nähe von Uppsala gelegene Stadt, die vom Anfange an ein Zentrum der christlichen Missionswirksamkeit unter den Schweden gewesen zu sein scheint, stand sowohl mit den Rheinlanden wie mit England in

Handelsbeziehungen, und in ihr scheinen ebenfalls friesische Kaufleute Handel getrieben zu haben. Der große Unterschied im Vergleiche zu früher war indessen der, daß man in dieser Zeit kaum noch behaupten kann, daß das schwedische Festland in bezug auf den Handel eine dominierende Rolle spielte. Statt dessen ist es Gotland, welches diesen Platz innehat. Diese Insel stand sicher unter der Oberhoheit des schwedischen Königs, war aber gleich Island eigentlich ein Freistaat, eine Republik von handeltreibenden Bauern.

Die gewaltigen Schätze, die man in Form von angelsächsischen, deutschen, arabischen und byzantinischen Münzen in Gotlands Boden antrifft, beweisen, wie umfassend der Handel der Insel bereits im 10. Jahrhundert gewesen ist. Die zentrale Lage Gotlands in der Ostsee machte die Insel zum natürlichen Mittelpunkte des nordeuropäischen Handels, denn hier vereinigten sich die östlichen und die westlichen Handelswege. Gotländische Kaufleute gründeten in Nowgorod eine eigene Faktorei, den bekannten „Gutenhof"; sie segelten die Düna hinauf bis nach Smolensk und hatten sowohl in den finnischen wie in den baltischen Ländern auf den größeren Handelsplätzen eine vorherrschende Stellung inne. Im Westen war Schleswig der große allgemeine Umschlagsplatz nach dem Westen; doch scheinen die gotländischen Kaufleute ihre Fahrten auch bis zu den Ländern an der Nordsee ausgedehnt zu haben. Es darf indessen wohl behauptet werden, daß so gut wie die ganze gotländische Bevölkerung an den Erträgnissen dieses einträglichen Handels teil hatte, und daß der Insel jegliche Städtebildung fehlte. An den Küsten gab es sicher Häfen und Handelsplätze, aber keiner von diesen scheint sich zu einer eigentlichen Stadt ausgebildet zu haben.

Nach der Überlieferung soll auf einem dieser Handelsplätze, dem späteren Wisby, die erste christliche Kirche auf Gotland gebaut worden sein. Vielleicht trug dieser Umstand dazu bei, daß der christliche Kaufmann, der vom Westen her die reiche Insel besuchte, sich am liebsten an diesem christlichen Orte aufzuhalten pflegte. Es ist sehr wahrscheinlich, daß die deutschen Kaufleute bereits vor dem Aufkommen Lübecks auf dem Wege

über Schleswig nach Gotland gesegelt waren. Hierauf deutet u. a. der nunmehr verlorene Handelsvertrag, den Lothar in einem der ersten Jahrzehnte des 12. Jahrhunderts mit Gotland abschloß. Tatsächlich veränderte sich aber die Lage um die Mitte des 12. Jahrhunderts ganz und gar. Der Rückgang Schleswigs und das Aufkommen Lübecks leiten eine neue Epoche in der Handelsgeschichte des Nordens ein, eine Epoche, die von der großartigen wirtschaftlichen Expansion Deutschlands vollkommen beherrscht wird.

Nach Lage der Dinge war es das reiche Gotland, das zu allererst und am stärksten von dieser Expansion betroffen wurde. Hier konnten ja die deutschen Kaufleute sich am leichtesten die gewünschten Waren verschaffen, die aus Rußland und Nordeuropa kamen, und gleichzeitig ihre Schiffsfrachten verkaufen. Die meisten dieser Kaufleute haben sich jedoch wahrscheinlich nur für kurze Zeit, gleichsam als Gäste, auf Gotland aufgehalten, andere aber ließen sich dort für längere Zeit oder für immer nieder. Diese deutsche Kolonisation auf Gotland hatte sich bereits während des 12. Jahrhunderts auf Wisby konzentriert. Obgleich der Name Wisby zum ersten Male in einer Urkunde von 1225 genannt wird, können wir aus verschiedenen Gründen annehmen, daß dieser Ort bereits lange vor dieser Zeit das Handelsemporium Gotlands gewesen ist. Der sicherste Beweis hierfür sind mehrere der stattlichsten Kirchenbauten Wisbys, unter welchen man zum mindesten von sechs aus kunstgeschichtlichen Gründen annehmen kann, daß sie in der späteren Hälfte des 12. Jahrhunderts erbaut worden sind oder bereits existiert haben. Die vornehmste dieser Kirchen ist St. Maria Teutonicorum, die 1190 eingeweiht worden sein soll. Sie gehörte zu einer großen Gilde, welche laut Inschrift ihres Siegels „Teutonici Gotlandiam frequentantes", d. h. die Gilde der Gotland besuchenden deutschen Kaufleute hieß. Wie der schwedische Historiker Björkander in vortrefflicher Weise klargelegt hat, unterscheidet sich diese Gilde von einer anderen, welche wahrscheinlich jünger war, nämlich der der „Teutonici in Gotlandia manentes", d. h. der Gilde der in Gotland bleibenden Deutschen.

Es war diese zuletzt aufgeführte Gilde, die für das Entstehen des mächtigen Stadtgebildes, zu dem sich Wisby innerhalb kurzer

Zeit entwickelte, grundlegend war. Es hat den Anschein, als ob dies so vor sich ging, daß die deutsche Gilde sich nach und nach der Gewalt auf dem ziemlich unentwickelten gotländischen Handelsplatze bemächtigte, wo ihre Mitglieder ansässig waren bzw. wurden. Dieser Machtausdehnung traten keine größeren Hindernisse entgegen, denn die gotländische Volksgemeinde stand ja auf einem verhältnismäßig primitiven Standpunkte, und das schwedische Königtum griff kaum in die inneren Angelegenheiten der Insel ein. In der historischen Literatur hat man sich sehr stark mit dem Handelsvertrage beschäftigt, den Heinrich der Löwe im Jahre 1161 mit Gotland abschloß, und man hat diesem eine entscheidende Bedeutung für die deutsche Ansiedlung in Wisby beigemessen. Der Vertrag ist indessen vor allem als ein Ausfluß des zielbewußten Strebens Heinrichs des Löwen anzusehen, den gotländischen Handel nach dem neugegründeten Lübeck zu ziehen, was ja auch von einer Angabe in Helmolds Chronik bestätigt wird. Der umstrittenste Punkt in diesem Dokument ist jedoch ein wichtiger für sich stehender Zusatz zum Privilegium, worin Heinrich einem gewissen Odelricus befiehlt, daß dieser die die Gotländer betreffenden Bestimmungen des Privilegiums auch auf die Deutschen ausdehnt, über die er gebieten sollte. Dieser Zusatz kann ja als ein Beweis dafür angesehen werden, daß Heinrich ein fürstliches Hoheitsrecht über die heranwachsende deutsche Kolonie in Wisby ausübte. Hingegen kann jedoch eingewendet werden, daß das Territorium, auf dem sich die Stadt bildete, der gesamten gotländischen Volksgemeinde angehörte und mittelbar der Oberhoheit des schwedischen Königs unterstand. Es dürfte noch unklar sein, ob der oben genannte Odelricus ein von Heinrich ausgesandter Vogt über die deutschen Kaufleute war — also ungefähr den Hansegrafen in den anderen deutschen Kaufmannskolonien entsprechend — oder, ob man überhaupt leugnen soll, daß er irgend etwas mit Wisby zu tun hatte[3], da dies ja nicht direkt aus dem Zusatze hervorgeht.

---

[3] Die zuletzt erwähnte Ansicht ist von Tunberg in „Visby — Lübeck" (Historiska studier tillägnade L. Stavenow 1924) vertreten worden. Nach Tunberg hat dieser Zusatz mit dem eigentlichen Privilegium nichts zu tun, sondern ist nur ein von Heinrich an seinen

Man kann mit gutem Grunde annehmen, daß die deutschen Kaufleute aus eigener Initiative die Kolonie in Wisby gründeten, die durch den Zusammenschluß zu einer Gilde schnell den Charakter einer sich selbst verwaltenden Genossenschaft annahm. Die Kolonie oder die Gilde stand ja außerhalb der primitiven gotländischen Bauernrepublik, deren Gesetze die Deutschen als Ausländer betrachteten. Die auf Gotland ansässige deutsche Gilde hatte jedoch ihre eigene Verwaltung mit ausübender und rechtlicher Macht. Da nun der größte Teil der auf Wisby ansässigen Kaufleute dieser Gilde angehörte, so entwickelte sich hieraus eine Bürgerschaft mit eigener Stadtverwaltung und eigenen Gesetzen. Es sind die Gesetze der Wisby-Deutschen, die 1225 vom Bischofe Albrecht von Riga erwähnt werden und zwar unter dem Namen „Jus Teutonicorum commorantium in Gutlandia". Von diesem ältesten Recht Wisbys, das auch in Riga, einer Tochterkolonie Wisbys, Geltung gewann, findet man noch zwei Fragmente vor, worauf Frensdorff[4] hingewiesen hat.

Hinsichtlich der Organisation der Stadt deuten die Fragmente auf ein gänzlich unentwickeltes kommunales Leben hin, denn man findet dort nirgends ein obrigkeitliches Organ, einen Vogt oder einen Rat erwähnt. Mit der Zeit erhielt jedoch die deutsche Gilde in Wisby so ausgedehnte administrative und jurisdiktionelle Befugnisse, daß sie de facto zu einer eigenen Stadt mit eigenen Ratmannen und einem selbst erwählten Vogt wurde. Obwohl es in Wisby von früher her eine gotländische Gemeinde mit eigener Organisation gegeben hatte, so hat die Gilde der Wisbydeutschen in formeller Hinsicht dennoch ziemlich lange existiert. Noch im Anfange der 80er Jahre des 13. Jahrhunderts betrachtete sich diese gotländische Gemeinde Wisby als formell unter dem gotländischen Haupt-Thing stehend. Der starke deutsche Einfluß, vor allem aber die gemeinsamen Interessen, führten einen Zu-

---

Vogt Odelricus in Lübeck erlassener Befehl, die Bestimmungen des Privilegiums auf die Gotländer, welche sich in Lübeck aufhielten, anzuwenden. Diese Ansicht ist jedoch mittlerweile von A. Hofmeister in: „Heinrich der Löwe und die Anfänge Wisbys" (Zeitschr. f. Lüb. Gesch. u. Altertkde. 1926) bestritten worden.

[4] Hans. Geschichtsblätter 1916, S. 1—86.

sammenschluß zwischen den Deutschen Wisbys und den Gotländern Wisbys herbei, und bereits 1280 hatte sich deutlich eine deutsch-gotländische Stadtgemeinschaft gebildet, was aus der urkundlichen Eingangsformel „Consules et commune civitatis Wisbiensis tam Teutonicorum quam Guttensium" hervorgeht. Erst jetzt bricht Wisby ganz und gar das Band mit dem umgebenden Lande und bildet in territorialer Hinsicht ein einheitliches Rechtsgebiet. Diese Trennung zwischen Stadt und Land war eine Folge des Gegensatzes, der in politischer und wirtschaftlicher Beziehung zwischen ihnen existierte. Der Gegensatz steigerte sich später noch und erreichte seinen Höhepunkt im Bürgerkriege im Jahre 1288, in den jedoch der schwedische König eingriff und die mächtige Stadt zwang, die Waffen niederzulegen und sich seiner Oberhoheit zu unterwerfen.

Die Ursache für den bestehenden Gegensatz zwischen Wisby und dem gotländischen Volksstaate war die, daß die deutschen Bürger durch ihre Konkurrenz die gotländischen Bauernkaufleute allmählich vom Handel mit dem Auslande ausgeschaltet hatten; Wisby war jetzt ein Zentrum des Welthandels und hatte unter den Ostseestädten nur Lübeck als Rivalin. Gegenüber einer derartigen Großstadt wie Wisby vermochten die Gotländer kaum irgendeinen Einfluß auszuüben, selbst wenn sie Bürger der Stadt waren bzw. wenn sie das Bürgerrecht in der Stadt innehatten. Wisby war also eine deutsche Stadt geblieben mit einer kleinen gotländischen Minorität[5], deren spätere Entwicklungsgeschichte darum ziemlich getrennt von der des eigentlichen schwedischen Städtewesens verläuft. Nicht zum wenigsten zeigt sich dies in ihrem Stadtgesetz, welches kaum von irgendeinem Einfluß des nordischen Rechtswesens berührt wurde. Wisby hat jedoch große Bedeutung für die Entwicklung des schwedischen Städtewesens gehabt und zwar dadurch, daß es neben Lübeck den größeren Teil des schwedischen Außenhandels vermittelte und ferner aus dem Grunde, weil ein großer Teil der deutschen Bürger, die in Schweden ihre Wohnsitze aufschlugen, aus Wisby

---

[5] Es wäre ein Fehler anzunehmen, daß Deutsche und Gotländer im Rate Wisbys in gleicher Anzahl vertreten waren. Der gotländische Teil dürfte bedeutend geringer gewesen sein.

kamen. Vor allem aber ist die Kenntnis der Entwicklungsgeschichte Wisbys von großer Bedeutung. Erst dann wird es einem möglich zu begreifen, von welch entscheidender Bedeutung das Vorgehen des schwedischen Königtums war, weil es das Entstehen von gleichartigen in politischer Hinsicht selbständigen Städten auf dem schwedischen Festlande verhinderte.

Wir wenden uns nun wieder den Verhältnissen auf dem schwedischen Festlande zu. Das Fehlen des Urkundenmateriales hat es mit sich gebracht, daß wir über das Städtewesen des 12. Jahrhunderts kaum etwas Genaues wissen. In diesem Jahrhunderte entstanden die meisten festen Bischofssitze, wie z. B. Västerås, Linköping, Skara und Strängnäs. Diese wurden an Thing- und Marktplätzen angelegt, und um die Kathedralen entstand, wie auch auf dem Kontinente, bald das Weichbild einer Stadt. Es ist jedoch ein Irrtum zu glauben, daß die Städte im Schutze der Kirche entstanden. Im Gegenteil, wir finden überall, daß sich die Stadt bei einer königlichen Burg oder einem königlichen Hofe und gewöhnlich auf dessen Boden bildete. Dies gab dem schwedischen Städtewesen eine im Zeitalter des Feudalismus ziemlich einzigartige Gleichförmigkeit. Wie sah nun dieses älteste schwedische Städtewesen aus? Wir müssen hier die spärlich vorhandenen Angaben mit dem vergleichen, was wir über die Verhältnisse in den nordischen Nachbarländern Norwegen und Dänemark wissen. Hier finden wir teilweise dieselben Einrichtungen, wie sie in dem alten Birka das 9. Jahrhunderts bestanden. Der starke Einfluß, den diese Stadt auf das nordische Städtewesen ausübte, geht am besten daraus hervor, daß die gemeinsame nordische Bezeichnung für Stadtrecht *bjärköarätt, birkeret*, d. h. „Birkas Recht" ist. Die Bürger versammelten sich im Freien zum Stadt-Thing (schwedisch *byamot*) und berieten hier unter Vorsitz des Vogtes (*gälkare*) über gemeinsame Angelegenheiten oder sprachen Recht. Einen Rat gab es noch immer nicht, doch ist eine Tendenz dazu in der Wahl eines kommunalen Ausschusses mit unbestimmten Befugnissen zu verspüren. Die Mitglieder dieses Ausschusses nannte man „Seniores" (*åldermän*) oder „Viertelshäuptlinge", welch letzterer Name auf die Einteilung der Städte in vier Quartiere zurückzuführen ist.

Diese ziemlich unentwickelten und kleinen schwedischen Stadtgemeinden wurden bereits am Ende des 12. und Beginne des 13. Jahrhunderts von deutschen Kaufleuten aufgesucht. Der Weg dazu wurde durch einen Handelsvertrag angebahnt, den Heinrich der Löwe mit dem schwedischen Könige zwischen 1173 und 1179 abschloß und der bereits 1251 erneuert wurde. Dieser Vertrag, der uns leider nicht erhalten geblieben ist, bildet den ersten Versuch, den Handel in Schweden zu ermöglichen; er ordnete die rechtliche Stellung der deutschen Gäste. So z. B. enthielt er Bestimmungen über die Befreiung von Gottesurteilen und über das Erbrecht von Kindern, deren Mütter von deutschen Kaufleuten ein Heiratsversprechen erhalten hatten. Als Beweise für die schwedische Einfuhr nach Deutschland kann die Angabe in einer Lübecker Zolliste vom Jahre 1220 dienen, nach der die Schweden (Suecii) in diesem Hafen vom Zolle befreit waren.

Der erste Ort des schwedischen Festlandes, wo sich die Deutschen niederließen, scheint Kalmar gewesen zu sein, eine wichtige Hafenstadt in der Nähe der dänischen Grenze. Von hier hat man Sumpferz, das sog. „Kalmarer Eisen", exportiert, worüber auch in einer Handelsordnung für Flensburg im Jahre 1284 gesprochen wird. Daß die deutsche Einwanderung bereits ungefähr 1200 begann, geht daraus hervor, daß im Jahre 1231 ein gewisser Volmar de Kalmarna als Ratsmann in Riga genannt wird. Es ist anzunehmen, daß dieser deutsche Kaufmann einige Jahre in Riga gewohnt haben muß, bevor er diesen Vertrauensposten erhielt und daher wohl mit Bestimmtheit anzunehmen ist, daß er um 1220 in Kalmar gewohnt haben muß. In einem Schreiben der Stadt Kalmar an den Rat von Lübeck aus der Zeit um 1250 wird erwähnt, daß ein deutscher Kaufmann Herman Bucca in Kalmar ansässig gewesen sein soll und dort gestorben ist, und aus demselben Schreiben geht ferner hervor, daß seine Schwester mit einem Lübecker Bürger Olifer verheiratet war. Der Lübecker Rat forderte von den Kalmarer Behörden, daß Olifer das Erbe seines Schwagers antreten dürfe. Seit dieser Zeit finden wir in Kalmar einen starken deutschen Einschlag. Übrigens ist es interessant, in einer Zolliste von Greifswald, die vor 1275 entstanden ist, zu finden, daß die Bürger von Kalmar in Greifswald Zollfreiheit genossen

haben, ein Privilegium, das sie mit den Bürgern von Wisby, Riga und Elbing gemeinsam hatten, während den Schweden diese Vergünstigung sonst nicht zukam. In Greifswald wird 1293 ein Bürger Gerhard de Calmarn und 1304 ein Ratmann Wolter Calmar genannt. Auch in Riga, Reval, Parchim, Lübeck und Wisby kommen Bürger mit demselben Beinamen vor. Der deutsche Einfluß in Kalmar war so stark, daß das in schwedischer Sprache abgefaßte Stadtbuch in Kalmar vom Ende des 14. Jahrhunderts mit der Rubrik: „Dit is des stades Kalmaren denkebook" beginnt, was deutlich einem älteren plattdeutsch abgefaßten Stadtbuche entliehen ist.

In welchem Maße diese deutsche Expansion vor der Mitte des 13. Jahrhunderts auch andere schwedische Handelsplätze berührte, ist uns wegen des unbedeutenden Quellenmateriales vollkommen unmöglich festzustellen. Man hat diesen Zeitpunkt als Beginn einer neuen Epoche des schwedischen Städtewesens angesehen und zwar aus dem Grunde, weil der Reichsregent Birger damels, laut Angabe der Chroniken, Stockholm gründete und anderseits, weil derselbe große Staatsmann 1251 den alten Handelsvertrag mit Lübeck erneuerte, den er gleichzeitig durch wichtige Zusätze erweiterte. Wenden wir uns zuerst dem Handelsvertrage zu. Was hier hinzugefügt wurde, ist z. B., daß die Lübecker in Schweden Zollfreiheit erhielten, und daß die Lübecker Bürger, die sich in Schweden niederlassen wollten, unter schwedischer Gerichtsbarkeit stehen und Schweden genannt werden sollten. Die letztgenannte wichtige Verordnung kann man als Mitteilung des Reichsregenten an Lübeck bezüglich der Bestimmungen ansehen, die jetzt für den Aufenthalt fremder Kaufleute in Schweden erlassen worden sind. Der Aufenthalt der Gäste im Lande, der gewöhnlich nur für die wärmere Jahreszeit berechnet war, wurde oft auch auf die Wintermonate ausgedehnt. Diese *vintersittare*, d. h. die auch während des Winters bleibenden, wurden dadurch gefährliche Konkurrenten der einheimischen Kaufleute. In dem Lübecker Privilegium wurde nun darauf hingewiesen, daß die Gäste, die sich für längere Zeit in einer schwedischen Stadt niederließen, schwedischem Gesetz unterworfen sein sollten und die gleichen Steuern zu zahlen hätten, wie die einheimischen Bürger.

Es wurde dadurch verhindert, daß sich Leute mit deutscher Staatsbürgerschaft als bleibende Gäste niederließen. Durch diese Bestimmungen, die de facto auf alle ausländischen Kaufleute ausgedehnt wurden, verhinderte Birger das Entstehen ausländischer Kaufmannsvereinigungen in Schweden, die sich, wie z. B. in Norwegen, der Kontrolle über den Außenhandel bemächtigen konnten. Außerdem konnten die Mitglieder solcher Vereinigungen bei Konflikten mit den Behörden des Landes immer auf eine Intervention der Heimatstädte rechnen. Die Solidarität der deutschen Gäste und der eingewanderten deutschen Bürger sollte gesprengt werden, damit das Interesse der letzteren mit dem der einheimischen Bürger identisch wurde. Durch diesen für die Zukunft berechneten Schachzug hat Birger Jarl die Entwicklung eines schwedischen Bürgerstandes außerordentlich gefördert.

Die Gründung Stockholms bewirkte einen Aufschwung der im Gange befindlichen deutschen Einwanderung. Hierbei ist zu beachten, daß Stockholm die Pforte zum Kerne des schwedischen Reiches, den Provinzen am Mälarsee, bildete. Die Gründung der Stadt geschah deutlich auf Grund fürstlicher Initiative, wie dies ja auch mit mehreren „Koloniestädten" in Norddeutschland der Fall war. Neben der königlichen Burg wurde ein Viereck ausgemessen, der Markt, um den herum die Straßen nach einem Radialprinzipe angelegt wurden. Die Form des großen Marktes (*Stortorget*) in Stockholm stimmt mit der des Marktes von Stralsund überein, der um 1230 angelegt wurde[6]. Die eine Schmalseite des Marktes in Stockholm wird durch eine „Ecclesia forensis" gebildet, und vor dieser Bürgerkirche wurde ein Rathaus gebaut. Das typische Gegenstück hierzu ist die Lübecker Marienkirche, welcher ja auch das Rathaus vorgebaut ist. Dies zeigt mehr als alles andere, wie nun das deutsche Städtewesen zum Vorbilde für das schwedische wird, denn, wie wir später sehen werden, beobachten wir auch in anderen Städten mit deutscher Bürgerschaft diesen rechteckigen Markt, der von „Tabernae" (Marktbuden) umgeben ist. Leider ist das Urkundenmaterial allzu spärlich und einseitig,

---

[6] R. Josephson, Stadsbyggnadskonst i Stockholm före 1800, S. 65 f.

denn uns fehlen Stockholmer Stadtbücher aus dem 13. und 14. Jahrhundert, die uns über die Art der deutschen Ansiedlung hier eine Aufklärung geben könnten. Daher muß man die Frage offen lassen, ob wir es hier mit einem organisierten deutschen Kaufmannskonsortium zu tun haben oder mit einzelnen Einwanderern aus verschiedenen Städten Deutschlands. Jedoch ist es klar, daß die Einwanderung anfangs sehr lebhaft vor sich ging, sonst wäre es den Deutschen nicht gelungen, in Stockholm so festen Fuß zu fassen.

Erst einige Jahrzehnte nach der Gründung kann man deutlich das Vorkommen der Deutschen in Stockholm konstatieren. Trotzdem kann man aber Stockholm nicht als eine deutsche Kolonie betrachten, wie es Reval oder Riga sind, denn im Gegensatze zu diesen beiden Städten befand sich hier von Anfang an eine Bevölkerungsgruppe einheimischer Nationalität in der Stadt. Diese schwedische Bevölkerung stand jedoch während des größten Teiles des Mittelalters der deutschen in bezug auf ökonomischen und politischen Einfluß sowie auch zeitweise in bezug auf Kopfzahl bedeutend nach. Das rasch aufblühende Stockholm wurde die große Einfallspforte für die deutsche Einwanderung nach Schweden. Am Ende des 13. und Anfang des 14. Jahrhunderts ist es nicht schwer zu entscheiden, welche Bürger der schwedischen Städte deutscher und welche schwedischer Herkunft sind. Die Deutschen haben hier Namen, die damals von der schwedischen Bevölkerung nicht verwendet wurden, wie z. B. Albrecht, Heinrich, Gerhard, Hermann, Tidemann, Diedrich. Häufig geschieht es auch, daß den deutschen Personennamen die Diminutivendungen -ken, -chen oder -ika angefügt werden, wie z. B. Könichin, Henika, Hennechin, Gödeka. Ferner haben die Deutschen oft Geschlechtsnamen wie z. B. Vit (Albus), Vrytag, Geysmar, van Loon, Niehoff, Rosencranz, Groth usw. oder auch Zunamen, die einen Ort angeben, aus welchem die Familie oder ausnahmsweise sie selbst herstammen wie z. B. Zwickau, Hamborch, Parchentin, Grewinsmolla (Grevesmühlen), Brunswick, Werden, Harderwigh und Wermelskirchen[7].

---

[7] Im allgemeinen darf man annehmen, daß die meisten Deutschen nicht direkt aus diesen Städten, deren Beinamen sie trugen, gekommen sind, sondern aus Lübeck und Wisby.

Am häufigsten tritt jedoch vielleicht der Zuname Westphal auf, der in mehreren schwedischen Städten anzutreffen ist. So führen nicht weniger als vier Stockholmer Bürgermeister im Mittelalter diesen Namen. Ein sehr großer Teil der eingewanderten Deutschen kam aus Lübeck, wohin später auch viele zurückkehrten.

Die Beziehungen zwischen dem Königtum und den eingewanderten Deutschen waren oft sehr eng. Jedenfalls scheint die Einwanderung von königlicher Seite stark unterstützt worden zu sein, eine ähnliche Erscheinung wie die Unterstützung der Einwanderung der Hugenotten durch die deutschen Fürsten. So findet sich z. B. eine Angabe darüber, daß König Magnus Ladulås (1275—1290) im Jahre 1280 dem deutschen Kaufmanne Gödeke aus Memel ein Grundstück in Stockholm abgabenfrei überließ. Voraussetzung dafür aber war, daß das Grundstück wirklich als Wohnplatz eines Kaufmannes benutzt wurde, denn als später Gödekes Witwe dieses den Dominikanermönchen schenkte, wurde dies ihr vom königlichen Vogt verboten.

König Magnus, der in den schwedischen Chroniken wegen seiner Vorliebe für die Deutschen getadelt wird, der aber bei Detmar schöne Worte (das Epitheton „en lebhebber des vredes unde aller rechticheit") bekommt, hat zielbewußt daran gearbeitet, die ökonomische Lage Schwedens zu verbessern, und sich bemüht, mit dem aufblühenden Norddeutschland in näheren Kontakt zu kommen[8]. Die deutschen Kaufleute und Handwerker besaßen oft eine größere Initiative und Geschicklichkeit als die schwedischen und waren außerdem kapitalkräftiger, so daß sie oft vom Königshause, der Kirche und den Großen für Anleihen und geschäftliche Transaktionen in Anspruch genommen wurden. Einer dieser Bankiers vom Ende des 13. Jahrhunderts war der angesehene Stockholmer Bürger Tidemann Fris. Der wirtschaftliche Einfluß der Deutschen ging jedoch noch weiter. Unter der Regierung König Magnus' entstand der eigentliche schwedische Bergwerksbetrieb, und zwar, wie neuerdings Tunberg[9] darge-

---

[8] Er war mit einer Tochter des Grafen Gerhard I. von Holstein verheiratet und umgab sich mit vielen deutschen Edelleuten.

[9] Stora Kopparbergs historia I (1922). Eine Fortsetzung dieser Arbeit von T. Söderberg ist im Erscheinen; in dieser wird die Ver-

legt hat, nach dem Muster gleichartiger Unternehmungen in Deutschland, vor allem Rammelsberg im Harz. Besonders in organisatorischer Hinsicht wurde dem deutschen Vorbilde gefolgt, und auch in seiner weiteren Entwicklung ist der schwedische Bergbau mit den führenden nord- und mitteldeutschen Bergwerken in Berührung gewesen. Die schwedischen bergtechnischen und bergrechtlichen Fachausdrücke sind ursprünglich und im wesentlichen deutsch oder aus deutschen herausgebildet, wie z. B. *hytta* (Hütte), *bergmästare* (Bergmeister), *bergsman* (Bergmann), *berghuggare* (Berghauer), und *ort* (Ort). Diese wichtige Großindustrie, die Schweden zu einem Exportlande für Kupfer machte und den Eisenexport vergrößerte, hatte ihr Zentrum in Dalarna und Närke, nördlich und südlich des Mälarsees. Es scheint, daß die ältesten Bergleute überwiegend deutscher Herkunft waren, was noch heute an den Ortsnamen wie Tidemanshyttan, Könichehyttan und Garpenberg (*garp* bedeutet deutsch) zu erkennen ist. Wie bekannt gehörte ja der große Freiheitsheld des schwedischen Mittelalters, Engelbrekt Engelbrektsson, einem ursprünglich deutschen Bürger- und Bergmannsgeschlechte an. Deutsches Kapital war auch früh in diesen Unternehmungen investiert; 1322 hatte z. B. ein Bürger in Lübeck einen Anteil am Kopparberget, und 1344 erhielten die Bürger dieser Stadt den Besitz und die Einkünfte zurück, die sie „ex antiquo jure" in diesem wichtigen Bergwerke früher gehabt hatten. Der Metallexport kam in hohem Grade Stockholm zugute, denn von seinem Hafen wurde Eisen und Kupfer nach den norddeutschen Städten, vor allem Lübeck verschifft. An den Seen Mittelschwedens entstanden Städte wie Örebro, Arboga und Köping, deren Einkommen auf dem Handel mit den Industriegebieten beruhte. Am Ende des 13. und Anfange des 14. Jahrhunderts treffen wir in diesen Städten und auch in der alten Stiftstadt Västerås deutsche Bürger an.

Diese Einwanderung beschränkte sich jedoch nicht nur auf die Städte, die in der Nähe der Bergwerke liegen, sondern erstreckte sich auch auf fast alle anderen Städte wie z. B. Uppsala,

---

bindung zwischen der schwedischen Bergwerksindustrie und Deutschland bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts behandelt.

Linköping, Skenninge, Söderköping, Skara, Lödöse, Kalmar und Åbo[10]. Die durchgreifende Bedeutung, die diese Einwanderung gehabt hat, ersehen wir am deutlichsten aus einem Studium der Topographie dieser Städte. Innerhalb oder neben den alten Städten legten die Deutschen oft einen neuen Stadtteil an, der nach dem Muster ihrer Heimat gebaut war, da die eingewanderten Deutschen oft gegenüber der älteren schwedischen Bevölkerung eine isolierte Stellung einnahmen. Da bauten sie auch eine eigene Kirche, die an dem viereckigen Marktplatze lag, der das Zentrum der neuen Siedlung bildete. Dies zeigt sich bei der kleinen Binnenlandstadt Skenninge sehr deutlich, auf deren Markt auch eine Rolandssäule stand, die die einzige ist, von der uns in Schweden berichtet wird. Neben dem Markte erhob sich seit dem Ende des 13. Jahrhunderts die Marienkirche, die lange den Namen „Garpenkirche", d. h. „Deutschenkirche" führte, und in das Siegel der Stadt wurde ein Marienbild eingefügt. Mit der Zeit wurde die Marienkirche der Sammelpunkt sowohl der deutschen wie auch der schwedischen Bürger der Stadt, ein Zeichen dafür, daß der Gegensatz zwischen den beiden Nationalitäten nur von sehr kurzer Dauer war.

Im Zusammenhange mit der deutschen Einwanderung in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts vollzog sich im schwedischen Städtewesen eine durchgreifende Entwicklung. Damals geschah es, daß der König die Verwaltung der Stadt dem Rate übergab und das ganze Städtewesen überhaupt nach deutschem Muster organisiert wurde. Gleichzeitig versuchte man jedoch zu verhindern, daß sich die eingewanderten deutschen Bürger in den schwedischen Städten die ganze Macht aneigneten. In Västerås war der Zwölfmännerrat bereits am Ende des 13. Jahrhunderts in zwei Hälften geteilt, sechs Ratsleute waren schwedisch und sechs deutsch, doch war außerdem der Vogt, d. h. der Vorsitzende, ein Schwede. Dasselbe dürfte damals auch anderweitig durchge-

---

[10] Von einigen dieser Städte, speziell Söderköping, sind große Mengen Fettwaren nach Lübeck exportiert worden. Cand. phil. Wilhelm Koppe in Kiel, der in Kürze eine Abhandlung über den schwedischen Handel mit Lübeck im Mittelalter herausgeben wird, hatte die Freundlichkeit, mir dies mitzuteilen.

führt worden sein, u. a. in Stockholm und Söderköping. Im Stadtgesetze König Magnus Eriksons für alle Städte des Reiches[11], das um 1345 entstand und eigentlich für Stockholm ausgearbeitet worden war, wird bestimmt, daß die Deutschen nicht mehr als die Hälfte der Ratsplätze oder der anderen Vertrauensstellungen innehaben dürfen, während die andere Hälfte unter allen Umständen mit Schweden besetzt werden sollte. Diese Bestimmung zeigt mehr als alles andere, wie stark die deutsche Ansiedlung in den schwedischen Städten war, und wie nötig es war, die schwedischen Minoritäten, vor allem in Stockholm, zu schützen.

Wenn wir die Geschicke der Stadtbevölkerung deutscher Herkunft im späteren Mittelalter untersuchen, dann finden wir, daß zwischen den Verhältnissen in den Seestädten, die in enger Verbindung mit Deutschland standen, und in den mehr isolierten Landstädten ein ziemlich ausgeprägter Unterschied besteht. Es ist selbstverständlich, daß in Stockholm, Kalmar, Lödöse und Åbo, wohin ja die deutschen Handelsschiffe ständig ihre Fahrten richteten, die Verbindung mit der Heimat besser erhalten werden konnte als in den Städten des Binnenlandes, wie Uppsala, Linköping und Skara. Überall zeigt sich jedoch, daß die alten deutschen Familien oft nach wenigen Generationen rasch im Schwedentum aufgehen. 1289 wird ein deutscher Bürger Hermann Casabuc in Stockholm erwähnt, und bereits 1323 finden wir einen Nicolaus Casabuc als eines der schwedischen Mitglieder des Rates derselben Stadt angeführt.

In Stockholm waren indessen die Deutschen in der Mehrheit; von den 68 Namen der Stockholmer Ratsherren der Jahre 1400 bis 1420 sind 48 deutsch (von denen einer Bismark lautete), 12 schwedisch und 8 unsicher. Der deutsche Einfluß erreichte in unserem Lande während der Regierung Albrechts von Mecklenburg (1364—1389) seinen Höhepunkt, weil damals nicht nur deutsche Kaufleute und Handwerker, sondern auch deutsche Adelige

---

[11] Sowohl dieses Gesetz wie auch das ältere Stockholmer Stadtgesetz (das sog. „Bjärköarätten" vom Ende des 13. Jahrhunderts) zeigen teilweise einen starken Einfluß der deutschen Stadtgesetzgebung. Leider ist dieses Verhältnis noch nicht genauer untersucht worden.

als Gefolgsleute des Königs einwanderten. Stockholm war damals der Schauplatz einer blutigen Abrechnung zwischen den schwedischen und deutschen Bürgern, des Blutbades nämlich, welches 1389 nach der Niederlage Albrechts gegen Margarete von Dänemark stattfand[12]. Die deutschen Bürger, die eine kriegerische Organisation „die Kapuzenbrüder" (schwedisch: *Hättebröderna*) gebildet hatten, töteten damals eine Anzahl schwedischer Bürger, welche sie verdächtigten, die Stadt Margarete übergeben zu wollen. Es ist möglich, daß hinter diesem blutigen Geschehnis die gleichen Gegensätze liegen wie diejenigen, die fünf Jahre früher auch in Lübeck zwischen den mächtigen Ratsfamilien und den unzufriedenen Handwerkern zum Ausbruch kamen. Die Folge des obgenannten Blutbades war, daß der größere Teil der schwedischen Bürgerschaft auswanderte und erst zurückkehrte, als die Sache Albrechts durch die Übergabe Stockholms an die wendischen und preußischen Städte endgültig verloren war. Das deutsche Element blieb jedoch lange Zeit in Stockholm, Kalmar, Lödöse und Åbo vorherrschend.

Wenn wir uns nun den schwedischen Binnenlandstädten zuwenden, so finden wir, daß das deutsche Element im 15. Jahrhundert mehr und mehr im Schwedentum aufgeht, was wohl hauptsächlich auf Heiraten mit den Schweden zurückzuführen ist. Hier dürfte die Ratsteilung in zwei Nationalhälften zu dieser Zeit aufgehört haben.

Das 15. Jahrhundert ist ja von den Streitigkeiten zwischen der schwedischen Unabhängigkeits- und der Unionspartei erfüllt, von denen die letztere die dynastische Vereinigung mit Dänemark beizubehalten wünschte. In diesen Kämpfen scheint die deutsche Bürgerschaft in Stockholm oft mit den dänischen Unionskönigen gemeinsame Interessen gehabt zu haben. In einer Streitschrift vom Jahre 1460 wird auch in übertriebenen Worten darüber geklagt, daß sich die Deutschen in Stockholm alle Ämter in Stockholm angeeignet hätten, und daß das einzige, was die Schweden noch besitzen dürften, das Scharfrichter- und das

---

[12] Eine kritische Untersuchung über diese Episode findet man bei Ahnlund, Svenskt och tyskt Stockholms äldre historia, S. 11 f.

Totengräberamt wären. Es ist klar, daß, als der Reichsverweser Sten Sture 1471 seinen großen Sieg vor Stockholm über die Dänen und ihre Anhänger gewann, in Stockholm eine nationale Reaktion eintreten mußte. Die Bevollmächtigten der Bürgerschaft des Reiches und die Bauern forderten, daß die Bestimmung des Stadtgesetzes, laut welcher der Rat und die übrigen Ämter der Stadt zwischen Schweden und Deutschen geteilt werden sollten, aufgehoben würde, was auch geschah. Demgemäß wurde verboten, daß Ausländer in Zukunft in den schwedischen Städten Ämter innehätten, eine Bestimmung, die man sofort in Kraft treten ließ. Einige deutsche Ratsherren verließen Stockholm, andere blieben jedoch in der Stadt wohnen, und wir treffen diese sogar wieder später als schwedische Ratsherren. Außerdem blieb natürlich noch eine ziemlich große Anzahl deutscher Bürger in Stockholm übrig, was auch in anderen Städten der Fall war. Die dänische Eroberung Schwedens 1520 scheint hier wohl einen Umschlag mit sich gebracht zu haben, da ein großer Teil der nationalen schwedischen Bürgerschaft von Stockholm beim „Stockholmer Blutbad" hingerichtet wurde. Die Deutschen, die damals zur Macht kamen, waren hauptsächlich Holsteiner und keine Lübecker, denen der siegreiche König Christian II. keineswegs wohlgesinnt war. Das dänische Regime war jedoch von kurzer Dauer, und Stockholm mußte bereits 1523 im Kampfe gegen Gustav Wasa und Lübeck kapitulieren. Das Bündnis zwischen Schweden und Lübeck brachte es mit sich, daß die Stellung der deutschen Stockholmer Bürgerschaft keineswegs schlechter wurde. Unter der deutschen Kolonie in Stockholm hatte die lutherische Lehre ungefähr 1520 ihre ersten und wärmsten Anhänger. Die deutsche Bürgerschaft war es auch, die während der „Grafenfehde" gegen König Gustav eine oppositionelle Haltung einnahm und von ihm 1536 rücksichtslos zertrümmert wurde. Dieses Jahr kann man als den Endpunkt des Einflusses ansehen, den die deutsche Bürgerschaft auf die Politik Schwedens ausgeübt hat, während jedoch der wirtschaftliche Einfluß bedeutend länger zu spüren ist.

Es ist zu bedauern, daß wir über die Geschäftsverbindungen der deutschen Bürger in Schweden mit den Hansestädten nicht mehr wissen. Im allgemeinen scheint es jedoch üblich gewesen zu

sein, daß man das Geschäft zusammen mit einem am Heimatorte verbleibenden Teilhaber führte, welch letzterer als Senior des Geschäftes betrachtet wurde, während der in Schweden ansässige Teil als Handelsvertreter tätig war. Die Folge davon war, daß mehrere der deutschen Bürger in Schweden, z. B. die in Stockholm, Kalmar und Lödöse, an den Privilegien der Hanse Teil haben konnten; so z. B. wird auf dem Hansetage in Lübeck 1407 gesagt, daß „die von Lödöse" in Brügge spezielle Gerechtsame gehabt haben. Die schwedischen Städte waren ja niemals direkt an die Hanse angeschlossen. So ist Stockholm nur einmal, im Jahre 1366 in Hamburg, auf einem Hansetag vertreten. Oftmals geschah es auch, daß die deutschen Bürger aus irgendeinem Grunde nach ihrem Heimatorte zurückkehrten, besonders aus Stockholm. Aber auch von einer kleinen Binnenstadt Skenninge hören wir in diesem Zusammenhange, in Lübeck kommen nämlich zwischen 1289 und 1350 fünf Bürger mit dem Beinamen „de Scheningen" vor.

Obwohl man in dem armen Schweden niemals zu der scharfen Einteilung der Bürgerschaft in Patrizier-Kaufleute und Handwerker gelangte, wie sie in Deutschland bestand, so ist es doch deutlich, daß die Deutschen zu den wohlhabenderen Schichten der Städtebürger gerechnet wurden. Durch ihre Geschäfte mit dem Könige, der Kirche und den Großen kamen sie auch oft in den Besitz von viel Grund und Boden, doch bildeten sie, soweit ersichtlich, kaum bedeutende Geschlechter, die denen des Adels hätten gleichkommen können. Dies beruht darauf, daß der soziale Aufstieg des wohlhabenden deutschen Kaufmannes auf dem Wege über die Kirche vor sich ging. Wenn wir die schwedische Klerisei des Mittelalters vom demographischen Gesichtspunkte betrachten, dann finden wir, daß ein großer Prozentsatz und darunter mehrere Bischöfe deutscher Abstammung waren. Der Bischof ließ gerne seine Geschwister oder andere nahe Verwandte in das Domkapitel eintreten, denn damals blühte der Nepotismus. Die Folge war, daß die Zunahme der deutschen Bürgerfamilien beschränkt war, und daß ihr Eigentum in den Besitz der Kirchen und Klöster gelangte, wofür man viele Beispiele anführen könnte.

Es ist äußerst schwer, die außerordentliche Leistung zu be-

werten, die den eingewanderten Deutschen zuzuschreiben ist. Daß sie in materieller Hinsicht von umstürzender Wirkung war, brauchen wir nicht besonders zu betonen, denn die deutschen Einwanderer waren ja zum größten Teil Überbringer der reichen kontinentalen Stadtkultur. Die Zeit hat unseren Städten, mit Ausnahme von Wisby, hart mitgespielt, und unsere Städte haben nicht, wie es in Deutschland der Fall ist, ihr idyllisches, mittelalterliches Gepräge bewahrt. Nur an einigen Stellen finden sich noch die mittelalterlichen „Marktkirchen", die oft den norddeutschen gleichen. Man kann sie als Monumente der Niederlassung deutscher Bürger bezeichnen. Unser ganzes Städtewesen ruht noch auf der Grundlage, die während der deutschen Einwanderungsperiode im 13. und 14. Jahrhundert gelegt wurde. Worte wie *borgmästere* (Bürgermeister), *rådman* (Ratmann), *rådhus* (Rathaus), *borgare* (Bürger) und *burskap* (Bürgerrecht) gelangte damals in den schwedischen Wortschatz, was man auch von dem Worte *stad* (Stadt) sagen kann, da ja der nordische Ausdruck hierfür *by* ist[13]. Das Wort *Hantverk* (Handwerk) ist deutsch, ebenso auch alle Namen der Gewerbe wie z. B. *skräddare* (Schneider), *slaktare* (Schlächter), *skomakare* (Schuhmacher), *sadelmakare* (Sattelmacher), nur *smed* (Schmied) ist nordisch. Auch andere Gewerbenamen wie *krämare* (Krämer), *krögare* (Krüger), *hökare* (Höcker) sind deutschen Ursprunges, was auch von verschiedenen Bezeichnungen des Hausrats (schwedisch *husgeråd*) gilt, wie *skåp* (Schrank), *gaffel* (Gabel), *rock* (Rock), *mössa* (Mütze), *stövel* (Stiefel). Ja sogar das Wort *språk* (Sprache) ist deutsch, denn das nordische Wort dafür ist *mål*.

Mehr als alles andere bezeugt also die jetzige schwedische Sprache die durchgreifende Bedeutung der deutschen Einwanderung, und niemals hat unsere Sprache vom Auslande eine stärkere Einwirkung erfahren. Der Unterschied zwischen dem Schwedischen des 13. und dem des 15. Jahrhunderts ist unerhört, und es überwiegen in dem letzteren die niederdeutschen Lehnworte. Wir haben aus dem Deutschen ganze Gruppen von Worten entlehnt,

---

[13] Siehe auch die zusammenfassende Übersicht von E. Wessén, „Om det tyska inflytandet på svenskt språk under medeltiden (Nordisk Tidskrift 1929).

die mit Hilfe von Präfixen und Endungen, wie z. B. be- in betala (bezahlen) und för- in författa (verfassen), gebildet werden. Die Ursache ist die, daß in den Städten deutsch und schwedisch ebenso oft und geläufig gesprochen wurde. Die deutschen Worte verdrängten oft die einheimischen, und den Familien deutscher Herkunft fiel es oft schwer, sich das Schwedische grammatikalisch richtig anzueignen, weshalb sich dann eine Mischsprache herausbildete, in welcher die Grundlage nordisch war und der Rest niederdeutsch. „Unsere Sprache", sagt ein schwedischer Forscher, „hat durch diese Berührung mit dem Niederdeutschen im Mittelalter sowohl gewonnen als auch verloren, doch sind diese Entlehnungen nunmehr Elemente unserer Sprache, die wir weder vermissen wollen noch können." Sie spiegeln die Geschichte unseres Landes wider, entsprechend der berühmten Bestimmung des Reichsregenten Birger, daß die Deutschen, die sich in Schweden niederließen, Schweden genannt werden sollten.

IV.

Emdens Seeschiffahrt und Seehandel von der Besitzergreifung Ostfrieslands durch Preußen bis zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals 1744—1899.

Von

Annemarie Müller.

Vorbemerkung.

Der nachfolgende Aufsatz ist eine gekürzte Fassung meiner von Herrn Universitäts-Professor Dr. Hermann Wätjen, Münster, angeregten Dissertation. Diese beruht im wesentlichen auf handschriftlichem Material, den reichhaltigen Aktenbeständen des Rathauses und der Handelskammer zu Emden. Aus dem ersteren Archiv benutzte ich die Repertorien II und III, aus dem letzteren waren die Börsenprotokolle und die Akten der Kaufmännischen Deputation für meine Arbeit von besonderem Wert. Außerdem wurden die einschlägigen Akten des Staats- und des Regierungsarchivs zu Aurich zur Nachprüfung herangezogen, die infolge der Ungenauigkeit der statistischen Belege oft sehr eingehend erforderlich war. Die Beschaffenheit des Materials, das für einige Perioden fast unübersichtlich umfangreich, für andere nur sehr spärlich war, brachte es mit sich, daß die Arbeit nicht in allen Teilen gleichmäßig ausfiel.

Literaturverzeichnis.

Arends, Fr., Erdbeschreibung des Fürstentums Ostfriesland und des Harlinger Landes. Emden 1824.

Rechten- und geschichtmäßige Ausführung des der Stadt Emden aus dem Privilegio Maximiliani I. de Anno 1494 zuständigen Rechtes der Vorbeifahrt. Emden 1745.

Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, hrsgb. vom Königlich-Statistischen Büro zu Hannover, 8. u. 13. Heft. Hannover 1862 u. 1867.

Borkenhagen, Helene, Ostfriesland unter der hannoverschen Herrschaft 1815—1866 in: Abhdlg. u. Vorträge zur Geschichte Ostfrieslands, 21. Heft. Aurich 1924.

Brons, Isaak, Über die Handelszustände der Emshäfen Emden und Leer und über die hannoversche Westeisenbahn, 2. Aufl. Emden 1850.

Dantziger, Karl, Denkschrift betr. die Anlage eines den Anforderungen großer Seeschiffe genügenden Hafens an der Unterems. Emden 1868.

Fitger, E., Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart in: Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 103. Leipzig 1903.

Friedlaender, E., Ostfriesisches Urkundenbuch, Bd. 1 u. 2. Emden 1878 u. 1881.

Gesetzessammlung für das Königreich Hannover, Jahrg. 1853 u. 1860.

Gülich, Gustav v., Geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus der bedeutendsten handeltreibenden Staaten unserer Zeit. 5. Bde. Jena 1830—1844.

Ders., Tabellarische Übersichten zu der geschichtlichen Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus der bedeutendsten handeltreibenden Staaten der neueren Zeit. 1. Bd. Jena 1842 bis 1844.

Hagedorn, Bernhard, Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert in: Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. 3. Berlin 1909.

Ders., Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden. 1580—1648 in: Abhdlg. zur Verkehrs- u. Seegesch. Bd. 6. Berlin 1912.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 7, 4. Aufl., 1926. Artikel: Seeschiffahrt.

Hannovers Handel und Schiffahrt zur See und die Mittel zur Hebung derselben. Statistische Skizze. Göttingen 1864.

Hinrichs, C., Die ostfriesischen Landstände und der preußische Staat 1744—1756 in: Jahrb. d. Ges. f. bildende Kunst u. vaterl. Altertümer, Bd. 22. Emden 1927.

Jahresberichte der Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg 1872 ff.

Klopp, Onno, Geschichte Ostfrieslands, 3 Bde. Hannover 1854 bis 1858.

Krziža, Alfons, Emden und der Dortmund-Ems-Kanal unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Import und Export im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet in: Probleme der Weltwirtschaft, Bd. 8. Jena 1912.

Lübbers, Lübbert Eiken, Ostfrieslands Schiffahrt und Seefischerei in: Zeitschr. f. d. ges. Staatswiss. Erg.-H. 7. Tübingen 1903.

Marcard, G. W., Zur Beurteilung des Nationalwohlstandes, des Handels und der Gewerbe im Königreich Hannover. Hannover 1836.

Palmgrên, Emden, Deutschlands neues Seetor im Westen, seine Bedeutung einst und jetzt. Emden 1901.

Peez, Alexander u. Dehn, Paul, Englands Vorherrschaft. Aus der Zeit der Kontinentalsperre. Leipzig 1912.

Peters, Max, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts, 2 Bde. Jena 1899, 1905.

Reden, Fr. Wilh. v., Deutschland und das übrige Europa. Hdbch. d. Boden-, Bevölkerungs-, Erwerbs- u. Verkehrsstatistik. Wiesbaden 1854.

Ders., Erwerbs- und Verkehrsstatistik des Königstaats Preußen, 3 Bde. Darmstadt 1854.

Ders., Das Königreich Hannover statistisch beschrieben. 2 Bde. Hannover 1839.

Ring, Viktor, Asiatische Handelskompagnien Friedrichs des Großen. Ein Beitrag zur Gesch. d. preuß. Seehandels u. Aktienwesens. Berlin 1890.

Schweckendieck, Festschrift. Zur Eröffnung des neuen Emder Seehafens. Berlin 1901.

Ders., Zur Geschichte von Emdens Handel und Schiffahrt in: Jahrb. d. Gesellschaft für bildende Kunst u. vaterl. Altertümer. Emden 1886—1887.

Spillmann, Die Lage der Schiffahrt und der Schifferbevölkerung im Emsbezirk in: Schrift. d. Vereins für Soz.Pol. Bd. 103. Leipzig 1903.

Szymanski, Hans, Die Segelschiffe der deutschen Kleinschifffahrt in: Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Bl. XX. Lübeck 1929.

Thieß, K., Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart in: Aus Natur und Geisteswelt, Bd. 169. Leipzig 1907.

Vogel, Walther, Geschichte der deutschen Seeschiffahrt. Bd. 1. Berlin 1915.

Ders., Grundlagen der Schiffahrtsstatistik. Ein kritischer Beitrag zur Wertung der Handelsflotte und des Seeverkehrs des Deutschen Reiches in: Veröffentl. d. Inst. f. Meereskunde. Hist. volkswirtschaftl. Reihe, H. 1. Berlin 1911—1913.

Wätjen, Hermann, Zur Statistik der holländischen Heringsfischerei im 17. u. 18. Jahrhundert in: Hansische Geschichtsbl. Jahrg. 1910, Bd. 16. Leipzig 1910.

Wiarda, Tileman, Dothias, Ostfriesische Geschichte, 10 Bde. Aurich und Leer 1792—1817.

Abkürzungen.

E.R.A. = Rathausarchiv der Stadt Emden.
E.H.A. = Archiv der Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg zu Emden.
A.St.A. = Preußisches Staatsarchiv zu Aurich.
A.R.A. = Regierungsarchiv zu Aurich.

Inhaltsangabe.

(Das Schlußkapitel nebst dazugehörigen Anlagen folgt im nächsten Jahrgang.)

Einleitung.

Die Geschichte der Emder Schiffahrt zeigt im Laufe der Jahrhunderte ein stets wechselndes Bild, ein beständiges Auf und Ab. Die günstige Lage der Stadt an der unteren Ems, die früher unmittelbar an den Stadtmauern vorbeifloß[1], einen sicheren, sturmfreien Hafen und die Beherrschung des Zugangs zum Binnenland und zur See ermöglichte, war die beste Vorbedingung für eine kommerzielle Zukunft Emdens. Die wirtschaftliche Lage Ostfrieslands mit seiner außerordentlichen Fruchtbarkeit, seinem gänzlichen Mangel an Holz, das in großen Mengen für Hafen-, Deich- und Sielbauten erforderlich war, drängte geradezu auf einen regen Handelsaustausch mit dem Hinterland und fremden Ländern hin[2].

Der erste urkundliche Hinweis auf Emden als Handelsplatz findet sich in einer der 17 Küren, deren Abfassung etwa um 1156 anzusetzen ist. Dort wird Emden als Ausgangspunkt einer der 7 uralten friesischen Handelsstraßen, nämlich der nach Münster, erwähnt[3]. Über seine Handelsbeziehungen zu England berichtet eine Urkunde aus dem Jahre 1224[4]. Von einer überragenden Stellung in Ostfriesland oder gar im europäischen Handelsverkehr konnte damals noch keine Rede sein. Noch im 14. Jahrhundert war Emden ein Ort von bloß lokaler Bedeutung, seine Bewohner nährten sich von Fischfang und Handel, der aber über die eigenen Bedürfnisse noch nicht hinausging. Einen vorübergehenden Aufschwung brachte dann der Stadt die Aufnahme der Vitalienbrüder, die in den Küstenplätzen Ostfrieslands Zufluchtstätten und Märkte

---

[1] Vgl. Karte. Dieser Hafenplan wurde angefertigt nach dem Original in Krziža: Emden und der Dortmund-Ems-Kanal. S. 179.

[2] Hagedorn, Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert, S. 1ff.

[3] Fürbringer, Die Stadt Emden in Gegenwart und Vergangenheit, S. 229.

[4] Friedlaender, Ostfriesisches Urkundenbuch, Bd. 1, Nr. 16, S. 12.

für ihre geraubten Waren fanden, zugleich aber auch einen Konflikt mit Hamburg herbeiführten.

1433 fiel Emden für 20 Jahre unter die Botmäßigkeit der Hansestadt und blühte rasch auf, sorgte doch Hamburg, das die Stadt zu seinem Stapelplatz machen wollte, für die ungehinderte Ausübung des Vorbeifahrtsrechtes[5]. Dieses für Emden so überaus wichtige Privileg wurde der Stadt auf ihre Bitten hin von Maximilian I. am 4. 2. 1494 in Antwerpen bestätigt[6]. Durch seine wohl absichtlich unklare und dehnbare Fassung ist es in den folgenden Jahrhunderten eine Quelle zahlreicher Auseinandersetzungen und Streitigkeiten besonders mit Groningen und Leer geworden. Der Handel Emdens, bis zum Ende des 15. Jahrhunderts noch auf Westfalen, Oldenburg, die Niederlande, Hamburg, Bremen und Norwegen beschränkt[7], erlebte damals dank der günstigen politischen und wirtschaftlichen Konstellation einen ungeahnten Aufschwung. 1536[8] fingen die Emder an, mit eigenen, großen Schiffen Reederei zu treiben und teilzunehmen an dem großen Warenaustausch zwischen der Ostsee und den westlichen Ländern. Infolge seiner günstigen Lage, seiner Neutralität in den Kriegswirren des 16. Jahrhunderts stieg das einst so unbedeutende Emden zu einem der ersten Seehäfen empor. Auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt übte die Aufnahme der zahlreichen Emigranten aus den Niederlanden einen ungeheuren Einfluß aus. Die Nachfrage nach Emder Schiffen auf dem Frachtenmarkt war noch größer als die Zuwanderung niederländischer Schiffer[9]. Große Vorteile brachten die handelspolitischen Kämpfe Englands mit den Hansestädten und den Niederländern. Jeder politische und wirtschaftliche Konflikt seiner Nachbarstaaten bot Emden Gelegenheit, deren Handel an sich zu reißen. Von hier aus wurde die Getreideversorgung der kriegführenden Mächte

---

[5] Palmgrên, Emden, Deutschlands neues Seetor im Westen, S. 12ff.

6 Friedlaender, a. a. O. Bd. 2, Nr. 1414, S. 429—430, s. Anlage 1.

[7] Hagedorn, a. a. O. S. 43ff.

[8] Hagedorn, a. a. O. S. 91.

[9] ebenda, S. 249.

organisiert. Emden wurde statt Antwerpen der Stapelplatz des englischen Tuchhandels auf dem Kontinent. So war es 1569 die erste Reedereistadt Europas geworden. Der Tragfähigkeit nach besaß es eine größere Flotte als das ganze Königreich England[10]. Reichtum, Volkszahl, Schiffahrt und Handel der Stadt wuchsen mächtig an[11]. 1573 stand sie auf dem Gipfelpunkt ihrer Macht, im Waren- und Schiffsverkehr hatte sie alle anderen europäischen Häfen überflügelt[12].

Auf dieser überragenden Höhe hat sich Emden aber nur eine kurze Zeit behaupten können. Als Seehandelsplatz übertraf die Stadt aber auch fernerhin noch alle niederländischen Städte, mit Ausnahme Amsterdams. Auch die Emder Reederei blieb größer als die jeder anderen europäischen Stadt[13]. Aber ein Rückgang war doch unverkennbar. Auch blieb Emden trotz wiederholter Bitten die Aufnahme in die Hanse versagt. Nach der Befreiung der nördlichen Niederlande kehrten die Emigranten wieder in ihre Heimat zurück, eine stetig zunehmende Abhängigkeit von den Generalstaaten setzte ein, die voller Handelsneid die groß gewordene Konkurrentin zu schädigen suchten. Am meisten aber hat Emden unter den aufreibenden Zerwürfnissen seines Fürstenhauses gelitten. Dazu gesellte sich ein Naturereignis von weitgehender Bedeutung. Die Ems, bis dahin unmittelbar an den Mauern der Stadt vorbeifließend, bahnte sich in gerader Richtung zum Meere einen neuen Weg[14]. Damit setzte der jahrhundertelange, unter großem Kostenaufwand geführte Kampf der Emder um eine neue Zufahrtsstraße ein. Alle Versuche, die frühere Stellung wiederzugewinnen, blieben erfolglos. Vergeblich setzte sich der Große Kurfürst durch Verlegung der Brandenburgisch-Afrikanischen Handelskompagnie von Pillau nach Emden für eine neue Blüte dieser Stadt ein.

---

[10] ebenda, S. 251.
[11] Hagedorn, a. a. O. S. 320.
[12] Hagedorn, a. a. O. S. 329.
[13] E.R.A. Rep. II, Akte 45.
[14] Hagedorn, a. a. O. S. 369, s. auch Karte.

I. Seeschiffahrt und Seehandel Emdens unter preußischer Regierung 1744—1806.

Emden war von seiner stolzen Höhe herabgesunken zu einem Hafenplatz 2. oder gar 3. Ranges, in vollständiger Abhängigkeit von den großen Handelsmetropolen. Sein Eigenhandel war auf ein Minimum reduziert, er beschränkte sich hauptsächlich auf die Ausfuhr der Landesprodukte, besonders des Hafers, nach Bremen, Hamburg und Holland und die Einfuhr der für Ostfriesland notwendigen Lebensbedürfnisse. Der Schiffbau war gänzlich verfallen, die Werften wurden fast nur noch für Reparaturen benutzt, kaum lief ein neues Schiff vom Stapel. Leicht verständlich ist es daher, daß Emden 1744 nach dem Aussterben seines Fürstenhauses, der Cirksenas, mit dem Beginn der preußischen Herrschaft auf eine Besserung der Verhältnisse, vielleicht gar eine zweite Glanzzeit hoffte. Zunächst aber war davon wenig zu spüren.

Die Hafenverhältnisse waren denkbar ungünstig. Seitdem die Ems ihren Lauf geändert hatte, war eine dauernd zunehmende Verschlammung des Fahrwassers eingetreten. Die seewärts einkommenden Schiffe konnten nur bei besonders hoher Flut und günstigem Wind in den Hafen einlaufen. Die für das Hinterland bestimmten Waren mußten wegen der unzureichenden Tiefe der Ems in Leichter umgeladen und dann von Emder Schiffern an ihren Bestimmungsort gebracht werden, während das Schiff leer hinterdrein segelte[1]. Um diesem Übelstand abzuhelfen, begann die Stadt 1769, auf eigene Rechnung von der Mündung des Binnenhafens an durch das Watt zum Tiefenwasser des Dollart, der sogenannten Granatenrille, einen Kanal zu graben und gleichzeitig das alte Fahrwasser abzudämmen[2]. Hierduch war zwar den Schiffen eine leichtere Zufahrt ermöglicht, aber nach kurzer Zeit bildete sich wieder der alte Zustand heraus. Auch das neu angelegte Fahrwasser drohte durch Verschlammung unbrauchbar zu

---

[1] Hinrichs, Die ostfriesischen Landstände und der preußische Staat 1744—1756, S. 201.

[2] E.R.A. Rep. II, Akte 582, s. auch Karte.

werden. 1802 wurde der Stadt ein Projekt zu einem neuen Durchstich durch das Watt vorgelegt, aber der zu hohen Kosten wegen abgelehnt. Es fand lediglich auf Kosten der Kämmereikasse eine Verbreiterung und Vertiefung des Außenfahrwassers statt[3]. Wurden Klagen über neue Verschlammung laut, so nahm man Ausbaggerungen vor. Zur Anlage einer neuen Zufahrtstraße aber schritt man in preußischer Zeit nicht mehr.

Bei diesen ungünstigen technischen Vorbedingungen ist es nicht weiter verwunderlich, daß auch Handel und Schiffahrt besonders in den ersten Regierungsjahren Friedrichs II. keine Zunahme erfuhren, vielmehr durch unüberlegte Maßnahmen geradezu verscheucht wurden, so durch die Erhöhung des Emszolles. Emden hatte nämlich gleich 1744 beim Regierungswechsel um Anerkennung des Stapelrechtes und Erhöhung des Emszolles gebeten. Dieser, ursprünglich eine Entschädigung für den Seebau, wurde von allen in- und ausländischen Waren erhoben, die während der Stapelfrist[4] nicht verkauft und wieder ausgeführt waren, und zwar im doppelten Betrage von denen, die auf anderen, als Emder Schiffen zur Ausfuhr gelangten[5]. Dieser Emszoll nun sollte, zusammengelegt mit dem städtischen Licent, von allen Waren überhaupt, die auf dem Emsstrom Emden passierten, erhoben und von 1 Prozent auf durchschnittlich 4 Prozent des Warenwertes erhöht werden[6], um durch dieses Mittel die Einkünfte der Stadt, die noch von der Fürstenzeit her tief verschuldet war, zu vermehren. Friedrich II. erfüllte die Bitte der Emder, ohne zu ahnen, wie schlecht ihnen damit gedient war, denn die Tariferhöhung hatte zur Folge, daß die benachbarten holländischen Provinzen nicht mehr in Emden kaufen konnten[7]. Ein Verbot, mit der Stadt Handel zu treiben, hätte nicht schlimmer wirken können. Um den hohen Emder Abgaben zu entgehen, bezog das Hinterland jetzt seine Waren per Achse direkt von Bremen und Amsterdam[8],

---

[3] E.R,A. Rep. II, Akte 1030, vol. 2.
[4] s. Anlage 1.
[5] Houtrouw, Ostfriesland, S. 18.
[6] Klopp, Geschichte Ostfrieslands, Bd. 3, S. 8.
[7] E.R.A. Rep. II, Akte 20, vol. 1.
[8] E.R.A. Rep. II, Akte 28.

wo Zoll und Unkosten weit niedriger waren. Von Jahr zu Jahr verkleinerte sich so der Handelskreis Emdens.

Der geringe, noch übrige Verkehr war zudem auch nicht sicher. Die Furcht vor den Seeräubern, den Barbaresken, die nicht nur an den spanischen Küsten kreuzten, sondern oft bis in den Ärmelkanal heraufkamen, hinderte die Kaufleute, Schiffe nach der Pyrenäenhalbinsel zu senden. Kein Fahrzeug irgendeiner Macht, die nicht mit einem jeden der Seeräuberstaaten der marokkanischen Küste einen besonderen Vertrag abgeschlossen hatte, konnte das Mittelmeer sicher befahren, auch nicht, wenn es mit einem Türkenpasse versehen war. Die Schiffahrt jenseits des Kanals wurde daher nur im Herbst und Winter, wenn die Raubschiffe sich nicht mehr in der See aufhielten, betrieben[9]. Es fehlte eben den Preußen vollkommen an einem Schutz zur See, und so waren die ostfriesischen Schiffe wehrlos der Willkür der Barbaresken, aber auch europäischer Kaper ausgesetzt. 1747 klagen die Emder[10]: „Bringen unsere Schiffe die Produkte unserer Heimat nach England, so schweben sie in Gefahr, von französischen Kapern weggenommen zu werden. Fahren sie nach Frankreich, so werden sie von englischen oder holländischen Kapern gefaßt, denn wir sind nie sicher, daß nicht auch Butter, Käse und Getreide als Kriegskonterbande angesehen werden." Übrigens hat Friedrich der Große selbst im Siebenjährigen Krieg von Emden aus eifrig die Ausrüstung von Kaperkreuzern gegen Habsburg, Schweden und Toskana betrieben. Zu Beginn des Jahres 1759 stellte er für 6 Kauffahrteischiffe englischer Herkunft, die unter preußischer Flagge, dem Schwarzen Adler, fuhren, Kaperbriefe gegen die obengenannten Mächte aus. Es heißt darin: Nous l'autorisons à courir sous notre pavillon royal de Prusse, à prendre, à brûler, à couler à fond et à détruire tous les vaisseaux de guerre, vaisseaux marchands, effects et marchandises appartenant à l'Impératrice Reine, au Roi de Suède et au Grand Duc de Toscane et à leurs sujets. Einer dieser Kaper war der Kreuzer Emden von 160 Tonnen und 16 Kanonen, der die Meere von Schweden bis zur Nilmündung unsicher machte und

---

[9] E.R.A. Rep. II, Akte 808.
[10] E.R.A. Rep. II, Akte 91.

seine Prisen in Emden verkaufte. Aber nur ein Jahr lang haben die 6 Kaper ihr Unwesen treiben können. 1760 zog Friedrich II. alle Kaperbriefe wieder ein[11].

Zu der Unsicherheit kam dann noch die Erschwerung des Handels durch die Bestimmungen der Navigationsakte. Besonders nachteilig war die Verfügung, daß europäische Waren auf fremden Schiffen in England nur zugelassen waren, wenn sie in einem unter der Flagge des Ursprungslandes fahrenden Schiffe eingeführt wurden[12]. So war denn den Emdern nur der Import ostfriesischer, nicht einmal aller preußischen Produkte erlaubt und der Handelsverkehr mit England nur sehr gering, da Frachtfahrten dorthin ja nicht in Frage kamen. Vergeblich hat Friedrich II. durch ein Entgegenkommen seinerseits versucht, Zugeständnisse für seine Untertanen zu erlangen, nämlich durch ein Edikt vom 11. 4. 1774, in dem er verordnete, daß von allen englischen in die westfälischen Provinzen importierten Waren nicht der geringste Transitzoll zu fordern und die englischen Schiffe und Schiffer als die freundschaftlichsten unter allen seefahrenden Nationen zu behandeln seien[13]. Auch diese Vergünstigung fruchtete nicht. Erst am 25. 7. 1782 trat eine Milderung der Navigationsakte ein. Großbritannien erlaubte damals, daß die ostfriesischen Schiffer Bauholz, Bretter und Masten gegen Erlegung der gewöhnlichen Abgaben auf ihren Schiffen in englische Häfen einführen durften[14]. Vom 20. 9. 1782 an konnten die Emder auch alle preußischen Produkte nach England verschiffen. Vier Jahrzehnte aber waren unter preußischer Regierung bereits verstrichen, ehe diese Begünstigung erreicht war. Handel und Schiffahrt hatten sich von Jahr zu Jahr verringert, das wenige Übriggebliebene mußte Emden zudem auch noch mit Leer teilen.

In das Vorbeifahrtsrecht, das Emden bisher vor einer wirksamen Konkurrenz dieser Stadt geschützt hatte, wurde 1751 die erste Bresche geschlagen durch Konrad Zytsema aus Leer. Dieser er-

---

[11] Upstalsboomblätter. 10/11. Jahrg. S. 109 u. Klopp a. a. O. Bd. 3, S. 44.

[12] Wörterbuch der Volkswirtschaft, S. 34.

[13] E.R.A. Rep. II, Akte 90.

[14] ebenda.

langte vom König das Recht der Vorbeifahrt, allerdings nur für den Eigenhandel seiner Kompagnie und nur nach jedesmaliger Entrichtung des Zolles[15]. So wenig schädlich das im Anfang den Emdern auch werden konnte, es war damit doch zum erstenmal dieses kostbare Privileg der Stadt durchbrochen und vorauszusehen, daß die Leeraner nicht eher ruhen würden, bis sie für sich selbst ein gleiches Recht erlangten. Am 3. 1. 1765 erfolgte dann die Verordnung Friedrichs des Großen, daß alle von Leeraner Kaufleuten auf eigene Rechnung befrachteten Schiffe Emden passieren konnten, ohne dort anhalten und an die Stadt andere Abgaben, als den Zoll, entrichten zu müssen[16]. Damit war den Leeranern die Möglichkeit der Konkurrenz mit Emden geboten. Die zunächst nur auf 6 Jahre erlassene Verfügung wurde 1771 auf Wunsch des Königs verlängert und hat dann bis 1808 bestanden.

So wenig zuträglich diese Maßregeln Emden auch sein konnten, so ist doch die Regierungszeit Friedrichs II. auch reich an Versuchen, die Stadt zu fördern. Der König war von der segensreichen Wirkung des Handels fest überzeugt. „Das Commercium ist die eigentlichste und wesentlichste Quelle, durch die einem Lande und dessen Bewohnern Segen, Reichtum und Überfluß zugeführt wird. Dieses wollen wir immer mehr und mehr verbessern, in rechten Flor bringen und darin erhalten, mithin alles, was dem entgegen oder hinderlich sein kann, aus dem Wege räumen[17].“ Schon 1748 waren Pläne zur Gründung einer Asiatischen Handelskompagnie aufgetaucht, die dann 1750 verwirklicht und vom König durch Erteilung eines Privilegs lebhaft unterstützt wurden[18]. Es war eine günstige Gelegenheit, Privatkapitalien zu guten Zinsen anzulegen, die Menge der zirkulierenden Zahlungsmittel zu steigern, einen Teil des holländischen Handels nach Ostfriesland zu ziehen und die indischen Waren nicht mehr

---

[15] Rechten- und geschichtsmäßige Ausführung des der Stadt Emden zuständigen Rechtes der Vorbeifahrt, S. 40.

[16] E.R.A. Rep. II, Akte 28, vol. 1.

[17] E.R.A. Rep. II, Akte 20, vol. 1.

[18] E.R.A. Rep. II, Akten der Asiatischen, Bengalischen und Levantinischen Kompagnien. Nähere Einzelheiten bringt Ring, Asiatische Handelskompagnien Friedrichs des Großen.

wie bisher aus zweiter Hand beziehen zu müssen[19]. 1752 segelten „Der König von Preußen" und „Die Burg von Emden" nach China und kehrten nach einem Jahr mit reicher und kostbarer Ladung, vor allem mit Tee, Seide und Porzellan zurück. Begeistert von dem günstigen Resultat wurden noch mehrere Fahrten mit gutem Erfolge unternommen, dann aber verhinderte der Ausbruch des Siebenjährigen Krieges eine Wiederausreise der Schiffe, und so wurde die Kompagnie 1757 aufgelöst. Ein ähnliches Schicksal war der Bengalischen Handelsgesellschaft beschieden. 1753 im Hinblick auf die guten Aussichten der Asiatischen Kompagnie gegründet, erhielt auch sie vom König bereitwillig ein Privileg. Die Erfolge aber waren nur sehr gering, so daß auch dieses Unternehmen 1762 ein frühes Ende nahm. Und noch eine dritte Kompagnie, die Levantinische, kam zustande, mehrere Schiffe kehrten mit gewinnbringender Ausbeute zurück, aber die Pest im Orient machte diesen Fahrten und auch der Kompagnie nach 2jährigem Bestehen 1768 ein Ende. Abgesehen von einzelnen günstigen Resultaten waren diese, von Friedrich dem Großen ins Leben gerufenen Handelsgesellschaften ein Mißerfolg. Es fehlte nicht nur an einem Schutz zur See, sondern auch an Kolonien und Handelsverträgen, die größere Garantie für einen dauernden Erfolg gewährleistet hätten. Die Ausrüstung der Schiffe erforderte große Kosten, zu denen im Inland die Mittel fehlten und sich im Ausland wegen des ungewissen Ausgangs der gewagten Schiffsreisen nicht auftreiben ließen. Außerdem war auch das Schiffspersonal nicht genügend geschult. Korruption unter den Beamten der Kompagnie und widrige Zeitumstände taten dann das Übrige, um diese an sich Erfolg verheißenden Unternehmungen mißglücken zu lassen.

Aber nicht nur durch Kompagnien suchte der König seine Stadt zu fördern, er wollte sie auch auf dem Wege der Zollfreiheit zu einem kapitalkräftigen Hafenplatz machen. Daher verlieh er Emden am 15. 11. 1751 das Portofrankorecht. Alle seewärts einkommenden und auch seewärts wieder ausgehenden Schiffe und Waren sollten nach Entrichtung des Tonnen- und Bakengeldes

---

[19] Palmgrên, a. a. O. S. 38.

von allem Licent und Impost frei sein. Die Waren dagegen, die zwar seewärts einkamen, aber in Ostfriesland konsumiert wurden, mußten den Licent entrichten[20]. Es wurde zur Niederlage für die feineren Waren ein Kommerzienmagazin oder Portofrankohaus eingerichtet, alle größeren Waren nahmen die Empfänger ohne alle weitere Kontrolle des Staates in Privatgewahrsam, nur mußten sie nach Ablauf der Portofrankofrist nachweisen, daß sie die Güter wieder seewärts ausgeführt hatten, widrigenfalls sie dem Zoll verfallen waren. Diese Kaufleute waren auch nicht verpflichtet, sich einer Revision der Portofrankolager von seiten der Behörden zu unterwerfen oder jeden einzelnen Posten, den sie zum Konsum brachten, zu deklarieren und davon die Staatsabgaben zu bezahlen[21]. Dieses Portofrankoprivileg war für Emden überaus vorteilhaft. Es erhielt nicht nur den Handel, sondern erweiterte ihn auch. „Wenn diese Einrichtung aufgehoben würde, müßte der Handel nach England, Frankreich, Kopenhagen, Schweden, den ostpreußischen Häfen, woher die Emder Kaufleute Wein, Branntwein, Pflaumen, Zucker, Kaffee, Tabak, Reis, Tee, Eisen, Teer, Hanf, Roggen und Weizen aus der ersten Hand kaufen, zessieren", so schreibt der Kriegs- und Domänenrat Schnedermann an den Magistrat am 13. 11. 1772[22]. Zur vollen Auswirkung kam dieses Recht allerdings erst im englisch-holländischen Seekrieg.

Zu Beginn der preußischen Regierung lag auch der Schiffbau sehr danieder. Um dieses Gewerbe wieder zur Blüte zu bringen, gab Friedrich II. am 6. 8. 1751 einer Emder Werft das Privileg der Zollfreiheit aller Schiffbaumaterialien und der Freiheit von $^1/_6$ des Licents von allen Waren, die in den auf der Werft neu erbauten Schiffen in allen königlichen Häfen ein- und ausgingen. Diese Licentfreiheit wurde für 6 Jahre erteilt, allerdings nur denjenigen Schiffen, die größere Reisen als bis nach Bremen, Hamburg, Amsterdam oder anderen holländischen Häfen unternahmen.

---

[20] E.R.A. Rep. II, Akte 20, vol. 1. Vgl. auch Anlage 2.

[21] Frisia, Zeitschr. zur Belehrung und Unterhaltung, 3. Jahrg., v. 6. 3. 1844, Beilage Nr. 5.

[22] E.R.A. Rep. II, Akte 20, vol. 1.

Wurden die Schiffe verkauft, so hörte die Vergünstigung auf[23]. Besonders nachteilig für dieses Gewerbe wurde der Siebenjährige Krieg. Bei den hohen Frachten, die überall bezahlt wurden, erfuhr der Schiffbau der neutralen Holländer eine große Zunahme, die sich nach dem Kriege in einem Überangebot an Schriffsraum äußerte und auch im benachbarten Ostfriesland hemmend auf die Schiffbautätigkeit einwirkte. Die Werften mußten ihren Betrieb einstellen, die im Überfluß vorhandenen Schiffe wurden oft $^1/_3$ unter Wert verkauft[24]. Am 7. 2. 1774 wurde die Licentfreiheit auch auf die kleinen Schiffe, die keine größeren Fahrten unternehmen konnten, ausgedehnt. Über die Schiffbautätigkeit liegen leider nur sehr spärliche Zahlenangaben vor. Es wurden in Emden gebaut:

Jahr	Seeschiffe	Heringsbüsen	Jahr	Seeschiffe	Heringsbüsen-
1770[25]	—	9	1774	5	—
1771	4	—	1778[26]	4	4
1772	6	—	1779	5	2
1773	6	—			

1778 und 1779 waren die Frachten besonders hoch, so daß noch mehr Schiffe hätten gebaut werden können, wenn nicht ein Mangel an Arbeitern eingesetzt hätte[27]. Das Bauholz erhielten die Werften aus Westfalen und Königsberg, das Eisen kam aus Stockholm. Seeschiffe von 80 bis 90 Commerzlasten[28] kosteten durchschnittlich etwa 7000—8000 fl. holl., Heringbüsen etwa 3400 fl. holl., ohne Segel und übrige Ausrüstung[29].

Die ungünstige wirtschaftliche Lage der Stadt Emden blieb Friedrich dem Großen nicht verborgen, und er sann auf neue Mittel, um ihren Wohlstand zu heben. 1768 wurden die Emder von einem Plan zur Gründung einer Heringsfischereikompagnie

---

[23] E.R.A. Rep. II, Akte 76, vol. 1.
[24] E.R.A. Rep. II, Akte 76, vol. 1.
[25] E.R.A. Rep. II, Akte 80.
[26] E.R.A. Rep. II, Akte 76, vol. 2.
[27] ebenda.
[28] 1 Commerzlast (C.L.) = 6000 Pfund.
[29] E.R.A. Rep. II, Akte 76, vol. 2.

unterrichtet, der aber bei ihnen wenig Anklang fand. Die Kaufleute wiesen auf die Konkurrenz der Holländer hin, die früher bereits einmal ihre Pläne zunichte gemacht hatten. 1552 hatten die Emder Kaufleute, wohl angeregt durch das Beispiel ihrer holländischen Nachbarn, schon einmal Kauffahrteischiffe zum Fischfang nach der norwegischen Küste ausgesandt. 1559 soll sich die Zahl der Büsen schon auf 19 belaufen haben[30]. Das Geschäft muß sich wohl gelohnt haben, denn aus dem Jahre 1597 besitzen wir eine vom Bürgermeister und Rat der Stadt eigens für Emden aufgestellte „Ordnung des Herings"[31]. Die Konkurrenz der Holländer, der wenig ergiebige Fang in späteren Jahren führten dann aber zur Aufgabe dieses Gewerbes. 1768[32] kam nun Friedrich II. mit einem neuen Projekt, das in Leer auf günstigeren Boden als in Emden fiel. Bei Zeichnung von 60000 fl. holl. wollte der König ein Privileg für den Heringsfang verleihen und den Absatz in seinen Staaten sichern. Mit einem Aktienkapital von 50000 fl. holl. kam dann aber die Heringsfischereigesellschaft doch in Emden zustande, und am 4. 8. 1769 gewährte ihr der König das versprochene Privileg auf 5 Jahre. Die Kompagnie erhielt das Monopol des Heringsfanges für Preußen und vollständige Abgabenfreiheit der zum Fang und zur Ausrüstung der Schiffe notwendigen Materialien. Hinzu kam, daß die Einfuhr fremden Herings besteuert und, sobald die Kompagnie genügenden Fang lieferte, in allen preußischen Provinzen verboten werden sollte. Ebenso wurde freie Einfuhr des für die Konservierung notwendigen spanischen Seesalzes zugestanden. Die Schiffe der Kompagnie waren in allen preußischen Häfen frei vom Tonnen-, Baken- und Lastgeld. 1770 liefen 6 Büsen aus, die mit einem Fang von 1824 Tonnen heimkehrten, ein glückverheißender Erfolg! Dieser aber rief die Holländer auf den Plan. Sie verboten die Ausfuhr aller zum Heringsfang notwendigen Gerätschaften und Fahrzeuge, erließen

---

[30] E.H.K. Akte 54.

[31] abgedr. in: Historische politische . . . . Beiträge, die Königlichen Preußischen und benachbarten Staaten betreffend, 1. Teil, S. 144—149.

[32] Vgl., auch zum folgenden, E.R.A. Rep. II, Akte 608, vol. 1, 2 u. 3 und E.H.K. Akte 54, und Wätjen, Zur Statistik der holländischen Heringsfischerei im 17. u. 18. Jahrhundert, S. 149ff.

ihren Kompagnien alle Ein- und Ausfuhrabgaben und setzten den Preis des Herings so herab, daß er kaum zur Deckung der Unkosten ausreichte. Friedrich antwortete mit einer Gegenmaßregel. Er belegte die Einfuhr des holländischen Herings mit einem Impost von 8 ggr pro Tonne und prämiierte jede Tonne Emder Heringe mit 16 ggr, um die Unternehmungslust seiner Untertanen anzustacheln. Die Holländer aber taten ein weiteres, 1775 setzten sie eine Prämie von 500 fl. holl. auf jede auslaufende Büse, wieder griff der König ein und belegte jede Tonne holländischen Herings mit einer Eingangssteuer von 1 Taler und überwies den ganzen Ertrag der Emder Heringsfischereigesellschaft. Das half! Unter solchen Begünstigungen wuchs die Kompagnie von Jahr zu Jahr, die Anzahl der ausgesandten Büsen stieg zusehends, der Fang reichte aus, um alle preußischen Staaten mit Hering zu versehen.

Emder Heringsfischerei 1770—1785[33].

Jahr	Anzahl der Büsen	Anzahl der Jager	Durchschnittsfang pro Büse in Lasten
1770	6	—	22
1771	10	—	24
1772	10	—	29
1773	10	—	35
1774	10	—	38
1775	12	—	29 ½
1776	14	—	39 ¾
1777	16	2	32 ½
1778	18	—	14
1779	22	2	21
1780	24	—	—
1782	36	2	19
1784	41	2	28
1785	43	2	30

Man bediente sich beim Heringsfang der Büsen, kleiner, unansehnlicher und schwerfälliger Fahrzeuge von etwa 30 Lasten Durchschnittsgröße. Jede Büse zählte etwa 13—14 Mann Besatzung.

[33] E.H.K. Akte 54.

Wie hatte sich nun der Emder Schiffs- und Handelsverkehr entwickelt? Bis in die 60er Jahre hinein hatten die Emder die ostfriesischen Landesprodukte nur nach Bremen, Hamburg und Holland gesandt, von wo dann der Hafer nach England, der Weizen nach Frankreich verschifft wurden. Als nun 1768 in Portugal durch die Vermehrung der Kavallerie eine stärkere Nachfrage für Hafer einsetzte, der von England bezogen wurde, und dort der Preis dieser Getreideart ungewöhnlich stieg, begannen die Emder, ihren Hafer direkt nach England zu exportieren und den Zwischenhandel auszuschalten. Ebenso setzte ein unmittelbarer Weizenversand nach Frankreich ein[34]. Durch diese Erweiterung der Absatzgebiete trat auch eine allmähliche Besserung der Verhältnisse ein; der Verkehr nahm einen langsamen Aufschwung. Erleichterung des Geldumlaufs, erhöhter Kredit wurden notwendig. Um diesen Anforderungen zu genügen, wurde 1768 eine königliche Bank in Emden gegründet[35]. Zu den Mitteln, dem Handel nicht nur einen durch Zeitverhältnisse bedingten Aufschwung zu gewähren, sondern ihm auch eine solide Grundlage zu verschaffen, gehörte die 1768 errichtete Assekuranzkompagnie, der 1783 zwei weitere von der Emder Kaufmannschaft begründete Versicherungsgesellschaften folgten. Zur besseren Ausbildung der Seefahrer wurde außerdem 1782 eine Navigationsschule ins Leben gerufen. 1783 erfolgte die Anschaffung von 2 Lotsenkuttern. Die Anstalten zur Sicherung von Handel und Schiffahrt wurden der Stadt übertragen, die dafür die Seezolleinnahme bekam. Auch die Landzölle wurden ihr gegen ein billiges Pachtgeld zur Verfügung gestellt[36]. Alle diese Maßnahmen hatten sich als notwendig erwiesen infolge der vollständig veränderten Lage des Emder Wirtschaftslebens, die durch den Ausbruch des Nordamerikanischen Freiheitskrieges hervorgerufen wurde.

Spanien und Frankreich ergriffen damals offen die Partei der vom Mutterlande abgefallenen englischen Kolonien. Der Krieg mit England war daher für sie unvermeidlich, damit war aber auch zugleich die Sicherheit der Neutralen zur See bedroht. Denn

---

[34] Wiarda, Ostfriesische Geschichte, Bd. 9, S. 126.
[35] Perizonius, Geschichte Ostfrieslands, Bd. 4, S. 107.
[36] E.H.K. 1816.

gleich 1778 stellten die Engländer den Satz auf, daß die Flagge nicht mehr die Ware decke, daß also auch feindliches Eigentum auf neutralen Schiffen der Wegnahme unterworfen sei. Als Kriegskonterbande wurden von ihnen auch Schiffbaumaterialien, wie Holz, Hanf und Teer, angesehen[37]. Zur Sicherung des Handelsverkehrs wurde 1780 von Rußland die „Bewaffnete Seeneutralität" angeregt, der nach und nach Schweden, Dänemark, Preußen und Österreich beitraten. Mit Bezug auf die Bestimmungen des Utrechter Friedens von 1713 stellte der Bund am 28. 2. 1780 den Grundsatz auf, daß den neutralen Staaten im Kriege jeder Seehandel, außer mit Kriegskonterbande, erlaubt sei. Diese wurde genau definiert als Waffen und Kriegsbedarf, nicht aber Schiffbaumaterialien und Lebensmittel. Es wurde an dem Satz festgehalten: Frei Schiff, frei Gut[38]. Einem Beitritt Hollands zu diesem Bündnis kamen die Engländer mit einer Kriegserklärung zuvor.

Die plötzliche Lahmlegung des ausgedehnten holländischen Handels wurde Ostfriesland und besonders Emden zum größten Vorteile. Schon 1780 bemühte sich eine große Anzahl Holländer, in Emden das Bürgerrecht zu erlangen[39], um von dort aus unter dem Schutze der neutralen preußischen Flagge ihre Handelsgeschäfte fortzusetzen. Man gewährte ihnen ihre Bitte aus Dankbarkeit, weil 1778 während des Bayrischen Erbfolgekrieges in Holland den Emdern dieselbe Vergünstigung zuteil geworden war. Die Ausländer hatten 6 fl. holl. und die gewöhnlichen Abgaben zu entrichten. Wer feste Wohnung nahm, war für 2 Jahre von allen bürgerlichen Lasten befreit. Später wurde Etablierung verlangt; große Schiffer, die sich darauf nicht einlassen wollten, wurden abgewiesen, nicht aber die kleinen, die zwischen Hamburg, Bremen, Groningen, Amsterdam und Emden verkehrten, denn man benötigte viele kleine Fahrzeuge, um die mit großen Schiffen angebrachten Waren über die Watten nach Holland zu transportieren[40]. Der Andrang der Holländer war naturgemäß sehr groß.

---

[37] Peez u. Dehn, Englands Vorherrschaft, S. 28.
[38] ebenda, S. 32.
[39] E.R.A. Rep. II, Akte 817, vol. 1.
[40] E.R.A. Rep. II, Akte 817, vol. 1.

Vom 1. 1. bis zum 15. 10. 1781 haben allein 233 Ausländer, besonders Holländer, das Bürgerrecht, davon 132 Seepässe, die für 1 Jahr ausgestellt wurden, erworben. Wie sehr die Konjunktur ausgenutzt wurde, zeigt folgende Zusammenstellung der erteilten Seepässe[41]:

Jahr	Anzahl der Seepässe	Jahr	Anzahl der Seepässe
1778	27	1782	216 (465)[42]
1779	85	1783	100
1780	109	1784	212
1781	471	1785	98

Der plötzliche Aufschwung der Emder Schiffahrt mußte aber bei den Engländern den Verdacht erregen, daß die Mehrzahl der Inhaber von Emder Seepässen nicht neutrale Preußen, sondern feindliche Holländer waren, und fortan waren auch die unter preußischer Flagge segelnden Schiffe keineswegs mehr vor den englischen Kapern sicher, obwohl die russischen Kriegsschiffe sie in ihrem Konvoi fahren ließen[43]. Die Holländer aber mußten sich fortan bei ihrer Aufnahme verpflichten, auch nach Beendigung des Seekrieges Emder Bürger zu bleiben. Diese Maßnahme hatte dann eine schnelle Abnahme der Einwanderung zur Folge[44].

Emden aber hatte von dieser Konjunktur profitiert. Alle Ein- und Ausfuhr Hollands nahm den Weg über diese Hafenstadt, deren Portofrankoprivileg jetzt zur rechten Bedeutung kam. Teils auf eigenen, teils auf neutralisierten Schiffen erhielten seine Bürger in Kommission und für holländische Rechnung Waren aus England, Frankreich, Preußen und Rußland, die dann, in kleinere Küstenschiffe umgeladen, als Portofrankogüter weiter nach Delfzyl oder innerhalb der Inselkette nach Amsterdam gesandt wurden. An diesem Zwischenhandel wurde glänzend verdient[45]. Der Schiffsbestand stieg zusehends, wie aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich ist.

---

[41] E.R.A. Rep. II, Akte 1231.

[42] Nach E.R.A. Rep. II, Akte 817, 465 Seepässe. Diese Zahl dürfte der ganzen Sachlage nach die richtigere sein.

[43] E.R.A. Rep. II, Akte 91.

[44] E.R.A. Rep. II, Akte 817, vol. 1.

[45] ebenda.

Schiffsbestand Emdens. 1775—1785.

Jahr	Anzahl der Schiffe	Jahr	Anzahl der Schiffe
1. 1. 1775[46]	75	15. 8. 1782	406
1. 7. 1779[47]	89	1. 4. 1784[49]	271
1780[48]	106	Ende 1785	194

Der Tragfähigkeit nach gestaltete sich der Schiffsbestand wie folgt:

Größe der Schiffe in R.L.[50]	1775[46]	1779[47]	1780[48]	1782
unter 25 R.L.	31	36	32	162
von 26— 50 R.L.	16	20	20	
„ 51— 75 „	20	20	25	184
„ 76—100 „	8	11	19	
„ 101—150 „	—	2	9	40
„ 151—200 „	—	—	1	16
„ 201—250 „	—	—	—	3
„ 251—300 „	—	—	—	1
„ 401—450 „	—	—	—	1

Während 1775 noch die kleinen Küstenschiffe unter 50 R.L., die die Ausfuhr der Landesprodukte nach den naheliegenden Märkten Bremen, Hamburg und Amsterdam besorgten, überwogen und 62 % des gesamten Schiffsbestandes ausmachten, zeigte sich 1782 eine Änderung zugunsten der größeren Schiffe von 51—100 R.L., während die kleineren nur noch $39^1/_2$ % der Gesamtzahl in Anspruch nahmen. Die Mehrzahl der Fahrzeuge gehörte zu den neutralisierten — 1782 waren es 300 von 406 —, und es ist wohl anzunehmen, daß die holländischen Schiffe auch die größten waren[51].

Aber nicht nur der Kommissionshandel hatte durch den Seekrieg eine bedeutende Zunahme erfahren, auch der Eigenhandel

---

[46] Ostfriesisches Monatsblatt, 3 Bd., 3. Heft, 1875.
[47] E.R.A. Rep. II, Akte 76, vol. 2.
[48] E.R.A. Rep. II, Akte 817, vol. 1.
[49] E.R.A. Rep. II, Akte 966.
[50] 1 Roggenlast (R.L.) = 4000 Pfund.
[51] E.R.A Rep. II, Akte 817, vol. 1.

hatte seine bisherigen Grenzen überschritten. Der durch den unterbrochenen Verkehr Großbritanniens mit den Kolonien vermehrte Kornbedarf Englands veranlaßte einen immer größeren Getreideexport Emdens[52]. Auch Cadiz und Barcelona hatten jährlich Zufuhren von Weizen, Bohnen und Gerste nötig[53]. Dieser direkte Handel nach Spanien warf gute Resultate ab. Die Spanier waren auf die Landesprodukte der Ostfriesen angewiesen, während das, was sie zu bieten hatten, wie Salz, Wein, Öl, Tabak, rohe Wolle und Seide, zu den ostfriesischen Konsumtionsbedürfnissen gehörte[54]. Für eigene Rechnung wurde Weizen nach Frankreich versandt, während Gerste und Rapssamen hauptsächlich nach Holland exportiert wurden[55].

Auch der Import erfreute sich einer Steigerung. Roggen wurde aus der Ostsee geholt, Holz, das Ostfriesland überhaupt nicht aufzuweisen hatte, ließ man aus Westfalen und Norwegen kommen, Steinkohlen aus England, Eisen aus Schweden. Mit den nordamerikanischen Freistaaten, zu denen der Zugang bis jetzt versperrt war, bahnte sich ein Handelsverkehr an[56]. Die west- und ostindische Fahrt brachte für einige Zeit gute Erfolge[57]. Der Schiffsverkehr im Emder Hafen zeigte ein ganz ungewohntes Bild. Mast an Mast lagen dort die kleinen und großen Fahrzeuge und warteten auf Abfertigung. Der Hafenverkehr hatte sich beträchtlich vermehrt.

Jahr	Anzahl der eingelaufenen Schiffe	Anzahl der ausgelaufenen Schiffe
1750	356	382
1784	482	568[58]

Überall von Archangel bis Lissabon, ja bis nach Westindien, wehte die neutrale Emder Flagge. Die Kaufleute verdienten durch

---

[52] ebenda.
[53] E.H.K. Akte 127.
[54] E.R.A. Rep. II, Akte 808.
[55] E.R.A. Rep. II, Akte 817, vol. 1.
[56] Gülich, Über den gegenwärtigen Zustand des Ackerbaus, des Handels und der Gewerbe im Königreich Hannover, S. 1.
[57] E.R.A. Rep. II, Akte 817, vol. 1.
[58] Reden, Das Königreich Hannover, S. 227.

die günstigen Handelsverhältnisse, die Reeder und die Schiffer durch die gesteigerten Frachten und hohen Löhne, die Landleute durch die erhöhten Getreidepreise und guten Ernten[59].

Nach dem Versailler Frieden von 1783 hörten aber die Vorteile der neutralen Flagge auf. Bei dem Überangebot an Tonnage sanken die Frachtraten ganz enorm, so daß die Reder gezwungen waren, ihre Schiffe mit großen Verlusten zu verkaufen. Durch die hohen Schiffsfrachten angelockt, war im Seekrieg alles verfügbare Geld in Schiffen angelegt worden, und die Werften hatten nicht ausgereicht, alle Aufträge zu erledigen[60]. Nach dem Friedensschluß lebte dann die Rivalität des unermeßlichen holländischen Frachthandels wieder auf. Ein Blick auf die Sundpassage Emder Schiffe zeigt, daß durch die rapide Abnahme der Fahrzeuge 1787 nicht einmal mehr der Stand der Jahre vor dem allgemeinen Aufschwung erreicht wurde.

Sundpassage Emder Schiffe.

Jahr	Anzahl der Schiffe
1777[61]	107
1778	136
1779	149
1787[62]	84

Dem wichtigsten Zweig des Emder Ausfuhrhandels, dem Haferexport, drohte von zwei Seiten Gefahr. 1789 erließen die Engländer ein Prohibitivgesetz gegen die Korneinfuhr, fremdes Getreide auf fremden Schiffen konnte nur gegen Erlegung eines sehr hohen Einfuhrzolles importiert werden, der alle Verdienstmöglichkeit ausschloß. Seit 2 Jahrzehnten hatte Emden große Mengen Getreide nach England verschifft, und zwar geschah dieser Kornexport gewöhnlich in den Herbst- und Wintermonaten. Daß um diese Zeit englische Schiffe den Transport übernehmen würden und so sich wenigstens eine Absatzmöglichkeit für ostfriesisches

---

[59] Palmgrên, a. a. O. S. 46.
[60] E.R.A. Rep. II, Akte 76, vol. 2.
[61] E.R.A. Rep. II, Akte 907.
[62] E.R.A. Rep. II, Akte 966.

Getreide, wenn auch mit geringem Verdienst, bieten würde, war kaum anzunehmen, wagten sich doch die Engländer in günstigerer Jahreszeit nicht einmal in die Emsmündung, da sie das Fahrwasser nicht kannten und ihre Schiffe von größerer und schärferer Bauart tiefer gingen als die kleineren Emder Fahrzeuge. Auch lag bei den größeren englischen Schiffen eine leichtere Entzündungsgefahr des Hafers vor[63]. Aber auch die eigene preußische Regierung trieb eine für Emden nicht günstige Handelspolitik. Vom 12. 9. bis 22. 12. 1792 wurden nicht weniger als drei Kornausfuhrverbote erlassen, zunächst zwar nur gegen Frankreich gerichtet, später aber auf alle Länder ausgedehnt[64]. Vergeblich machten die Ostfriesen am Berliner Hof geltend, daß die Provinz auf den Export angewiesen sei und die Einfuhr des preußischen Roggens, die damit auch wegfalle, nicht entbehren könne. Die Emder hatten nämlich angefangen, aus der Ostsee, Jever und Oldenburg Getreide zu Spekulationszwecken aufzukaufen, wodurch sich ein blühender Kommissionshandel zu entwickeln begann, erleichtert und begünstigt durch das Portofrankorecht. Das Bestreben, einen möglichst großen Zusammenfluß von Früchten und Käufern zu erzielen, wurde aber durch die Ausfuhrverbote vereitelt[65].

Zudem waren die Emder Schiffe wegen des Kriegszustandes Preußens mit den Franzosen vor deren Kapern nie sicher. 1794 wurden allein 14 mit Getreide beladene und für England bestimmte Emder Schiffe von den Franzosen nach Dünkirchen aufgebracht und samt ihrer Ladung kondemniert[66]. Der Schiffsbestand Emdens hatte unter diesen Umständen sehr abgenommen[67].

Jahr	Anzahl der Schiffe	Größe der Schiffe in R.L.
1786	141	8501
1787	135	9258
1788	129	7303
1789	124	7888

[63] E.R.A. Rep. II, Akte 90.
[64] E.R.A. Rep. II, Akte 1055.
[65] E.H.A. Börsenprotokoll v. 24. 1. 1793.
[66] E.R.A. Rep. II, Akte 1050.
[67] E.R.A. Rep. II, Akte 966.

Jahr	Anzahl der Schiffe	Größe der Schiffe in R.L.
1790	129	7302
1791	119	7666
1792	130	7875
1793	109	7531

Einträglich war in dieser Zeit nur der Spanienhandel. Der Weizenexport erfolgte allerdings nicht mehr wie bisher auf eigenen Schiffen, sondern englische, schwedische und dänische Fahrzeuge wurden damit befrachtet[68].

Der zwischen Frankreich und Preußen im Jahre 1795 geschlossene Baseler Friede änderte mit einem Schlage die ganze Situation und brachte Ostfriesland, besonders aber Emden, einen glänzenden, allerdings unsicheren Aufschwung, reagierte doch das Handelsleben dieser Stadt auf die kleinste politische Verschiebung. Seit dem Einfall der Franzosen in die Niederlande und der Erklärung Hollands zur Batavischen Republik betrachteten die Engländer sie als Feind und blockierten ihre Häfen. Der holländische Welthandel geriet ins Stocken, und wieder war Emden — 1795 wurde durch eine Demarkationslinie die Neutralität des nördlichen Deutschlands festgesetzt — mit seinem Portofrankorecht der willkommene Ausweg, wenigstens einen Teil des holländischen Handels aufrechtzuerhalten. Das Bild aus dem holländisch-englischen Seekrieg wiederholte sich, nur in viel größerem Maßstabe.

Wie 1781 und 1782 ließen viele Holländer ihre Schiffe in Emden neutralisieren und setzten von dort aus ihre Geschäfte unter preußischer Flagge mit preußischen Seepässen fort. Über die Ausstellung dieser Pässe liegen folgende Angaben vor[69]:

Jahr	Anzahl der Seepässe	Jahr	Anzahl der Seepässe
1786	43	1792	22
1787	40	1793	44
1788	35	1794	35
1789	34	1795	107
1790	46	1796	499
1791	24	1797[70]	337

[68] E.R.A. Rep. II, Akte 90.
[69] E.R.A. Rep. II, Akte 1231.
[70] E.R.A. Rep. II, Akte 1060, vol. 4—6.

Bei den kriegführenden Mächten erregte diese auffallende Zunahme natürlich Verdacht, und um dem maskierten Handel der Holländer ein Ende zu machen, wurde verlangt, daß bei einem neutralen Schiff außer dem Kapitän auch die Bemannung zu $^2/_3$ aus Neutralen bestehen müsse, außerdem erging von Berlin aus die Forderung, daß jeder zugewanderte Holländer durch eine Kaution von 1000 Talern sich zu verpflichten habe, auch noch nach dem Kriege in Emden seßhaft zu bleiben[71]. Später wurde die Summe auf 600 Taler ermäßigt. Diese Maßnahmen hatten für den Holländer wenig Verlockendes, aber da die Behörden es mit den Bestimmungen nicht allzu genau nahmen, wußte er sich durch Paßschwindel zu helfen. Den Engländern blieb es jedoch nicht verborgen, daß der Emder in vielen Fällen nur seinen neutralen Namen für das Geschäft der Holländer lieh, und so beanspruchten sie dann das Recht der Durchsuchung aller, auch der neutralen Schiffe. Das englische Admiralitätsgericht fällte den Schiedsspruch, daß, wenn ein feindliches Schiff im Kriege von einem neutralen gekauft werde, es dennoch seine frühere Nationalität behalte und als gute Prise anzusehen sei. 1798 wurden daraufhin 91 preußische Schiffe in englischen Häfen aufgebracht, davon vom Admiralitätsgericht 57 kondemniert[72]. Im Jahre 1800 reichten 10 Emder Kaufleute eine Verlustliste von 33 durch englische Kaper aufgebrachten Schiffe ein, die für sie einen Schaden von 1,313,418 fl holl. bedeuteten[73].

Trotz dieser Beeinträchtigungen blühte das Emder Verkehrsleben rasch auf. Kommissions- und Speditionshandel hatten eine große Zunahme zu verzeichnen. Der Warenverkehr Hollands und Englands mit der neutralen Hafenstadt war ein außerordentlich reger. Die Frachtschiffahrt brachte große Gewinne. Die Landesprodukte fanden leichten und sicheren Absatz. Fast aller Verkehr, der vorher über Amsterdam gegangen war, lag nun in den Händen der Ostfriesen, besonders der Emder[74]. Jeder wollte teilhaben an dem einträglichen Geschäft, alles flüssige Geld

---

[71] E.R.A. Rep. II, Akte 966 u. 1173.
[72] E.R.A. Rep. II, Akte 1145.
[73] E.R.A. Rep. II, Akte 1145.
[74] Gülich, a. a. O. S. 3.

wurde in Schiffsparten angelegt, in kurzer Zeit war oft das investierte Kapital wiedergewonnen[75]. Auch der Schiffsverkehr zeigte eine bedeutende Zunahme, zum Vergleich sind in der folgenden Tabelle die Zahlen von 1784 herangezogen.

Jahr	Eingelaufene Schiffe	Ausgelaufene Schiffe
1784[76]	482	568
1797[77]	950	867
1798[78]	1227	1376
1799	1251	3402

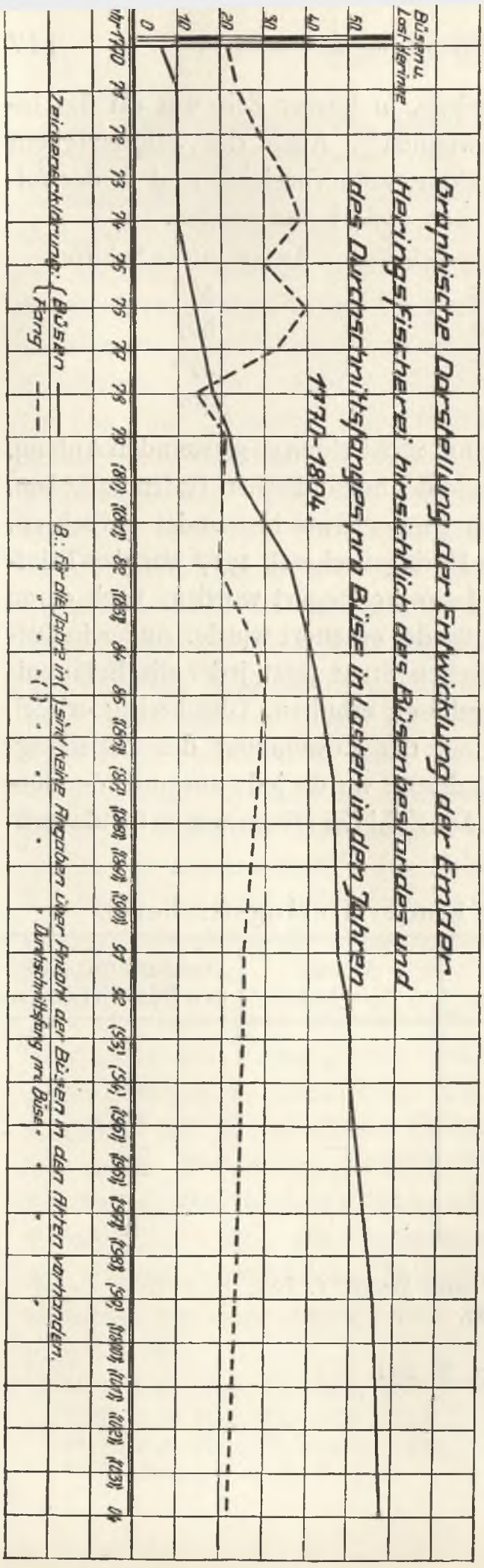
Das neue Jahrhundert nahm nicht einen so glänzenden Anfang. Da die Engländer die Blockade der holländischen Häfen aufhoben, konnten die Holländer den Emder Zwischenhandel entbehren.

Nach wie vor blühte die Heringsfischerei. 1787 war das Privileg der Kompagnie auf 12 Jahre verlängert worden, nach deren Ablauf es jedoch 1799 nicht wieder erneuert wurde. Außer in Ostfriesland konnte im preußischen Staat jetzt jeder die Erlaubnis zur Ausrüstung von Heringsbüsen erhalten. Gleichzeitig erlosch 1799 auch die Vergünstigung der Zuwendung des Zollertrags von fremdem Hering. Statt dessen wurde jede auslaufende Büse mit 300 Gulden prämiiert[79]. Die Zahl der Büsen war in fortdauerndem Steigen begriffen.

Entwicklung der Emder Heringsfischerei.

Jahr	Anzahl der Büsen	Anzahl der Jager	Durchschnittsfang pro Büse in Lasten
1787[80]	46	2	—
1791	47	2	25
1792[81]	49	—	22½
1793	50	—	—
1794	50	—	—
1799	55	3	—
1804	57	3	21½

[75] Arends, Ostfriesland und Jever, 1. Bd., S. 125.
[76] Reden, a. a. O. S. 227.
[77] E.H.A. Akte 270.
[78] Klopp, a. a. O. Bd. 3, S. 231.
[79] E.H.A. Akte 54.
[80] ebenda.
[81] ebenda.



Die nebenstehende graphische Darstellung soll die Entwicklung der Emder Heringsfischerei während der Zeit der preußischen Regierung in bezug auf den Büsenbestand und den Durchschnittsfang veranschaulichen.

Mittlerweile hatte Paul I. von Rußland die „Bewaffnete Seeneutralität" erneuert, der Schweden, Dänemark und Preußen beitraten. Der Bund richtete sich gegen England, das nach wie vor die größte Willkür im Aufbringen und Kondemnieren neutraler Schiffe walten ließ, er löste sich aber schon 1801 nach der Ermordung des Zaren auf. Für kurze Zeit wurde dann zwar der Krieg nach dem Frieden von Amiens 1802 unterbrochen. 1803 brach er von neuem aus. Napoleon besetzte Hannover, England antwortete mit der Blockade von Elbe und Weser[82].

Wieder blieb Emden frei, hier konzentrierte sich der

---

[82] Peez u. Dehn, a. a. O. S. 230.

westdeutsche Handel. Es war geradezu überfüllt von Hamburger und Bremer Kaufleuten, die die nach ihren Heimathäfen bestimmten Schiffe nach Emden kommen ließen, wo man ihnen, um den Speditionshandel zu erhalten, gerne den Licent erließ[83]. Die Holländer zeigten sich damals wenig erkenntlich für die ihnen früher erwiesenen Vergünstigungen, sie ließen ihre von England auf Emden befrachteten Schiffe in Delfzyl einlaufen und brachten so den Kaufmann um seine Provision, das Licent- und Akzisekontor und die Stadt um ihre Abgaben[84]. Auch von seiten Leers drohte wieder Gefahr, die Rivalin drängte auf die Erteilung des Portofrankorechtes und die Ausdehnung des Vorbeifahrtsprivilegs auch auf den Speditions- und Kommissionshandel, und fand in dem Kammerpräsidenten Ludwig von Vincke einen warmen Fürsprecher. Aber ehe noch die Streitfrage erledigt war, wurde Vincke versetzt und die ganze Sache blieb auf sich beruhen[85]. Vergebens bemühte sich Emden bei der Regierung, Handels- und Schiffahrtsverträge mit den nordafrikanischen Seeräuberstaaten zu erlangen. Eine sichere, von den Barbaresken ungefährdete Schiffahrt nach dem Mittelmeer hätte die günstigsten Aussichten geboten und wäre für den Getreidehandel dorthin die beste Vorbedingung gewesen. Aber die Regierung scheute die zu hohen Kosten des geforderten Tributes, und so wanderte die teure Fracht weiter in die Hände der Dänen[86].

Gleichwohl waren 1804 und 1805 Glanzjahre für Reederei und Handel. Trotz der ewigen Unsicherheit vor den englischen Kapern, trotz der Schließung der spanischen Häfen wegen Ausbruchs von Epidemien, trotz wiederholter Getreideausfuhrverbote in den preußischen Ostseeprovinzen und Ostfriesland hatte sich der Emder Verkehr beträchtlich vermehrt. Getreide war wieder das Produkt, das den ganzen Aktivhandel ausmachte. Hafer, Gerste, Weizen, Rübsamen, Bohnen und Erbsen brachte der Boden in so reichem Maße hervor, daß gewöhnlich das Gewächs eines Jahres ausreichte, die innere Konsumtion von 5 Jahren zu

---

[83] E.H.A. Börsenprotokoll v. 17. 10. 1803.
[84] E.R.A. Rep. II, Akte 1119, vol. 2.
[85] E.R.A. Rep. II, Akte 1255.
[86] E.R.A. Rep. II, Akte 808.

bestreiten[87]. Der Überfluß wurde vorzugsweise nach England, Spanien und Portugal exportiert. Es gingen aber auch ansehnliche Ladungen nach Hamburg, Bremen, Dänemark, Norwegen und Frankreich[88]. Der Roggen reichte allerdings nicht aus, da er nur sehr wenig auf dem Marschboden gebaut wurde. Große Mengen wurden daher aus den preußischen Ostseeprovinzen, Petersburg und Riga, teils auf Spekulation, teils auf Portofranko importiert[89]. Aus Rußland kamen große Holzsendungen, die aber verschiedentlich, ebenso wie die Teer-, Pech- und Eisenladungen aus Schweden, als Kriegskonterbande erklärt und aufgebracht wurden[90]. Besonders der Kommissions- und Speditionshandel hatte zwei glänzende Geschäftsjahre zu verzeichnen. Emden war der Mittelpunkt für den Handel nach einem großen Teil Innerdeutschlands und der Schweiz, die Hauptniederlage für die Handelsartikel Hollands und Englands[91]. Auch zu größeren Unternehmungen hatte man 1805 Fahrzeuge ausgerüstet. Zwei Emder Schiffe segelten nach Batavia, 2 weitere nach Amerika. Allerdings konnte die letztere Fahrt nicht weiter ausgebaut werden, da Amerika seine eigene Schiffahrt durch erhebliche Zollerleichterungen begünstigte. Je 1 Emder Schiff war von Buenos Aires, Guadeloupe, Surinam, Martinique und St. Thomas mit voller Ladung zurückgekehrt[92]. Emden besaß, die Heringsbüsen uneingerechnet, 1804 und 1805 363 bzw. 368 Schiffe[93], Zahlen, die es mit Ausnahme des Jahres 1782 seit seiner großen Glanzperiode im 16. Jahrhundert nicht mehr gekannt hatte und bis heute auch noch nicht im entferntesten wieder erreicht hat.

Der Hafenverkehr betrug[94]:

Jahr	Beladen eingelaufene Seeschiffe	Beladen ausgelaufene Seeschiffe
1804	1283	1721
1805	1595	1916

[87] E.H.A. Börsenprotokoll v. 27. 12. 1804.
[88] E.H.A. Börsenprotokoll v. 8. 12. 1806.
[89] E.H.A. Börsenprotokoll v. 27. 12. 1804.
[90] E.H.A. Börsenprotokoll v. 27. 12. 1806.
[91] E.H.A. Börsenprotokoll v. 8. 12. 1806.
[92] E.H.A. Börsenprotokoll v. 27. 12. 1806.
[93] E.R.A. Rep. II, Akte 966.
[94] E.H.A. Beilage zum Börsenprotokoll von 1806.

So gewinnbringend diese Jahre auch waren, sie trugen doch den Keim der Unsicherheit in sich, ihre Grundlage bildete ja nur die damals günstige politische Konstellation, die sich auch sehr bald wieder änderte. Nach dem Bekanntwerden des Pariser Vertrages vom Februar 1806 wurden zwar die Befürchtungen der Kaufleute für die Sicherheit der Seeschiffahrt von der Regierung offiziell für unbegründet erklärt. Aber daß England auf die Besitzergreifung Hannovers durch Preußen und die Sperrung der preußischen Häfen für englische Schiffe mit Gegenmaßregeln antworten würde, war vorauszusehen. Die Emder aber hatten in gutem Vertrauen auf ihre Regierung im Frühjahr 1806 fast die ganze Handelsflotte ausgesandt. Am 4. 4. 1806 wurde auf alle preußischen, in englischen Häfen befindlichen Schiffe Embargo gelegt und die englischen Kaper hatten den Befehl erhalten, alle preußischen Fahrzeuge aufzubringen und die Ems, Weser, Elbe und Trave zu blockieren[95]. Das alles geschah, bevor noch der Krieg erklärt war. Gleich in den ersten Tagen waren 107 ostfriesische Schiffe aufgebracht worden, zu denen dann später noch weitere 56 hinzukamen[96]. Der ganzen Sachlage nach ist wohl anzunehmen, daß der größte Teil dieser Schiffe in Emden beheimatet war. Anfang Juli begann das englische Admiralitätsgericht mit der Kondemnation der aufgebrachten Schiffe, am 14. 7. 1806 reichten die Emder Kaufleute beim Magistrat die Schadenliste von 49 bis dahin schon kondemnierten Schiffen und ihrer Ladungen ein, deren Verlust sich auf 1902047 fl. holl. belief. Die Kaufleute C. F. Koch mit 434509 Gulden, P. u. J. B. Marchés mit 333599 Gulden, Claas Tholen mit 158761 Gulden und J. F. Dammers mit 122192 Gulden Schaden waren wohl die am schwersten Betroffenen[97]. Vergrößert wurde der Verlust noch dadurch, daß die Schiffe, die sich rechtzeitig vor den englischen Kapern in fremde Häfen geflüchtet hatten, durch das lange Stilliegen besonders in den portugiesischen, spanischen und französischen Häfen unbrauchbar zu werden drohten. Teilweise mußte die ganze Besatzung zur Bewachung an Bord bleiben,

---

[95] E.R.A. Rep. II, Akte 1294.
[96] ebenda.
[97] E.R.A. Rep. II, Akte 1279, s. auch Anlage 3.

Unterhalt und Lohn verursachten den Reedern große Kosten[98]. Doch es sollte noch schlimmer kommen. Die politische Lage hatte sich inzwischen wieder geändert. England hatte als erste Bedingung bei Aufnahme der Friedensverhandlungen die Herausgabe Hannovers verlangt, in die Napoleon auch einwilligte. Auf diese Herausforderung hin erließ Friedrich Wilhelm III. den Befehl zur Mobilmachung der preußischen Armee. Der Emder Hafen wurde gesperrt. Engländer und Holländer sorgten dafür, daß kein Schiff ein- und auslief. Mit der Nachricht von dem unglücklichen Ausgang der Doppelschlacht bei Jena und Auerstädt traf gleichzeitig die Kunde ein, daß am 15. 10. 1808 alle in französischen Häfen befindlichen preußischen Schiffe in Embargo gelegt und das Schiffsvolk arretiert sei. 67 Emder Schiffe mit 6146 R.L. Ladung wurden als verloren angemeldet[99]. Ihr Wert wurde vom Magistrat mit 2000000 Gulden veranschlagt[100], m. E. eine viel zu tief gegriffene Summe. Zusammen mit dem durch das englische Embargo verursachten Schaden würde sich also der ganze Verlust auf mindestens 4000000 Gulden belaufen haben. Mit einem Schlage war das gerade in den beiden Vorjahren so blühende Wirtschaftsleben Emdens vernichtet. 1806 war wohl das schwerste und folgenreichste Jahr in der ganzen Emder Geschichte, das auch für die nächste Zukunft kaum Grund zu einer Hoffnung auf Besserung bot.

II. Seeschiffahrt und Seehandel Emdens während der Zeit der Fremdherrschaft 1807—1813.

Schon im Oktober 1806 rückten die Holländer unter dem General Daendels ein und nahmen Ostfriesland für ihren König Ludwig Bonaparte in Besitz. Noch im selben Jahre verhängte Napoleon die Kontinentalsperre, um England seines wichtigsten Absatzgebietes, des europäischen Festlandes, zu berauben und es so wirtschaftlich zu besiegen und ihm die Suprematie zur See zu entwinden. Das Berliner Dekret vom 21. 11. 1806 erklärte die

---

[98] E.H.A. Börsenprotokoll v. 14. 7. 1806.
[99] E.H.A. Börsenprotokoll v. 8. 12. 1806.
[100] E.R.A. Rep. III, Akte 4, M. h. 1.

Britischen Inseln in Blockadezustand und verbot jeglichen Handel mit England und seinen Kolonien. Vom 23. 1. 1807 an durfte kein Schiff mehr aus dem Emder Hafen auslaufen, das nicht durch einen besonderen, vom König unterzeichneten Erlaubnisschein dazu berechtigt war. Selbst die Fischerfahrzeuge wurden vor Abfahrt und nach Ankunft von Justizbeamten durchsucht, und die Schiffer mußten eidlich versichern, nicht mit irgendeinem Fahrzeuge irgendeiner Nation in heimlichem Einverständnis zu stehen[1]. Trotz dieser strengen Anweisungen wurden von Ostfriesland aus nach der Küste von Schleswig-Holstein und den Häfen Norwegens noch einige Fahrten unternommen, nachdem die Reeder den dreifachen Wert der Ladung als Kaution hinterlegt hatten, daß die Waren nicht nach England gingen. So sind bis Juli 1807 noch etwa 80 Emder Schiffe ausgefahren[2]. Dann aber hörten auch diese Unternehmungen auf. Die Geheimratsbefehle Englands vom 18. und 26. 11. 1807 erkannten keinen Neutralen mehr zur See an und unterwarfen alle Schiffe einer Durchsuchung. Das Mailänder Dekret Napoleons vom 17. 12. 1807 erklärte jedes Schiff, das sich von den Briten kontrollieren ließ und Abgaben an sie zahlte, für denationalisiert und gute Prise. Der Pariser Erlaß vom 23. 1. 1808 sperrte alle Häfen des holländischen Königreichs für sämtliche Schiffe. Den Fischern ward zwar ihr Gewerbe nicht untersagt, aber sie mußten bewaffnete Soldaten als Kontrolle mit an Bord nehmen. Diese Verfügungen, die darauf hinzielten, Englands Seeherrschaft zu vernichten und ihm seine Märkte auf dem Kontinent zu verschließen, reichten zwar nicht aus, seinem Handel ernstlich Abbruch zu tun, zerstörten aber das Wirtschaftsleben der zur Sperre gezwungenen Vasallenstaaten Frankreichs, denn das war Holland, zu dem Ostfriesland nach dem Tilsiter Frieden als 11. Departement gehörte.

Gleich 1808 wurden Emdens Privilegien aufgehoben, denn das straff organisierte französische Verwaltungssystem beruhte auf Einheitlichkeit der Abgaben, ohne Rechte und Sonderstellun-

---

[1] Wiarda, a. a. O. Bd. 10, S. 388; Klopp, a. a. O. Bd. 3, S. 289.
[2] Klopp, a. a. O. Bd. 3, S. 289.

gen einzelner besonders zu berücksichtigen[3]. So fielen die mühsam erworbenen und zäh behaupteten alten Rechte der Emder, das Stapel- und Portofrankoprivileg, der Emszoll und das Recht zur Erteilung von Seepässen weg, gleichzeitig damit aber auch die Verpflichtung zum Seebau[4], dessen Kosten von nun an aus den Steuern bestritten werden sollten, um den sich aber in Wirklichkeit die Regierung nicht im geringsten kümmerte.

Von einem rechtlichen Handel kann in dieser Zeit nicht mehr die Rede sein, dazu waren die Verordnungen zu scharf, aber es gab ein Mittel, sie zu umgehen, und das war das Gold, die Bestechung. Ein wohlorganisierter, ausgedehnter Schleichhandel[5] setzte ein mit Helgoland, das nicht nur der Stützpunkt für die englische Blockade der Elbe- und Wesermündung, sondern gleichzeitig auch ein Hauptstapelplatz für englische Kolonial- und Manufakturwaren wurde. Die größten Handelshäuser Englands, Hollands und Deutschlands hatten dort ihre Kontore und ließen ihre Waren auf verbotenen Wegen über Emden weiter nach Innerdeutschland transportieren[6]. Erleichtert durch die Bestechlichkeit der holländischen Kontrollbeamten, die meist arm waren und sich gern bereichern wollten, kam der Schleichhandel rasch in Blüte. Mit ihren kleinen Fahrzeugen holten die Emder, nachdem sie den Paß zur Abfahrt durch Gold erkauft hatten, Ladungen von Kaffee, Zucker, Tee, Tabak und Baumwollwaren von Helgoland, die Landung ging beim Anblick klingender Münze glatt vonstatten, und bei Nacht fuhren dann die schwerbeladenen Wagen landeinwärts[7]. Die Emder Kaufleute berechneten dabei 10, 20

---

[3] Borkenhagen, Ostfriesland unter der hannoverschen Herrschaft, 1815—1866, S. 20.

[4] E.H.A. Börsenprotokoll v. 23. 11. 1808.

[5] Für das folgende wie auch für dieses ganze Kapitel über Emden zur Zeit der Fremdherrschaft vgl. Wiarda, Ostfriesische Geschichte, 10. Bd. Der Verfasser war unter der holländischen Regierung Assessor des Landdrostenamtes, unter dem französischen Rat der Präfektur. Es standen ihm also für die ganze Zeit, deren Akten begreiflicherweise keine Angaben über den Schmuggel enthalten, eine Fülle von Material, besonders mündliche Nachrichten, zur Verfügung. Wo ich im folgenden nicht ausdrücklich eine andere Quelle anführe, stützt sich die Darstellung auf Wiarda.

[6] Peez u. Dehn, a. a. O. S. 251.

[7] Klopp, a. a. O. Bd. 3, S. 319.

und mehr Prozent für ihr Risiko, ihre wenigen, noch erhaltenen Fahrzeuge verdienten unerhört hohe Frachten. Es nutzte nichts, daß Kanonenboote vor die Mündung der Ems gelegt, daß nur auf Vorzeigung von Ursprungszertifikaten Pässe für einzuführende Kolonialwaren erteilt wurden, man wußte sich auch ohne diese zu helfen. Die Offiziere wurden oft mit 100 Pistolen pro Schiff bestochen, und war dieses erst einmal glücklich in ein Siel eingelaufen, so hatte man schon leichteres Spiel, denn die Gendarmen waren dem Gelde gegenüber durchaus nicht unzugänglich. Es half auch nichts, daß eine Zollgrenze von 2000 später 5000 Ruten von der Küste entfernt bezeichnet wurde, innerhalb derer kein Depot für Kolonialwaren angelegt werden durfte[8]. Die Regierung selbst hielt sich nicht einmal an diese Verordnung. Öffentlich zwar war der Schmuggel verboten, heimlich aber ließ man ihn geschehen. Die Bestechlichkeit der Beamten ging bis in die höchsten Stellen hinauf. Natürlich gab es auch Gewissenhafte unter ihnen, die eine scharfe Kontrolle ausübten und die verbotenen Waren konfiszierten, so daß des Geschäft immerhin ein waghalsiges Unternehmen blieb. Aber diese waren doch in der Minderzahl. Auch war ihr Amt ein sehr schwieriges, denn die ostfriesische Küste mit ihren vielen kleinen und kleinsten Schlupfwinkeln, ihren wenig bekannten Fahrwasserverhältnissen machte eine strenge Kontrolle fast unmöglich, während sie das einträgliche Gewerbe des Schmugglers denkbar gut unterstützte.

Mit der mangelhaften Durchführung der Kontinentalsperre in Holland war Napoleon keineswegs zufrieden. Nach Abdankung seines Bruders wurde Holland am 9. 7. 1810 mit Frankreich vereinigt, und Ostfriesland bildete drei schwere Jahre lang das Departement de l'Ems oriental. Statt der nachsichtigen holländischen Zollbeamten achteten nun die französischen Douaniers auf die strenge und gewissenhafte Ausführung der Napoleonischen Dekrete. Alle seewärts eingekommenen Waren wurden als englisch betrachtet und von allen Kolonialwaren eine Nachsteuer von 50 % gefordert. Als auch das die erwartete Wirkung nicht hervorrief, wurden alle englischen Fabrikwaren konfisziert und öffent-

---

[8] Klopp, a. a. O. Bd. 3, S. 317ff.

lich verbrannt, obwohl sie teilweise schon bezahlt, also Eigentum französischer Bürger geworden waren[9].

Wäre nicht das Emder Wirtschaftsleben nach allen Seiten hin durch diese Dekrete in seiner freien Entwicklung gehemmt gewesen, so hätten die Neueinrichtungen der Franzosen zur Förderung des Handels sehr viel beitragen können. So war auf Grund eines kaiserlichen Dekrets vom 18. 10. 1810 das frühere Börsenkollegium als Chambre de Commerce de la ville d'Emden organisiert worden[10]. Gebildet aus neun angesehenen Kaufleuten der Stadt, die schon 10 Jahre in Emden ansässig gewesen sein mußten, sollte dieses Vorbild der heutigen Handelskammern unter dem Vorsitz des französischen Präfekten direkt mit dem Ministerium über alle Handelsangelegenheiten korrespondieren, Gutachten und Wünsche vorbringen[11]. Zu eigentlich fruchtbringender Tätigkeit fehlte ihr aber der Boden, denn die Haupterwerbsquelle der Emder, die Ausfuhr der überschüssigen Landesprodukte zur See, war abgeschnitten und eine Wareneinfuhr konnte nur mehr auf dem irregulären Wege des Schleichhandels stattfinden[12].

Das größte Verdienst der Chambre de Commerce bestand darin, daß sie Emden das Entrepôt réel et fixe erwirkte. Schiffe, die kaiserliche Freibriefe führten, oder Kaper durften nur Rotterdam, Amsterdam oder Emden anlaufen, um ihre Waren in dem Entrepôt abzusetzen. Von den Franzosen wurde Emden also als der Haupthandelshafen des ganzen Departements angesehen, der von ihnen ja auch zum Sitz der Douanendirektion gemacht worden war[13].

Auch ein Kommerztribunal, aus Kaufleuten bestehend, wurde gegründet, um Handelsstreitigkeiten zu entscheiden. In ruhigen, normalen Friedenszeiten hätten alle diese Einrichtungen von großem Nutzen sein können, allein damals nicht. Von Seehandel und Schiffahrt konnte nicht mehr die Rede sein, nachdem der

---

[9] Klopp, a. a. O. Bd. 3, S. 328.
[10] E.H.K. 1816.
[11] E.H.A. Akten der Chambre de Commerce 27. 3. 1814.
[12] Rensen, Die Kommerzkammer in Emden während der französischen Zeit, S. 145.
[13] E.H.A. Akte 4, vol. 1.

Hafen allem fremden Verkehr gesperrt war. Die 1811 noch vorhandenen 41 Schiffe mit 4008 Tonnen Tragfähigkeit[14] lagen unbenutzt im Hafen und vermoderten. 63 Schiffe sind 1811 noch in den Hafen eingelaufen gegen 1595 im Jahre 1805[15].

Auch die Heringsfischereigesellschaft konnte sich nicht mehr halten. 1805 waren die letzten Büsen zum Fang ausgelaufen, dann aber hatte alles stillgelegen. 1811 schritt man zur Auflösung der Kompagnie. An ihre Stelle traten 5 kleinere Reedereien mit 25, 11, 8, 6 und 3 Büsen, während der Kaufmann Abegg 1814 mit 24 Büsen nach Enkhuizen übersiedelte, um dort unter günstigeren Bedingungen seine Geschäfte fortzusetzen, da die Holländer für jede auslaufende Büse eine Prämie von 500 Gulden bewilligten[16].

III. Seeschiffahrt und Seehandel Emdens zur Zeit der hannoverschen Regierung 1815—1866.

Am 17. 11. 1813 ward Emden von dem Joch der Fremdherrschaft befreit. Ostfriesland kehrte für kurze Zeit wieder unter die preußische Regierung zurück. Doch bald schon wurden die geheimen Abmachungen der Reichenbacher Konvention vom 14. 6. 1813 bekannt, die die Abtretung Ostfrieslands an Hannover festsetzten, als Entgelt für englische, den Preußen gezahlte Subsidien. Obwohl die Rückkehr der preußischen Regierung die Erwartungen der Emder nicht erfüllt hatte — war doch keines der alten Privilegien wiederhergestellt worden[1] — so ließen sie doch nichts unversucht, um eine Änderung dieses Vertrages herbeizuführen; allein er war unwiderruflich, und so erfolgte dann am 15. 12. 1815 die feierliche Abtretung Ostfrieslands an Hannover[2].

Die wirtschaftliche Lage Emdens zu Beginn der hannoverschen Herrschaft war geradezu trostlos. Noch hatte sich die Stadt von den schweren Schicksalsschlägen, die sie betroffen, nicht erholt. Die Folgen des Verlustes fast sämtlicher Schiffe im Jahre 1806,

---

[14] E.R.A. Rep. II, Akte 1305.
[15] E.H.A. Beilage zum Börsenprotokoll 1806.
[16] E.H.A. Akte 54.
[1] E.H.A. Akte 270.
[2] Klopp, a. a. O. Bd. 3, S. 417.

der Kontinentalsperre, der englischen Blockade und der Fremdherrschaft mit dem vollkommenen Verfall des Wirtschaftslebens wirkten sich immer noch aus. Der Unternehmungsgeist der Reeder war gelähmt, stumpf geworden durch das unverschuldete Schicksal. Allenthalben fehlte es an Geld, Schiffe zu bauen und auszurüsten. Die fast für 1 Jahrzehnt abgebrochenen Handelsbeziehungen mußten erst langsam wieder angebahnt werden. Auch zeigte sich Leer, das nicht so große Verluste zu verzeichnen gehabt hatte, wieder als Rivalin.

Dazu kamen noch die ungünstigen technischen Vorbedingungen zu einer Aufwärtsentwicklung, besonders der schlechte Zustand des Hafens. Dieser bestand aus dem Rathaus- und Falderndelft mit etwa 40000 qm Wasserfläche. Er war mit der Ems durch eine schmale, lange Fahrrinne verbunden. Diese, wie auch die Delfte, waren ohne Abschluß gegen den Flutwechsel, das Fahrwasser konnte nur sehr schwer für die Schiffahrt offen gehalten werden wegen des sehr beträchtlichen Schlickfalls. Eine Einfahrt war nur Schiffen von 3 bis 3,5 m Tiefgang möglich [3]. Immer wieder wandten sich daher die Emder Kaufleute an die hannoversche Regierung und baten um Maßnahmen gegen die völlige Verschlammung des Hafens. Verschiedene Projekte zur Verbesserung des Fahrwassers wurden mit Kostenanschlägen im Laufe der Zeit eingereicht [4], aber alle abschlägig beschieden und darauf verwiesen, daß Emden die Kosten eines neuen Fahrwassers selbst zu tragen habe [5], obwohl doch der Staat 1818 die Unterhaltung der Häfen auf den Seebauetat übernommen hatte und dafür selbst das Tonnen-, Baken-, Feuer- und Lastgeld von allen, die Ems befahrenden Schiffen erhob [6]. Die hannoversche Regierung schien wenig Verständnis, sogar ein ausgesprochenes Vorurteil gegen den neuerworbenen Hafen zu haben, wie hätte sie sonst 1827 hannoversches Gebiet an Bremen abtreten können, damit diese Stadt in den Besitz der Wesermündung kam und sich dort einen günstigen Hafen anlegen

---

[3] Schweckendieck, Festschrift zur Eröffnung des neuen Emder Seehafens, S. 33.

[4] A.St.A. Domanial-Wasserbau-Sachen C IX C.C. Akte 43, vol. 3.

[5] E.R.A. Rep. III, Akte 4, M. a. 7, vol. 3.

[6] E.R.A. Rep. III, Akte 4, M. h. 28, vol. 1.

konnte! Für den Ausbau des Harburger Hafens an einem Arm der Elbe, wo nur kleinere Seeschiffe einlaufen konnten, hatte die hannoversche Regierung die ganzen Kosten in Höhe von 800000 Talern übernommen[7] und für den Geestemünder Hafen fast 3000000 Taler zur Verfügung gestellt[8], während für die Emder Hafenanlagen nur 80000 Taler bewilligt wurden[9].

1846—1848 wurde endlich ein neues Fahrwasser von etwa 3 km Länge, 4—4 ½ m Tiefe in gerader Richtung vom Rathaus- und Falderndelft zur Ems gegraben[10]. Ungefähr in der Mitte wurden zwei einfache, nebeneinanderliegende Schutzschleusen eingebaut, die der Entwässerung des Binnenlandes wegen gewöhnlich offen standen und nur bei besonders hohen Fluten geschlossen wurden, um die Stadt und den neu eingedeichten Königspolder vor Überschwemmungen zu bewahren[11]. Aber nach wie vor war der so gebildete Binnenhafen von 1600 m Länge, 4,8 m Tiefe und einer Sohlenbreite von 17,6 m ein dem Flutwechsel ausgesetzter Tidehafen, der schon bald wieder verschlickte, während gleichzeitig auch das Außenfahrwasser wieder unter zunehmender Verschlammung zu leiden hatte. Das Ein- und Auslaufen größerer Seeschiffe war bald wieder eine Unmöglichkeit, sie mußten wieder wie ehedem auf der Reede in der Ems ankern und leichtern. Und doch hatte die Grabung des neuen Fahrwassers ungeheure Kosten verursacht. Nur durch die Opferwilligkeit der Stadt, die allein 275890 Taler, also mehr als die Hälfte der 524100 Taler betragenden Gesamtkosten aufbrachte, war die Anlage überhaupt möglich gewesen. Der hannoversche Staat bezahlte nur 163065 Taler und der Domänenfiskus steuerte 85145 Taler zu[12]. Einen Nebenzweck, den Schutz der Stadt vor Überschwemmungen, hatte die kostspielige Anlage zwar erreicht, aber das ganze Unternehmen blieb doch ein Fehlschlag, denn der Hauptzweck, Fahrrinne und Häfen auch für größere Seeschiffe offen zu halten, war nicht erreicht,

---

[7] Borkenhagen, a. a. O. S. 76.
[8] Dantziger, Denkschrift.
[9] A.St.A. Domanial-Wasserbau-Sachen C IX, C.C. Akte 43, vol. 3.
[10] s. Karte.
[11] E.R.A. Rep. III, Akte 4, M. h. 12, vol. 2.
[12] E.R.A. Rep. III, Akte 4, M. a. 7, vol. 2.

ganz abgesehen davon, daß die Schleuse mit ihren geringen Abmessungen — 10,67 m lichte Weite und 4,4 m Drempeltiefe — nur Schiffe mittlerer Größe und mittleren Tiefgangs durchlassen konnte. Schon 1 Jahr nach der baupolizeilichen Abnahme der Anlagen wurden wieder Klagen über die zunehmende Verschlickung laut, bald darauf tauchten auch wieder neue Projekte für die Verbesserung der Hafenverhältnisse auf, die aber unter hannoverscher Herrschaft nicht mehr zur Ausführung kamen.

An Schiffahrtsabgaben mußten nach einem Tarif von 1827 bezahlt werden[13]:

1. Tonnengeld von der Ladefähigkeit:

vom inländischen Schiff pro R.L.	2 ½	Stüber
vom ausländischen Schiff pro R.L.	5	„
vom Schiff der begünstigten Nationen	2 ½	„
vom inländischen Schiff, das auf Hamburg, Bremen u. Amsterdam fuhr	1 ¼	„

2. Feuergeld:

von fremden und einheimischen Schiffen, ein- und auslaufend, pro R.L. des Schiffes	1 ½	„
von Getreideladungen pro R.L.	3	„
von anderen Waren 5 % des Zollertrages		
vom Beurtschiff pro Last des Schiffes	½	„

3. Einklarierungskosten:

von Schiffen	bis zu	25 R.L.	2	Gulden
„ „	von	26— 35 „	4	„
„ „	„	36— 50 „	5	„
„ „	„	51—100 „	7	„
„ „	über	100 „	10	„

Schiffe in Ballast bezahlten nur $^1/_3$ dieser Abgaben.

---

[13] E.H.A. Akte 36.

An Hafenabgaben wurden nach einem Tarif von 1864 erhoben[14]:

1. Hafen- und Kajegeld:

von See- und Leichterschiffen für die geladene Schiffslast beim Ein- und Auslaufen	5 gr

2. Hafenmeistergebühren:

von Seeschiffen bis zu 50 Schiffslasten, die auf Norwegen fuhren		15 „
von anderen Schiffen unter 40 Last		20 „
„ „ „ von 40— 50 L.	1 T.	5 „
„ „ „ „ 50—100 „	1 „	20 „
„ „ „ „ 100—150 „	2 „	5 „
„ „ „ „ 150—200 „	2 „	25 „
„ „ „ „ 200 u. mehr L.	4 „	15 „

3. Winterlagegebühren:

von Schiffen unter 40 Last		17 „
„ „ von 40— 50 Last		20 „
„ „ „ 50—100 „	1 T.	
„ „ „ 100—150 „	1 „	12 „
„ „ „ 150—200 „	1 „	28 „
„ „ „ 200 u. mehr „	2 „	15 „

Wie wirkte sich nun die Zugehörigkeit Ostfrieslands zu Hannover in Emdens Wirtschaftsleben aus? Als preußische Untertanen hatten die Emder vor 1806 teil an der Vergünstigung der geringeren Schiffahrtsabgaben in den preußischen Ostseehäfen, sie konnten daher billg dorthin exportieren. Als Rückfracht nahmen sie gewöhnlich Roggen nach England ein, denn durch die Milderung der Navigationsakte vom 20. 9. 1782 war ja die Einfuhr auf Schiffen des Ursprungslandes jeder Nation freigestellt worden[15]. Diese beiden Vergünstigungen fielen aber für die Emder mit Beginn der hannoverschen Regierung fort. Für die unentbehrliche Frachtfahrt konnte die 1816 für die hannoversche Flagge erworbene freie Schiffahrt auf dem Mittelmeer[16] keinen vollgültigen Ersatz

---

[14] E.R.A. Rep. III, Akte 4, M. 1. 17.

[15] E.R.A. Rep. II, Akte 90.

[16] Marcard, Zur Beurteilung des Nationalwohlstandes des Handels und der Gewerbe im Königreich Hannover, S. 88.

bieten, da damals in Emden Mangel an mittelgroßen Schiffen herrschte, die kleinen aber mit Vorteil für die gefahrvolle Reise nicht benutzt werden und die großen nicht auf volle Frachtladungen rechnen konnten[17]. Die von England, das bis 1837 in Personalunion mit Hannover stand, besorgten Türkenpässe verloren mit der Eroberung Algiers bald beträchtlich an Wert[18]. Außerdem wurde durch ungünstige Regierungsmaßnahmen die Entwicklung des Emder Wirtschaftslebens erschwert. Ein königliches Grenzabgabegesetz vom 21. 4. 1835 bestimmte, daß alle Schiffer beim Grenzsteueramte eine spezielle Deklaration über die Zahl der Colli, deren Marken und Nummern, Inhalt und Menge abgeben sollten, während eine Ausnahme nur stattfand, wenn der Schiffer keine Frachtbriefe hatte. Seit Mai 1840 galt diese Ausnahme jedoch nicht mehr. Steuerprozesse und Geschäftsverminderung waren die Folge. Die Schiffe wurden bei Gewichtsdifferenz wieder geschlossen und aus dem Hafen verwiesen. Die Kaufleute scheuten sich, Fahrzeuge nach Emden zu befrachten, holländische Schiffer weigerten sich direkt, Fracht auf Emden anzunehmen[19].

Auch wurden unter hannoverscher Regierung Emdens alte, unter der Fremdherrschaft verlorengegangene Privilegien nicht in vollem Umfange wiederhergestellt. Das Stapelrecht blieb ganz aufgehoben, weil es zur Zeit des Wiener Kongresses nicht bestanden hatte und die Anlage von neuen Stapelorten untersagt war[20]. Der von Emden erhobene Emszoll wurde 1825 aufgehoben und erst 1843 durch Staatsvertrag zwischen Preußen und Hannover dahin geregelt, daß die Stadt als Entschädigung für den Zoll jährlich 6738 Taler erhielt — am 1. 7. 1848 wurde die Summe um 1500 Taler erhöht —, während nach dem Durchschnitt der mittleren Ertragsjahre 15000 Taler die richtigere Summe gewesen wäre[21].

---

[17] E.H.A. Akte 15, vol. 1.

[18] Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts, Bd. 1, S. 28.

[19] E.H.K. Akte 116.

[20] Borkenhagen, a. a. O. S. 76.

[21] A.St.A. Hannoversches Archiv, Nr. 40.

Auch wurde im Artikel 5 des Abtretungsvertrages[22] vom 29. 5. 1815 der Stadt Emden das Portofrankorecht ausdrücklich garantiert, vermöge dessen der Stadt die Befugnis zustand, seewärts eingehende Waren 2 Jahre lang in Emden niederzulegen und sie während dieses Zeiraumes ohne Entrichtung von Ein-, Durch- oder Ausgangsabgaben seewärts wieder zu exportieren[23]. Aber dieses Recht wurde zum Nachteil der Stadt immer mehr eingeschränkt, so daß es bedeutend an Wert verlor, ohne daß dafür eine Entschädigung eintrat[24]. 1860 wurde es ganz aufgehoben, dafür aber mit Wirkung vom 1. 10. 1860 an eine Freie Niederlage errichtet, deren Gebührentarif 4 Pfennig Krangeld und monatlich ½ Groschen Lagergeld vom Zollzentner Bruttogewicht betrug[25].

Andererseits traten aber auch unter der hannoverschen Herrschaft Handels- und Schiffahrtserleichterungen ein. So erlaubte die großbritannische Regierung am 7. 12. 1820 allen hannoverschen, in Ballast aus den Häfen Englands aussegelnden Schiffen die abgabenfreie Mitnahme von britischen Manufakturwaren, und zwar durfte der Kapitän Waren im Werte von 20 £, die Schiffsmannschaft je im Werte von 5 £ mit an Bord nehmen[26]. Durch besondere mit Preußen 1822, mit Holland 1817 und 1826 abgeschlossene Schiffahrtsverträge erhielt die hannoversche Flagge mit der preußischen und holländischen Gleichstellung hinsichtlich der Entrichtung von Lasten-, Lotsen-, Tonnen-, Feuer- und Bakengeldern[27]. Zur Förderung der einheimischen Schiffahrt wurde am 30. 6. 1824 ein hannoversches Gesetz erlassen, wonach alle in die Häfen Ostfrieslands und des Harlingerlandes einlaufenden Fahrzeuge derjenigen Nationen, in deren Häfen die hannoversche Flagge als eine nicht begünstigte angesehen wurde, bei einer Tragfähigkeit von mehr als 20 C. L. eine besondere Schiffahrtsabgabe von 16 ggr, bei 20 C. L. und darunter von 8 ggr pro

---

[22] Akten des Wiener Kongresses, Bd. 6, S. 147ff.

[23] Gesetzessammlung für das Königreich Hannover 1853, 1. Abteilung, Nr. 74.

[24] E.H.A. Akte 34, vol. 2 u. 3.

[25] Gesetzessammlung, a. a. O. 1860, 1. Abtlg. Nr. 33.

[26] E.H.A. Akte 1, vol. A.

[27] E.H.A. Akte 1, vol. A.

C. L. zu zahlen hatten. Von dieser Abgabe, die der ostfriesischen Schiffahrt zufloß, waren nur Schiffe unter 2 C. L. ausgenommen[28]. Seit 1824 fanden auch die Grundsätze der Reprocity-Navigation-Bill Anwendung auf die hannoversche Schiffahrt, so daß auch Emder Schiffe alle Produkte, verbotene ausgenommen, ohne Rücksicht auf das Ursprungsland ungehindert nach England bringen konnten[29]. 1827 wurde diese Erlaubnis auch auf die Fahrten nach den englischen Kolonien ausgedehnt[30]. Schiffahrtsverträge mit Mexiko 1827, den Vereinigten Staaten von Amerika 1828, Schweden und Norwegen 1837 brachten den beiderseitigen Schiffen Gleichstellung hinsichtlich der Abgaben. 1854 schloß sich Hannover dem Zollverein an und erhielt so auch Anteil an den von diesem geschlossenen Handels- und Schiffahrtsverträgen[31]. Unter preußischer Regierung hatten die Emder im Sunde die Abgaben in gleicher Höhe wie andere Nichtprivilegierte zahlen müssen. Das änderte sich zunächst auch nicht unter der hannoverschen Herrschaft, bis diese dann 1844 einen Vertrag mit Dänemark abschloß, wonach hannoversche Schiffe und deren Ladungen wie die der meistbegünstigten Staaten behandelt werden sollten[32]. 1857 aber wurde dann der Sundzoll ganz aufgehoben.

Diese Regierungsmaßnahmen wirkten sich naturgemäß am stärksten in der Reederei aus, deren Lage in Emden um 1815 sehr schlecht war. Die während der Blüteperiode um die Jahrhundertwende stark angewachsene Bevölkerung, die ihren Haupterwerb in der Schiffahrt gefunden und in der darauffolgenden Zeit der Fremdherrschaft unter furchtbarer Armut und Nahrungslosigkeit gelitten hatte, suchte nun bei Wiedereintritt normaler Zeiten den alt gewohnten Lebensunterhalt im Schiffergewerbe. Aber dem Überangebot von Arbeitskräften stand nur wenig Beschäfti-

---

[28] Soetbeer, Schiffahrtsgesetze, sowie Handels- u. Schiffahrtsverträge verschiedener Staaten im Jahre 1847, S. 3.

[29] E.H.A. Akte 34, vol. 3.

[30] Reden, a. a. O. S. 347.

[31] Peters, a. a. O. Bd. 2, S. 27.

[32] Schweckendieck, Zur Geschichte von Emdens Handel u. Schiffahrt, S. 13.

gung zur Verfügung, denn der Friede ermöglichte jeder Nation wieder die freie Schiffahrt unter eigener Flagge und rief eine starke Konkurrenz hervor. Auch konnte sich die Reederei nur langsam von den schweren Verlusten der napoleonischen Zeit erholen und wieder Schiffe ausrüsten. Die wenigen, noch vorhandenen Fahrzeuge, die nicht dem Embargo zum Opfer gefallen waren, lagen vermodert und verfault im Hafen, so daß ganz von vorn wieder angefangen werden mußte. Durch die Ungunst der Zeitumstände hat der Schiffspark Emdens jedoch während der ganzen hannoverschen Herrschaft nicht wieder die Höhe von 1804 und 1805 erreicht. Innerhalb dieses Zeitabschnittes gibt es wohl Schwankungen, aber von einer Aufwärtsentwicklung der Reederei kann man nicht sprechen — zeigen doch die Jahre 1818 und 1865 genau denselben Schiffsbestand —, eher von einem Rückgang, denn das bedeutet der Stillstand für die Schiffahrt.

Der Seeschiffahrtsbestand Emdens 1818—1848 betrug:

Jahr	Anzahl der Seeschiffe	Jahr	Anzahl der Seeschiffe
1818[33]	96	1837[39]	73
1822	121	1838	84
1824[34]	110	1842[40]	85
1825[35]	136	1843	82
1827[36]	73	1844	87
1830[37]	81	1845	90
1834[38]	81	1846	76
1835	78	1847[41]	103
1836	80	1848[40]	99

[33] E.R.A. Rep. II, Akte 966.
[34] E.R.A. Rep. III, Akte 4, T. 6, X, vol. 1.
[35] E.H.A. Akte 34, vol. 3.
[36] Reden, a. a. O. S. 226.
[37] E.H.A. Akte 34, vol. 2.
[38] E.H.A. Akte 17.
[39] Reden, a. a. O. S. 226 u. Gülich: Tabellarische Übersichten zu der geschichtlichen Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus der bedeutendsten handeltreibenden Staaten der neueren Zeit, S. 137.
[40] A.St.A. Schiffahrtssachen Generalia, Akte 57, vol. 1 u. 2.
[41] Oehlrich, Deutschland zur See, S. 10.

Für die unbedingte Richtigkeit dieser Zahlen kann ich keine Garantie übernehmen, da die Belege aus zu verschiedenartigem Aktenmaterial herausgesucht wurden. In etwa aber dürften die Angaben der wirtschaftlichen Lage entsprechen, wie sich im folgenden noch zeigen wird. Merkwürdig hoch gegriffen scheinen mir die Zahlen von 1822, 1824 und 1825 zu sein, gerade in diesen Jahren stockte der Haupthandelszweig Emdens, die Getreideausfuhr nach England, vollständig, seit 1819 mehrten sich die Klagen über die schlechte Lage der Reederei. Es scheinen mir zwei Erklärungen für dieses Mißverhältnis möglich zu sein. Entweder handelt es sich bei den Angaben von 1822, 1824 und 1825 nicht nur um See-, sondern auch um Fluß- und Wattschiffe, deren Zahl z. B.

1834[42]	26
1835	27
1836	27
1837[43]	30

betrug, oder aber es sind in diesen 3 Jahren die Heringsbüsen, deren Anzahl mit Jagern

1822[44]	29
1824	28
1825	29

betrug, mitgezählt. In allen anderen angegebenen Jahren führen die Statistiken nämlich auch diese beiden Rubriken, Fluß- und Wattschiffe einerseits, Heringsbüsen und Jager andererseits, vollkommen durch, während sie für diese Zeit fehlen.

Dieselbe Unsicherheit bezüglich der Richtigkeit der Angaben besteht bei der Tragfähigkeit der Schiffe, die erst seit einem Gesetz vom 19. 8. 1836 in Roggenlasten à 4000 Pfund anstatt der vorher üblichen Commerzlasten à 6000 Pfund angegeben werden mußte und erst dadurch eine Einheitlichkeit in den Angaben

---

[42] E.H.A. Akte 17.
[43] Reden, a. a. O. S. 226. u. Gülich, a. a. O. S. 137.
[44] E.H.A. Akte 54 u. Akte 34, vol. 2 u. 3.

vorausestzen läßt. Für diese Zeit von 1815 bis 1849, wo dann eine zuverlässige amtliche Statistik einsetzt, kann ich nur für 5 Jahre die Tragfähigkeit der Emder Schiffe angeben, die der Einheitlichkeit und besseren Vergleichsmöglichkeit halber in Roggenlasten umgerechnet wurde.

Jahr	Seeschiffsbestand	Tragfähigkeit in R.L.				
		unter $37^1/_2$	von $37^1/_2$—75	von 75 bis $112^1/_2$	von $112^1/_2$ bis 150	von 150—200
1822[45]	121	68		27	26	—
1824[46]	110	58		26	26	—
1843[47]	82	37	21	13	9	2
1844	87	44	20	13	9	1
1848	99	48	26	22		3

Auffallend ist das Überwiegen der kleinen Schiffe unter 75 R.L. Tragfähigkeit.

1822 sind sie mit . . . . . 56,19 %
1824 „ „ „ . . . . . 52,72 %
1843 „ „ „ . . . . . 70,73 %
1844 „ „ „ . . . . . 73,56 %
1848 „ „ „ . . . . . 74,74 %

am Gesamtbestand beteiligt. Auch hier scheint der prozentuale Anteil der kleinen Schiffe in den Jahren 1822 und 1824 wieder ein falsches Bild zu geben, denn, wie sich später noch zeigen wird, beträgt ihr Anteil auch in den 50er und 60er Jahren rund 70 %, und es ist doch wohl kaum anzunehmen, daß die Anzahl gerade der kleinen Schiffe in einer Zeit des allgemeinen Übergangs zu größeren Seglern und Dampfschiffen von 52 % auf rund 70 % zugenommen habe. Zrotz der Unstimmigkeiten tritt eines ganz deutlich zutage, die Emder Schiffe in dieser Periode waren der Überzahl nach Küstenfahrer, die in der kleinen und großen Cabotage ihren Verdienst suchten. Das blieb auch in der Folgezeit

[45] E.R.A. Rep. II, Akte 966.
[46] E.R.A. Rep. III, Akte 4, T. VI, 10, vol. 1.
[47] A.St.A. Schiffahrtssachen Generalia, Akte 157, vol. 1 u. 2.

so, wo dieses Ergebnis durch Zahlen der amtlichen hannoverschen Statistik erhärtet werden kann.

Seeschiffe.

Am Schlusse des Jahres	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der R.L.	Ladungsfähigkeit in R.L.				
			unter $37^1/_2$	von $37^1/_2$—75	von 75—150	von 150—300	über 300
1849[48]	103	7472	39	41	20	3	—
1850	106	7785	34	50	19	3	—
1851	106	7889	42	53	19	2	—
1852	109	7559	39	51	17	2	—
1853	109	7890	36	52	18	3	—
1854	102	7045	23	55	18	6	—
1855	102	7119	27	50	18	6	1
1856[49]	96	7341	19	47	22	7	1
1857	99	7341	21	45	24	8	1
1858	105	7697	23	50	22	9	1
1859	101	7371	20	49	22	9	1
1860	100	7287	21	47	23	9	1
1861[50]	96	6982	20	42	25	8	1
1862	99	7188	22	41	27	8	1
1863	92	6827	19	37	28	7	1
1864	92	6121	22	37	28	5	—
1865	96	6909	24	35	31	5	1

Auch in dieser Zeit stellten die Schiffe unter 75 Roggenlast wieder das Hauptkontingent, wenn auch eine Abnahme ihres Anteils am Gesamtbestand unverkennbar ist. Während sie 1849 noch 77,66 % ausmachten, ist der Prozentsatz 1865 auf 61,45 gesunken.

Den Anteil der einzelnen Schiffsgrößen am Gesamtbestand in dem Zeitraum von 1849 bis 1865 veranschaulicht nebenstehende graphische Darstellung.

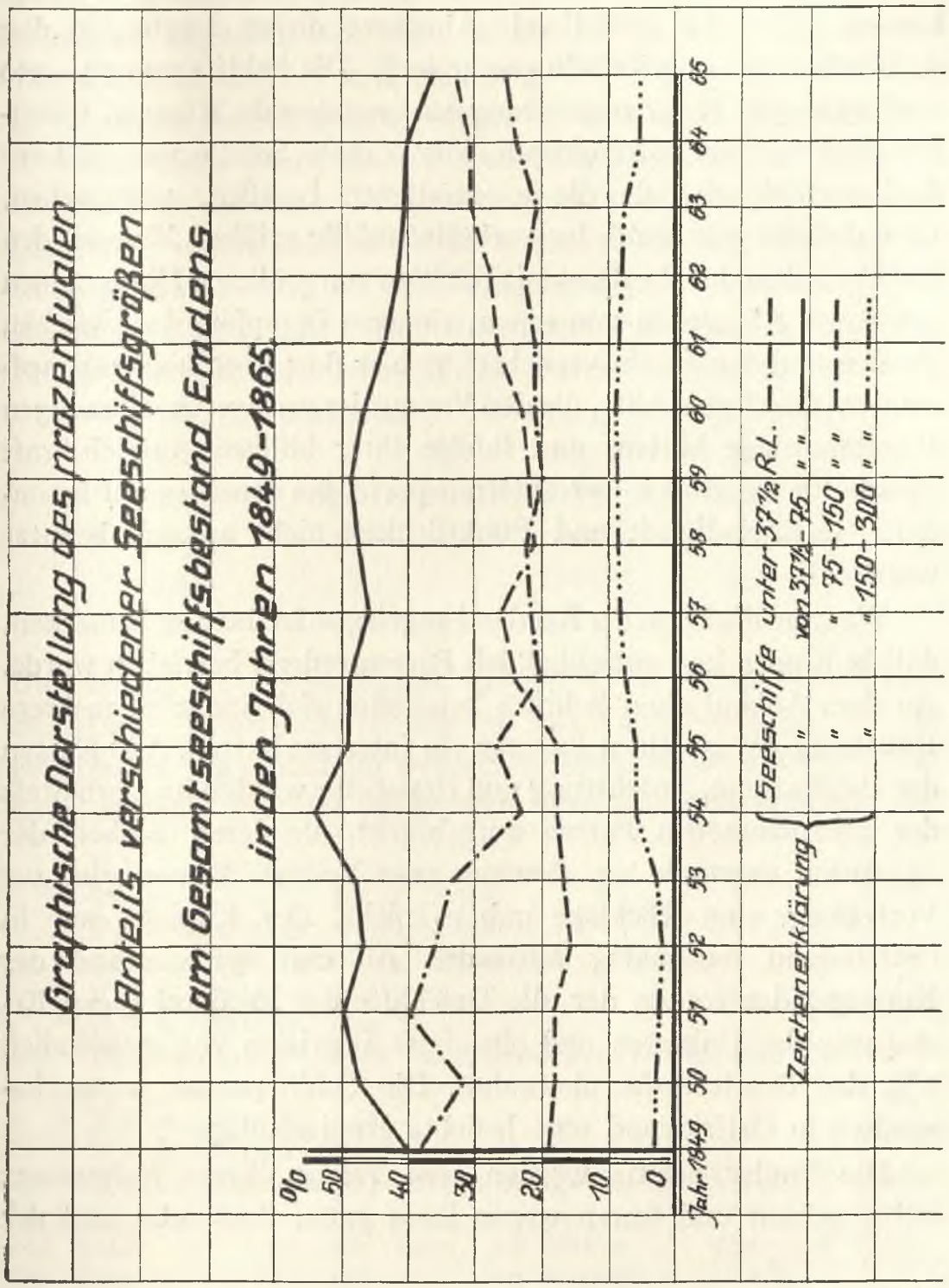
---

[48] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 8. Heft, S. 2.

[49] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 8. Heft, S. 2.

[50] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 13. Heft, S. 2.

Den Hauptanteil haben augenscheinlich die Schiffe von $37^1/_2$ bis 75 Roggenlast Tragfähigkeit, deren Kurve am Anfang und



Ende ungefähr dieselbe Höhe, in der Zwischenzeit aber bedeutendes Ansteigen mit dem Höhepunkt im Jahre 1854 zeigt. Die Schiffe dieser Größe waren meist in der Nord- und Ostsee be-

schäftigt. Die Kurve der Fahrzeuge unter $37^1/_2$ Roggenlast, die für die kleine Außenfahrt, vor allem die Getreidetransporte nach den nächstliegenden Häfen der Weser, Elbe und Hollands in Frage kamen, zeigt eine auffallende Abnahme dieser Schiffe, in den 5 Jahren 1851—1856 allein um 49,95 %. Die Schiffe von 75—150 und 150—300 R. L. zeigen langsam ansteigende Kurven. Offenbar liegt die Tendenz zugrunde, immer mehr Schiffe von größerer Ladungsfähigkeit, als die ausgefallenen besaßen, einzustellen. Grund dafür war wohl der verhältnismäßig größere Nutzen, den das Betreiben der Reederei mit Schiffen von größeren Dimensionen gewährte. Abgesehen von einem einzigen Dampfer, der zwischen Emden und den Inseln verkehrte, gab es dort noch keine Dampf- sondern nur Segelschiffe, die den Vorzug der geringeren, einmaligen Kapitalauslage hatten, und infolge ihrer billigen Antriebskraft gerade für die großen Getreidetransporte, bei denen es auf besondere Geschwindigkeit und Pünktlichkeit nicht ankam, benutzt wurden[51].

Was nun die Form der Reederei angeht, so ist dazu zu bemerken, daß in Emden fast ausschließlich Partenreederei betrieben wurde. An dem Ankauf eines Schiffes beteiligten sich zunächst mehrere Kaufleute, die an seinen Fahrten ein Interesse hatten. Alle Kosten der Beschaffung, Ausrüstung und Reparatur wurden im Verhältnis der übernommenen Parten aufgebracht, als deren Einheit der $^1/_{32}$ Anteil zugrunde lag. Gewinne oder Verluste kamen ganz zur Verteilung, eine Rücklage gab es nicht. Der Kapitän war in Ostfriesland regelmäßig Mitreeder. An der Spitze stand der Korrespondentreeder, der alle Geschäfte der Reederei gegen Erstattung der Unkosten und eine feste Provision von gewöhnlich 2 % der Bruttofracht übernahm. Die Schiffsparten waren besonders in Ostfriesland eine beliebte Kapitalanlage[52].

Die Emder Schiffe wurden zum Teil in ihrem Heimatsort selbst gebaut und waren wegen ihres guten Zustandes und der

---

[51] Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 7, Art. Seeschiffahrt.

[52] Spillmann, Die Lage der Schiffahrt und der Schifferbevölkerung im Emsbezirk, S. 374; Thiess, Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart, S. 36; Fitger, a. a. O. S. 98.

Redlichkeit und Tüchtigkeit ihrer Führer und Mannschaft überall bekannt und gesucht[53]. Ohne durch eine Prüfung einen Nachweis seiner Kenntnisse bringen zu müssen, baute jeder nach den alten bewährten Baumethoden, oder wie der Reeder es vorschrieb. Auf diesen Umstand führt man das lange Festhalten der Ostfriesen an veralteten Schiffsmodellen zurück[54]. Eine direkte Begünstigung des Schiffbaues durch die hannoversche Regierung, z. B. durch Prämien, wie in Preußen, fand nicht statt, wohl aber eine indirekte Förderung, indem nach einem Tarif vom 21. 4. 1835 von im Auslande gebauten Schiffen eine Eingangsabgabe erhoben wurde, die für neue aufgetakelte und segelfertige Fahrzeuge 8 Taler, für alte 4 Taler pro Last betrug[55]. Es wurden in Emden gebaut[56]:

Jahr	Seeschiffe	Jahr	Seeschiffe
1825[57]	4	1850[59]	7
1830[58]	10	1855	4
1835	10	1860	2
1840	8	1865[60]	5
1845	7		

Die Kosten für ein in Emden gebautes, für europäische Fahrt bestimmtes Schiff beliefen sich auf 124 Taler pro R.L., für ein gekupfertes Segelschiff für außereuropäische Fahrt auf $144^1/_2$ Taler[61]. Reden[62] gibt für einige Orte eine Zusammenstellung der

[53] E.H.A. Akte 115.
[54] Peters, a. a. O. Bd. 1, S. 22.
[55] Peters, a. a. O. Bd. 1, S. 22.
[56] Ausführliche Tabelle s. Anlage 4.
[57] E.H.A. Akte 34, vol. 3.
[58] E.H.A. Akte 34, vol. 2.
[59] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 8. Heft, S. 10.
[60] E.H.A. Akte 34, vol. 4.
[61] E.H.A. Akte 115.
[62] Reden, Deutschland und das übrige Europa, S. 541. Es wurden bezahlt:

in Triest . . .	197—107	Taler	in Stettin . .	132—120	Taler
in Bremen . .	175—146	,,	in Wismar . .	131	,,
in Emden. . . .	150	,,	in Hamburg .	128	,,
in Wolgast . .	150—125	,,	in Brake . .	124—114	,,
in Papenburg .	150—120	,,	in Königsberg	123— 99	,,
in Leer . . .	141	,,	in Lübeck . .	120	,,
in Danzig . .	140—130	,,			

durchschnittlichen Bau- und Einrichtungskosten pro Last eines Schiffes für überseeische Reisen. Danach steht Emden, was die Schiffsbaukosten angeht, an dritter Stelle. Die Ostseehäfen arbeiteten entschieden billiger, was wohl auf die bedeutend geringeren Transportkosten für Holz zurückzuführen sein dürfte.

Da Emden nur über einen geringen Eigenhandel verfügte, mußte die Reederei ihre Schiffe vorzugsweise in der Frachtfahrt zwischen fremden Häfen beschäftigen und sich mit dem Gewinn begnügen, den sie aus der Beförderung fremder Güter erzielen konnte. Ihr Hauptarbeitsfeld fanden die Schiffe gewöhnlich in der Vermittlung des Handelsverkehrs zwischen dem Nordosten und Südwesten Europas. Holz, Roggen, Weizen und schlesische Leinwand wurden von den Emder Schiffen nach Spanien gebracht, um mit Salz, Wolle, ost- und westindischen Produkten nach den Ostseehäfen zurückzufahren. Die Mengen waren sehr ansehnlich, wenn die ostfriesischen Schiffe von den Barbaresken nichts zu fürchten hatten[63]. An belgischen Häfen wurden besonders Antwerpen, Brüssel, Gent und Ostende mit Hanf-, Getreide-, Saat- und Wolleladungen aus den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres aufgesucht, während aus der Ostsee ein beträchtlicher Holz- und Roggenversand sich dorthin auf Emder Schiffen vollzog. Ebenso wurden nordamerikanische, brasilianische und westindische Produkte aus ihren Erzeugungsländern nach Belgien transportiert[64]. Auch das Frachtgeschäft mit England war, jedenfalls in den Anfangsjahrzehnten des 19. Jahrhunderts, sehr einträglich. Die Emder Schiffe segelten, von Flensburg, Königsberg, Hamburg und Bremen mit Ladung kommend, meistens mit Kohlen für die Hansestädte befrachtet, wieder von England zurück[65]. Beeinträchtigt wurde dieser ergiebige Frachthandel durch die Hamburger und Bremer Schiffe, die zeitweise unter der allgemein respektierten, hannoverschen Flagge fuhren[66]. Nachteilig wirkte auch die allgemeine Stockung im Getreide-

---

[63] E.H.A. 1814.
[64] E.H.A. Akte 220.
[65] Marcard, a. a. O. S. 96.
[66] E.H.A. 1818.

handel zu Beginn der 20er Jahre[67]. Durch die Unruhen in Spanien und Portugal beschränkte sich bis 1824 die Frachtfahrt auf die Holztransporte nach den französischen und holländischen Häfen, sie erzielte aber gute Resultate. Begünstigt durch die mit England, Holland und Preußen abgeschlossenen Schiffahrtsverträge, warf die Frachtfahrt bis 1830 gute Erträge ab, dann aber folgten mehrere schlechte Jahre. Unruhen in Frankreich, Belgien und Polen riefen Handelsstockungen hervor, 1832 setzte in Riga ein starker Mangel an Holzzufuhren ein, wodurch die frachtsuchenden Emder Schiffe gezwungen waren, in Ballast wieder zurückzusegeln[68]. Durch ein 1834 von der französischen Regierung erlassenes Gesetz, nach dem für jedes Tönnchen Leinsaat, das durch fremde Schiffe in Frankreich eingeführt wurde, eine erhöhte Abgabe von 3 Francs entrichtet werden mußte, hatte die Emder Frachtfahrt eine empfindliche Einbuße erlitten, denn sie pflegte diesen Artikel in größeren Mengen von Rußland nach Frankreich zu verschiffen[69]. 1840 übte die schlechte Ernte in Rußland nachteiligen Einfluß aus. In der Ostsee herrschte auffallender Mangel an Gütern, daher standen die Frachten sehr niedrig[70]. Auf Schiffe und Schiffsparten wurde gegen früher bedeutend mehr versichert, dagegen weniger auf Güter, ein Zeichen, daß der Emder Handel mehr denn je Kommissionshandel wurde[71]. Die größten Emder Schiffe, die sonst im Mittel- und Schwarzen Meer beschäftigt wurden, unternahmen jetzt häufig transatlantische Fahrten. 1833 wurden in Amsterdam ein Schiff nach Batavia, drei nach Surinam, eins nach Havanna und zurück befrachtet[72]. Für die acht größten Emder Schiffe wurden 1843 in Hamburg und Amsterdam Frachten abgeschlossen, um Güter aus New York, Baltimore, New Orleans zu holen und weiterhin zur Versendung großer Mengen raffinierten Zuckers von Amsterdam nach dem Mittelmeer und Konstantinopel zu dienen. Bei der Kreditlosigkeit Amerikas aber wurden nur

---

[67] E.H.A. Akte 34, vol. 3.
[68] E.H.A. Akte 34, vol. 2.
[69] ebenda.
[70] E.H.A. Akte 43.
[71] E.H.A. Akte 34, vol. 2.
[72] E.H.A. Akte 43.

niedrige Frachten bewilligt, die kaum hinreichten, um Reparaturen machen zu lassen und die Assekuranzprämien zu bezahlen[73]. Holzbedarf in Frankreich und England aus der Ostsee, ebenso vermehrte Nachfrage nach Fahrzeugen zur Kohlenverschiffung gaben 1844 den Schiffen von 200 bis 400 Tonnen gute Verdienste, während die kleineren von 80 bis 100 Tonnen unter der Stockung im Getreidehandel sehr zu leiden hatten. In der Salzfahrt von Portugal und Spanien nach den Kapverdischen Inseln und Brasilien waren die Emder jedoch mit Vorteil beschäftigt[74]. 1848 trat durch den dänischen Krieg wieder ein Rückschlag ein. 118 Emder Seeschiffe von 6967 R.L. lagen in fremden Häfen. Neben dem Ausfall an Fracht entstanden auch noch hohe Verluste durch die in den Häfen zu zahlenden Landesabgaben. Es waren nur noch Schiffe auf Fahrten nach Ostindien, Amerika und dem Mittelmeer in Tätigkeit[75]. Die günstige Frachtkonjunktur 1853 entschädigte die Reeder für die voraufgegangenen schlechten Jahre, die Fahrten nach der Donau und dem Schwarzen Meer nahmen immer mehr zu. Der drohende Krimkrieg verdreifachte die Frachten bis zur Blockade der russischen Häfen im Jahre 1854. Durch den Anschluß an den Zollverein hatten die Emder seit diesem Jahre bei der Fahrt von den holländischen Besitzungen in Ostindien und Amerika nach Holland dieselben Rechte wie die Holländer selbst, auch ermöglichte die freie Küstenschiffahrt in England Fahrten von seinen Kolonien zurück nach dem Mutterland[76]. Bis zum Abschluß des Krimkrieges durch den Frieden von Paris im Jahre 1856 waren die Frachten vom Schwarzen Meer durch den Ausschluß der allierten Mächte von der Donaufahrt und die große Nachfrage nach Transportschiffen sehr gut[77]. Von 1857 an mehrten sich die Klagen über anhaltend niedrige Frachten, unter der besonders die Segelschiffe — nur solche besaß ja Emden — litten, während die Dampfer, die den Transport aller feineren und wertvolleren Artikel an sich rissen, durchweg bessere Verdienste erzielten[78]. 1858 setzte

[73] E.H.A. Akte 34, vol. 2.
[74] E.H.A. Akte 220.
[75] E.H.A. Akte 222.
[76] E.H.A. Akte 34, vol. 3.
[77] E.H.A. Akte 34, vol. 3.
[78] E.H.A. Akte 34, vol. 4.

eine allgemeine Geschäftsflaue ein, bei Beginn der Schiffahrt standen die Frachten so erschreckend niedrig, daß die Reeder bis zur Eröffnung der Archangeler Fahrt (Ende Mai) ihre Schiffe im Winterlager hielten und dann auf Aventiurefahrten ausschickten. Alle Häfen waren daher mit frachtsuchenden Schiffen überfüllt. 1859 wurden viele von ihnen mit Kohlen ab England nach Bergen, von dort mit Heringen nach Petersburg und Riga und zurück mit Hafer nach Belgien befrachtet. Das blieb aber auch die einzige Verdienstmöglichkeit[79]. Seit 1860 waren die Reedereigeschäfte infolge des niedrigen Frachtenstandes fast lahmgelegt[80].

Welche Bahnen schlug nun der Seehandel ein? Es hatte sich in Emden ein mehr oder weniger beherrschender Markt für bestimmte Artikel gebildet, es war Stapelplatz für Getreide, Butter und Ölsaat für ein größeres Handelsgebiet geworden[81]. Im Export nahm die Getreideverschiffung vor allem nach Holland, England, Bremen, Spanien und Portugal den ersten Platz ein[82]. England erzeugte damals noch auf eigenem Boden fast den Bedarf seines Landes und suchte durch hohe Zölle seit 1815 die Einfuhr fremden Korns in Großbritannien zu beschränken. Das britische Korngesetz hatte jedoch auf den Import kaum einen merkbaren Einfluß, solange die Getreidepreise auf den englischen Märkten sich über der Höhe hielten, bei welcher die Einfuhr verboten war. Veranlaßt durch die dauernden Mißernten war das bis 1818 der Fall[83], so daß in den Jahren 1815—1817 der Getreidehandel in Emden blühte. Von den in diesen drei Jahren beladen ausgelaufenen 926 Schiffen waren:

---

[79] ebenda.

[80] Über die den Emder Schiffen für die Frachtfahrten zwischen fremden Häfen bewilligten Frachtraten habe ich keine Angaben in den Akten gefunden, wohl aber für die Frachtreisen, die den Emder Hafen als Ausgangspunkt oder Endziel hatten. Vgl. dazu die folgenden Ausführungen.

[81] Hannovers Handel und Schiffahrt zur See, S. 31.

[82] E.H.A. 1815.

[83] Gülich, Über den gegenwärtigen Zustand des Ackerbaus, des Handels und der Gewerbe im Königreich Hannover, S. 11.

454 Schiffe mit Getreide
196 „ „ Stückgütern
114 „ „ Heringen
75 „ „ Butter und Käse
64 „ „ Dachziegeln
23 „ „ sonstigen Gütern beladen[84].

Von den 454 Getreideschiffen gingen[85]

240 Schiffe nach Holland
93 „ „ England
60 „ „ Bremen
23 „ „ Spanien und Portugal
23 „ „ Frankreich
6 „ „ Norwegen
1 Schiff „ der Ostsee
1 „ „ Hamburg
7 Schiffe „ sonstigen Häfen.

Damals betrug die Getreideausfuhr 47,90 % des Gesamtexportes, wovon 52,86 % nach Holland, 20,49 % nach England gingen. Dann trat aber ein Umschwung ein. 1819—1825 fielen, hervorgerufen durch reiche Ernten, die Kornpreise ganz beträchtlich, so daß das britische Korngesetz von 1815 in Anwendung trat und eine Einfuhr unmöglich machte. Holland und Spanien verschlossen ihre Häfen dem fremden Getreide ebenfalls durch Erhöhung des Einfuhrzolls[86]. Die Getreideversendungen wären wahrscheinlich noch unbedeutender gewesen, hätten nicht die Unruhen im türkischen Reich der Kornausfuhr aus den russischen Häfen am Schwarzen Meer Hindernisse in den Weg gelegt. So blieb Lissabon einer der wichtigsten Märkte für das ostfriesische Getreide[87]. 1826 belebte sich das Korngeschäft wieder, die aufgespeicherten Getreidevorräte fanden erhöhten Absatz, der für Produzenten,

---

[84] Arends, a. a. O. S. 239.
[85] Gülich, a. a. O. S. 11.
[86] E.H.A. Akte 34, vol. 3.
[87] Gülich, Über den Handel und die übrigen Zweige der Industrie im Königreich Hannover, S. 390.

Kaufleute und Reeder gleich vorteilhaft ausfiel[88]. 1832 brachte dann einen Rückschlag, die Zölle in England waren derartig hoch, daß schon verschifftes Getreide wieder ausgeladen wurde[89]. Über die Größe des Getreideexportes zur See in den Jahren 1838—1845 findet sich eine Zusammenstellung bei Brons[90]:

Getreideart	Lasten à 96 Himten[91]	Getreideart	Lasten à 96 Himten[91]
Hafer . . .	22511	Roggen . .	2119
Rapssamen	5396	Gerste . .	1232
Weizen . .	4008	Buchweizen	392
Bohnen . .	3466		

Unter den Getreidesorten, die Emden zur Ausfuhr brachte, nahm also der Hafer die erste Stelle ein und fand seinen Hauptkäufer in England. Wie stark der Export dorthin überwog, ist ersichtlich aus folgender Tabelle[92].

Jahr	Haferausfuhr in Lasten à 96 Himten nach			
	England	Belgien	Holland	verschiedenen Ländern
1839	3054	—	—	145
1840	2925	41	—	60
1841	608	449	28	284
1842	3105	318	—	682
1843	330	1012	—	1635
1844	770	—	—	786
1845	3594	—	—	465

Die fortschreitende Industrialisierung Englands hatte ständig ansteigende Zufuhren von Getreide zur notwendigen Folge, so war es denn 1846 zur Aufhebung seiner Korngesetze mit ihrer gleitenden Skala gezwungen, was natürlich den Emdern zugute kam. 1847 zeigte im Export aller Getreidearten gegenüber den Vorjahren eine Zunahme, besonders bei der Haferausfuhr.

[88] E.H.A. Akte 34, vol. 3.
[89] E.H.A. Akte 34, vol. 2.
[90] Brons, Über die Handelszustände der Emshäfen Emden und Leer und über die hannoversche Westeisenbahn, S. 65, Anlage 3.
[91] Ein Himten = 31,15 Liter.
[92] Brons, a. a. O. S. 65.

Die Ausfuhr wurde seewärts durch 352 Schiffe vermittelt, die Anfuhr landwärts erfolgte durch 4551 Dorfschiffe und Kähne, 5454 Wagen und 1492 Schlitten. Eine Änderung im Kornhandel trat seit 1856 insofern ein, als von diesem Zeitpunkt, der Eröffnung der hannoverschen Westeisenbahn, an ein großer Teil des Getreides per Bahn nach dem Münsterland ging, während vorher fast alles Korn über See exportiert wurde. Nähere Angaben darüber fehlen jedoch.

Das Getreidegeschäft beschränkte sich nicht allein auf den Export der einheimischen Produktion, sondern es wurden auch fast jeden Winter ansehnliche Quantitäten Weizen und Roggen besonders in den Ostseehäfen und Archangel gekauft, um dann im folgenden Sommer je nach der Konjunktur entweder zur einstweiligen Niederlage auf Portofranko nach Emden gebracht oder unmittelbar der Weizen nach England, der Roggen nach Holland zum Verkauf geschickt zu werden. Auf dieselbe Art wurden im Schwarzen und Kaspischen Meer Leinsaat und Roggen angekauft und nach Holland und Belgien konsigniert. Auch gingen z. B. 1844 umfangreiche Getreideladungen für Emder Rechnung und auf Emder Schiffen von Ägypten nach Liverpool und Sierra Leone[93].

Die bewilligten Frachten schwankten je nach Konjunktur für Hafer von Emden nach London zwischen 9 und 30 s per Haferlast = 1500 kg, für Leinsaat von Emden nach Amsterdam zwischen 8 und 16 fl. per Last[94].

Neben dem Kornhandel war der Emder Butterexport von gewisser Bedeutung. Mit diesem ostfriesischen Landesprodukt wurden sowohl mehrere benachbarte deutsche Länder, als ganz besonders England, versorgt. Der Export hatte sich 4—5 Jahre nach dem Wiener Kongreß sehr vermindert und wurde noch unbedeutender dadurch, daß sich eine große Verfälschung eingeschlichen, und daß man die Butter in schlechten Fässern exportiert hatte. Das verlor sich jedoch, als die Regierung 1825 durch gesetzliche Bestimmungen diesem Übel abhalf. Die Ausfuhr, über die

---

[93] Brons, a. a. O. S. 16 u. E.H.A. Akte 34, vol. 2.
[94] E.H.A. Akte 253, vol. I u. II u. E.H.A. Akte 34, vol. III u. IV.

ich leider keine statistischen Angaben machen kann, nahm darauf ganz bedeutend zu[95].

Der Export der Landesprodukte wurde hauptsächlich durch die Beurtschiffahrt vermittelt. Mit Amsterdam, Bremen, Hamburg und den an der ostfriesischen Küste gelegenen Orten wurden regelmäßige Reihefahrten unterhalten. Das Wesen dieser Einrichtung bestand darin, daß eine Anzahl von Reedern ihre Schiffe der Reihe nach fahren ließen. Jedes Schiff lag eine gewisse Zeit „auf der Beurt", während der nur dieses und kein anderes Fahrzeug Ladung einnehmen durfte. War die Frist abgelaufen, so mußte es absegeln, ohne Rücksicht darauf, ob es volle Ladung hatte oder nicht, und das nächste Schiff trat an seine Stelle[96]. Die Beurtschiffe nach Amsterdam und Hamburg mußten 18, die nach Bremen 15 Last groß sein. Die Sommerfracht (vom 1. 4. bis 30. 9.) betrug für:

Kartoffeln per Sack . .	6 Stüber
Bohnen per R.L. . . .	10 fl.
Gerste per R.L.	8 fl.
Hafer per R.L.	7 fl.
Roggen per R.L. . . .	9 fl.
Hering per R.L.	12 fl.
Kalk per R.L.	10 fl.
Kohlen per Hut	7 fl.
Mehl per 100 Pfund . .	8 Stüber.

Bei der Herbstfracht (Oktober, November, März) wurde 10 %, bei der Winterfracht (Dezember, Januar, Februar) 20 % zu der Sommerfracht hinzugerechnet[97].

Außer dem Export von Landesprodukten spielte dann in den ersten Jahrzehnten der hannoverschen Herrschaft der Heringshandel eine gewisse Rolle. Durch das Ausscheiden Ostfrieslands aus Preußen wurde die Heringsfischerei Emdens sehr benachteiligt. Wertvolle Absatzgebiete und Prämien fielen dadurch fort. Hannover war weniger konsumierfähig als Preußen und auch

---

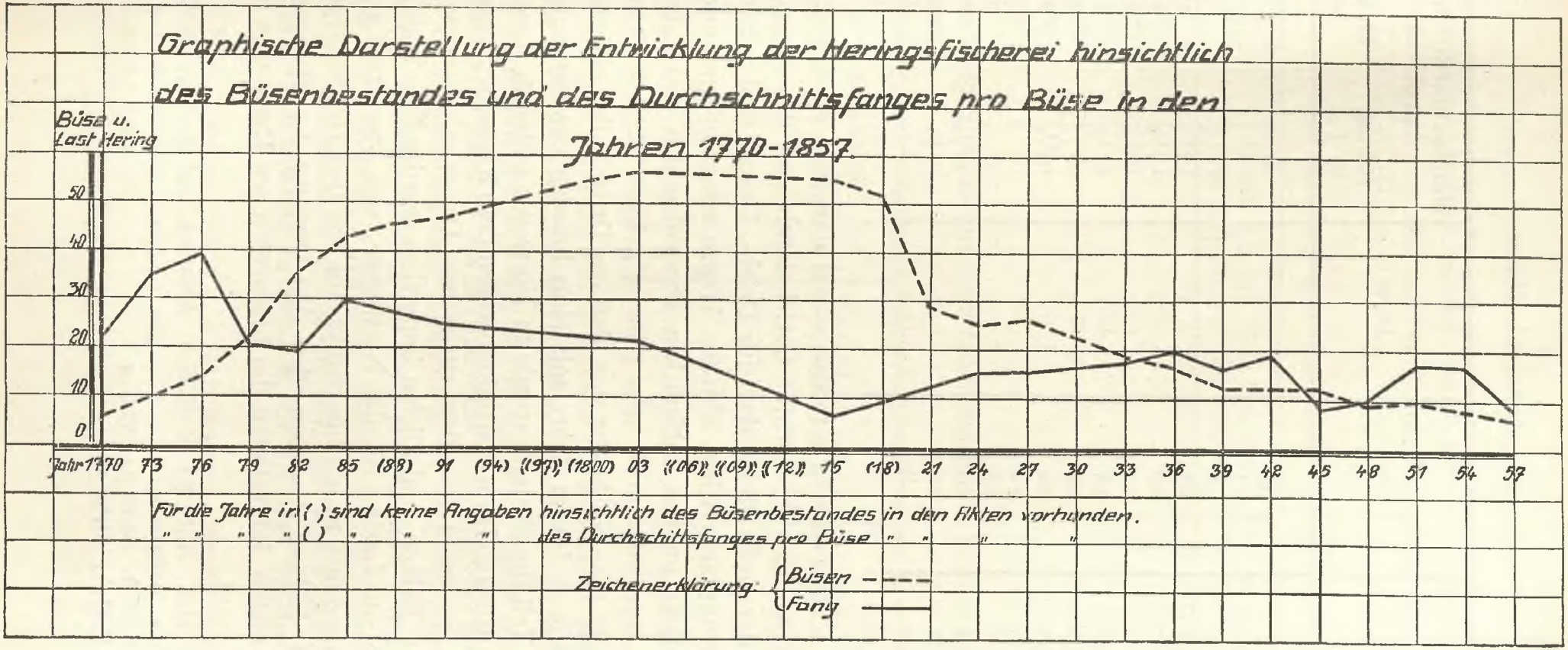
[95] Gülich, a. a. O. S. 10.
[96] Mathies, Hamburgs Reederei, S. 27.
[97] Ordonnantie der Stadt Emden von 1820.

mehr an schottischen und norwegischen Hering gewöhnt durch die gute Verbindung mit den Weser- und Elbhäfen. 1820 bewilligte zwar die Regierung 200 Taler für jede auslaufende Büse, aber was half diese staatliche Unterstützung, wenn die schlimmsten Konkurrenten, die Holländer, 40—50% höhere Prämien zahlten! Seit 1825 wurde zwar 1 Taler Einfuhrzoll pro Zentner fremden Herings erhoben, aber ein erfolgreicher Wettbewerb mit den Schotten, die unter viel besseren Bedingungen arbeiteten, war auch dann noch unmöglich. Die Zahl der ausgesandten Büsen nahm ganz rapide ab. Innerhalb der 10 Jahre von 1815 bis 1825 hatte sie sich um mehr als die Hälfte vermindert[98]. Der Fang wurde außerdem immer weniger ergiebig. Während in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts der durchschnittliche Fang einer Büse sich auf 28 Lasten belaufen hatte, war nun ein Durchschnittsertrag von 17 Lasten durchaus eine Seltenheit. Der größte Teil des Herings ging nach den preußischen und russischen Ostseehäfen, was dort keinen Absatz fand, wurde nach Bremen und Hamburg in Konsignation gegeben. Zwar brachte der Anschluß an den Zollverein 1854 und die Eröffnung der hannoverschen Westeisenbahn bessere Absatzgebiete, aber auch größere Konkurrenz. Als sehr schädlich erwiesen sich die Betrügereien von Zwischenhändlern, die durch Beimischung geringwertigen Herings die anerkannt gute Qualität des Emder Fangs herabsetzten. Am 3. 1. 1858 wurden die Packhäuser und Gerätschaften der Kompagnie durch Feuersbrunst zerstört und die Heringsfischereigesellschaft aufgelöst. Eine Zusammenstellung der Anzahl der Büsen, der Jager und des Fangs in den Jahren 1815—1858 zeigt die unaufhaltsame Abwärtsentwicklung der von Friedrich dem Großen 1769 mit so großen Hoffnungen gegründeten Heringsfischerei (siehe Tabelle Seite 152).

Die folgende graphische Darstellung der Anzahl der Büsen und des durchschnittlichen Fangs pro Büse von 1770—1857 in Zwischenräumen von drei Jahren veranschaulicht noch einmal die ganze Entwicklung der Emder Heringsfischerei.

---

[98] Vgl. zu diesem ganzen Abschnitt über die Heringsfischerei E.H.A. Akte 34, vol. 3 u. E.H.A. Akte 54.


Graphische Darstellung der Entwicklung der Heringsfischerei hinsichtlich des Büsenbestandes und des Durchschnittsfanges pro Büse in den Jahren 1770-1857.
Büse u. Last Hering
50
40
30
20
10
0
Jahr 1770 73 76 79 82 85 (88) 91 (94) ((97)) (1800) 03 ((06)) ((09)) ((12)) 15 (18) 21 24 27 30 33 36 39 42 45 48 51 54 57
Für die Jahre in ( ) sind keine Angaben hinsichtlich des Büsenbestandes in den Akten vorhanden.
" " " " ( ) " " " des Durchschnittsfanges pro Büse " " " "
Zeichenerklärung: Büsen - - - -
Fang ———

Jahr	Büsen	Jager	Durchschnittlicher Fang pro Büse	
			Hering in L.	Laberdan in T.
1815	55	3	6	—
1818	52	3	—	—
1821	28	2	12½	—
1824	25	3	15½	4¾
1827	26	3	15½	5½
1830	22	3	16¼	5⅓
1833	18	2	17¼	5½
1836	16	—	20	7
1839	12	1	15¾	19
1842	12	1	19	19
1845	12	1	8	7¼
1848	9	1	9¾	1
1851	10	1	17¼	2
1854	8	—	17	2½
1857	6	1	7¾	2½ [99]

Im Exportverkehr Emdens stand das Holz an erster Stelle. Bei der völligen Holzarmut Ostfrieslands und des Hinterlandes zwang der große Holzbedarf für Deich-, Hafen- und Schiffbauten zu einer umfangreichen Einfuhr. Wegen seiner billigen und guten Lagerplätze an den zahlreichen Binnenkanälen war Emden für das Holzgeschäft auch sehr günstig gelegen[100]. Aus dem Jahre 1818 liegt eine Nachricht vor, daß ein Drittel aller eingelaufenen Seeschiffe in jenem Jahre mit Holz beladen gewesen seien. Der größte Teil des Bedarfs wurde in Norwegen gedeckt, dessen Holz seiner größeren Dauerhaftigkeit wegen dem Rigaschen vorgezogen wurde, während aus den russischen Ostseehäfen vorzugsweise schwere Balken und Dielen importiert wurden[101]. Viele Schiffe von 20—40 Lasten für die Norwegen-, von 40—120 Lasten für die Ostseefahrt waren überhaupt nur auf den Holztransport eingestellt. Nähere Angaben über den Umfang des Holzgeschäftes in den ersten Jahrzehnten der hannoverschen Regierung habe ich

[99] E.H.A. Akte 54 u. E.H.A. Akte 34, vol. 2 u. 3; ausführliche Tabelle s. Anlage 5.

[100] E.H.A. Akte 34, vol. 4.

[101] E.H.A. Akte 36.

nicht gefunden. Augenscheinlich hat es größere Ausdehnung erst nach der Eröffnung der ersten Bahnverbindung Emdens mit dem Hinterland erlangt.

Holzimport aus See 1860—1865[102].

Jahr	Anzahl der mit Holz beladenen, eingelaufenen Seeschiffe	Holzeinfuhr in Lasten
1860	61	2662
1861	67	3056
1862	102	5929
1863	51	2824
1864	67	3571
1865	111	6634

Dem Ursprungsland nach verteilte sich dieser Import folgendermaßen[103]:

Ursprungsland	1862 Anzahl der Schiffe	1865 Anzahl der Lasten
Norwegen	45	1775
Schweden	1	410
Rußland	12	390
Preußische Ostsee	41	4059
Hamburg	3	—

An Frachten wurden für Holz von Danzig nach Emden in den Jahren 1854—1861 16—25 fl. per 80 Kubikfuß engl. bezahlt[104].

Der Steinkohlenhandel war bis in die 60er Jahre reiner Import. Und zwar nahmen die mit Getreide nach England beladenen Schiffe als Rückfracht dort Kohlen ein[105]. Für 1846 gibt Oehlrich[106] die Einfuhr mit 34344 Ztr., die Ausfuhr Emdens mit 3429 Ztr. an. Zu Beginn der 40er Jahre wurde der Versuch gemacht, die westfälische Kohle in den Emshäfen als Exportartikel zur Verfrachtung zu bringen. Er fiel aber ungünstig aus,

[102] E.H.A. Akte 34, vol. 3 u. 4; 1 Holzlast = 80 Kubikfuß engl.
[103] E.H.A. Akte 240.
[104] E.H.A. Akte 34, vol. 3 und 4.
[105] E.H.A. Akte 36.
[106] Oehlrich, a. a. O. S. 157.

denn, um in eine wirksame Konkurrenz mit der englischen Kohle eintreten zu können, hätte das deutsche Industrieprodukt, um erst einmal bekannt zu werden, zu billigeren Preisen geliefert werden müssen. Das aber war wegen der zu hohen Vorfracht unmöglich[107]. Alle Hoffnungen, die man in dieser Beziehung auf die Bahnverbindung zwischen den Emshäfen und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet setzte, blieben unerfüllt. Auch noch nach Ermäßigung des Eisenbahntarifs für Steinkohlen auf 1 Silberpfennig pro Zentner und Meile waren die Frachten zu hoch. Einen gewissen Vorsprung im Kohlengeschäft errang sich Leer, weil bei gleicher Schiffsfracht im Seeverkehr zwischen Emden und Leer eine zwar geringe, aber sehr ins Gewicht fallende Frachtdifferenz im Eisenbahnverkehr der letzteren Stadt zur Ersparung von Kosten größere Kohlentransporte zugewandt wurden. Obwohl die Entfernung zwischen den beiden Häfen nur 3 ¾ Meilen betrug, bedeutete die Mehrfracht für die kurze Strecke eine um 5 % billigere Lieferungsmöglichkeit der Leeraner[108].

Die Frachtraten beliefen sich für Steinkohle von der Ostküste Englands nach Emden in den Jahren 1845—1862 auf 6—20 £ per Keel à 21 Tons[109].

Für die zahlreichen anderen Importartikel sind die Angaben in den Akten zu summarisch, als daß eine eingehende Einzelbehandlung hier möglich wäre. Erwähnen möchte ich nur noch, daß von Bremen und Hamburg Kolonialwaren, besonders Tee, bezogen wurden; seit den 60er Jahren kauften die Emder allerdings die chinesischen Sorten in London, den Javatee in Amsterdam und Rotterdam[110]. Aus Holland wurden im wesentlichen Kolonial-, Drogerie- und Manufakturwaren importiert, Belgien lieferte Zucker, Häute und Eisenwaren. England war neben dem schon erwähnten, beträchtlichen Steinkohlenimport mit Stahl-, Eisen-, Kolonial- und Manufakturwaren zum inneren Konsum in erheblichem Maße an der Einfuhr beteiligt[111]. Aus den preußischen

---

[107] E.H.A. Akte 34, vol. 3.
[108] E.H.A. Akte 34, vol. 4.
[109] Brons, a. a. O. S. 17 und E.H.A. Akte 34, vol. 3 u. 4.
[110] E.H.A. Akte 34, vol. 4.
[111] E.H.A. Akte 36.

und russischen Ostseehäfen fanden in erster Linie Roggen- und Holzverladungen statt, in geringerem Maße auch Lieferungen von Saatleinsamen, Hanf, Segeltuch, Pottasche, Teer und Pech. Norwegen stand im Holzimport obenan, Schweden war mit Eisen- und Kupferplatten vertreten. Die Güterverschiffung aus den Mittelmeerstaaten nach Emden beschränkte sich gewöhnlich nur auf unbedeutende Mengen Wein, Südfrüchte, Branntwein und Salz[112].

Ein direkter Import überseeischer Produkte hat nur in geringem Umfange stattgefunden. Die Konkurrenz der beiden großen Märkte Bremen und Hamburg machte sich zu sehr bemerkbar. 1818 fanden transatlantische Unternehmungen noch nicht wieder statt — vor der Kontinentalsperre hatte Emden direkte Verbindungen mit Indien und Nordamerika in größerem Maße gepflegt. Seit 1836 scheint ein zwar geringer, aber ziemlich regelmäßiger Eigenhandel mit Übersee einzusetzen. In jenem Jahre wurden zwei Emder Schiffe mit Getreide beladen nach Nordamerika geschickt und kamen mit Tabak, Reis und Südseetran aus New York zurück. „Wenn auch die Retourladungen keinen großen Nutzen angebracht haben, so hat man doch bei den davon abgehaltenen, öffentlichen Verkäufen gesehen, daß es hier an Käufern nicht fehlen wird, wenn wir nur mit Bremen gleichen Markt halten können"[113]. 1837, 1838 und 1839 wurden ebenso je zwei Schiffe mit Getreide nach Nordamerika befrachtet und kehrten auch dieses Mal mit Tabak zurück[114]. Die Emder hatten sich nämlich in Groningen einen festen Absatz von rohem Tabak verschafft und unterhielten nun, darauf gestützt, einen regelmäßigen Verkehr mit Amerika. 1841 wurde dort ein neuer Zolltarif in Höhe von 20 % des Warenwertes von allen Einfuhrartikeln erhoben, der wie ein Importverbot wirkte. Seit 1844 scheint der transatlantische Handelsverkehr keine günstigen Resultate mehr geliefert zu haben, da die Güter bei ihrer Ankunft nicht mehr abgesetzt werden konnten, besonders nicht der Tabak, der nicht einmal eine Fracht abwarf[115].

---

[112] ebenda.
[113] E.H.A. Akte 34, vol. 2.
[114] ebenda.
[115] ebenda.

1836—1847 wurden direkt von Amerika eingeführt[116]:

3881 Fässer Tabak
255 Fässer Reis
55 Fässer Pottsache
30 Fässer Harz
150 Säcke St.-Domingo-Kaffee
6 Tonnen St.-Domingo-Blausalz

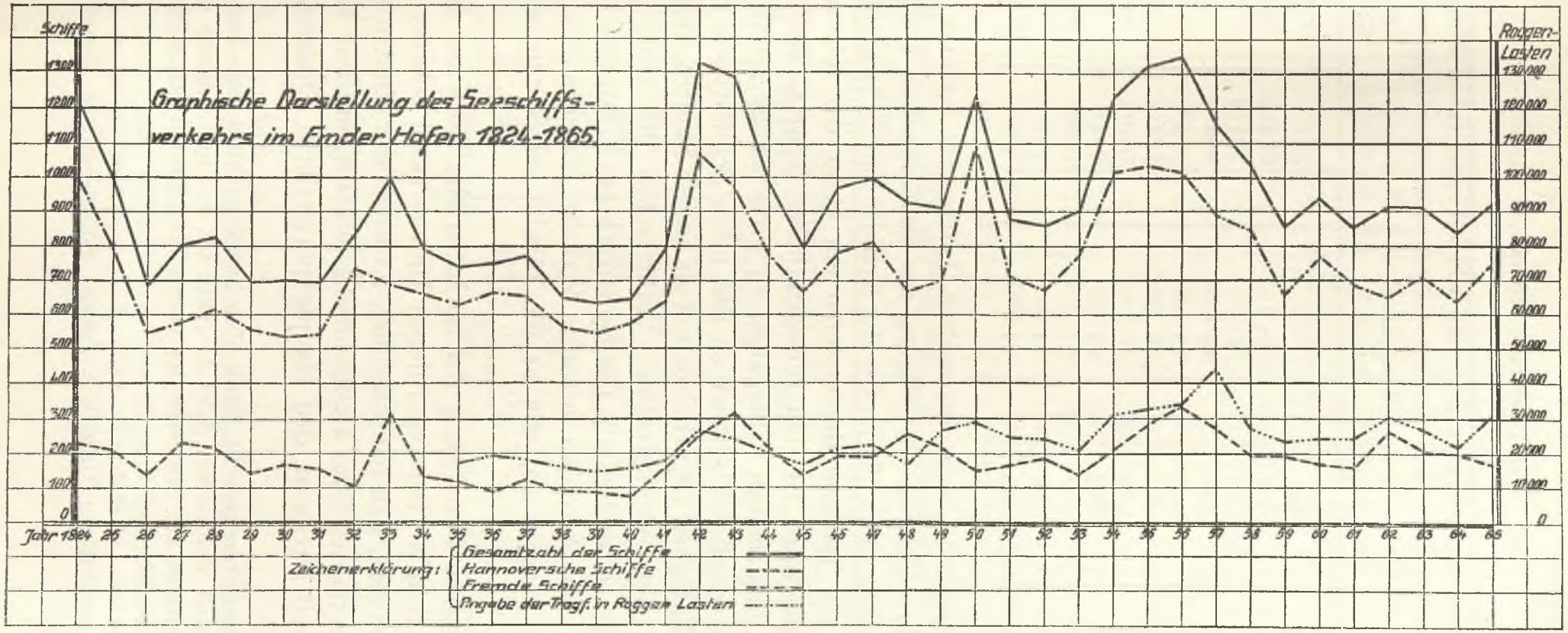
Wegen Mangel an Beförderungsgelegenheit nach dem Innern Deutschlands beschränkte sich der Überseeimport gewöhnlich auf 2—3 Ladungen jährlich; das genügte natürlich nicht, um ein regelmäßiges Kolonialwarengeschäft zu entwickeln. In Emden hatte man alle geistigen und materiellen Kräfte dem Getreidehandel zugewandt. Dieser aber war vollkommen von dem Ausfall der Ernten abhängig und war, abgesehen von reinem Spekulationshandel, nur bis zu einer gewissen Grenze ausdehnbar, während das Warengeschäft weit eher dazu geeignet ist, zum Emporblühen eines Handelsplatzes beizutragen. Emden hatte den Übergang zu diesem verpaßt, er war allerdings auch besonders schwierig, da an eine Konkurrenz mit Bremen und Hamburg, die schon lange Jahre vor Emden Bahnverbindungen und damit Absatzmöglichkeiten nach dem Innern Deutschlands besaßen, nicht zu denken war.[117].

Entsprechend der Stagnation in Reederei und Handel zeigt auch der Schiffsverkehr im Emder Hafen keine Fortschritte, wie aus der unten auf Seite 158 folgenden Tabelle, noch anschaulicher aus der graphischen Darstellung (Seite 157), zu ersehen ist.

Trotz ganz erheblicher Schwankungen, vor allem in den Jahren 1842, 1850 und während des Krimkrieges zeigt doch die Kurve des Gesamtschiffsverkehrs fallende Tendenz. Die Schiffszahl hat in den Jahren 1824—1865 um 23,69 % abgenommen, während die Tonnage in der Zeit von 1835 bis 1865 (nur für diese Jahre liegt eine zuverlässige Statistik vor) um 43,21 % zunahm; also auch hier ist wieder die für diese Zeit allgemeine Beobachtung zu machen, daß man immer bemüht ist, größere Schiffe, als die

---

[116] E.H.A. Akte 115.
[117] E.H.A. Akte 34, vol. 2.


Graphische Darstellung des Seeschiffs-
verkehrs im Emder Hafen 1824-1865.
Schiffe
Roggen-Lasten
Jahr 1824 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65
Zeichenerklärung:
Gesamtzahl der Schiffe
Hannoversche Schiffe
Fremde Schiffe
Angabe der Tragf. in Roggen Lasten

Ein- und ausgelaufene See- und Küstenschiffe 1824–1864.

Jahr	Gesamtzahl der Schiffe	Tragfähigkeit in R.L.	Hannoversche Schiffe	Fremde Schiffe
1824[118]	1207	—	981	226
1828	827	—	614	213
1832	834	—	734	100
1836	751	19 150	662	89
1840	645	15 542	573	72
1844	985	20 156	771	214
1848	927	16 867	670	257
1852[119]	859	24 147	671	188
1856	1352	33 930	1020	332
1860[120]	942	24 662	773	169
1864	833	21 689	633	200

neu ausgefallenen, neu einzustellen. Interessant ist nun, daß in der gleichen Zeit die Beteiligung der einheimischen Schiffe am Hafenverkehr um 23,85 %, die der fremden um 23 % gefallen ist, während die Tonnage der ersteren um 35,59, der letzteren um 72,39 % gestiegen ist, ein offensichtlicher Beweis, daß in der Zeit des allgemeinen Übergangs zu größeren Seeschiffsformen die hannoversche Schiffahrt an den alten Schiffstypen mit viel größerer Zähigkeit festgehalten hat als andere Staaten. Auffallend ist auch das ausgesprochene Vorherrschen der einheimischen Flagge, die zeitweilig 80 % des Hafenverkehrs in Anspruch nahm. Der von den Fremden besorgte Verkehr verteilte sich auf die einzelnen Flaggen so, wie es die Tabelle auf S. 159 oben ausweist[121].

Die starke Beteiligung der nächsten Nachbarn an dem von fremden Schiffen hervorgerufenen Hafenverkehr scheint mir ein Beweis zu sein, daß hauptsächlich Küstenfahrer Emden mit den Landesprodukten ihrer Heimatländer anliefen, um mit Getreide, Butter und Heringen, den Hauptexportartikeln Emdens, wieder

[118] Zusammengestellt nach Geschäftsberichten der Landdrostei Aurich nach Hannover. A.St.A. Akte 96, s. auch Anlage 6.

[119] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreiches Hannover, 8. Heft, S. 18—21.

[120] ebenda, Heft 13, S. 14.

[121] Ausführliche Tabelle s. Anlage 7.

Jahr	Gesamtzahl der fremden Schiffe	Niederländer	Oldenburger	Dänen	Engländer	Schweden	Preußen	Hamburger	Bremer	Sonstige
1824[122]	226	157	12	35	11	6	—	5	—	—
1828	213	104	8	92	—	—	2	5	1	—
1832	100	52	13	29	3	1	2	—	—	—
1836	89	79	8	2	—	—	—	—	—	—
1840	72	67	1	—	—	4	—	—	—	—
1844	214	208	5	—	1	—	—	—	—	8
1848	257	100	8	—	54	—	—	—	—	8
1852[123]	188	148	10	6	24	—	—	—	—	—
1856	332	291	6	—	26	—	—	—	—	9
1860[124]	169	113	18	—	6	—	16	—	—	16
1864	200	132	21	12	3	16	—	—	—	16

auszulaufen. Die Größe der ein- und ausgelaufenen Schiffe zeigt dasselbe Ergebnis:

Jahr	Gesamtzahl	Tragfähigkeit			
		bis 30 R.L.	von 30—75 R.L.	von 75—150 R.L.	über 150 R.L.
1827[125]	808	286	398	94	30
1828	829	331	413	61	24
1829	694	263	365	43	23
1830	700	257	354	70	19
1831	695	198	393	74	30
1834	787	418	315	38	16
1855[126]	706	612		88	6

1827 betrug die Zahl der kleinen Fahrzeuge unter 75 R.L. 84,65 % des gesamten Schiffsverkehrs, 1834 sogar 93,12 %. Für

[122] A.St.A. Akte 96.

[123] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 8. Heft, S. 18—21.

[124] ebenda, 13. Heft, S. 14.

[125] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, Heft 13, S. 14 u. Reden, a. a. O. Bd. 2, S. 227.

[126] Preuß. Handelsarchiv 1856, 1. Hälfte, S. 122ff.

die spätere hannoversche Zeit fehlen wieder Angaben dieser Zeit. Aus dem Schiffsbestand Emdens und der Tragfähigkeit seiner eigenen Schiffe ist aber ersichtlich, daß eine wesentliche Verschiebung zugunsten der einen oder anderen Schiffsgröße wohl nicht eingetreten ist.

Eine Aufwärtsentwicklung zeigt also auch der Hafenverkehr nicht. Nicht einmal die allgemeinen Handelserleichterungen brachten eine Steigerung. Emden ging ganz offensichtlich in seiner Bedeutung zurück. Die Schuld daran wurde der hannoverschen Regierung zugeschrieben, die nichts für Emden, dagegen alles für Harburg und Geestemünde tat[127]. Vor allem in der Zugehörigkeit zum Steuerverein sah man die Ursachen des Niedergangs und das wohl mit Recht, denn die hohen Eingangszölle des Zollvereins ließen keinen Handel mit diesem aufkommen, was bei dem Mangel an Absatzgebieten sehr ins Gewicht fiel, allerdings trat nach dem Beitritt Hannovers zum Zollverein auch keine wesentliche Besserung ein. Jedenfalls maß man der Zugehörigkeit zum Steuerverein zuviel Bedeutung zu, wenn man behauptete, daß Bremen, Hamburg und die holländischen Häfen die ungünstige Situation Emdens ausgenützt hätten, um ihrerseits den Teil des deutschen Ein- und Ausfuhrhandels an sich zu ziehen, der der geographischen Lage nach den Emshäfen hätte zufallen müssen[128]. Zweifellos war der Vorwurf mangelnder Regierungsinitiative gerechtfertigt, besonders was die hannoversche Westeisenbahn, die erste Verbindung der Emshäfen mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, anbelangt. 1846 schon standen genügend private Gelder zum Bau zur Verfügung, es war jedoch unmöglich, von der Regierung, die nur Staatsbahnen in Hannover haben wollte, die Konzession zu erhalten[129]. Allerdings hatte man die Wirkung der 1856 eröffneten Bahn bedeutend überschätzt, der Verkehr des Industriegebietes, den man über Emden zu lenken hoffte, hatte bereits seit langem einen billigeren und bequemeren Weg über den Rhein gefunden. Darum schlugen

---

[127] H.K.B. 1866.
[128] Peters, a. a. O. Bd. 2, S. 173.
[129] H.K.B. 1866.

auch die an die Bahn geknüpften Unternehmungen fehl, so 1858 die Gründung einer deutschen Seehandelsgesellschaft, die, mit einem Kapital von 1 Mill. Taler geplant, die Produkte Amerikas direkt nach Emden bringen sollte. Von den 4000 Aktien à 250 Taler wurden nur 700 gezeichnet und die nicht einmal alle von Emder Kaufleuten[130]; allerdings wird man wohl die allgemeine Handelskrisis von 1857 als den Hauptgrund des Mißlingens dieses Planes anzusehen haben. Schuld an dem Rückgang des früher viel bedeutenderen Hafens war neben der Vernachlässigung durch die Regierung auch „ein gewisser, großkaufmännischer Stolz, der mit Abneigung gegen bloße Speditionsgeschäfte verbunden zu sein pflegt". Die neuen Bahnen des Welthandels, der mehr und mehr zum Kommissions- und Speditionshandel überging, wurden von den Emder Kaufleuten nicht im richtigen Maße erkannt[131].

---

[130] Peters, a. a. O. Bd. 2, S. 174.

[131] Hannovers Handel und Schiffahrt zur See und die Mittel zur Hebung derselben. Statistische Skizze S. 32.

Anlagen.

Anlage 1.

Stapel- und Vorbeifahrtsrecht Emdens[1].

(Bestätigt am 4. 2. 1494 durch Maximilian I.)

Dieses Privileg bestand in der Verpflichtung, „das alle scheff, so auf dem wasser, die Embs genannt, auf oder nider bey der genannten stat gefurt, daselbe nidergelegt und furter nach alter gewonnhait damit gefaren und gehanndelt, auch zu zeitten die großen scheff, die auf der see gebraucht, wann die, mit mercklicher ungestumb des sees begriffen, umb merer sicherheit willen in die behabung der genannten stat Embden gelegt daselbs geannckert und ein zeitlang umb ein zimlich gelt, damit sy den tamb oder teich bey derselben stat pawen und in wesen behalten, nach alter gewonnhait enthalten, dieselben aber mit schuldig sein, bey inen niderzulegen".

---

[1] Friedlaender, Ostfriesisches Urkundenbuch, Bd. 2, Nr. 1414, S. 429—430.

Anlage 2.

Portofrankopatent der Stadt Emden von 15. 11. 1751[1].

. . . so haben wir in solcher Absicht, besonders aber, um das wahre Beste Unserer Stadt Emden und derselben Commercium soviel stärker zu befördern und florisanter zu machen, aus allerhöchst eigener Bewegung resolviret und zuträglich erachtet, den Hafen zu Emden zu einem Portofranko zu declarieren, also und dergestalt, daß alle daselbst ankommenden Schiffe und Kaufmannsgüter, sowohl einheimische, als fremde, von welchen Puissances, Republiquen, Staaten, Ländern und Nationen letztere nur immer sein mögen und können, bei ihrem Ein- und Auslaufen in den Hafen zu Emden frei von allen Imposten und Auflagen sein, mithin alle diejenigen Rechte, Immunitäten und Vorteile zu genießen und derselben sich zu erfreuen haben sollen, welche einem Portofranko beigelegt zu werden pflegen und wirklich beigelegt werden: wannenhero dann auch außer dem gewöhnlichen leitlichen Hafen- oder sogenannten Tonn- und Bakengelde, so von den Schiffen entrichtet wird, alle diejenigen Waaren, welche von den ankommenden fremden oder einheimischen Schiffen zu Emden eingeführet oder auch von dort wieder abgeführet werden mögen, und nicht in Emden oder Ostfriesland consumieret werden, von Licent und allen anderen Imposten gänzlich eximiret und befreiet sein sollen; was aber in Emden oder in andern ostfriesischen Städten oder auf dem platten Lande consumieret wird oder aus Emden kommt, muß in Emden den Licent entrichten.

[1] E.R.A. Rep. II, Akte 20, vol. 1.

Anlage 3.

Schadenliste derjenigen Schiffe und Güter, welche den hiesigen Kaufleuten und Schiffsreedern durch die Engländer abgenommen worden sind, insoweit selbige bei der hiesigen Kaufmannsbörse nach von Seiten eines Wohllöblichen Magistrats geschehener öffentlicher Bekanntmachung in den in dieser Absicht gehaltenen, verschiedenen Sitzungen eingereicht worden sind[1].

14. 7. 1806.

	Gulden holl.
P. u. J. B. Marchés	333599.12
F. H. Metger u. Sohn	71418. 5. 8
H. S. Valk Witwe u. Sohn	23000
Metger u. Heydeck	64204. 8
P. H. Abegg	34000
Y. F. Jansson Witwe u. Sohn	53770.11. 2
Claas Tholen	158761. 9
Peter Janssen Buss	53780. 8
Pieter Onnen Brouwer u. Sohn	16706. 5
Hermannus Bouman	32183
O. R. Blecker	89471. 9
Carsjens Freerk Bouman	14000
D. T. van Cammenga	32556
Tymen Dirks Weber	12425.15
Jans d. Weber	28280
Benoit van Santen u. Brants	9740
C. A. Schneider & Co.	27840
Hermannus Kappelhoff	25000
Übertrag	1080737. 2.10

[1] Die Schadenliste ist dem Emder Rathausarchiv Rep. II Akte 1279 entnommen. In der Aufstellung der einzelnen Posten müssen dem Schreiber wohl Ungenauigkeiten unterlaufen sein, anders kann ich mir den Unterschied zwischen dem Endresultat 1902047. 4. 8 Gulden holl., das noch öfter in den Akten wiederkehrt, und der eigentlichen Summe 1899045.13. 8 Gulden holl. nicht erklären.

Übertrag	1080737. 2.10
U. W. Bertram	31382.10
Johann Bernhard Hermes	900
Caspar Hinrich Ringius	19993. . 8
H. de Roth jun.	43352. 8. 6
Buss und Schiefdecker	3296.15
Witwe Waalke J. Waalkes	14500
H. J. Jansson & Co.	3648.12
Marten Janssen Schoon	26200
Johannes Nieuwenhoven	13329. 3
C. F. Koch	434509.11
J. F. Dammers	122192.12. 4
Altmann und Winckelmann	45905.16
Soeke Luliuts	952
Isaac Gottlob	8000
Isaac Meyer & Co.	36726.17.12
Caspar Jacob Ebeling	8406. 5
Dirk Dirks	5013
Gulden holl.	1902047. 4. 8
[richtiger:	1899045.13. 8]

Anlage 4.

Seeschiffbau Emdens 1823—1865.

Jahr	Anzahl der Schiffe	Anzahl der Lasten	Jahr	Anzahl der Schiffe	Anzahl der Lasten
1823[1]	2	50 C.L.	1844	4	132 C.L.
1824	2	75 C.L.	1845	7	154 C.L.
1825	4	190 C.L.	1846[3]	8	189 C.L.
1826	3	?	1847	7	397 R.L.
1827[2]	5	?	1848	7	414 R.L.
1828	6	?	1849[4]	6	206 R.L.
1829	7	?	1850	7	276 R.L.
1830	10	607 C.L.	1851	7	284 R.L.
1831	9	238 C.L.	1853	6	336 R.L.
1832	6	275 C.L.	1854	5	443 R.L.
1833	6	240 C.L.	1855	3	198 R.L.
1834	8	?	1856	4	392 R.L.
1835	10	?	1857	2	384 R.L.
1836	9	149 C.L.	1858	3	291 R.L.
1837	6	486 R.L.	1859	2	116 R.L.
1838	7	427 R.L.	1860	2	200 R.L.
1839	7	194 C.L.	1861[5]	3	189 R.L.
1840	8	232 C.L.	1862	6	447 R.L.
1841	6	146 C.L.	1863	5	425 R.L.
1842	9	217 C.L.	1864	4	350 R.L.
1843	6	345 C.L.	1865	5	628 R.L.

[1] E.H.A. Akte 34, vol. 3.
[2] E.H.A. Akte 34, vol. 2.
[3] E.H.A. Akte 24, vol. 3.
[4] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 8. Heft, S. 10.
[5] E.H.A. Akte 34, vol 4.

Anlage 5.

Heringsfischerei Emdens 1815—1857[1].

Jahr	Büsen	Jager	Durchschnittsfang pro Büse	
			Hering in L.	Laberdan in T.
1815	55	—	6	—
1816	54	3	—	—
1817	?	?	?	—
1818	52	3	—	—
1819	52	2	3¾	—
1820	52	2	9	—
1821	28	2	12½	—
1822	27	2	9	—
1823	23	2	14¾	—
1824	25	3	15½	4¾
1825	26	3	16	8
1826	26	3	15	6½
1827	26	3	15½	5½
1828	24	4	14⅔	2½
1829	24	3	10	8½
1830	22	3	16¼	5½
1831	22	3	14¼	3½
1832	19	3	15	5
1833	18	2	17¼	5½
1834	16	—	20¼	2½
1835	15	1	17	—
1836	16	—	20	7
1837	15	—	21¼	11¼
1838	14	1	19½	17½
1839	12	1	15¾	19
1840	12	1	18	23½
1841	13	1	23½	10¾
1842	12	1	19	19
1843	12	1	10½	19¼
1844	12	1	21	10½
1845	12	1	8	7¼
1846	11	1	6¾	9
1847	10	1	12	6
1848	9	1	9¾	1
1849	8	1	15	6
1850	10	1	16	—
1851	10	1	17¼	2
1852	10	1	6	1½
1853	8	1	13	1½
1854	8	—	17	2½
1855	6	—	15½	4½
1856	6	—	13	2
1857	6	1	7¾	2½

[1] E.H.A. Akte 54 u. Akte 34, vol. 2 u. 3.

Anlage 6.

Seeschiffsverkehr im Emder Hafen 1824—1865[1].

Jahr	Schiffe	Tragfähigkeit in R.L.	Hannoversche Schiffe	Fremde Schiffe
1824	1207	—	981	226
1825	993	—	783	210
1826	685	—	549	136
1827	808	—	579	229
1828	827	—	614	213
1829	694	—	554	140
1830	700	—	534	166
1831	695	—	543	152
1832	834	—	734	100
1833	1002	—	688	314
1834	787	—	657	130
1835	742	17171	627	115
1836	751	19150	662	89
1837	774	18335	653	121
1838	651	16074	562	89
1839	633	14416	545	88
1840	645	15542	573	72
1841	797	17945	637	160
1842	1331	26375	1075	256
1843	1289	23958	977	312
1844	985	20156	771	214
1845	796	16722	661	135
1846	975	21136	786	189
1847	999	22141	812	187
1848	927	16867	670	257
1849	912	27179	698	214
1850	1240	29255	1091	149
1851	878	24718	713	165
1852[2]	859	24147	671	188
1853	902	20883	762	140
1854	1233	31795	1020	213
1855	1325	32677	1039	286
1856	1352	33930	1020	332
1857	1161	44857	889	272
1858	1039	26983	845	194
1859	853	23415	657	196
1860[3]	942	24662	773	169
1861	851	24558	689	162
1862	916	30449	652	264
1863	914	26819	712	202
1864	833	21689	633	200
1865	921	30269	747	174

[1] Zusammengestellt nach Geschäftsberichten der Landdrostei Aurich nach Hannover. A.St.A. Akte 96.

[2] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 8. Heft, S. 18—21.

[3] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 13. Heft, S. 14.

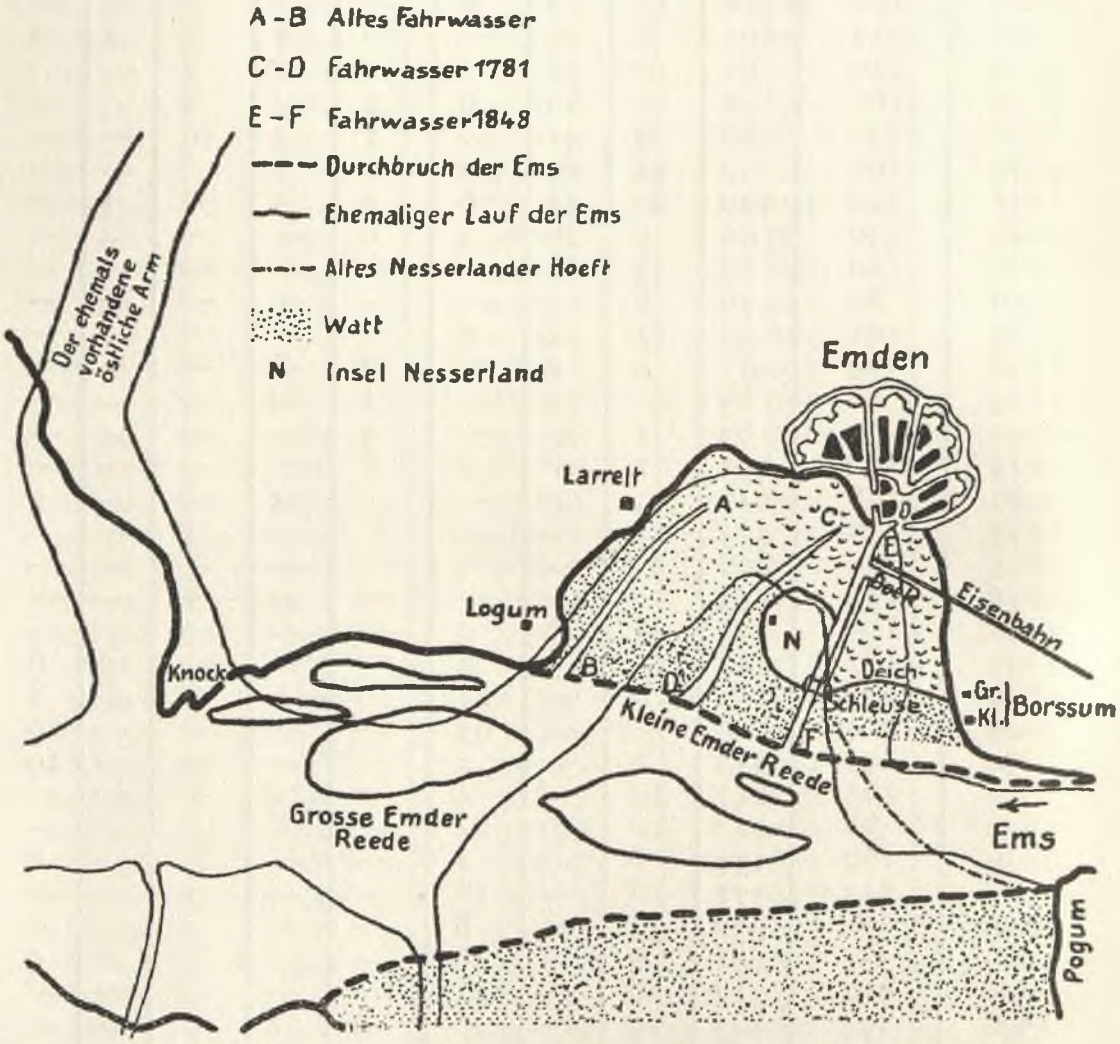
Anlage 7.

Anteil der fremden Nationen am Seeschiffsverkehr Emdens 1824—1865.

Jahr	Gesamtzahl der fremden Schiffe	Niederländer	Oldenburger	Dänen	Engländer	Schweden	Preußen	Hamburger	Bremer	Sonstige Schiffe
1824[1]	226	157	12	35	11	6	—	5	—	—
1825	210	145	12	32	18	2	—	1	—	—
1826	136	58	6	68	—	—	5	—	—	—
1827	229	146	12	60	6	—	—	5	—	—
1828	213	104	8	92	—	—	2	5	1	—
1829	140	61	10	58	2	2	—	7	—	—
1830	166	78	12	62	6	2	4	2	—	—
1831	152	88	9	41	—	1	3	10	—	—
1832	100	52	13	29	3	1	2	—	—	—
1833	314	299	20	31	76	2	5	—	1	—
1834	130	99	9	10	4	6	—	—	3	—
1835	110	87	3	25	—	—	—	—	—	—
1836	89	79	8	2	—	—	—	—	—	—
1837	121	95	12	12	2	—	—	—	—	—
1838	89	77	9	2	—	2	—	—	—	—
1839	88	85	—	2	—	1	—	—	—	—
1840	72	67	1	—	—	4	—	—	—	—
1841	160	155	1	—	2	2	—	—	—	—
1842	256	247	3	—	—	—	4	—	—	2
1843	312	274	14	—	—	—	—	2	—	—
1844	214	208	5	—	1	—	—	—	—	—
1845	135	135	—	—	—	—	—	—	—	—
1846	189	137	8	2	2	—	—	—	—	—
1847	187	152	15	3	8	—	—	—	2	6
1848	257	100	8	—	54	—	—	—	—	8
1849	214	129	—	—	65	—	—	—	—	20
1850	149	135	2	—	2	—	—	—	—	10
1851	165	147	10	—	4	2	2	—	—	—
1852[2]	88	148	10	6	24	—	—	—	—	—
1853	160	134	—	—	4	—	—	—	—	2
1854	213	177	16	—	18	—	—	2	—	—
1855	286	237	38	—	8	—	—	3	—	—
1856	332	291	6	—	26	—	—	—	—	9
1857	272	218	26	—	24	—	—	4	—	—
1858	194	143	19	—	16	8	8	—	—	—
1859	196	147	22	14	—	—	—	—	13	—
1860[3]	169	113	18	—	6	—	16	—	—	16
1861	162	114	18	9	12	2	6	—	—	1
1862	264	155	24	14	12	2	14	—	—	43
1863	202	123	16	8	14	8	33	—	—	—
1864	200	132	21	12	3	16	—	—	—	16
1865	174	143	10	—	4	2	10	—	2	3

[1] A.St.A. Akte 96. [2] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 8. Heft, S. 18—21. [3] Beiträge zur Statistik des vormaligen Königreichs Hannover, 13. Heft, S. 14.

Emder-Hafen



(Schluß folgt im nächsten Jahrgang.)

V.

Kleinere Mitteilungen.

1.

Burghard,
Pfarrer zu Witzenhausen und Bischof von Grönland.

Von
Edvard Bull.

Die Ausführungen von Herrn Theodor Apel in den Hansischen Geschichtsblättern 1929, S. 157—173, versuchen den Nachweis zu führen, daß in den Jahren 1390—94 ein Witzenhauser Pfarrer Bischof von Grönland war. Wie stimmt das mit dem, was wir sonst über die Bischöfe von Gardar auf Grönland in dieser Zeit des Schismas wissen?

Nach dem Tode Bischof Alvs im Jahre 1377 oder 1378 wird ein gewisser Heinrich ernannt, jedenfalls vor dem 15. Juli 1386[1]. Er lebt in den folgenden Jahren teils in Dänemark und Norwegen, teils auf den Orkney-Inseln, ist im Sommer 1391 in Rom und wird am 9. März 1394 von dem Römer-Papst Bonifazius IX. nach den Orkneys versetzt, während gleichzeitig der Bischof Johannes von den Orkneys nach Grönland überführt wird. Noch im Jahre 1425 begegnen wir in Rom diesem letzteren als Bischof von Gardar.

Freilich hat in der Zwischenzeit der Papst Bonifazius auch zwei andere Bischöfe zu Gardar ernannt, so im Jahre 1401 einen Mönch Namens Berthold, der in Norwegen weilte, und im Jahre 1402 — obwohl nur für sechs Monate — den Schweden Peter.

Jedenfalls wird man aber für den Pfarrer Burghard keinen Platz finden können unter den Bischöfen der römischen Kurie.

Von dem Avignoner Papst Clemens VII. wissen wir nur, daß er am 7. April 1389, nach dem Tode eines gewissen Georgius, den

---

[1] Alle Quellennachweise befinden sich im Bischofsregister O. Kolsruds, Anhang zu Diplomatarium Norvegicum, B. XVII, S. 283f.

Franziskaner Petrus Staras für Gardar providiert; was aber später aus diesem Petrus geworden ist, ist in Dunkel gehüllt. Als sein Nachfolger wäre der Burghard jedenfalls denkbar.

Auffallend ist aber, daß alle diese Bischöfe — die Avignoner sowohl als die Römer — den Titel: Episcopus Gardensis führen, nicht wie Burghard: Episcopus Grandensis. Vielleicht beruht es doch schließlich auf irgendeinem Mißverständnis, daß der Pfarrer zu Witzenhausen auch Titularbischof von Grönland gewesen sei?

Erwiderung auf vorstehende Ausführungen.

Von

Theodor Apel.

Herr Professor Edvard Bull in Oslo nennt in seiner Kritik meines Aufsatzes über den Bischof Burghard von Grönland eine Reihe von Bischöfen, die nach Alf († 1378) für den Bischofsstuhl von Gardar in Grönland ernannt sind:

1. Henricus, vor 15/7 1386 ernannt, 1391 in Rom, 1394 durch Bonifaz IX. nach den Orkneys versetzt.
2. Johannes, 1384—1394 Bischof der Orkneys, 1394 nach Grönland versetzt, noch 1425 als Bischof von Gardar in Rom (Dipl. Norv. XVII, n. 431). Nicht zu verwechseln mit Joh. Colschestre, der 1396 für die Orkneys ernannt wird (Dipl. Norv. XVII, n. 183).
3. Berthold, 1401 von Bonifaz IX. ernannt, blieb in Norwegen.
4. Peter von Strengnes, ein Schwede, gleichfalls von Bonifaz ernannt.
5. Georgius, bis 1389 } beide von Clemens VII. für
6. Petrus Staras, seit 1389 } Gardar providiert.

Dazu kommen nach Eubel, Hierarchia Cath. I, 260:

7. Eskillus (ohne Jahreszahl) } beide durch
8. Jacobus Treppe, Minoritenmönch, seit 1411, † 1425 } Johann XXIII. ernannt.
9. Robert Ryngmann, Minoritenmönch, 1425 von Martin V. ernannt. (Dipl. Norv. XVII, n. 433)

Endlich in einer Anmerkung von Eubel (a. a. O.) erwähnt:

10. Burghard, Pfarrer in Witzenhausen, als vermutlich von Urban VI. ernannt.

Das sind im ganzen 10 Bischöfe, in 30 und einigen Jahren für den gleichen Stuhl ernannt. Von diesen Bischöfen scheint nur ein einziger seinen Bischofssitz wirklich eingenommen zu haben, Henricus, hinter dessen Namen sich bei Eubel ein „sedet" findet. Nach Bull ist auch das unsicher, denn Henricus lebt nach seiner Ernennung 1391 teils in Dänemark und Norwegen, teils auf den Orkneys, mit dessen Bischof Johannes er 1394 sein Gardarer Bistum tauschte, wahrscheinlich ohne es je gesehn zu haben. Ob Bischof Johannes je in Gardar gewesen ist, ist gleichfalls zweifelhaft, denn „translatus" heißt nicht notwendig „überführt", sondern „versetzt"; zur Überführung fehlte wahrscheinlich die Möglichkeit, da Ende des 14. Jahrhunderts ein Schiffsverkehr zwischen Norwegen und Grönland nur noch nominell bestand. In dem Fall, daß er seinen Stuhl wirklich bestiegen hätte, würde seinem Namen auch ein „sedet" beigefügt sein, und schon der Umstand, daß er sich zwar noch 1425 in Rom als Bischof von Gardar aufspielte, daß aber Bonifaz IX. inzwischen (1401/2) noch zwei weitere Bischöfe, Berthold und Peter, ernannt hatte, macht es unwahrscheinlich, daß er Gardar je gesehen hat. Er befand sich in Rom in demselben Jahre 1425, als Martin V. seinen 8. Nachfolger Robert Ryngmann ernannte. Von den übrigen Grönländer Bischöfen dieser Zeit fehlt erst recht der Nachweis, daß sie in ihrem Bistum amtiert haben, und Bischof Burghard unterschied sich in dieser Beziehung nicht von den anderen.

Daß in einer Zeit, wo zwei verschiedene Heilige Väter, seit 1409 sogar ihrer drei sich den Stuhl Petri streitig machten, sich gegenseitig bannten und verfluchten und mit ihren Ernennungen und Dekreten keinerlei Rücksicht aufeinander nahmen, stellenweise eine ungeheure Verwirrung in der Besetzung des Bistums sich fand, ist eben nicht zu verwundern, und das Tollste ist, daß immer wieder neue Bischöfe ernannt werden, während ihre Vorgänger, ja eine ganze Reihe von Vorgängern, weder resigniert haben, noch gestorben sind. Es war die Zeit, wo die ersten Tataren-

nachrichten über die Vernichtung der Norweger auf Grönland durch die Eskimos und durch die Pest nach Europa gelangten. Da wollte natürlich jeder neue Papst, ob Römer oder Avignoneser, sich der grönländischen „Märtyrerkirche" annehmen, nicht gerade um ihr nützliche Hilfe zu bringen, aber doch „ut aliquid fieri videatur", und ernannte einen Bischof nach dem andern.

Daß für Bischof Burghard von Grönland eine Ernennungsurkunde heute nicht mehr vorliegt, ist bedauerlich, stellt aber sein Bischoftum nicht in Frage. Vier unzweifelhaft echte, noch im Original vorhandene Urkunden bestätigen es, die 5. vom 11. September 1392, nennt ihn als Pfarrer von Witzenhausen. Es scheint, daß er hierzu erst im Jahre 1392 ernannt ist, denn am 1. April 1392 zeichnet er noch als Borchard, o. S. Marie de Monte Carmeli, ep. Grandensis. Als Kasseler Karmeliter war Burghard jedenfalls mit der landgräflichen Familie in nähere Berührung gekommen, wie er ja auch bei seinem ersten Auftreten in Witzenhausen noch nicht als Witzenhausener Pfarrer, sondern im Gefolge des Landgrafen Herrmann erscheint. Da am 12. Mai 1389, ein halbes Jahr vor seinem Hintritt, Papst Urban VI. der Landgräfin von Hessen die Erlaubnis gibt, sich selbst einen neuen Beichtvater zu wählen (Reimer, Landgr. Regesten, H. 56), so liegt die Vermutung nahe, daß Burghard der Vorgänger dieses neuzuwählenden Beichtvaters gewesen und durch seine Erhebung zum Bischof der Posten frei geworden ist; denn man berief gern fürstliche Beichtväter und Kaplane in Bischofsämter, weil sie durch ihre Hofstellung sich in der Regel eine gewisse diplomatische Gewandtheit und ein wenig Verwaltungstechnik erworben hatten. Es würde dann seine provisio zum Bischof von Grönland noch im Jahre 1389 durch Urban VI. erfolgt sein. Ein anderer als der römische Papst, mit dem Herrmann bis zuletzt im besten Einvernehmen gelebt hat, würde überhaupt kaum in Frage kommen.

Daß Burghard sich nicht wie die übrigen Bischöfe ep. Gardensis oder Gardarensis genannt hat, sondern Ep. Grandensis (abgekürzt aus Groenlandensis, so 1392) oder Bischof von Grönland, bzw. Grünland (1390, 1393, 1394). mag seine Erklärung darin finden, daß der Name Gardar oder Garden nicht über Skandinavien hinaus und vielleicht auch da nicht einmal allent-

halben bekannt war (250 Jahre später wußte man in Norwegen überhaupt kaum noch etwas von der grönländischen Kolonie), und daß Nichtskandinavier sich höchstens an dem Namen Grönland ein wenig orientieren konnten. Eine Verwechselung ist ebenso ausgeschlossen, wie die Annahme, daß Burghard seinen Titel und sein Siegel unrechtmäßig gebraucht habe. Sein Wirken in Witzenhausen hat greifbare Segensspuren hinterlassen, und der Name des Grönländer Bischofs Burghard steht in dem Städtchen an der Werra noch heute, nach 500 Jahren, in gutem Andenken.

2.

Verzeichnis der nur in Maschinenschrift vorliegenden Dissertationen aus dem Gebiet der Hansischen und hansestädtischen Geschichte. 1920—1927.

Zusammengestellt von

Walther Vogel.

Vorbemerkung. Das hier vorliegende Verzeichnis verdankt seine Entstehung dem Umstande, daß mir bei der Neubearbeitung des Abschnitts „Hanse" für den Dahlmann-Waitz die Aufnahme der Maschinenschrift-Dissertationen untunlich erschien, während es doch andererseits erwünscht ist, daß eine leicht zugängliche Übersicht über diese Dissertationen vorhanden ist, damit die darin geleistete Arbeit der Forschung nicht ganz verloren geht. Das Verzeichnis ist zusammengestellt auf Grund des „Jahresverzeichnisses der an deutschen Universitäten erschienenen Schriften". Durchgesehen wurden die Jahrgänge seit 1914 bis zum letzterschienenen Jg. 1927 (Berlin 1929); doch kam der Brauch, Dissertationen nur in Maschinenschrift zu vervielfältigen, erst nach Kriegsende auf und hat wohl mit dem Jahre 1927 spätestens allgemein sein Ende gefunden. Für unbedingte Vollständigkeit kann ich allerdings keine volle Gewähr übernehmen. Aus den Titeln einiger Dissertationen ließ sich nicht mit Sicherheit ersehen, ob sie auch geschichtliche oder nur moderne Verhältnisse betreffen, doch habe ich da, wo begründete Vermutung

für ersteres bestand, die Schrift mit aufgenommen. Daß ich gelegentlich räumlich über das hansische Gebiet hinausgegriffen habe, wo ein Thema vorlag, das immerhin eine Beziehung zum hansischen Bereiche vermuten ließ (z. B. bei Nürnberg), wird hoffentlich Billigung finden. Geordnet sind die Schriften nach Jahrgängen und innerhalb eines Jahrganges alphabetisch nach den Verfassern. Wo zwei Jahreszahlen stehen, bedeutet die erste das Jahr der Promotion, die zweite in Klammern beigefügte das Jahr der Einlieferung an die Berliner Sammelstelle. Maßgebend für die Einordnung hier war immer das erste Jahr.

1. Metzel, Hermann, Die mittelalterlichen Handelsbeziehungen der Stadt Braunschweig von der Mitte des 12. bis zu Beginn des 15. Jahrhunderts. Kiel, Phil. Fakultät 1920 (1925). 61 Seiten. — Auszug o. O. (1924) 2 Bl.
2. Burmester, Hugo, Die Elbschiffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Kiel, R. u. Stw. Fak. 1921. 233 Seiten. — Auszug Lauenburg 1921. Borchers, 4 Seiten.
3. Kröger, Paul, Der Holzhandel Stettins. Greifswald, R. u. Stw. Fak. 1921. Auszug: Anklam 1921. XVIII, 9 Seiten.
4. Maschke, Theodor, Die politisch-geographische Bedeutung der Ostsee im Zeitalter der Hanse. Breslau, Phil. Fak. 1921. 39 Seiten. Auszug: Hochschulverlag Breslau 1921. 4 Seiten.
5. Middelhauve, Wilhelm, Der Lübecker Weinhandel in Vergangenheit und Gegenwart. Hamburg, R. u. Stw. Fak. 1921. 110 Seiten.
6. Pusch, Theodor, Flußschiffahrt und Flußzölle in Anhalt bis zum Jahre 1800. Würzburg, R. u. Stw. Fak. 1921.
7. Renzow, Gustav, Der Magdeburgischen Schifferbruderschaft Kampf um ihr Schiffahrtsrecht. (Ein Beitrag zur Geschichte der Zersetzung und Auflösung der Zünfte.) Hamburg, R. u. Stw. Fak. 1921 (1922). 280 Seiten.
8. Schmidt, Wilhelm, Die wirtschaftlichen Folgen des 30jährigen Krieges für Hamburg. Hamburg, R. u. Stw. Fak. 1921. 77 Seiten.
9. Stange, Johannes, Die Entwicklung des Stettiner Hafens. Würzburg, R. u. Stw. Fak. 1921. 93 Seiten.
10. Albrecht, Hans Gustav Erich, Das Hamburger Bierbraugewerbe mit besonderer Berücksichtigung seiner Entwicklung seit dem Zollanschluß Hamburgs. Hamburg, R. u. Stw. Fak. 1922 (1923). 164 Seiten.
11. Hoffmann, Kurt, Die historische Entwicklung des Stettiner Getreidehandels bis zum Ausbruch des Weltkrieges unter besonderer Berücksichtigung der Zoll- und Eisenbahnpolitik des Deutschen Reichs. Greifswald, R. u. Stw. Fak. 1922. Teildruck: Greifswald, Adler 1922, 38 Seiten.

12. Kilian, Kurt, Die Handelsbeziehungen der Hansestädte zu den Völkern der iberischen Halbinsel vom 13. bis 16. Jahrhundert. Leipzig, Phil. Fak. 1922 (1923). 196 Seiten.
13. Sasse, Heinrich, Die Kornteuerungspolitik Bremens im 18. und 19. Jahrhundert. Münster, Phil. Fak. 1922. 167 Seiten. Auszug: Münster i. W. (1922). Althoff, 2 Bl.
14. Stecher, Max, Der deutsch-schwedische Handel in der Vergangenheit und die Lübecker Stockholmfahrer. Leipzig, Phil. Fak. 1922 (1923). 154 Seiten.
15. Streller, Rudolf, Die wichtigsten Münzen im Handelsverkehr der Hanse des Mittelalters (bis 1500). Leipzig, Phil. Fak. 1922 (1923). 199 Seiten.
16. Therkorn, Kurt, Gewerbegeschichtliche Untersuchungen zur Einwanderung der Niederländer in Hamburg im 16. Jahrhundert. Hamburg, R. u. Stw. Fak. 1922. 122 Seiten.
17. Bohling, Erich Wilhelm, Karl VIII. Knutson von Schweden, die Union und die deutsche Hanse. Hamburg, Phil. Fak. 1923 (1925). 313 Seiten. Auszug: Hamburg 1922, Kampen, 4 Bl.
18. v. Bremen, Friedrich Wilhelm, Der Schiffbau in Bremen. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Seeschiffahrt und der wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung Bremens. Würzburg, R. u. Stw. Fak. 1923. 144 Seiten.
19. Gerfertz, Friedrich Nikolaus, Stralsund und Greifswald im Verhältnis zu ihren Landesherren und ihre skandinavische Politik im Rahmen der wendischen Hansestädte. Greifswald, Phil. Fak. 1923. 78 Seiten.
20. Löwen, Hans, Die wirtschaftlichen Beziehungen westfälischer Städte zu England im Mittelalter. Köln, Wirtsch. u. Sozialwiss. Fak. 1923. 101 Seiten.
21. Owe, Friedrich, Die Narwafahrt. Ein Beitrag zur hansischen Handelspolitik (1558—1581). Rostock, Phil. Fak. 1923 (1924). 136 Seiten.
22. Schumacher, Hans, Die Beziehungen der deutschen Hanse zu Dänemark von 1460 bis 1513. Hamburg, Phil. Fak. 1923 (1925). 91 Seiten.
23. Sellheim, Erich, Die Stadt Halle als Mitglied der deutschen Hanse. Halle, Phil. Fak. 1923 (1924). 89 Seiten.
24. Stöckmann, Martha, Oberdeutschland und das hansische Wirtschaftsgebiet. Leipzig, Phil. Fak. 1923. 57 Seiten.
25. Tschauner, Franz Josef, Danzigs Seegeltung in ihren Tatsachen und Auswirkungen. Rostock, Phil. Fak. 1923. 138 Seiten.
26. Weeren, Elisabeth, Die Epochen der hansischen Geschichte in ihren Beziehungen zur baukünstlerischen Entwicklung in den Hansestädten. Teil 1: Lübeck und die wendischen Städte bis zum Jahre 1380. Berlin, Phil. Fak. 1923 (1924). 56 Seiten. Auszug in Jahrbuch der Berliner Diss. 1923/24, Seite 53.
27. Brinkmann, Friedrich Christian, Die Entwicklung der Bremer Schiffahrt in den letzten 100 Jahren unter besonderer Berück-

sichtigung des Auswandererverkehrs. Marburg, Phil. Fak. 1924. 210 Seiten.

28. Kilian, Paul, Die hallische Wollweberei. Urkundliche Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte des Herzogtums Magdeburg. Halle, R. u. Stw. Fak. 1924. 152 Seiten.
29. Schneiders, Richard, Bierhandel und Bierpolitik der norddeutschen Städte im 14. und 15. Jahrhundert. Köln, Wirtsch. u. Sozialwiss. Fak. 1923. 127 Seiten.
30. Chinnow, Kurt, Gustav Adolf, Stralsund und Vorpommern. Marburg, Phil. Fak. 1925. 126 Seiten.
31. Dettling, Kaethe, Der Metallhandel Nürnbergs im 16. Jahrhundert. Erlangen, Phil. Fak. 1925. 177 Seiten.
32. Gans, August, Untersuchung über den Handel der Städte Königsberg in der Zeit des 2. Nordischen Krieges. Königsberg, Phil. Fak. 1925 (1927). 71 Seiten. Auszug: Jahrbuch Phil. Fak. Königsberg 1924/25. S. 98.
33. Geiß, Curt[1], Der Danziger Salzhandel vom 14. bis 17. Jahrhundert (1370—1640). München, Phil. Fak. 1925.
34. Heinichen, Willi, Der Handel Magdeburgs im 17. und 18. Jahrhundert (1631—1800). Leipzig, Phil. Fak. 1925. 250 Seiten.
35. Mariaux(-Rasche), Aenne, Die Beamten der Stadt Köln im Mittelalter. Köln, Wirtsch. u. Sozialwiss. Fak. 1925 (1926). 42, 26, II Seiten. Auszug: Promotionen der Wirtsch. u. Sozialwiss. Fak. Köln, H. 11, S. 14—16.
36. Medrow, Siegfried, Das Schiffahrtswesen Vorpommerns mit Einschluß der pommerschen Oderschiffahrt. Greifswald, R. u. Stw. Fak. 1925. 6, IV, 130 Seiten.
37. Moll, Fritz, Die Kaufleute-Brüderschaft zu Magdeburg. Leipzig, Phil. Fak. 1925. 163 Seiten.
38. Rasmussen, Nora, Handel und Handelspolitik Lübecks vom Ende der Franzosenherrschaft (1813) bis zum Anschluß an den Zollverein (1868). Kiel, R. u. Stw. Fak. 1925. 134 Seiten.
39. Stoehr, Erich, Königsberg als Getreideausfuhrhafen und der Königsberger Getreidehandel. Greifswald, R. u. Stw. Fak. 1925. 190 Seiten.
40. Treutler, Hermann, Die Entstehung des Hamburger Elbstapels. Hamburg, R. u. Stw. Fak. 1925. IX, 200 Seiten.
41. Müller, Lotte, Die Entwicklung des Stralsunder Seehandels in der Zeit der schwedischen Herrschaft (1648—1814). Königsberg, R. u. Stw. Fak. 1926. 99 Seiten.
42. Sahm, Artur, Genealogische Beziehungen Rigaer und Lübecker führender Geschlechter. Ein Beitrag zur Kolonisation des Ostens. Kiel, Phil. Fak. 1926 (1927). VII, 90 Seiten.
43. Thalhauser, Walter, Die Stellung der mittelalterlichen Kirche zum Berufsethos unter besonderer Berücksichtigung des Kaufmannsstandes. Leipzig, Phil. Fak. 1926 (1927). 69 Seiten.

[1] Nicht im Verzeichnis der Universitätsschriften!

(Siehe Nachtrag S. 341.)

VI.

Besprechungen.

Akten und Rezesse der livländischen Ständetage. Band I (1304—1459), 1. Lieferung (1304—1404) mit Unterstützung der baltischen Ritterschaften und Städte, herausgegeben von Oskar Stavenhagen (Riga [J. Deubner] 1907), 2. Lieferung (1404—1417) im Auftrag der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde bearbeitet von Oskar Stavenhagen und Leonid Arbusow jun., herausgegeben mit Unterstützung der Großen Gilde zu St. Marien in Riga (Riga [Verlag von Jonck u. Poliewsky] 1923), 3. bis 6. Lieferung (1417—1458) bearbeitet von Leonid Arbusow jun., gedruckt mit Unterstützung des lettländischen Kulturfonds (Riga [Verlag wie vor] 1926—1930), zus. 730 S. 4⁰.

Das Werk, dessen Anfänge nun bald 25 Jahre zurückliegen, hätte in diesen Blättern schon längst eine Würdigung verdient. Wenn eine Anzeige erst jetzt, kurz vor dem Erscheinen der letzten Lieferung erfolgt, so sind äußere Umstände daran schuld gewesen.

Eine Fortführung des von Fr. G. von Bunge begründeten „Liv-, Est- und Kurländischen Urkundenbuches" ist durch die Folgen des Krieges unmöglich gemacht worden. Die ältere Reihe dieses großangelegten Werkes hatte mit dem 12. Bande das Jahr 1471, die zweite, mit dem Amtsantritt des Ordensmeisters Wolter von Plettenberg 1494 einsetzende Reihe mit dem 3. Bande das Jahr 1510 erreicht. Aus dem Urkundenmaterial dieser beiden Abteilungen waren die Akten und Rezesse der livländischen Ständetage ausgesondert worden, um zu einer besonderen dritten Abteilung des gesamten Urkundenwerkes zusammengefaßt zu werden. Der dritte Band dieser Sonderabteilung mit den Ständetagsakten aus der für die Geschichte Livlands so bedeutungsvollen

Regierungszeit des Ordensmeisters Wolter von Plettenberg ist von L. Arbusow sen. bearbeitet und bereits 1910 erschienen.

Nach dem Rücktritt Stavenhagens, der die erste Lieferung 1907 herausgebracht hatte, übernahm die Fortführung von Bulmerincq, der die Bearbeitung aber bald an Leonid Arbusow jun. abtrat. Arbusow konnte dank der Vorarbeiten Stavenhagens das Manuskript für den ersten bis 1459 reichenden Band am Ende des Krieges abschließen, doch zögerten die Schwierigkeiten der Finanzierung die Drucklegung immer wieder hinaus. Erst 1923 ist die zweite Lieferung erschienen. Seitdem dann die lettländische Staatsregierung die Mittel des Kulturfonds für die weitere Drucklegung zur Verfügung stellte, sind die nächsten Lieferungen rasch nacheinander gefolgt, so daß heute nur noch die Akten des den ersten Band abschließenden Jahres ausstehen.

In den aktenmäßigen Niederschlägen der ständischen Versammlungen Liv- und Estlands spiegelt sich die gesamte Politik des Landes, innere und äußere, wider. In Anbetracht dessen, daß sich der Erzbischof von Riga, der Ordensmeister, die Bischöfe von Dorpat, Ösel und Reval in das Gebiet teilten, ergibt sich ein äußerst buntes Bild, denn die Versammlungen konnten die verschiedenste Zusammensetzung haben, je nachdem die erzbischöflichen, bischöflichen und Ordensstände jeweils unter sich oder mit Ständen eines anderen Landesherrn berieten.

Ein Städteverband zur Verfolgung heimischer Interessen gegenüber anderen territorialen Mächten hat in Livland nicht existiert. Die Politik der drei großen Städte Riga, Dorpat und Reval wird allein durch die kaufmännischen Interessen bestimmt. Als das einigende Band tritt immer das Verhältnis zur Hanse, insonderheit zu Lübeck und den wendischen Städten hervor. Im 14. Jahrhundert, nachdem sich die alte Hanse, die Gemeinschaft deutscher Kaufleute im Ausland, zu einem Bund der Städte selbst umgewandelt hat, nehmen die durch gemeinsame kaufmännische Interessen bedingten Versammlungen den Charakter ordentlicher Städtetage an. Zu Riga hielten sich die kleineren Städte Wenden, Wolmar, Kokenhusen und Lemsal, zu Dorpat: Pernau und Fellin, während Reval allein dastand.

Das Aufkommen allgemeiner Landtage im Anfang des 14. Jahrhunderts hängt mit dem Verzicht des Ordensmeisters auf eine früher geübte gewalttätige Einheitsstaatspolitik zusammen, in der den Prälaten die erste Rolle zufiel. Nach der Katastrophe des Jahres 1410 wurde die staatliche Konzentration in Livland immer schwieriger. Der Orden vermochte weder den Besitz des Erzstifts länger zu behaupten, noch den Bischof von Dorpat sich weiter gefügig zu halten, noch den Widerstand der Städte zu brechen. Die wichtigen politischen und wirtschaftlichen Fragen ließen sich jetzt nur noch durch gütliche Einigung mit den widerstrebenden Mächten mit Aussicht auf Erfolg behandeln. Es ist bedeutungsvoll, daß die allgemeinen Landtage sogleich ihren Anfang nehmen, nachdem der Erzbischof wieder im Lande residiert. Auf diesen neuen allgemeinen Landtagen spielen nicht mehr wie früher die Domkapitel die erste Rolle, sondern die Ritterschaften, deren wachsender Einfluß auf die landesherrlichen Regierungen sich schon seit geraumer Zeit bemerkbar gemacht hatte. Die Bedeutung der drei großen Städte auf den Landtagen tritt gegenüber den Ritterschaften zurück. —

Die Grundlage der Publikation bildet naturgemäß das Liv-, Est- und Kurländische Urkundenbuch. Von den in zweiter Linie herangezogenen gedruckten Quellenwerken sind an erster Stelle die Hanserezesse namhaft zu machen, denen auch in der äußeren Anlage Gefolgschaft geleistet wird. Darüberhinaus aber hat sich der Bearbeiter bemüht, das in Archiven und Bibliotheken verstreut liegende ungedruckte Material möglichst vollständig zu erfassen. Um den Erfolg dieser mühsamen Arbeit zu veranschaulichen, seien die Institute in der Reihenfolge der Zahl der aus ihren Beständen gewonnenen Beiträge genannt: 1. Archive: Reval, Königsberg, Stockholm, Kopenhagen, Lübeck, Danzig, Nürnberg, Riga (Stadtarchiv und Archiv der Großen Gilde), Wien, Köln, Wismar; 2. Bibliotheken: Petersburg (Öffentliche Bibliothek), Riga (Stadtbibliothek, Bibl. d. Ges. f. Geschichte u. Altertumskunde, Bibl. d. livl. Ritterschaft).

In den ersten Lieferungen herrscht die regestrierende Form vor, da die benutzten Unterlagen in der Hauptsache im Urkundenbuch gedruckt sind. Je mehr man sich dem Ende des

Bandes nähert, um so zahlreicher werden die im vollen Wortlaut wiedergegebenen Stücke. Bei deren Auswahl ist der Kreis ein wenig weiter gezogen als es der Gegenstand an sich erfordert hätte, in der Erwägung, daß im Urkundenbuch fehlende Stücke in absehbarer Zeit nicht veröffentlicht werden können, wenn sie nicht in den Ständeakten Aufnahme finden, ein Verfahren, dem man seine Billigung nicht versagen kann. Der überreich ausgestattete Apparat zeugt von einer souveränen Beherrschung des Stoffes. Es dürfte sich empfehlen, der letzten Lieferung neben dem Register ein genaues Literaturverzeichnis anzufügen, da die oft stark gekürzten Buchzitate dem mit der baltischen Geschichte nicht so eng vertrauten Benutzer oft nicht ohne weiteres verständlich sind.

Zu den Hanserezessen bietet die vorliegende Publikation eine wesentliche Ergänzung, zumal zur Erkenntnis der Rückwirkung der hansischen Politik auf die engeren Verhältnisse Livlands. So gebührt gerade aus unserem Kreise dem Bearbeiter ein besonderer Dank.

Berlin-Dahlem. Wentz.

Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel mit Engeland, Schotland en Ierland, uitgegeven in opdracht van de Commissie van 's Rijks Geschiedkundige Publicatien door Dr. H. J. Smit, Deel I in 2 stukken; 1150—1485. (R. G. P. nrs. 65 en 66; 's Gravenhage 1928.)

Zum Studium der Geschichte der Handelsbeziehungen der niederländischen Gebiete war man für das Mittelalter bisher hauptsächlich auf die Veröffentlichungen des Hansischen Geschichtsvereins: Hansisches Urkundenbuch, Hanserezesse usw., und auf die des englischen Public Record Office: Calendar of the Patent Rolls, Calendar of the Close Rolls usw., angewiesen. Da alle diese Veröffentlichungen von einem bestimmten nationalen Standpunkt ausgehen, war es ein guter Gedanke der R.G.P. eine Quellenveröffentlichung zu veranstalten, welche mehr die Bedeutung der Handelsbeziehungen vom holländischen Standpunkt aus betrachten sollte. Die Ausführung des Plans, welcher bereits

im Jahre 1904 in Erwägung gezogen war, wurde Herrn Dr. H. J. Smit übertragen, von dessen Hand im Jahre 1914 eine Arbeit über „De opkomst van den handel van Amsterdam" erschienen war und weiter u. a. eine Ausgabe der „Kamper Pondtolregisters" und „De Rekeningen der graven en gravinnen van het Henegouwsche Huis". Einem speziellen Studium des Handelsverkehrs im Mittelalter hat Smit bis heute sich nicht gewidmet. Dies mußte sich bei der Ausgabe eines Werkes rächen, bei dem es gerade ganz besonders auf eine gründliche Kenntnis des Handelsverkehrs im Mittelalter ankommt.

In der Einleitung vergleicht Smit den Handelsverkehr mit England mit dem zwischen diesen Gebieten und den Hansestädten. Er kommt zu der Auffassung, daß ein Unterschied besteht zwischen der Entwicklung auf dem Handelsgebiet einer friesisch-nordholländischen Zone und dem einer seeländisch-südholländischen Zone. Diese Auffassung ist in verschiedener Hinsicht nicht ganz richtig. Bis ins 12. Jahrhundert bedeuteten Seeland und Holland recht wenig. Der schlechte Zustand der Entwässerung machte es nur möglich sich an den Rändern anzusiedeln. Die Mündungsbuchten, welche die Verbindung zwischen den Flüssen und der See darstellten, waren für die Schiffahrt von untergeordneter Bedeutung. Der große Handelsverkehr vollzog sich vielmehr im frühen Mittelalter längs der östlichen Ränder. Staveren, Utrecht und Tiel waren die Handelsmittelpunkte vom 10. bis 12. Jahrhundert. Erst als nach dem Ende des 12. Jahrhunderts bessere Einrichtungen für die Entwässerung von Holland getroffen waren, fing dieses Gebiet an hochzukommen. Es ist jedenfalls eine Verkennung der Wirklichkeit anzunehmen, daß Holland damals schon eine besondere Stellung im Handelsverkehr eingenommen haben sollte. Der Großhandel war im Mittelalter in England in den Händen Fremder. Italiener, Hanseaten, Spanier, Südfranzosen beherrschten bis ins 16. Jahrhundert so ziemlich den ganzen Handelsverkehr. Die Bewohner der Niederlande sorgten in der Hauptsache für den Transport. In den ersten Zeiten waren es hauptsächlich die Bewohner von Staveren und später kamen nach und nach diejenigen aus Südholland und Nordholland hinzu. Zwischen den friesischen und nordholländischen Bewohnern

bestanden bis ins 15. Jahrhundert keine näheren Beziehungen. Dies ändert sich erst im 16. Jahrhundert, als der eigene Handel der Friesen an Bedeutung verlor und der der nordholländischen Küstenplätze zunahm, so daß die Kaufleute dieser Orte anfingen, sich der friesischen Schiffe zu bedienen, obwohl man nicht aus dem Auge verlieren darf, daß in Städten wie Hindeloopen auch noch der Holzhandel belangreich war[1]. Will man einen Zusammenhang suchen zwischen Nordholland und einem anderen Gebiet, so muß man hierbei Overyssel in Betracht ziehen, wo Kampen und Deventer die Plätze waren, durch deren Vermittlung der nordholländische Kaufmann in Verbindung mit Nord- und Westdeutschland kam. Das südholländische Gebiet stand seit altersher in nahen Beziehungen zum Rheingebiet und zum belgischen Maasgebiet. Handelsmittelpunkte waren hier Lüttich und Maastricht, wo die Handelswege aus Frankreich und Süddeutschland — und dadurch aus dem Osten — zusammenliefen.

Durch seine Lage an den großen Flüssen bildete Holland das Bindeglied zwischen dem Festlande und England, als letzteres für den Handelsverkehr Bedeutung erhielt. Dies geschah eigentlich erst im 13. Jahrhundert, als die englischen Könige, um zu Gelde zu kommen, unter Umgehung der in der Magna Charta geforderten Zustimmung des Rates, gegen Zahlung fremden Kaufleuten Rechte verliehen. Hiermit begann in der englischen Handelsgeschichte eine neue Periode. Die Bürgerschaft der englischen Städte konnte sich mit dieser Politik ihrer Fürsten nicht zufrieden geben. Im Jahre 1381 gelang es ihr einen Schutz des englischen Handels und der Schiffahrt zu erzielen[2]. Gleichzeitig fing die englische Industrie an sich derart zu entwickeln, daß man in Holland die Konkurrenz empfindlich spürte. Im Jahre 1386 forderte man in Holland ein Einfuhrverbot englischer Stoffe[3]. Zwischen England und Holland, welch letzteres damals einen Teil des burgundischen

---

[1] O. Meltzing, Das Bankhaus der Medici und seine Vorläufer (Volksw. Abh. Neue Folge 1). A. Bugge, Den Norske Trælasthandels historie (1925). J. Kulischer, Allg. Wirtschaftsgeschichte I (1928). Brentano, Wirtsch. Entwicklung Englands (1927).

[2] G. Unwin, Finance and Trade under Edward III. (Manch. Un. Press. 1918). Ashley, Economic history and theory I (1919[10]).

[3] Memorialboek Rose 1376 u. ff. Fol. 19 (R. A. Haag).

Staates bildete, entwickelte sich nach und nach ein Gegensatz auf wirtschaftlichem Gebiet, der einen Abschluß fand in dem sogenannten „Groß-Intercours "von 1494; damit wurde gleichzeitig das 16. Jahrhundert eingeleitet, das man als eine Übergangsperiode zum 17. Jahrhundert betrachten kann, mit seiner Navigationsakte, die in England definitiv den Handelsschutz einführte.

Es schien wünschenswert, diese kurze Auseinandersetzung zu geben, weil hiermit die Einteilung des Stoffes wie auch die Wahl der Quellen zusammenhängen. Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen den Niederlanden und England ist unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen in zwei Hauptzeiträume einzuteilen. 1. eine Periode vom frühen Mittelalter bis 1494, die wieder in zwei Abschnitte zerfällt: a) frühes Mittelalter bis 1381 und b) die Jahre 1381—1494. Die 2. Periode wird die Jahre 1494—1651 umfassen.

Smit wählt eine andere Einteilung. Er nimmt als Grenzpunkte politische Ereignisse. Als Endpunkt eines ersten Teiles bestimmt er das Jahr 1435, worin der Frieden von Utrecht zwischen Philipp von Burgund und Frankreich geschlossen wurde, als Endpunkt eines zweiten das Jahr 1485, das Jahr der Schlacht bei Bosworth, wodurch die Herrschaft der Tudor in England begründet wurde. Es ergibt sich aus Vorstehendem, daß ich mich mit keiner der beiden Jahreszahlen einverstanden erklären kann, da sie in bezug auf die Handelsentwicklung keine Bedeutung haben.

Wenn Smit vorstehenden Tatsachen Rechnung getragen hätte, dann würde die Wahl seiner Quellen wahrscheinlich eine andere gewesen sein. Im ersten Teile gibt Smit die Quellen, welche sich auf die Jahre 1150—1435 erstrecken. Die Folge hiervon ist gewesen, daß über die Handelsbeziehungen der Niederlande mit England im frühen Mittelalter nichts veröffentlicht ist. Wir sahen oben, daß die Handelsmittelpunkte Staveren und Utrecht waren. Die erste Stadt hatte einen bedeutenden Handel mit den Ostseeländern und Norwegen, die zweite trieb ihren Handel mit dem Rheingebiet und Hamburg. Transporte nach England erfolgten bereits im 9. und 10. Jahrhundert. Die Kaufleute aus Staveren verschifften Holz von Norwegen nach England. Gern hätte man etwas über den Umfang dieses Verkehrs erfahren. Der

Herausgeber der Quellen hat es unterlassen, Mitteilungen zu machen bezüglich des Quellenmaterials, das hierauf Bezug haben kann, wie Teile aus den norwegischen Urkundenbüchern, weiter aus Annalen, Charten usw. von englischer Herkunft[4].

Auch für die Jahre 1150—1400 hat er es sich wohl etwas zu bequem gemacht. Ungefähr 60—70 % der veröffentlichten Arbeit wird mit Material bestritten, das in den gedruckten Ausgaben zu finden ist. Das Quellenmaterial, das daneben Verwendung fand und untersucht ist, wurde von ihm in der Einleitung aufgezählt (S. X—XV), woraus überdies hervorgeht, welche Methode er angewandt hat. Er sagt darin: „mehr als einmal haben wir uns bei einer belangreichen Quellensammlung darauf beschränken müssen, einen Teil zu bearbeiten, da die Bearbeitung des ganzen Materials zu viel Zeit in Anspruch genommen haben würde". (S. XI.) Wahrscheinlich in Hinblick darauf hat er sich darauf beschränkt, nur einzelne Zollregister durchzuarbeiten, nämlich die Perioden 1286—1326, 1377—1410 und 1460—1485. Aus den Close Rolls (Cal. Close Rolls 1337/39 und 1339/41) hätte er indessen wissen können, daß in den Jahren 1338—1345 ein bedeutender Export nach Holland stattfand, während ein gründliches Studium von „Gras, The early English customs" ihm die nötigen Auskünfte verschafft hätte über das 15. Jahrhundert, wie ich weiter unten zeigen werde. Bezüglich der Jahre 1420—1485 begnügte er sich Stichproben (S. XI) zu machen, ein Experiment, das immer gefährlich ist, für Quellenveröffentlichungen jedoch überhaupt nicht in Frage kommen dürfte. Die Exchequer Memoranda Rolls wurden für die Jahre nach 1377 nicht durchgearbeitet, weil er Grund zur Annahme hatte, daß deren Angaben ihrer Art nach keinen bedeutenden Unterschied aufweisen würden gegenüber denen der veröffentlichten Teile. Es macht aber einen ziemlich merkwürdigen Eindruck, wenn er daneben mitteilt, daß diese Quellen zweifellos wichtige Tatsachen für den niederländischen Handel enthalten. In Verbindung hiermit hätte man

---

[4] Hans Wilkens, Zur Geschichte des Nied. Handels im Mittelalter. (H. Gschbl. 1909). Poelman, Geschiedenis van den handel van Noordnederland gedurende het Mer. en Karol. tijdperk (1900). A. Bugge, Den Norske Traelasthandels Historie I (1925).

gern etwas Näheres darüber gehört, auf welche Grundlage sich die Annahme Smits stützt. Noch merkwürdiger aber ist, was er sagt über die Heranziehung der „Ancient Correspondence". Er begnügt sich damit, die Angaben der „Lists and Indexes vol. XV" zu untersuchen, obwohl es nicht ausgeschlossen ist, daß hier noch Korrespondenz verborgen liegt, welche für unsere Bearbeitung Bedeutung haben wird (S. XII). Auf Vollständigkeit kann deswegen seine Untersuchung in englischen Archiven keinen Anspruch erheben.

Eine zweite Unterlassung hängt mit dem Mangel einer genügenden Einsicht in den Handelsverkehr Englands zusammen. Wie ich oben auseinandergesetzt habe, spielte das italienische Kapital eine hervorragende Rolle im Handel von England. Im Hinblick darauf, daß das italienische Kapital Ende des 13. und Anfang des 14. Jahrhunderts in Holland stark vertreten war (v. d. Bergh, Oorkondenboek van Holland II 165, 443, 624, 663, 672, 736 usw.), ist es zu bedauern, daß Smit in dieser Hinsicht und Richtung keine Untersuchungen in italienischen Archiven (z. B. Florenz) angestellt hat. Was die Beziehungen mit Hanseaten betrifft, so wären auch Nachforschungen in den Archiven der Hansestädte wünschenswert gewesen, damit etwaige Nachrichten über den Warentransport auf holländischen Schiffen nach England gesammelt worden wären. Ich denke dabei vor allen Dingen an Zollregister, Gerichtsakten usw., die zum größten Teil noch nicht herangezogen worden sind.

Entschiedene Verwahrung muß ich gegen die Art und Weise einlegen, wie die Zollregister herausgegeben sind. Von einer vollständigen Ausgabe kann bei verschiedenen davon keine Rede sein; so hat der Bearbeiter vom Zollregister 1294/95 nur 21 der 46 Posten, vom Register über das Jahr 1303/04 nur 23 von den 93 Posten angegeben (vgl. Nr. 109 und 141) usw. Dies ist bedauerlich, weil die Zollregister gerade jene Angaben enthalten, die uns eine deutliche Vorstellung über den Umfang und die Bedeutung des Handelsverkehrs geben können. In der nachfolgenden Tabelle habe ich einige Angaben zusammengestellt, um die Bedeutung dieser Register für die Kenntnis des Umfangs des Handelsverkehrs der Hansestädte, was die Schiffahrt betrifft, anzudeuten.

Heimatort der Schiffe	1325 (Jan./Sept.)		1378/79		1390	
	Zahl	Hafen	Zahl	Hafen	Zahl	Hafen
Hamburg .	7	Yarmouth	12	Yarmouth	3	Lynn
Bremen . .	1	Yarmouth	—	—	3	Lynn
Elbing. . .	2	Yarmouth	4	Yarmouth	—	—
Lübeck . .	—	—	4	Hull	—	—
Danzig . .	—	—	5	Yarmouth	14	Lynn
Danzig . .	—	—	2	Hull	1	Newcastle

Im Jahre 1302/03 betrug der Wert des Exports der Wolle ca. 50 % der Totalsumme, nämlich ca. 2000 Säcke von den 4056. Der Import umfaßte nur geringe Beträge. Aus dem Register des Jahres 1325 (Januar/September) geht hervor, daß insgesamt 16 Quintal Wachs eingeführt wurden, ferner an Pelzwaren für einen Wert von £ 21 und für Pech, Asche usw. für £ 79—12—0. Der Export umfaßte Tuche und Kohlen. Eine Wertangabe ist wegen der unvollständigen Ausgabe unmöglich. Es hat den Anschein, daß der Handel der Hanseaten den der Italiener schon Anfang des 14. Jahrhunderts übertraf. Aus dem Register von 1302 geht wenigstens hervor, daß der Export der Hanseaten an Wolle und Häuten den der Italiener bei weitem überstieg. Überdies Mitte des 14. Jahrhunderts war der Handel der Kaufleute aus den Städten Lübeck, Rostock und Stralsund in Boston so groß, daß Eduard III. ihnen ein besonderes Freigeleite gab (1340)[5].

Eine gewissenhafte Untersuchung dieser Zollregister würde das Bild, das wir über den Handelsverkehr der Hansestädte besitzen, bedeutend schärfer gestalten. Die Veröffentlichungen von Smit können hierbei keine bedeutenden Dienste bieten, weil er auf ganz willkürliche Art overysselsche, friesische und norddeutsche Städte untereinander zu einer Gruppe vereinigt; des weiteren vereinigt er auch Deutsche und Vlamen zu einer Gruppe.

Im zweiten Teil gibt Smit die Quellen aus den Jahren 1435 bis 1485. Die Anzahl gedruckter Stücke, die hier Verwendung fand, ist merkbar geringer als im ersten Teil, was teilweise darauf

[5] Cal. of Patent Rolls 1340/43 S. 54 und 55.

zurückzuführen ist, daß die Close Rolls nicht weiter liefen als bis ca. 1400. Durchforscht sind hauptsächlich das Archiv des Public Record Office in London, die Reichsarchive im Haag, Herzogenbusch, die Gemeindearchive in Middelburg, Dordrecht, Hoorn usw. Es ist mir nicht ganz klar, warum er sich mit dem Durcharbeiten der Ausgabe der burgundischen Charten von Limburg Brouwer begnügte und nicht die Sammlung selbst durchgearbeitet hat, die sich im Reichsarchiv im Haag befindet.

Unter den Werken, die Smit im Vorbericht des ersten Teiles zitiert (diese Liste ist eine bunte Sammlung von Werken, worunter verschiedene sind, die mit der Sache nichts zu tun haben, während dagegen wichtige [z. B. Unwin] fehlen), befindet sich auch das von Gras, The early English customs, worin wichtiges Material zu finden ist. Ich habe den Eindruck, daß Smit dieses Buch nur flüchtig durchgesehen hat. Ich kann es mir sonst unmöglich erklären, weshalb er die Zollregister, welche darin genannt werden, nicht untersucht hat. So vermißt man in der Ausgabe von Smit u. a. die Zollregister von Lynn: Nov. 1466/Nov. 1467, von Southampton Sept. 1443/Sept. 1444. Die Bedeutung dieser beiden Register ergibt sich aus folgender Übersicht:

Lynn, 1466/67; Der Import umfaßt Holz, Eisen, Teer, Fisch usw. Der Export umfaßt: Tuche, Weizen, Häute. Die Verfrachtung geschah durch 71 englische Schiffe, 12 aus den Hansestädten und 37 aus anderen ausländischen Städten.

Southampton, 1443; Der Import umfaßte an Wein 531 Tonnen seitens Fremder und 713 Tonnen seitens der Engländer. Der Export betrug 1252 Säcke Wolle seitens Fremder und 175 Säcke seitens der Engländer; 5633 Tuche seitens Fremder und 1579 seitens der Engländer. (Gras hat die Zahlen für Fremde und Engländer hier verwechselt, s. Astr. Friis, Alderman Cockayne and the Cloth Trade, København 1927, S. 13).

Über die Art der ausländischen Städte gibt Gras ebensowenig eine Erklärung wie über die Herkunft der Fremden.

So stößt man bei Smit immer wieder auf Mängel, die hätten vermieden werden können, wenn er seine Aufgabe ernstlicher

aufgefaßt hätte. Als Quellenveröffentlichung ist die Ausgabe nach meiner Meinung mißlungen. Der Historiker, der in Zukunft eine tiefergehende Forschung nach dem Umfang der Handelsbeziehungen zwischen Niederland und England anstellen will (die Hinzufügung von Schottland und Irland ist irreführend, da über diesen Handel so gut wie nichts gesagt wird), ist gezwungen, selbst eine gründliche Untersuchung in den verschiedenen Archiven vorzunehmen. Die vorliegende Ausgabe der Quellen ist eine Blumenlese von gedruckten Stücken und Archivalien und wird ihm höchstens als Führer dienen können. Man muß der Hoffnung Raum geben, daß der Bearbeiter die Ausgabe des zweiten Teils mit mehr Sorgfalt vorbereiten wird. Das Archivmaterial ist hier erheblich umfangreicher als das des ersten Teils, weil nunmehr neben englischen, holländischen und deutschen Archiven auch diejenigen von Belgien usw. untersucht werden müssen. Finanzielle, politische und ökonomische Probleme erheischen dabei vollste Aufmerksamkeit.

Utrecht. E. C. G. Brünner.

Den Norske Sjøfarts Historie fra de ældste Tider til vore Dage. Med Bidrag av Alexander Bugge, Fredrik Scheel, Roar Tank, Jac. S. Worm-Müller og en Raekke Special-Forfattere. Med Illustrationer. Oslo (Kristiania), Steenske Forlag. 1923—1929. I. Bind 591 u. LXIII S., III. Bind, 1. Halvbind, 330 u. XXXV S., 2. Halvbind 517 u. XXXVI S.

Norwegen besaß i. J. 1928 eine Handelsflotte von 2,9 Mill. Brutto-Registertonnen und stand damit an siebenter Stelle unter den schiffahrttreibenden Staaten der Welt. Nimmt es somit schon an sich einen hohen Rang unter diesen ein, so rückt die genannte Zahl erst in die richtige Beleuchtung, wenn man sich klar macht, daß ein Volk von knapp 2,7 Mill. Menschen diese Handelsflotte sein eigen nennt, daß mithin auf den Kopf der Bevölkerung mehr als eine Registertonne entfällt, ein Verhältnis, wie es in keinem anderen Lande begegnet (in Deutschland etwa eine Registertonne auf 16 Bewohner). Es ist die lange, fjordreiche Küste mit ihren vorgelagerten reichen Fischgründen — während

das nordisch-karge, felsige, waldbedeckte Binnenland wenig Nahrung bietet —, die die Norweger zu einer Nation von Seeleuten gemacht hat. Es ist eigentlich zu verwundern, daß die Handelsflotte, der Stolz des Landes, nicht schon früher eine eingehende geschichtliche Darstellung erfahren hat, erklärt sich aber daraus, daß die wirtschaftsgeschichtliche Forschung für diese Dinge ohnehin erst neuerdings Interesse gewonnen hat; es gibt ja nicht einmal eine wirklich brauchbare Geschichte der britischen Handelsflotte, der wichtigsten der Welt. Der Weltkrieg hat der norwegischen Handelsflotte guten Verdienst gebracht, und das erklärt es wohl auch, daß bald nach Kriegsende in norwegischen Reedereikreisen der Gedanke auftauchte, ein monumentales geschichtliches Werk über die Handelsflotte zu schaffen. Dieses liegt nun, auf Veranlassung des norwegischen Reederverbandes verfaßt und gedruckt, zwar noch nicht völlig abgeschlossen — denn der II. Band, der die allgemeine Geschichte der Handelsschiffahrt im 19. und 20. Jahrh. umfassen soll, steht noch aus — in drei stattlichen Großquartbänden vor. Ist auch diese äußere Form für den Leser nicht gerade besonders bequem, so verdient doch die äußere Ausstattung, der schöne große Druck und die ungemein reichhaltige Ausstattung mit Bildern, volle Anerkennung. Prof. Jacob Worm-Müller, der die Hauptredaktion in Händen hatte, hat keine Mühe gespart, um den Mitarbeitern alles erreichbare Material zu erschließen. So entspricht dem stattlichen Gewande der innere Wert in hohem Grade. Wir haben es mit einer wissenschaftlich gründlich fundierten Arbeit zu tun, die auch außerhalb Norwegens volle Beachtung verdient.

Das Werk ist in zwei Abteilungen gegliedert, eine allgemeingeschichtliche Darstellung der Schiffahrtsentwicklung und eine systematische, besondere einzelne Seiten (*Sær-Emner*) des Schiffahrtsbetriebes behandelnde. Von der ersten liegt, wie gesagt, nur der I. Band vor. Er enthält die eigentliche Schiffahrtsgeschichte bis ca. 1600 aus der Feder von Alexander Bugge und von 1600—1800 (*Fra Hollændervældet til Handelsempiren*) von Roar Tank. Bugge war selbstverständlich der gegebene Mann für die Darstellung der älteren Zeit. Es ist neben der Geschichte des norwegischen Holzhandels die letzte große Arbeit,

die er, der am 24. Dezember 1929 ein beklagenswertes Ende fand, hinterlassen hat. Sie zeigt viele Vorzüge seiner Arbeitsweise, seine gründliche Kenntnis nicht nur der norwegischen, sondern auch der ausländischen, namentlich der englischen Quellen, seine lebendige Schreibart, freilich auch — wie mir scheint in gesteigertem Maße — seine Vorliebe für gewagte ungenügend gestützte Konstruktionen. Man wird beispielsweise sein einleitendes Kapitel: „Sjøfarten og vor historie" zwar mit Interesse, aber nicht ohne starken Widerspruch lesen. Der Versuch, die norwegische Geschichte vom 8.—13. Jahrhundert sozusagen als ein Ergebnis der gleichzeitigen Handelskonjunkturen zu erklären, ist gewiß originell, entbehrt aber haltbarer Unterlagen, ja ist zum größten Teil reine Phantasie. Da ich schon, Hans. Gbl. 1928 S. 188 f., meine abweichende Meinung über Bugges Ansicht von der frühen Bedeutung des norwegischen Holzhandels begründet habe, brauche ich hier nicht darauf zurückzukommen. Bugges Ansicht, daß nur Norwegen in dieser Zeit Holz für Schiffbau u. dgl. habe liefern können, ist eben unhaltbar, und damit fällt seine Konstruktion schon zum größten Teil zusammen. Vom 13. Jahrhundert ab gewinnt die Darstellung festeren Boden. Damals war die letzte Blütezeit der norwegischen Fahrmannsschiffahrt, bevor die Konkurrenz der Hansen auf drei Jahrhunderte fast den ganzen Außenhandel des Landes unter fremde Flagge brachte. Die Fülle des hier gebotenen Stoffes — allein der Zeit von 1217—1500 sind 130 Seiten in Großquart gewidmet — verbietet es auf Einzelheiten kritisch einzugehen.

Fast noch mehr Interesse weckt die anschließende Darstellung von Roar Tank, weil sie Zeiten der norwegischen Schiffahrtsentwicklung schildert, über die wir bisher recht wenig wußten, und weil sie dabei eine Menge unbekannten Materials zutage fördert. Auch hier muß ich mich mit einigen kurzen Hinweisen begnügen. Ein wertvolles Dokument ist so das Verzeichnis der holländischen Norwegenfahrer von 1647: es zählt 331 holländische Schiffe mit 39 311 Last auf. Gegen diese erdrückende Konkurrenz fiel es der norwegischen Schiffahrt sehr schwer aufzukommen. Die ersten Versuche unter Christian IV., durch armierte und in bezug auf die Abgaben privilegierte „Defensionsschiffe" der

heimischen Handelsflotte einen festen Kern zu geben, waren nicht besonders erfolgreich. Erst als nach 1670 die holländisch-englischen und holländisch-französischen Kriege den holländischen Wettbewerber schwächten, setzte eine gute Konjunktur für die nordischen Handelsmarinen ein. Von 1670—1704 währte die große Zeit der „Defensions- und Exemtionsschiffe" (letztere waren die kleineren Typen), bis ein neuer Handelsvertrag ihnen ein Ende machte. Der Spanische Erbfolgekrieg und der Nordische Krieg leiten eine Periode der Depression ein. Erst von 1740 an etwa geht es wieder aufwärts. Jetzt gewinnt vor allem die Mittelmeerfahrt erhöhte Bedeutung. Die gesamte Handelsflotte mag in den 1670er Jahren rund 13 500 Last, in den 1690er 25—30 000 Last gezählt haben. 1746 sind es nicht ganz 24 000, 1767—1776 nach vorübergehendem Anstieg abermals rund 25 000 Lasten (jetzt aber Kommerzlasten zu 5600 ℔); bis 1792 steigt dann die Größe der Flotte auf rund 860 Fahrzeuge von 45 511 Last. Es ist interessant zu verfolgen, wie die Handelskonjunkturen des 17. und 18. Jahrhunderts sich in der norwegischen Schiffahrt genau so widerspiegeln wie in Lübecks Westseeschiffahrt (s. meinen Aufsatz Hans. Gbl. 1928). Die Jahre der „bewaffneten Neutralität" 1780—1800 waren „goldene Jahre".

Gewinnen schon die letzten Kapitel in Tanks Schilderung einen stark personen- und firmengeschichtlichen Charakter, so gilt dies in noch höherem Grade von Sverre Bergh Smiths Schilderung des norwegischen Schiffbaus, die den 1. Halbband der II. Abteilung (III. 1) größtenteils füllt. Hier werden z. T. dieselben Dinge wie im I. Band, doch in anderer Beleuchtung, gezeigt. Das Schwergewicht liegt auf der firmengeschichtlichen Schilderung der zahlreichen großen und kleinen Holzschiffwerften des Landes im 19. Jahrhundert. Vorangeschickt ist eine recht interessante Geschichte der norwegischen Flagge von Edvard Bull. Es dürfte wenig bekannt sein, daß die heutige norwegische Flagge erst 1821 geschaffen worden ist (und zwar als „reine" Flagge; das Unionszeichen wurde erst 1844 eingeführt).

Der 2. Halbband der II. Abteilung endlich enthält nicht weniger als 19 Einzelabhandlungen von verschiedenen Verfassern über bestimmte mit dem Seewesen zusammenhängende Ver-

hältnisse und Einrichtungen, von den Schiffahrtsverträgen und dem Seerecht Norwegens über die Geschichte der Seeversicherung, des Betonnungs- und Befeuerungs-, Hafen-, Seekarten-, Lotsenwesens bis zum Fischfang, zur Kriegsmarine, zur Seemannssprache, dem Seemannsaberglauben und der Seemannsmission. Auch in diesem Bande steckt neben manchem rein Persönlichen und Lokalen doch auch vieles von allgemeinem Interesse.

Doch Referent muß hier abbrechen. Er kann es nur tun mit dem Wunsche, daß künftig einmal auch die Geschichte der deutschen Seeschiffahrt so in allen Einzelheiten erhellt und bekannt sein möge, wie es jetzt mit der norwegischen durch dieses wissenschaftliche Denkmal der Fall ist, das der norwegische Reederverband seinem Gewerbe und dem norwegischen Volke gesetzt hat.

Berlin. W. Vogel.

Oscar Albert Johnsen, Tønsbergs Historie. Bind I: Middelalderen. Oslo 1929, Gyldendal Norsk Forlag. XVI u. 480 S. 4⁰. M. zahlr. Abb.

Es ist freudig zu begrüßen, daß sich neuerdings die Spezialarbeiten über das Städtewesen der skandinavischen Länder mehren. Denn nur durch eine größere Zahl von Monographien ist das Material zu beschaffen, aus dem später einmal eine vergleichende Geschichte des Städtewesens im nördlichen Europa erwachsen könnte. Die Erkenntnis, daß man dabei die entsprechende Entwicklung der Nachbarländer mehr beachten muß, als es gemeinhin zu geschehen pflegte, setzt sich ja in den letzten Jahren sichtlich in wachsendem Maße durch, aber zweifellos könnte in der Herausarbeitung der übereinstimmenden Züge wie auch der Gegensätze in den Ländern rings um die Nordsee (England, Niederlande, Nordwestdeutschland, Dänemark, Norwegen) und anschließend im baltischen Bereich noch mehr geschehen. In Schweden haben namentlich die Arbeiten von A. Schück u. a. einen erfreulichen Fortschritt gezeitigt (vgl. Hans. Geschichtsbl. 1928, S. 251, 1929, S. 184f., 330), für Dänemark wären die Arbeiten von Matthiesen (Hans. Geschichtsbl. 1928, S. 198f.) zu

nennen. Für Norwegen waren wir bisher hauptsächlich auf die ältere vorzügliche Arbeit von Y. Nielsen über Bergen[1] angewiesen, in neuerer Zeit nach der baulichen und kulturellen Seite ergänzt durch Chr. Koren-Wibergs Bergens Kulturhistorie (1921); Oslos (Kristianias) Geschichte hat Edvard Bull in einer bisher zum I. Band gediehenen Darstellung behandelt und über die bauliche Entwicklung des alten Oslo sind die Leser der Hansischen Geschichtsblätter durch G. Fischer, der die Ausgrabungen großenteils geleitet hat, selbst unterrichtet (Jahrg. 1929, S. 145f.). Auch A. Bugge, der für die Frühzeit des norwegischen Städtewesens vielfach bahnbrechende Arbeit geleistet hat, darf hier nicht unerwähnt bleiben. Jetzt legt Oskar Albert Johnsen den ersten Band einer umfangreichen Geschichte Tönsbergs vor.

Tönsberg ist heute ein Städtchen von etwa 13000 Einwohnern, es steht unter den norwegischen Städten der Größe nach an 12. Stelle, betreibt aber beträchtliche Reederei. Geht man jedoch den frühen Anfängen norwegischen Städtewesens nach, so ist es an erster Stelle zu nennen, und nur etwa Drontheim (das jetzt, entgegen dem überwiegenden Wunsche der Bewohner, in „Nidaros" umgetauft worden ist, wie es scheint mit nicht ausreichender Begründung, s. D. A. Seip, Trondhjems bynavn, Tr. 1930, 165 S.) mag ihm an Alter ebenbürtig sein, während Bergen und Oslo, Sarpsborg und Konghelle erst später entstanden sind. Tönsberg liegt an der Westseite von Wiken (dem Oslofjord), in einer Gegend, die einer der ältesten Kulturmittelpunkte Norwegens und ein Ausgangspunkt seiner staatlichen Vereinigung war, in „Vestfold" (ein Name, der schon 813 in den Fränk. Reichsannalen begegnet). Es ist jene Landschaft, aus deren Boden die beiden jetzt in Oslo befindlichen prachtvollen Wikingerschiffe (von Gokstad und von Oseberg) ausgegraben sind, und es ist bei Johnsen höchst anziehend zu lesen, wie der Scharfsinn norwegischer Gelehrter diese Fürstengräber (denn als solche dienten die Schiffe) mit bestimmten Persönlichkeiten der Ynglingatal zusammengebracht hat, und zwar mit durchaus einleuchtenden Gründen: in Oseberg ist wahrscheinlich die stolze Königin Åsa, die Mutter Halvdan

[1] Bergen fra de aeldste tider indtil nutiden. Kristiania 1877.

Svartes und Großmutter Harald Haarfagres, bestattet, in Gokstad ihr Stiefsohn, Olav Geirstadalv. In der Gegend von Gokstad lag auch der Hauptsitz des älteren dänischen Königsgeschlechts von Vestfold, Skiringssal, der als Markt und Seehandelsstätte bis ins 9. Jahrhundert Bedeutung behielt. Johnsen vermutet, daß sein Niedergang mit der Verlegung des Sitzes der Ynglingerkönige weiter nach Norden, in die Landschaft Borre, zusammenhängt, und dort in der Nähe der Königshöfe (darunter Oseberg) ist dann auch der neue zentrale Markt- und Seehandelsplatz, Tönsberg, wahrscheinlich schon in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts entstanden. Übrigens nimmt Johnsen hier noch ein weiteres Zwischenstadium an, indem er die schwedische Hypothese von den Birca-(Bjarkey-)Handelsplätzen aufgreift, die von Henrik Schück und (mit ganz anderer Begründung) von Elis Wadstein aufgestellt worden ist[2]. Es findet sich nämlich auch in den Sunden, die von Süden her nach Tönsberg hinführen, eine Insel oder Halbinsel Bjerkøy (früher Bjarkøj) bei Nøtterøj; hier wäre nach Johnsen das ältere Standlager der fremden Kauffahrer zu suchen (gegenüber liegt noch ein Hof Knarrberg, von nord. knǫrr = Handelsschiff), geradeso wie außerhalb, seewärts, einiger anderer norwegischer Häfen (Skien, Konghelle, Drontheim) sich solche „Björköer" vorlagern, wo der fremde Kaufmann sich in den Anfangsstadien des Handelsverkehrs sicherer, weil weniger leicht Überfällen ausgesetzt, fühlte. Erst in einem fortgeschrittenen Stadium der Rechtssicherheit konnte dann die Handelsstätte in den innersten Teil der Fjords, in unserem Fall also nach Tönsberg verlegt werden. Man hat auch den Namen Tunsberg (so die ältere Form) seiner Entstehung nach auf die Wikingerzeit (9. Jahrh.) zurückführen und darin ein übernommenes irisches *dun* = Burg, Festung sehen wollen (S. 35), wogegen aber von philologischer Seite eingewendet wird, daß der Name wahrscheinlich viel älter sei; Johnsen meint, daß er in der Tat vielleicht ursprünglich nur die Bezeichnung des jetzt sogenannten „Schloßbergs" gewesen

---

[2] Vgl. Hans. Gbl. 1927, S. 215. Johnsen (S. 22, A. 5) neigt dazu, bezüglich der Herkunft des Namens sich mehr auf Wadsteins Seite gegen E. Wessén zu stellen.

und erst später auf die an seinem Fuße entstehende Stadt übertragen worden ist.

Die Anlage war in ihren Anfängen natürlich sehr bescheiden. Von einer etwa in der Richtung NW—SO laufenden Straße (*Straeti*, jetzt Storgate) gingen kurze Gassen in südwestlicher Richtung hinunter an die alte Kai-Linie, im Zuge der jetzigen Nedre Langgate; also eine Anlage, die einigermaßen an die des ältesten Bergen erinnert, nur daß die eigentlichen Wohnhäuser anfänglich mehr an der Hauptstraße, nicht an dem tiefliegenden Kai lagen. Die Siedlung ist allmählich von NW nach SO gewachsen, wie eine durch Bohrungen ermittelte Kulturschicht verrät, sie hat sich aber auch jenseits der Hauptstraße nach NO hin erweitert, wo ja hier viel mehr Platz als in Bergen war, und wo eine zweite Parallelstraße zur Hauptstraße entstand. Eine besondere rechtliche Stellung hat das Gemeinwesen wahrscheinlich schon vor der Regierung der beiden Olafe gewonnen, die Norwegen zum Christentum bekehrt haben. Johnsen glaubt den Zeitpunkt, wo Tönsberg einen eigenen Stadtbezirk mit Sondergerichtsbarkeit zugeteilt bekam, auf die Regierung Harald Gormssons (d. i. des als Dänenkönig unter dem Namen Harald Blauzahn bekannten Herrschers) 971—988 festlegen zu können. Der erste *gjaldkere* d. h. königliche Amtmann und Steuererheber, den wir mit Namen kennen, begegnet freilich erst viel später, in den 1120er Jahren. Aber die Sagas betrachten Tönsberg schon zur Zeit der Olafe als Stadt im obenbezeichneten Sinn, und der Umstand, daß ihm offenbar die gleiche Bedeutung im söndenfjeldschen Norwegen zukam, wie Drontheim im nordenfjeldschen, spricht für ihre Glaubwürdigkeit. Um 1130 wird Tunsberg zum erstenmal ausdrücklich von einem Zeitgenossen, in Orderic Vitalis Kirchengeschichte, genannt, aber wahrscheinlich verbirgt es sich bereits in der Wig civitas, die Adam v. Bremen (IV c. 33) nennt; Johnsen verteidigt diese Lesung ausdrücklich gegen Lönborgs und Schmeidlers Verbesserung: Wig provincia. Auch die ältesten Missionsbischöfe „in Wiken" haben vor der Festlegung des Sitzes in Oslo ihren Hauptsitz in Teie bei Tönsberg gehabt. Alle diese Fragen werden in den besonders lesenswerten Kapiteln: Det eldste Tønsberg und Fra strandsted til kjøpstad erörtert.

Wir können auf den weiteren Inhalt des Buches naturgemäß nicht mit gleicher Ausführlichkeit eingehen. Während der Bürgerkriege 1130—1240 rückte Tönsberg wegen seiner zentralen Lage und wegen der militärischen Bedeutung des Schloßberges wieder in den Mittelpunkt des Geschehens. An die breite Darlegung dieser Ereignisse (S. 74—136) schließt sich eine ausführliche, auf alle Einzelheiten eingehende Beschreibung (S. 137—245) der wichtigsten Bauten (Schloß mit Bergfried und Ringmauer, Kirchen, Klöster usw.). Nach einem Kapitel über das kirchliche Leben wird der Faden der äußeren Geschichte wieder aufgenommen und zunächst bis 1319 weitergeführt. Dann folgen zwei Abschnitte über Handel und Schiffahrt in der „Velmaktstid" des 13. Jahrhunderts, als Norwegen noch einen eigenen blühenden Aktivverkehr besonders nach England unterhielt, sowie über Handwerk und Industrie, wobei namentlich Rücksicht auf die erhaltenen Reste der kunstgewerblichen Erzeugnisse genommen wird (ob nicht doch bei den auffallend zahlreichen und zum Teil hervorragenden Gold- und Silberschmiedearbeiten der ausländische, d. h. in diesem Fall norddeutsche Einfluß etwas stärker ist als Verfasser wahrhaben will?). Besondere Beachtung wird bei uns angesichts der soviel umstrittenen Fragen über die entsprechende Entwicklung in Deutschland, das Kapital über die Stadtverwaltung finden. Ihre ältesten erkennbaren Organe sind der schon erwähnte *gjaldkere* und das *mót* d. h. die Versammlung der „hausfesten Männer" (S. 336), die über Kriminalsachen urteilte und als Berufungsinstanz über Vermögensstreitigkeiten fungierte. Hierbei wurden (regelmäßig?) Unterausschüsse gebildet (z. B. von zwölf Mann). Der Gjaldkere berief ferner jährlich das *Våpenting*, d. h. die Musterung der Waffenfähigen. Die Gilden, deren es zwei gab, vereinigten in sich die wohlhabendere Bewohnerschicht und hatten überwiegend soziale Bedeutung, aber doch auch einen halboffiziellen Charakter: so tagte das mót in späterer Zeit im Gildehaus, die Gildeklocke diente als Warnungssignal usw.; im Gildehaus durften, nach einer Verordnung von 1318, die Bürger den Gewandschnitt ausüben (S. 252). — Wesentliche Änderungen brachte Magnus Lagaböters Rechtsreform von 1276, vor allem durch eine Einführung eines Stadtrats, dessen Wurzeln Johnsen

jedoch in eine etwas frühere Zeit verlegen möchte. Ob er freilich recht hat, wenn er annimmt, daß der Rat sich aus rein praktischen Gründen als gelegentlich gewählter Ausschuß des mót gebildet habe (S. 338), und daß die im Stadtrecht von 1276 genannte Zwölfzahl, die später z. B. in Bergen verdoppelt wird, ganz allmählich aus einer ursprünglich viel geringeren Zahl hervorgegangen sei, möchte vielleicht doch zu bezweifeln sein, weil jene runden Zahlen als typische bekanntlich auch in den südlichen Nachbarländern weite Verbreitung haben und eine Übertragung nach Norwegen naheliegt. Eine Selbstergänzung des Rates gibt es in Norwegen allerdings nicht, die Ratsmänner werden gewählt, offenbar vom Mot. Eine eigentliche städtische Aristokratie bildet sich also nicht. Bürgermeister begegnen in Tönsberg erst seit ca. 1440, wobei der Name sicher neu, die Funktion von Rats-Vormännern wahrscheinlich aber schon früher entstanden ist. Der Gjaldkere verliert unter dem neuen Stadtrecht seine alte Stellung als königlicher Amtmann, er wird vom Rat ernannt (S. 344), wenn er auch daneben dem König Treue schwören muß; er sinkt aber überhaupt seitdem zu untergeordneter Bedeutung herab. Seine Stelle als königlicher Statthalter nimmt allmählich seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts, der *Sysselmann* ein, der seit ca. 1300 daneben auch als *Féhirde* (thesaurarius), seit ca. 1400 aber regelmäßig als Hauptmann (capitaneus) bezeichnet wird. Er hat seinen Sitz auf dem Schloß und hat unter sich als ausführende Organe den Schloßvogt, den Lehnsvogt auf dem Lande, und den Gjaldkere (der, wie gesagt, zugleich Ratsbeamter wird) in der Stadt. Daneben gibt es seit Kg. Sverres Zeit (ca. 1180) den *Lagmann*, eine Art Rechtsberater (S. 360), und zwar einen besonderen für Tönsberg (wie auch für Oslo, Bergen, Drontheim). Lagmann, Gjaldkere und die beiden Bürgermeister bilden im 15. Jahrhundert die eigentliche Stadtregierung. — Von einer städtischen Selbständigkeit von der Art wie in Deutschland kann in Norwegen, wie aus Vorstehendem ersichtlich, nicht die Rede sein; ja, seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts nimmt die Bedeutung der städtischen Eigenverwaltung, insbesondere des Mot, noch sichtlich ab.

Diese Entwicklung vollzieht sich nicht ohne Einfluß des

deutschen Kaufmanns, denn dessen Rechte sind durch königliche Privilegien, ohne Befragung des städtischen Mot, gewährleistet. Der Hanseherrschaft in Tönsberg (S. 397—424) und ihrem Verfall (S. 425—438) sind das viert- und drittletzte Kapitel gewidmet. Da Verf. diesen Verhältnissen in den Hansischen Geschichtsblättern 1928 einen eigenen Aufsatz gewidmet hat, so mag ein Hinweis hierauf genügen; doch geht die Darstellung in Johnsens neuem Buch noch näher auf Einzelheiten ein. Ein Irrtum auf S. 398 sei jedoch berichtigt: das von den wendischen Städten nach Norwegen eingeführte Getreide (Roggen und Gerste bzw. Malz) stammte nicht aus den „unerschöpflichen Kornmärkten Polens und Rußlands", sondern sicher zum weitaus größten Teile aus dem unmittelbaren Hinterland der Städte selbst, also aus Holstein, Mecklenburg, Pommern, wohl auch aus der Mark Brandenburg.

Den Beschluß machen zwei Abschnitte über die Bauweise und die einzelnen Höfe der Stadt, sowie über die sozialen und kulturellen Verhältnisse im Mittelalter.

Johnsen verdient für sein mit großer Gründlichkeit und Zuverlässigkeit verfaßtes Buch den vollen Dank auch derer, die sich vom Standpunkt der hansischen Geschichte damit befassen. Gewiß sind es kleine, relativ bescheidene Verhältnisse, in denen wir uns hier bewegen (S. 438 wird die Bevölkerung Tönsbergs um 1530 auf 1000, die Oslos auf 1500, die Sarpsborgs auf 200 geschätzt); aber sein Buch ist sehr geeignet, uns in die norwegischen und überhaupt nordischen Zustände einzuführen, mit denen es der hansische Kaufmann zu tun hatte. Das Buch ist vortrefflich mit vielen Abbildungen ausgestattet. Nur einen genauen Stadtplan habe ich vermißt.

Berlin. W. Vogel.

P. Boissonnade et P. Charliat, Colbert et la Compagnie de Commerce du Nord (1661—1689). Préface de M. Henri Hauser. Paris 1930, M. Rivière. 180 S. m. XII S. Abbildungen.

Im Jahre 1912 veröffentlichte P. Boissonnade, Professor a. d. Universität Poitiers, eine gehaltvolle „Histoire des premiers essais de rélations économiques directes entre la France et l'état Prussien

pendant le règne de Louis XIV. 1643—1715". (Vgl. die ausführliche Anzeige von H. Rachel in den Forsch. z. brand. u. preuß. Gesch. 27, 1914, S. 301—309). Er stellte darin auch eine ausführlichere Spezialarbeit über die Compagnie de Commerce du Nord (CCN) in Aussicht. Das vorliegende Werk stellt die Erfüllung dieses Versprechens dar. Der eigentliche Verfasser ist aber Herr P. Charliat, z. Z. wissenschaftlicher Hilfsarbeiter im französischen Handelsmarine-Ministerium, aus dessen fleißiger Feder in den letzten Jahren eine große Zahl von Schriften zur Geschichte der französischen Handelsbeziehungen, besonders nach dem Norden, hervorgegangen sind. Charliat hatte ursprünglich unabhängig von B. eine Untersuchung über die CCN vorgenommen, hat seine Arbeit dann aber unter Benutzung der Materialien und Ratschläge Boissonnades wesentlich ausgestaltet. Hatte B. in seinem genannten Werk auch schon die Grundzüge der Geschichte der CCN richtig gezeichnet, so war Charliat doch in der Lage, durch zahlreiche neue Dokumente aus französischen und ausländischen Archiven (bes. in Holland, den skandinavischen Ländern, Lettland; die deutschen Archive hat er anscheinend nicht besucht, auch das Danziger nicht) die Untersuchung auf eine breitere Grundlage zu stellen. Er hat auch die Sundzollregister benutzt, auf deren Bedeutung die französische Gelehrtenwelt, nach einer Bemerkung von H. Hauser (Préface S. 10) zu schließen, erst durch ihn eigentlich aufmerksam gemacht worden ist, und zwar hat er nicht nur von den gedruckten Tabellen von Frau N. Ellinger-Bang, sondern auch von den unedierten Teilen Gebrauch machen können.

Die Geschichte der CCN ist die Geschichte einer Fehlgründung Colberts. Seine Absicht, die erst durch die Arbeiten von Charliat, Boissonnade und Elzinga klarer erkannt worden ist, war, den Holländern die gewinnbringende Vermittlung des französisch-nordischen und -baltischen Handels zu entreißen und sie in die Hände der französischen Reeder und Kaufleute zu bringen. Denn die nordischen Waren, besonders die Schiffbaumaterialien, waren für Frankreich unentbehrlich, und umgekehrt fanden französische Waren im Norden einen guten, jedenfalls erweiterungsfähigen Markt. Die Gründung der CCN war also ein Glied in dem Programm

der Kampfmaßnahmen Colberts gegen die Holländer. Nach längeren zunächst wenig erfolgreichen Versuchen, die Kaufleute der französischen Seestädte an der Kanal- und Westküste zu interessieren, kam die Kompagnie unter erheblicher Mitwirkung des Staates, der über die Hälfte des Kapitals hergab, und nicht ohne starken Druck auf die Kaufmannschaften 1669 zustande. Protestantische Bankiers und Reeder in Paris und La Rochelle, wie die Formonts und Pagès, eingewanderte deutsche und holländische Unternehmer wie Tersmitten (aus Bremen) und Jean Raulé (der Bruder Benjamins) waren die Hauptträger, doch auch andere Finanzleute aus Colberts Pariser Umgebung, wie de Lagny, Bellinzani, Frémont d'Auneuil wirkten mit. Die Kompagnie erfreute sich ferner der regen Unterstützung durch die französischen Gesandten und Agenten im Norden (z. B. Desmeth in Hamburg und der Brüder Jean und Daniel Formont in Danzig). Eine größere Zahl von Schiffen wurde expediert. Zum Verhängnis aber wurde der CCN der französisch-holländische Krieg seit 1672, zu dessen Entstehung doch gerade Colbert durch seine wirtschaftlichen Kampfmaßnahmen wesentlich beigetragen hat. Mehrere Schiffe wurden gekapert, die Kompagnie erlitt schwere Verluste und mußte liquidieren. Zwar lebte der französische Schiffsverkehr nach der Ostsee den Sundzollregistern zufolge nach dem Frieden von Nymwegen wieder etwas auf und es wurde auch über eine Erneuerung der CCN verhandelt, doch ohne Ergebnis: 1684 wurde ihr letztes Schiff „Les Armes de la Compagnie du Nord" in La Rochelle verkauft und 1689 erlosch ihr Privileg. Die Kaufleute von Rouen hatten mit ihrer ablehnenden Haltung und ihrer Begründung (S. 37) gegenüber Colbert doch Recht behalten. Der französisch-baltische und überhaupt der französisch-nordische Handel blieb im wesentlichen in den Händen der Holländer, der deutschen Hansestädte und, seit rund 1670 in wachsendem Maße auch der skandinavischen Nationen. Während die Verfasser die Rolle der Engländer wohl überschätzen (z. B. S. 122) — nach dem mir zugänglichen deutschen Material zu urteilen, haben sie im Verkehr zwischen der Ostsee und Frankreich noch bis tief ins 18. Jahrhundert nur ganz geringe Bedeutung — treten die Hansestädte m. E. in ihrer Darstellung dieses Verkehrs zu sehr zurück.

Ein merkwürdiger Irrtum ist es übrigens, daß der französisch-hansestädtische Handelsvertrag S. 44 von 1665 (statt 1655) datiert wird.

Besonderes Interesse werden bei uns die ausführlichen Mitteilungen (S. 93—102) finden, die über eine Informationsreise von zwei Kompagniedirektoren in das Tätigkeitsgebiet der CCN im Jahre 1671 gemacht werden. Über alle bedeutenderen deutschen Seestädte von Bremen bis Danzig, Königsberg und Riga haben diese bemerkenswerte Beobachtungen angestellt. — Mancherlei neues Material bietet auch die beigegebene Auswahl ungedruckter Dokumente (darunter u. a. eine Denkschrift über die Schiffbauten des Herzogs von Kurland 1661, ein unter dem Namen Van Beuningens gehendes, vielleicht in Wirklichkeit von Abraham v. Wicquefort verfaßtes Flugblatt über den französischen Handel um 1670, Briefe Ludwigs XIV. an den Hamburger Rat, den Großen Kurfürsten usw.), ferner die bildlichen Beilagen, besonders die Bilder der im Verkehr der CCN verwendeten Schiffstypen. Als Kuriosität kann vermerkt werden, daß von drei bidllich wiedergegebenen Konnossementen zwei (VII und VIII) aus Gotenburg (1669) datierte für holländische Schiffe in hochdeutscher Sprache abgefaßt sind, dagegen eines aus Riga (1676) für ein Lübecker Schiff in holländischer Sprache.

Referent kann nicht verhehlen, daß er es als große Unbequemlichkeit für den Benutzer empfindet, daß die in den Anmerkungen zitierten Werke meist nur mit den Verfassernamen angeführt sind, und daß, statt ein genaues Titelverzeichnis der benutzten Werke zu geben, auf eine für den Internationalen Historischen Kongreß in Oslo 1928 bestimmte, in der Norsk Historisk Tidsskrift abgedruckte Mitteilung verwiesen wird. Die wenigsten Benutzer werden diese zur Hand haben. Etwas wunderlich ist auch die Literaturauswahl in dem einleitenden Abschnitt über den „Kampf um den nordischen Handel vom Verfall der Hanse bis Colbert" — dessen Untertitel: „Rivalité des Anglais, des Français et des Hollandais" übrigens falsche Vorstellungen erweckt —: von hansischer Literatur wird hier z. B. außer einer kleinen Broschüre von Christian Reuter nur der brave alte I. A. Werdenhagen De rebus publicis Hanseaticis angeführt! Letzterer

als Quelle für die habsburgischen Marinepläne in der Ostsee, über die doch eine ausgiebige neuere Literatur vorhanden ist. Auch über die handelspolitischen Pläne Gustaf Adolfs hätten die Verfasser statt aus der alten Dissertation von Amberg sich aus neueren schwedischen und deutschen Darstellungen (z. B. J. Kretzschmar, Bothe) unterrichten können. Für die Beurteilung des Sundverkehrs und der Sundzollregister wären statt des wenig brauchbaren und namentlich nach der handelsgeschichtlichen Seite unzulänglichen neuen Buches von Ch. Hill etwa die Aufsätze von D. Schäfer (Hans. Gbl. 1908) und Unger (Tijdschr. v. Geschied. 41. Jg. 1926) heranzuziehen gewesen. — In den Anmerkungen, aber auch im Texte, sind leider viele Druckfehler stehen geblieben.

Etwas zu günstig scheint mir das Schlußurteil der Verfasser über Colberts Unternehmung. Zugegeben, daß man seitdem über den nordischen Handel in Frankreich besser unterrichtet war als früher, zugegeben auch, daß der Absatz französischer Waren nach dem Baltikum und dem Norden seitdem allmählich gestiegen sein wird. Die Refugiés mögen viel dazu beigetragen haben, aber unmöglich kann man diese indirekte und ungewollte Wirkung der Aufhebung des Edikts von Nantes zugunsten von Colberts Politik buchen. Die Beteiligung der französischen Reederei und des französischen Aktivhandels blieb auch später sehr gering. Dem Genie Colberts geschieht dadurch natürlich kein Abbruch, wenn auch festgestellt werden muß, daß Colbert, z. T. wohl aus Mangel an zuverlässigen statistischen Unterlagen, die Natur der holländisch-französischen Wirtschaftsbeziehungen offenbar unrichtig eingeschätzt hat, ein Irrtum, den er übrigens mit den meisten seiner Zeitgenossen teilte.

Berlin. W. Vogel.

Überseegeschichte. Eine Schriftenfolge herausgegeben von Adolf Rein. Bd. 1—5. Hamburg 1928—30. Friedrichsen, de Gruyter & Co. m. b. H.

Adolf Rein, Das Problem der europäischen Expansion in der Geschichtsschreibung. 40 S.

Hans G. Römer, Amerikanische Interessen und Prinzipienpolitik in Mexiko 1910—1914. 152 S.

Hildegard Meyer, Nordamerika im Urteil des deutschen Schrifttums bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. 168 S.

Walter Gerhard, Das politische System Alexander Hamiltons 1789—1804. 160 S.

Erwin Rüsch, Die Revolution von Saint Domingue. 210 S.

Die fast völlige Vernachlässigung der Probleme der europäischen Ausdehnung durch Ranke und seine Schule, die aus der ausgesprochen „kontinentalen" Einstellung der ganzen sie umgebenden Gedankenwelt allein kaum hinreichend sich herleiten läßt, gehört zu denjenigen Einseitigkeiten seiner geistigen Welt, deren Zeitgebundenheit heute wohl von niemandem mehr geleugnet wird. Über die prinzipielle Notwendigkeit, diesem für uns seither so bedeutsam gewordenen Phänomen endlich die gebührende Beachtung zu schenken, dürfte daher eine Meinungsverschiedenheit kaum möglich sein, gleichgültig, ob man mit dem Herausgeber die Vereinbarkeit einer solchen Arbeit mit der Rankeschen Weltgeschichtsauffassung noch für möglich und notwendig hält oder nicht.

Wichtiger dagegen scheint, bei der Eigenart des neuen Gegenstandes die Auseinandersetzung mit den Zielen, Fragestellungen und Methoden eines solchen Unternehmens. Das einleitende Heft der von Ad. Rein herausgegebenen Serie, das eine solche bieten will, leidet bedauerlicherweise daran, daß es, nicht ad hoc verfaßt, als Wiederabdruck eines Vortrages über der historiographischen Darstellung, diese grundsätzlichen methodischen Fragen gelegentlich allzusehr zu kurz kommen lassen muß.

Reins Front verläuft nach zwei Seiten: Aus der Einsicht in die innere Verbundenheit und ständige Wechselwirkung von europäischer und Expansionsgeschichte erwächst ihm die Forderung nach ihrer Einbeziehung in den Rahmen der Weltgeschichte; dem Nachweis der Verträglichkeit dieser Auffassung mit dem Geiste, wenn auch nicht immer mit dem Buchstaben der Rankeschen Gesamtkonzeption, ist der größte Teil seiner Ausführungen gewidmet. Umgekehrt lehnt er — aus seinem Hamburger Posten ganz besonders verständlich — vor allem diejenigen Bestrebungen

scharf ab, die die Geschichte der europäischen Expansion aus ihren weltgeschichtlichen Zusammenhängen herausreißen und die so isolierte und ihres eigentlichen Sinnes beraubte womöglich dem Historiker überhaupt entziehen und einer kolonialen Sonderwissenschaft vorbehalten wollen. Aber mit der Betonung der Zugehörigkeit der Expansionsgeschichte zum Kompetenzbereich des Historikers — noch darüber hinaus durch den Nachweis ihrer Unentbehrlichkeit zum vollen Verständnis der weltgeschichtlichen Entwicklung — sind Stellung und Aufgaben der neuen Forschung noch keineswegs eindeutig umrissen.

Vielmehr liegt die Gefahr nur zu nahe, wozu schon ihre Bezeichnung als „Überseegeschichte" leicht verführen könnte, unter die Geschichte der europäischen Expansion ohne weiteres die gesamte „Geschichte der Europäer außerhalb Europas"[1] einzubegreifen, eben weil sie sich im Rahmen oder als Folge der europäischen Expansion auf kolonialem Boden abgespielt hat. Eine solche Abgrenzung der „Überseegeschichte" widerspräche aber nicht nur ihrer anderweitigen Charakterisierung als „Geschichte der europäischen Ausdehnung", sondern würde auch, wenn sie so weit über diese hinausgehen wollte, die innere Einheit ihres Gegenstandes aufheben. Denn die Geschichte der Ausdehnung deckt sich mit der „Geschichte der Europäer in Übersee" nur jeweils in den allerersten Anfängen, in der Besitzergreifung, auch noch in der eigentlichen Besiedlung eines Überseegebietes. Sobald aber darüber hinaus die Eigenentwicklung der Kolonie einsetzt, besonders, je mehr der Anstoß zu dieser vom Mutterlande auf die Kolonie selber übergeht, beginnt sich ihre unmittelbare Beziehung zum Ausdehnungsprozeß zu lockern. Je mehr mit wachsender Absonderung einer solchen Eigenentwicklung aus dem einheitlichen und kontinuierlichen Ausdehnungsvorgang ihre Beziehungen zu diesem nur mehr rein äußerlichen Charakter annehmen, desto mehr muß eine „Geschichte der Europäer in Übersee" zu einem Konglomerat werden, das zugunsten der umfassenden Einbeziehung aller dieser Sonderentwicklungen auf die mit der straffen Orientierung am Ausdehnungsvorgang gegebene

[1] Rein, Das Problem der europäischen Expansion in der Geschichtsschreibung. S. 6.

Einheit verzichten muß. Das bloße Moment der Zugehörigkeit zur Kolonialgeschichte vermag ihr dafür keinen entsprechenden Ersatz zu bieten. Denn mit wachsender Annäherung an die Gegenwart verblaßt diese spezifisch koloniale Färbung der „Geschichte der Europäer in Übersee" vielfach auch dort, wo es nicht zur völligen Verselbständigung gekommen ist und die ursprünglich auf den kolonialen Charakter des Geschehens aufgebaute Einheit würde sich schließlich auf den lediglich geographischen Tatbestand „überseeischer", gleich außereuropäischer Geschichte reduziert sehen. Damit aber stellt sie sich sogleich auch all denjenigen kritischen Einwänden bloß, die schon Max Weber seinerzeit der Helmoltschen Weltgeschichte gegenüber mit Recht zur Sprache gebracht hat.

Das Besondere der Expansionsgeschichte aber kann man kaum irgendwo besser erfassen als an Reins eigener Arbeit: „Der Kampf Westeuropas um Nordamerika".

Die Geschichte dieser wie jeder Ausdehnung ist Kampf um den Raum und mit dem Raum, die beide zwar aller Geschichte unterliegen, hier aber mit elementarer Gewalt zum eigentlich bestimmenden Faktor des Geschehens emporwachsen.

Der Kampf um den Raum mit dem Nebenbuhler, die plastische Herausarbeitung der großen strategischen Linien, die Natur und Geschichte dem Vordringen der einzelnen Nationen vorgezeichnet, ist prinzipiell, wenn auch vielleicht nicht der Intensität nach, der politischen Geschichtsforschung Europas nichts Neues und fügt sich zwanglos dem Rahmen der großen Politik jener Zeiten ein, wenn auch das ständige Zwischenspiel von europäischer und Weltkonstellation nicht immer so klar sich herausschälen lassen wird wie auf den noch relativ unkomplizierten Linien des 15. und 16. Jahrhunderts.

Dagegen liegen die Methoden und Ziele der Erforschung der anderen Seite des Ausdehnungsphänomens, des Kampfes mit dem Raum, der eigentlichen Kolonisation, einer vorwiegend „politisch" orientierten Geschichtsschreibung scheinbar zunächst ferner.

Denn gerade hier fordert die straffere Fragestellung der „Geschichte der überseeischen Expansion" gegenüber der „kolonialen Geschichte" in vielen Fällen den Verzicht auf die historische

Darstellung und deren Ersetzung durch den kulturhistorisch-soziologischen Querschnitt durch die Entwicklung (vgl. Friederici, Die Puritaner in Neuengland; Geyer, Das wirtsch. System der Nied. Ost-Ind. Kompanie am Kap der Guten Hoffnung 1785—1795; auch die Arbeiten von Friederici über den Boden Amerikas: „Der Charakter der Entdeckung und Eroberung Amerikas durch die Europäer"; und Herm. Wagner-Gedächtnisschrift 1930, S. 216).

Wirkliche Schwierigkeiten in der Abgrenzung stellen sich aber dann ein, wenn wir von der Betrachtung des Vorganges der Ausdehnung in seiner primären politisch-ökonomischen Sphäre, als Machtstreben und Machtquelle im Ringen der Glieder des europäischen Staatensystems, dazu übergehen, ihn in seinen kulturellen Auswirkungen zu verfolgen. Denn die Verbreitung der europäischen Kultur über die Erde, die für uns heute an dem ganzen Ausdehnungsvorgang das Wesentlichste geworden ist, deckt sich keineswegs, weder räumlich noch vor allem zeitlich, mit der territorialen europäischen Ausdehnung selber. Zu dieser gehört unmittelbar nur diejenige Ausbreitung, die die europäische Kultur als unvermeidliche Begleiterscheinung der Expansion ihrer Träger erlebte. Aber schon hier erweist sich der Begriff Kultur als so vieldeutig, daß, je nach seiner Auslegung, dieser Vorgang für den Gang der abendländischen Kulturentwicklung eine gänzlich verschiedene Bewertung erfahren wird. Begreifen wir nämlich unter Kultur in erster Linie die materiellen Lebensformen, die die abendländische Kulturentwicklung hervorgebracht hat, Technik und kapitalistische Wirtschaftsführung, Wissenschaft als Streben zur Herrschaft über die Welt der Natur und den modernen rationalen Staat, so kommt der Ausdehnung als quantitativem Gegenstück zu der in Europa qualitativ entwickelten Weltbeherrschung überragende Bedeutung für die europäische Kulturentwicklung zu. Beschränken wir aber den Begriff Kultur auf die höheren geistigen Lebensformen, so müssen wir feststellen, daß die quantitative Ausbreitung der europäischen Geisteswelt eine entsprechende qualitative Veränderung nicht zur Folge gehabt hat, und auch die Rückwirkungen des Ausdehnungsvorganges selber, wie der Sonderentwicklungen des kolonialen Geisteslebens, für den Gang der europäischen Ent-

wicklung — mit Ausnahme etwa der Ideen der amerikanischen Freiheitserklärung — ohne entscheidende Bedeutung gewesen sind.

Den gleichen Unterschied zwischen der Ausbreitung lediglich der materiellen Ausprägung der europäischen Kultur und der ihrer geistigen Welt müssen wir noch sehr viel schärfer im Auge behalten, wo dieser Ausbreitung nicht die flächenhafte Expansion ihrer Träger, sondern Berührung und Auseinandersetzung mit anderen Hochkulturen zugrunde liegt, wobei sie einerseits bei der Übernahme durch jene grundlegende Veränderungen erfahren hat, andererseits auch selber entscheidende, tiefgreifende Rückwirkungen zu verspüren beginnt. Hier aber scheint uns bereits der gesamte Fragenkreis der Ausdehnung seine inhaltliche — und zeitliche — Grenze zu finden.

Überall dort, wo sie auf Entwicklungen stößt, die nicht restlos von ihr aufgesogen werden, sondern sich entweder der Einverleibung in das Kolonialsystem überhaupt dauernd entziehen konnten (China, Japan, Siam, Türkei) oder auch nur unter der europäischen Herrschaft eine immer noch vorwiegend eigenbestimmte Weiterentwicklung gezeitigt haben (Indien) — nicht zu vergessen die so oft übersehene „unterirdische" Weiterentwicklung und Wiederemporsteigen der indianischen Urbevölkerung (Mexiko: Juarez, Porfirio Diaz, vgl. W. Arntz, Der Konflikt zwischen Staat und Kirche in Mexiko. Köbner-Festschrift) — lassen sich diese bei noch so intensiver Berührung doch nur noch äußerlich, nicht aber mehr innerlich einbeziehen, ohne die Geschlossenheit des Ganzen endgültig zu sprengen.

Aus diesen selbständig gebliebenen Entwicklungen erwächst schließlich die unter der europäischen Expansion allmählich anschwellende Gegenwelle, die das Ende des einseitig durch europäische Initiative bestimmten Zeitalters der Ausdehnung und den Beginn der Ära des einheitlichen Weltstaatensystems herbeiführt, für den das von Franke (Die Großmächte in Ostasien S. 1) gewählte Datum des Sino-japanischen Krieges, 1895, noch den besten Einschnitt darstellt. Die daraus folgende äußerliche Zuweisung der Auseinandersetzung der außereuropäischen Kulturen mit der europäischen an diese Epoche, findet auch ihre innere

Rechtfertigung darin, daß der untrennbar damit verbundene umgekehrte Prozeß in Europa erst nach Abschluß der Ausdehnung einsetzt.

Doch lassen sich hier naturgemäß die Grenzen niemals so reinlich wie bei der materiellen Ausdehnung ziehen und es ist doch wohl kein Zufall, daß alle vier in der Serie bisher erschienenen Arbeiten es vorgezogen haben, demselben nordamerikanischen Raum ihre Themen zu entnehmen, in dem allein gerade diese Problematik keine Rolle spielt — abgesehen davon, daß schon das unendlich reichere Quellenmaterial und die unverhältnismäßig geringeren sprachlichen Anforderungen die Arbeit hier wesentlich leichter gestalten.

Denn die sprachlichen Schwierigkeiten, die der Erforschung der Expansionsgeschichte wohl stets in besonders hohem Maße zu schaffen machen werden, sind naturgemäß dort am größten, wo der Einblick in umfangreiche orientalische Quellen (arabisch, hindostanisch, japanisch, chinesisch) unentbehrliche Voraussetzung erfolgreicher Arbeit bleibt. Da hier die Zahl der auch sprachlich geschulten Historiker auf absehbare Zeit minimal sein dürfte, scheint nur der eine Weg gegeben, in Zukunft Angehörigen dieser Nationen, die bei uns zu promovieren wünschen, die Bearbeitung derartiger Themen nahezulegen; ja eine prinzipielle Regelung und Verständigung über ein gemeinsames Vorgehen in dieser Frage könnte ein wichtiger und praktischer Programmpunkt eines kommenden Historikertages bilden.

Aber auch sonst sind für die praktische Inangriffnahme dieses neuen Forschungskomplexes in Deutschland vorläufig noch so gut wie sämtliche Voraussetzungen erst zu schaffen. Nicht nur fehlt es an einem eigenen ständigen Organ als Kristallisationskern, sondern auch die Bestände unserer Bibliotheken lassen für die eingehendere Untersuchung nur zu viel zu wünschen übrig; die möglichste Zentralisation des vorhandenen Materials an einem Punkte wäre daher ein weiteres Desideratum, das aber auch nur in seltenen Ausnahmefällen einen längeren Forschungsaufenthalt im Auslande vermeidbar machen dürfte.

Daher wird es sich schon aus rein finanziellen Gründen vorläufig leider der deutschen Forschung verbieten — will sie neben

dem soviel älteren und in jeder Beziehung viel günstiger dastehenden Ausland bestehen und es vermeiden, Arbeiten zweiten Ranges zu liefern — jenem in der Heranziehung und Verarbeitung neuen Materials nacheifern zu wollen; vielmehr wird sie ihre besondere Aufgabe darin suchen müssen, aus bereits bekanntem Material mit ganz spezifisch scharfen Problemstellungen neue Erkenntnis zu gewinnen. Dazu gehört in erster Linie die systematische Inangriffnahme bestimmter Problemkreise durch eine ganze Serie nach einheitlichem Prinzip durchgeführter Monographien.

Zu den wichtigsten Desideraten gehört z. B. eine Reihe aneinander anschließender Studien über den gesamten mittelamerikanischen Raum von 1492 bis 1898, unter Berücksichtigung einmal der Entwicklung dieses Raumes an sich, andererseits seiner wechselnden Bedeutung im Rahmen der Kolonialsysteme der verschiedenen an ihm beteiligten Mächte.

Für das ostasiatische Gebiet wäre das Wichtigste eine Reihe von Untersuchungen über Art und Umfang des europäischen Handels, sowohl mit den asiatischen Reichen als auch zwischen ihnen. Erwünscht wäre vor allem eine Sammlung aller irgendwie verwertbaren zahlenmäßigen Angaben, aus denen eine klare Vorstellung von dem Umfang dieses Handels und der wechselnden Bedeutung der einzelnen Gebiete zu verschiedenen Zeiten sich gewinnen ließe.

Daß ein reiches Material allein schon in den europäischen Quellen gegeben ist, beweist z. B. für Japan Münsterberg, Japans auswärtiger Handel von 1542—1854 (Münchener volksw. Stud. X), zu der wir neuerdings sehr wertvolle japanische Arbeiten als willkommene Ergänzung buchen dürfen. Eine kleinere, aber recht dankenswerte Monographie endlich dürfte die Geschichte der Neufundlandfischerei, nicht so sehr bloß unter wirtschaftshistorischen, sondern gerade auch unter politischen Gesichtspunkten ergeben.

Sollen aber so große Aufgaben mit den im Verhältnis außerordentlich geringen Kräften bewältigt werden, die in Deutschland günstigsten Falles für die Bearbeitung der Geschichte der europäischen Expansion aufgeboten werden können, dann scheint zum mindesten eine denkbar straffe Leitung seitens des Herausgebers

die unentbehrliche Voraussetzung zu sein. Denn die große Linie der Forschung darf in diesem Falle um so weniger in Gefahr geraten, in einem Meer unzusammenhängender Einzeluntersuchungen zu versinken, als sie ja ausdrücklich neben rein wissenschaftlichen Zielen auch der praktischen politischen Erkenntnis zu dienen beabsichtigt, also doch in absehbarer Zeit zu zusammenfassenden Ergebnissen kommen will. Unter diesen Gesichtspunkten kann man daher die an sich in solchen Fällen übliche Freigabe des Charakters der einzelnen Beiträge in das Ermessen ihrer Bearbeiter nur lebhaft bedauern.

So hat zunächst die Serie — in die wir gerne auch den Aufsatz des Herausgebers aus H. Z. 137 aufgenommen sehen würden — ein etwas ungleiches Aussehen erhalten, da die einzelnen Arbeiten nicht einem einheitlichen Plan entstammen, sondern fast jede für sich einem verschiedenen Problemkreise angehören.

Noch am nächsten berühren sich der zweite und der vierte Beitrag, die beide der neueren amerikanischen Geschichte gewidmet sind. Die Arbeit Römers bietet eine eingehende Darstellung einer bisher noch nicht zusammengefaßten und wenig übersichtlichen Phase der amerikanisch-mexikanischen Beziehungen. Leider hat der Verfasser jedoch die Arbeit überwiegend als Beitrag zur Geschichte der Vereinigten Staaten aufgefaßt und in erster Linie die „amerikanische Tradition Wilsonscher Ideen" aufzuzeigen sich bemüht, während die mexikanische Seite im wesentlichen nur soweit ausgeführt wird, als sie unmittelbar den Anlaß zur Intervention geliefert hat, die innermexikanischen Verhältnisse aber nur sehr wenig Berücksichtigung finden. Damit entfällt aber gerade der vom Standpunkt der Expansionsgeschichte vor allem wichtige Gesichtspunkt des Aufeinandertreffens der Gegensätze einer angelsächsischen, fast rein europäischen und überwiegend protestantischen Macht mit der einzigen an sie unmittelbar angrenzenden latein-amerikanischen katholischen und zu 80 % von Indianern und Mestizen bevölkerten Staatsbildung.

Ebenso beschäftigt sich die Gerhardsche Arbeit in ihrem ersten Teil der Finanzwirtschafts- und Steuerpolitik Hamiltons mit einem rein der inneren Geschichte der Vereinigten Staaten angehörigen Problem; leider ist auch der den außenpolitischen An-

schauungen Hamiltons, seiner Neutralitätstheorie und deren Stellung zur Monroedoktrin gewidmete zweite Teil mehr unter dem speziellen Gesichtswinkel der amerikanischen Entwicklung als von der Problematik der Expansion aus gefaßt. Beide Arbeiten gehören somit im Sinne der vorher ausgeführten Unterscheidung wohl einer allgemeinen „Übersee-", aber nicht der „Geschichte der europäischen Ausdehnung" an.

Noch weniger ist das der Fall mit dem dritten Beitrag: Die Analyse eines Romans über Amerika, der zudem nicht einmal auf eigener Anschauung, sondern lediglich auf ausgedehnter Lektüre aufgebaut war, besitzt schon eigentlich nur noch literatur-, kaum aber mehr geistesgeschichtliche Bedeutung; jedenfalls läßt er sich aber nur bei größter Dehnbarkeit des Begriffs „Überseegeschichte" noch unter diese einreihen[2].

Dagegen ist die letzte erschienene Arbeit, die Revolution von St. Domingue von Erwin Rüsch, eine um so erfreulichere Leistung, geeignet in jeder Hinsicht, helle Freude zu bereiten. Nicht nur, daß aus jeder Zeile das eigene, sehr und manchmal fast zu originelle Denken spricht, mit der der sehr persönliche, oft genug an Carlyle erinnernde Stil in glücklichster Weise harmoniert — die Arbeit als Ganzes bietet das Musterbeispiel einer in ihren Problemen scharf erfaßten und ebenso klar aufgebauten Darstellung.

Die Revolution von St. Domingue behandelt auf der Basis einer umfassenden psychologischen und soziologischen Analyse der politischen und gesellschaftlichen Struktur Domingos die Auswirkungen der französischen Revolution, die einander bald folgenden, bald überkreuzenden Erhebungen der Kreolen-, Mulatten- und Negerbevölkerung bis zum Siege der letzteren unter Toussaint L'Ouverture. Die Persönlichkeit des Diktators, die Rüsch gerade aus seiner spezifisch unafrikanischen Eigenart zu

---

[2] Daß auch der Herausgeber selber diesen Gedankengängen nicht ganz fern steht, beweist wohl am besten neben der ganzen Anlage seines neuesten Werkes „Die europäische Ausbreitung über die Erde" der Umstand, daß er dort in dem Literaturhinweis aus der „Überseegeschichte" ebenfalls nur Band 1 und 5 übernommen hat.

begründen versucht, wird ebenso wie seine ephemere Staatsbildung eingehend gewürdigt. Die französische Expedition unter Leclerc, der Sturz Toussaint L'Ouvertures und die letzte Phase der Revolution, zugleich der erste nationale Freiheitskrieg gegen Bonaparte, bis zur Verfassung vom 20. Mai 1805, bilden den Abschluß.

Durch das Ganze ziehen sich die beiden Hauptthesen der Eigengesetzlichkeit dieser Revolution gegenüber der französischen, die für die bestehenden Spannungen zwischen Kreolentum und Heimatregierung, Negerbevölkerung und Kreolentum andererseits, nur die zufällige Auslösung bedeutete, und andererseits der im Verlaufe immer deutlicher sich entwickelnde Charakter einer Erhebung des Afrikanertums gegen die weiße Herrschaft überhaupt. Unter diesen Gesichtspunkten gewinnt die Revolution über ihre unmittelbaren Auswirkungen hinaus prinzipielle Bedeutung und die Arbeit den Anschluß an die spezifische Problematik der Expansion. Gerade die außerordentliche, liebevolle Versenkung in die Psychologie des Afrikaners aber sollte weiteren Arbeiten über diesen als Ausgangspunkt und Vorbild dienen können.

Vor allem aber beweist die Rüschsche Arbeit besser als alle theoretischen Ausführungen, welche Fülle von Erkenntnis und Anregung wir von der Erforschung der europäischen Ausdehnung zu erwarten haben.

Berlin-Dahlem. H. Rosinski.

Hamburger Übersee-Jahrbuch 1929, herausgegeben in Verbindung mit dem Überseeklub, Hamburg, von Friedrich Stichert, Selbstverlag, Hamburg, 334 S.

Wie seine Vorgänger bietet auch dieser Jahrgang des Übersee-Jahrbuchs eine Fülle historisch und aktuell interessanter Beiträge aus dem weiten Interessengebiet des Hamburger Überseehandels.

Über „Weltwirtschaft und Volksernährung" äußert sich eingangs Senator F. H. Witthoefft in der ihm eigenen kurzen und prägnanten Art. Regelmäßige Austauschbeziehungen auf der Basis gegenseitigen wirtschaftlichen Vorteils sind zuerst zwischen Getreideüberflußländern und Ländern, die sich vom

Ackerbau anderen, nach Zeit- und Ortsverhältnissen lohnenderen Zweigen zugewandt haben, entstanden. Die vor allem den geographischen und Berufsbedingungen eines Volks entsprechende Art und Menge seines Nahrungsbedarfs ändert sich geschichtlich. Die in den letzten Jahrzehnten wahrnehmbare Tendenz zu hochwertigen Nahrungsmitteln ist in der Notwendigkeit begründet, vor allem den Städter besser zu ernähren. Alle Fortschritte der Chemie und Technik können den Nutzen einer naturgemäßen, qualitativ hochwertigen Nahrung nicht ersetzen, mit der eine gesunde Siedlungsweise Hand in Hand gehen muß.

Ein Aufsatz von Rudolf H. Petersen über „Die überseeischen Märkte im Rahmen der deutschen Exportförderung" fordert Gleichberechtigung des deutschen Handels in den fremden Kolonien und verstärkte Ausbreitung des deutschen Kultureinflusses in den freien Ländern Asiens und Amerikas. Dies im Verein mit prompter, billiger und qualitativ hochwertiger Belieferung der Kunden und mit reger Kulturwerbung wird zu besserem Erfolg führen als die sekundären organisatorischen Maßnahmen der Exportförderung.

Ausgezeichnet schließt sich hier ein Aufsatz von Walter Schweer an über „Hamburg-Brasilien-La Plata, Handels- und Schiffahrtsbeziehungen einst und jetzt". Die geschichtlichen Verdienste Hamburgs um die Anknüpfung reger Wirtschaftsbeziehungen mit Südamerika werden klar und ausführlich mit der dem Verfasser eigenen gewissenhaften Liebe zum Stoff dargestellt. Quellenhinweise und statistische Tafeln über Schiffs-, Güterverkehr und Auswanderung sind beigegeben. Die ungeheure Wiederaufbauarbeit der deutschen Wirtschaft in der Nachkriegszeit tritt eindrucksvoll hervor.

Von weiteren Beiträgen zum Thema Südamerika seien genannt: Wahrhold Drascher, Simon Bolivar, Erich Stolz, Industrielle Entwicklung und deutsche Wirtschaftsinteressen in Brasilien, Gelateino, Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung in Südamerika.

Das schon im Beitrag von R. Petersen angeschnittene Propagandaproblem wird im gleichen Band ausführlich behandelt in zwei Aufsätzen von dem verdienstvollen Leiter der Export-

propaganda des Leipziger Meßamts, Direktor Paul Voß und von Dr. K. Schröder.

Im Aufsatz über die Mandschurei aus der Feder des Asienkenners Dr. F. W. Mohr werden die imperialistischen Hintergründe der japanischen und der russischen Bahnpolitik unter dem Zarenadler und unter dem Sowjetstern geschildert und die bisher nicht geglückten Versuche Chinas, sich dagegen durchzusetzen.

Endlich enthält das Übersee-Jahrbuch noch einen handelswissenschaftlich interessanten Auszug aus einer Doktordissertation von Emmi Goderath über den „Hamburgischen Apfelsinenhandel in Spanien", die üblichen Marktberichte und last not least die im Überseeklub Hamburg im Winter 1928/29 gehaltenen, aktuellen Fragen der deutschen Wirtschaft und Politik behandelnden Vorträge von Reichsminister a. D. Dr. Geßler über die Erneuerung des Reiches vom süddeutschen Standpunkt aus, von Dr. Hermann Fischer über die Erfordernisse deutscher Finanzpolitik, von Professor Dr. Eisfeld-Hamburg über Kaufmann oder Wirtschaftsbürokratie usw.

An allen Ausführungen der verschiedenen Verfasser des Übersee-Jahrbuchs über die weiteren wirtschaftlichen Möglichkeiten Deutschlands in Übersee ist ein in der heutigen Zeit besonders wohltuender Optimismus auffallend. Dies Vertrauen zur Zukunft aber fließt in erster Linie aus der geschichtlichen Erfahrung. Ohne Übertreibung kann man sagen, daß der hauptsächliche Kraftquell der Hamburger ihr geschichtliches Selbstbewußtsein ist. Hoffentlich gelingt es, in dem Übersee-Jahrbuch eine dem breiteren Laienpublikum geistig ohne weiteres zugängliche Brücke zwischen Geschichte und praktischen Gegenwartsaufgaben der Hansestädte zu erhalten!

Marburg a. L. Erwin Wiskemann.

Drascher, Wahrhold, Auslandsdeutsche Charakterbilder.

XII. und 178 Seiten. Strecker u. Schröder, Stuttgart 1929. (RM. 5.—, in Leinen RM. 7.—.)

Der Verfasser, in großen Teilen der Welt herumgekommen, wissenschaftlich und wirtschaftlich geschult, zeitweilig bei der

Handelskammer Hamburg, dann eine Reihe von Jahren als Syndikus der deutschen Handelskammer in Valparaiso und jetzt seit geraumer Zeit an einem Brennpunkt der auslandsdeutschen Arbeit, dem Deutschen Auslandsinstitut in Stuttgart tätig, war einer der sehr wenigen Berufenen, die solche Bilder in Lebenswahrheit und tiefer Eindringlichkeit zu schreiben imstande waren.

Auf den ersten Blick mag es fraglich erscheinen, warum dieses durchaus gegenwartsbetonte Buch in den Hansischen Geschichtsblättern angezeigt wird, die doch historischen Betrachtungen bestimmt sind. Gewiß stehen von den acht Abschnitten des Werkes, die von dem hanseatischen Kaufmann, dem Kolonialdeutschen, dem Diplomaten, dem Abenteurer, dem Auswanderer, der deutschen Frau im Ausland, dem Auslandsdeutschen als Volks- und Staatsbürger und dem auslandsdeutschen Führer handeln, die ganz überwiegende Mehrzahl nicht in unmittelbare Berührung mit der Geschichte, insbesondere nicht mit der hansischen Geschichte. Aber durch die ganze Arbeit weht ein frischer Hauch der Weltweite, ein Zug aufgabenbewußter Tatenfrische, wie ihn auch dereinst die hansischen Kaufleute gespürt haben müssen, als sie ihre Kontore bis an das Eismeer und nach Nowgorod, damals relativ abgelegener als heute Australien und Ostasien, vorschoben. Und es ist offenbar wohl überlegt, daß der Verfasser an die Spitze seiner Bilder gerade das des hanseatischen Kaufmannes gestellt hat. Freilich berücksichtigt es — eben weil das ganze Buch der Gegenwart geschrieben ist — abgesehen von einem ganz kurzen Hinweis (S. 7)[1] die alte Hansezeit nicht und setzt erst mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts ein. Treffend arbeitet der Verfasser heraus, wie das auf den hanseatischen Kaufmann zurückgehende Auslandsdeutschtum sich in vielen Beziehungen sehr wesentlich von dem auf der eigentlichen Auswanderung

---

[1] Hierzu wäre zu berichtigen, daß die vorübergehenden Fahrten Hamburger Schiffe nach Brasilien nicht um 1500, sondern erst um 1600 stattfanden (vgl. Baasch, Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika S. 10ff.). Der vom Verfasser weiter erwähnte vom Ende des 17. Jahrhunderts an in bescheidenem Umfange bestehende direkte überseeische Verkehr Hamburgs beschränkte sich in den ersten hundert Jahren durchaus auf Westindien.

beruhenden unterscheidet. Die deutschen Kaufmannskontore im lateinischen Amerika und Ostasien standen von jeher in dauernder enger Verbindung mit den Mutterhäusern. Vielfacher Personalaustausch hielt die Beziehungen lebendig. Meist blieben die jung hinausgehenden Kaufleute nur eine Reihe von Jahren draußen, um dann zurückzukehren und im Mutterhaus, vielfach als Teilhaber, weiterzuarbeiten. Andererseits verdanken gerade die von hanseatischen Kaufleuten gebildeten deutschen Kolonien der in den Hansestädten von je gewohnten ehrenamtlichen Betätigung und Opferwilligkeit der Kaufmannschaft viel für den Zusammenhalt und die kulturelle Förderung des Deutschtums, so daß diese dort besonders gefestigt erscheinen. In den sonstigen überseeischen auslandsdeutschen Kreisen, vor allem den Siedlungsgebieten, fällt die geistige und kulturelle Führung in erster Linie den Geistlichen und nächst ihnen den Lehrern zu. Dabei soll aber hervorgehoben werden, daß die deutschen Siedlungen in Südbrasilien ihre Entstehung und Förderung in erster Linie Hamburger Kaufleuten verdankt haben (Chr. Matth. Schröder, Hamburger Kolonisationsverein von 1849, heute Hanseatische Kolonisationsgesellschaft).

Wenn hier das Kapitel vom hanseatischen Kaufmann besonders hervorgehoben ist, so sollen deswegen die anderen Abschnitte nicht zurückgesetzt werden. Vor allem auch auf diejenigen über den Kolonialdeutschen, den Diplomaten und die deutsche Frau im Ausland sei hingewiesen. Sie, aber auch die übrigen lassen tief in die unendlich vielen, bis in die innerste Seele greifenden Konflikte und Fragen des Auslandsdeutschtums schauen. Dabei hält sich der Verfasser bei aller Bejahungsfreudigkeit frei von jeder romantischen Schwärmerei, wie man sie sonst gerade auf diesem Gebiet nicht selten findet. In der dem ganzen Buch eigenen lebendigen Sprache sind die einzelnen Bilder anschaulich abgerundet und in mehr als einer Beziehung anregend. Es ist kaum zuviel gesagt, wenn man sie als den Ansatz zu einer Soziologie des Auslandsdeutschen bezeichnet. Es wäre zu wünschen, daß das Buch recht zahlreiche Leser im deutschen Mutterland und unter den Auslandsdeutschen fände. Der heimatdeutsche Leser wird daraus lernen, vor wie ungeheuer schwere Aufgaben die Brüder

im Ausland gestellt sind, und wird ihnen zu seinem Teil zu helfen versuchen. Der Auslandsdeutsche aber wird erkennen, daß die Heimat ihm seine ausdauernde Anhänglichkeit zu danken weiß.

Hamburg. Otto Mathies †.

Hjelholt, Holger, Treitschke und Schleswig-Holstein. Der Liberalismus und die Politik Bismarcks in der schleswig-holsteinischen Frage. München und Berlin (Oldenbourg), 1929. VIII u. 263 S. 8⁰.

Eine Schrift über den Politiker Treitschke und eine Studie über das Verhältnis des deutschen Liberalismus zu Bismarcks Politik in der schleswig-holsteinischen Frage aus der Feder eines Dänen darf auf die Aufmerksamkeit der deutschen Geschichtsforschung rechnen, besonders wenn sie mit solchem Erfolg wie hier in die parteipolitischen Strömungen der Vorgeschichte der Reichsgründung hineinleuchtet. Der Gegenstand würde eine eingehendere Würdigung fordern, als in dieser Zeitschrift möglich ist, deren Forschungsgebiet er doch ferner liegt[1].

Bei der Lektüre fällt dem deutschen Leser zunächst der ungewöhnlich hölzerne Stil auf. Der Kenner der dänischen Sprache fühlt an gewissen dem Dänischen eigenen syntaktischen Fügungen und Satzformen, daß er es mit einer sehr schlechten Übersetzung zu tun hat, deren schwerster, das richtige Verständnis häufig hindernder Mangel die Nichtverwendung der dem Dänischen fehlenden Konjunktivformen in der indirekten Rede, bei Inhaltsreferaten aller Art, ist. So wird es häufig schwierig, festzustellen, wo aus den Quellen referiert wird und wo der Verfasser selber spricht. Sobald man den dänischen Text (Hjelholt, Treitschke og Slesvig-Holstein. Tysk Liberalisme og Bismarcks Politik i det slesvig-holstenske Spørgsmaal. Københ. 1928) zur Hand nimmt, schwinden alle diese Mängel. Der Verfasser ist also in der Wahl dessen, der die von ihm selbst gelieferte Übersetzung einer gründlichen Revision unterzogen hat — sehr unglücklich gewesen.

---

[1] Es sei auf die eindringende Besprechung von Hagenah (Zeitschr. d. Gesellschaft f. schl.-holst. Gesch. Bd. 59, 1930, S. 535ff.) hingewiesen, die inzwischen erschienen ist.

Aber beim Vergleich beider Texte fällt sofort im 1. Kapitel, das historische Vorbemerkungen über die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Frage enthält, noch etwas anderes auf: sie stimmen nicht überein. Im Vorwort wird gesagt, daß sie „in allem Wesentlichen" übereinstimmen. Wir würden uns freuen, wenn die Formulierungen, in denen die Texte differieren, dem Verf. nicht wesentlich wären, bezweifeln es aber. Jedenfalls sind sie uns insofern wesentlich, als sie uns zeigen, welche Urteile er geglaubt hat, seinen deutschen Lesern verschweigen zu sollen. Aber eine Übersetzung in usum delphini, die das tilgt, was also der Verf. wohl selbst als anstößig empfunden hat, scheint uns nicht erwünscht, und es ist zu verwundern, daß sich ein deutscher Mitübersetzer, noch dazu aus Nordschleswig, gefunden hat, der diese — sagen wir: Modifizierungen gutgeheißen hat. Entweder nämlich war das Vorgehen der Schleswig-Holsteiner 1848 eine „Erhebung", wie der deutsche Text will, oder ein „Aufruhr" wie der dänische Text meint. Entweder war ihre Behauptung, daß der Königherzog unfrei sei, „vorgeschützt", wie es auf dänisch heißt, oder der echte Grund, wie der deutsche Text durch Tilgung dieses Wortes andeutet. Entweder gab es eine „Aufruhrregierung" oder eine „provisorische". Entweder war das Verhältnis Holsteins zu Dänemark ein „Gurgelgriff", wie es dänisch lautet, oder eine „Verbindung", wie es harmlos auf deutsch heißt — und vieles andere. Man kann doch nicht zwei Anschauungen zu beliebigem Gebrauch für deutsche und dänische Leser haben.

Überdies finden sich gelegentlich kleine Liebenswürdigkeiten — auch sie meist in der Übersetzung gemildert. So heißt es (S. 5), die Uneinigkeiten des 19. Jahrhunderts zwischen Dänemark und Schleswig-Holstein hätten dazu geführt, „daß das Wort: ‚all unser Verdruß ist deutsch', das übrigens schon am Schluß des 18. Jahrhunderts geprägt wurde, seine relative (dieses Wort fehlt im dänischen Text!) Berechtigung erhielt." Wort für Wort ist dies richtig, und das ganze dennoch eine Entstellung. Gewiß stammt dieses Wort aus dem 18. Jahrhundert, nämlich es steht in Ewalds Komödie „Harlekin Patriot". Aber es wird nicht gesagt, daß der Dichter es dem Juden Puff, einem durch und durch verächtlichen

Subjekt, in den Mund legt, und daß der Inhalt des Stückes, wie Ewald überhaupt, etwas ganz anderes meint, und daß die von Hjeltolt gemeinte, für das 19. Jahrhundert als berechtigt empfundene Verwendung sehr später Zeit entstammt. Und wenn S. 27 referiert wird, daß an der Wand in Treitschkes Elternhaus ein von seinem Vater bei Eckernförde erbeuteter Säbel hing, so hätte der Verfasser den in der dänischen Ausgabe (S. 32) hinzugefügten Satz: „Diesen Säbel sah ich im Sommer 1927 bei einem Besuch bei Fräulein Maria v. Treitschke über dem Sofa hängen und ihm gegenüber ein Bild des Reiters aus dem Bamberger Dom" nicht zu tilgen brauchen: Kaum ein Deutscher, der das dänische Schrifttum nicht kennt, würde die Absicht dieses pikanten Satzes verstanden haben, mit solcher harmlosen, aber freilich den Zusammenhang und den Leser durchaus nichts angehenden Gegenüberstellung der Wanddekoration des Fräuleins v. Treitschke schlaglichtartig die Auffassung des Verfassers vom deutschen Wesen zu kennzeichnen.

Dieses mußte vorausgeschickt werden. Die Behandlung des Gegenstandes selbst gibt zu solchen Beanstandungen keinerlei Anlaß[2]. Überraschend ist die Energie, mit der Hjelholt in die komplizierten Schwingungen des liberalen Denkens jener Jahre und ihr Verhältnis zur Bismarckschen Politik eingedrungen ist — denn er beschränkt sich keineswegs auf die Analyse der Treitschkeschen Äußerungen zur schleswig-holsteinischen Frage, sondern dringt bis zu einem Bilde des Politikers Treitschke, bis zu den seelischen Grundlagen seiner politischen Sinnesart vor, ja darüber hinaus bezieht er den ganzen Kreis der liberalen Politiker der Grenzboten und der preußischen Jahrbücher in seine analysierende Betrachtung ein, so seinem Helden die nötige Folie gebend. Zugleich wurde hierdurch vermieden, daß Treitschke zum Typus einer politischen Richtung gestempelt wurde — eine Gefahr, die für den Verfasser nahelag, da ihn vorwiegend der Machtstaats-

---

[2] Wenn man davon absieht, daß bezüglich der Ereignisse von 1721 vom Verf. wiederum die alte Inkorporationsthese gebracht wird, mit der er sich mit der neuen dänischen Historiographie selbst in Widerspruch setzt.

gedanke und seine geistige Begründung an Treitschke interessierte.

Die ganze Untersuchung ist durch strengste Objektivität der Darstellung gekennzeichnet — der Verfasser enthält sich fast überall eigener Urteile. Die Methode, mit der er zu seinen Ergebnissen gelangt, ist die der Einzelanalyse der bekannten publizistischen Äußerungen Treitschkes durch Konfrontation mit dem gedruckten und vielem bisher ungedruckten Briefmaterial. So kommt er, unter Sichtbarmachung wesentlicher neuer Quellen, zu dem Ergebnis, daß Treitschke in seinen Urteilen und seiner Berichterstattung über schleswig-holsteinische Zustände und Stimmungen weithin von Leuten wie Gutschmidt, Busch, Wehrenpfennig abhängig ist, ja ihre Berichte noch publizistisch vergröbert. Doch wird nicht genügend hervorgehoben, wie belanglos für Treitschke die Frage der Richtigkeit oder Unrichtigkeit solcher Urteile war, da es ihm lediglich darauf ankam, wie die schleswig-holsteinische Frage jeweils für sein einziges Zentralproblem: die Erlangung der deutschen Einheit, zu verwenden sei. Mit der Beurteilung der Wandlung in Treitschkes Stellung zum augustenburgischen Recht steht es ja nicht anders: dieses eben hat Hjelholt durch die Korrespondenz zwischen Treitschke und Freytag deutlich erwiesen.

Das führt auf die Erörterung des bekannten „Umschwungs" in Treitschkes Stellungnahme zur schleswig-holsteinischen Frage, der Wandlung vom Augustenburger zum Annexionisten, die sich in dem im Januar 1865 geschriebenen, in den preußischen Jahrbüchern veröffentlichten Aufsatz „Die Lösung der schleswig-holsteinischen Frage" kundtut. Auch Hjelholt nimmt noch, ebenso wie die ältere Literatur (von der er freilich keine Notiz nimmt) einen solchen Umschwung an (S. 68ff.). Das ist merkwürdig bei seiner sonstigen Einsicht in die physiologischen Grundlagen des Treitschkeschen Denkens. Da er doch deutlich erkannt hat, daß der Einheits- und Machtstaatsgedanke den Politiker Treitschke völlig beherrscht, daß also demgegenüber jede andere — sei es persönliche, sei es ethische oder parteidoktrinäre — Stellungnahme in den Hintergrund treten mußte, lag doch gerade im Zuge seiner eigenen Erwägungen der Schluß, daß unterhalb

des äußerlich wechselnden Eintretens für und gegen den Augustenburger, gegen und für die Bismarcksche Politik ein Gleichbleibendes ruhen müsse: das Einheits- und Machtstreben, und daß der äußere Wandel lediglich von der wachsenden Einsicht Treitschkes in die Ziele der Bismarckschen Politik abhängig sein muß. Insofern ist ja auch Treitschke kein Einzelfall. Hätte Hjelholt die Literatur mehr berücksichtigt und sich nicht völlig auf die Quellen für sein Problem beschränkt, so würde er gesehen haben, daß genau das gleiche Problem und dieselbe Lösung bei den Männern des Nationalvereins in Schleswig-Holstein vorliegt, wie schon Hagenahs Arbeit über das Jahr 1863 (Zeitschr. d. Ges. f. schleswig-holst. Gesch. Bd. 56) andeutet und eine Reihe gedruckter Quellen für die weitere Entwicklung beweisen. Hier ist eine entschiedene Lücke in den Untersuchungen des Verfassers, die wohl auf seine Ignorierung der in der Literatur schon vorliegenden Ergebnisse zurückzuführen ist.

Ich sagte, daß das Interesse an der Entstehung des deutschen Machtstaatsgedankens den Verfasser zu seinen Untersuchungen veranlaßt hat. Die kühle Unbeteiligtheit, mit der er seinem Gegenstand gegenübersteht, ist bei einem Ausländer natürlich an sich begreiflich. Doch muß das fremde Bestaunen und die gefühlsmäßige Ferne aus einem Grunde doch überraschen. S. 194f. wird gesagt: „Die Anbetung des Vaterlandes und seiner Größe nahm bei Treitschke einen ganz ekstatischen Charakter an, der bisweilen fremdartig und geradezu abstoßend auf nüchterne Naturen oder gar auf Menschen, die einer längst zusammengeschlossenen Staatseinheit angehören, wirken muß. Wenn man die Lobpreisung Treitschkes liest auf ‚jene nachhaltige, fast nervöse Leidenschaft‘, die im Wachen und im Träumen nur das eine zu denken vermag: ‚mein Land, mein Land‘ und immer nur ‚mein Vaterland‘, oder wenn man an seine flammende, rhetorische Ausdrucksweise denkt . . .“. Man möchte meinen, daß gerade einen Dänen, der die Geschichte seines Landes genau kennt, diese „ekstatische“ vaterländische Leidenschaft, die keinen anderen Gedanken hat, als Macht und Ehre des Vaterlandes — trotz der „längst zusammengeschlossenen“, aber doch als schwer gefährdet empfundenen „Staatseinheit“ — durchaus nicht „fremdartig“ oder gar „ab-

stoßend" sein müßte, wenn er an die Stimmungen seiner Heimat aus eben diesen Jahren, an die eben nur mit Treitschke zu vergleichende nationale Leidenschaft und Ekstase des dänischen Nationalliberalismus der 60er Jahre, an die Zeitung Fædrelandet, an Bille und Ploug denkt (siehe z. B. La Cour, Stemninger og Standpunkter under Krigen 64, Kph. 1917). Es gibt schwerlich eine genauere Parallele für die Treitschkesche Fühlweise.

Aber freilich verwechselt Hjelholt offenbar den Radikalismus des Treitschkeschen Einheitsstrebens mit Eroberungssucht, die er ja auch bei Bismarck und seinem Annexionsgedanken findet. Das beweisen die öfters wiederkehrenden Ausdrücke wie „Überschlucken" der Herzogtümer und anderer deutschen Gebiete, wie „Bismarcks Appetit" usw., woraus sich entnehmen läßt, daß er den Gedanken des im Notfall selbst physischen Zwanges zur deutschen Einheit von seiten Preußens genau so beurteilt, wie etwa die gewaltsame Eroberung von Gebietsteilen außerdeutscher Staaten. Hier urteilt der Verfasser durchaus als Ausländer, und dieses mag auch der letzte Grund sein, weshalb er die tieferen Ursachen der Treitschkeschen „Schwenkung" trotz eindringendster psychologischer Analyse nicht voll hat erfassen können. Wenn er das anfängliche Festhalten Treitschkes am Legitimitätsgedanken einmal so deutet, dieser habe gefürchtet, „daß Preußen, wenn man so sagen darf, durch Verschlucken eines Bissens von Deutschland seinem Appetit auf das Ganze vergessen könne" (S. 67), so kommt er zwar den Motiven Treitschkes nahe, aber die Umformulierung beweist, daß er deren inneren Sinn so wenig erfaßt hat wie den des Bismarckschen Handelns.

Dies freilich wird man von ihm auch kaum fordern dürfen. Immerhin bedeutet die Arbeit eine entschiedene Bereicherung unserer Kenntnis des deutschen Liberalismus in den sechziger Jahren, sie ist mehr ein Stück deutscher als schleswig-holsteinischer Geschichte, die ja so tief in die Entscheidungsphasen der deutschen Geschichte im 19. Jahrhundert verflochten ist.

Kiel. Carl Petersen.

Dr. Friedrich Techen, Geschichte der Seestadt Wismar.

Gedruckt im Jahre 1929 im Auftrage der Seestadt Wismar. XVI u. 510 S. gr. 8⁰ mit 95 Abb. auf Tafeln.

Der Verfasser dieses Buches, den Lesern der Hansischen Geschichtsblätter als langjähriger Stadtarchivar von Wismar und Verfasser einer großen Reihe sachkundiger und gründlicher Abhandlungen hauptsächlich über Wismarsche Verhältnisse in hansischer Zeit wohlbekannt, hat hier die Summe seiner wissenschaftlichen Lebensarbeit gezogen. Nicht leicht wird man die Geschichte einer anderen deutschen Stadt finden, die durch jahrzehntelange Vorarbeit und Beschäftigung mit dem archivalischen Niederschlag der städtischen Vergangenheit so gründlich vorbereitet werden konnte, nicht leicht einen Autor, der so bis in die kleinsten Einzelheiten hinein seinen Stoff kennt und beherrscht. Mancher Leser, deren wir dem Buch recht viele, namentlich in seiner Vaterstadt selbst, wünschen, wird vielleicht sogar den Reichtum an mitgeteilten Einzelheiten übergroß und bedrückend finden, andere wieder, in der Gelehrtenwelt, werden ein tieferes Eingehen auf heute viel behandelte und umstrittene Theorien der Stadtgeschichte, auf baulichem, sozial- und verfassungsgeschichtlichem, wirtschaftlichem Gebiete vermissen. Indessen, der Referent bekennt, daß er die hier gebotene Stoffülle nicht gegen die Vorzüge leichterer Lesbarkeit, farbiger ausgeschmückter Erzählungsweise und umständlicherer Auseinandersetzung mit jenen Theorien vertauschen möchte; übrigens kennt der Verfasser diese Probleme sehr gut und beantwortet die betreffenden Fragen nach dem Wismarschen Befund kurz und bündig: so S. 1—3 Stadtplan und bauliche Anlage, S. 4 Gründungs-Unternehmerkonsortium und Marktbudenbesitz (Rörig), S. 7f. Ackernahrung und Flurausstattung (Sombart). Da er ferner seine Quellen gewissenhaft und vollständig nennt, hat jeder Benutzer des Buches, das in dieser Weise wohl nur aus der Feder eines Archivars hervorgehen konnte, die Möglichkeit, Einzelfragen, die ihn besonders interessieren, weiter nachzugehen und sich den Stoff für die Betrachtung aus einem bestimmten Gesichtspunkt selbst aus dem Buche zusammenzutragen. Das ausführlich gehaltene Inhaltsverzeichnis und ein Sach- und Namenregister

werden ihm das erleichtern. Jedenfalls wird das Buch in seinem manchmal etwas chronikartigen Stil, wobei zu gegebener Gelegenheit zwischen den geschichtlichen Text allerhand sachliche Exkurse verschiedenartigen Inhalts (z. B. über den Erwerb städtischer Güter und Dörfer S. 9f., über Münzwesen S. 28, Feuerbrünste S. 32, über Seuchen, Ärzte, Krankenhäuser S. 197 u. a. m.) eingestreut sind, dem Geschichtsforscher besser zustatten kommen als eine der jetzt manchmal beliebten etwas belletristisch aufgeputzten Darstellungen, für die wir gerade aus Mecklenburg jüngst ein nicht ganz unbedenkliches Beispiel erhalten haben (vgl. Mecklenburg-Strelitzer Heimatblätter 5. Jg. 1929, H. 3 u. 4, s. unten S. 264). Die Anordnung der Darstellung ist, wie bemerkt, in der Hauptsache chronologisch. Doch sind außer den eben erwähnten kleineren Notizen und Exkursen zwischen die historisch berichtenden Kapitel hie und da solche eingereiht, die Zuständliches schildern. So folgen auf die ersten vier Kapitel, die die Geschichte der ersten zwei Jahrhunderte der Stadt, von ihrer Gründung (mutmaßlich 1226) bis zum Wordingberger Frieden 1435 erzählen, drei Kapitel über Verfassung und Verwaltung, über Bauten und Erwerbsleben, über das gesellige Leben. An ein weiteres historisches Kapitel über die Zeit von 1435—1537 schließt sich eines über das Kirchenwesen bis zur Reformation und ein zweites über diese selbst. Im wesentlichen chronologisch durchlaufend werden dann in 6 Kapiteln die Schicksale der Stadt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts erzählt, nur eines davon ist im besonderen den inneren Zwistigkeiten am Ende des 16. Jahrhunderts gewidmet. Die letzten 8 Kapitel befassen sich mit der Entwicklung der Stadt im 19. Jahrhundert, seit der Rückkehr unter mecklenburgischer Herrschaft (1803) in mehr systematischer Gliederung, indem außer zwei historischen Kapiteln über die Zeit von 1803—1830, und die von 1830—1848 mit ihren bürgerlichen Unruhen, in besonderen Kapiteln behandelt werden: die kommissarischen Verhandlungen von 1827—1831 über die Neuordnung der Stadtverwaltung im Rahmen der neuen Landeszugehörigkeit; Stadtwesen und Stadtverwaltung seit 1830; Zollwesen, Wegebauten, Eisenbahnen, Kanalpläne, Hafen und Fischerei; Schiffahrt, Handel und Ge-

werbe im 19. Jahrhundert; das Verhältnis zu Mecklenburg, die Kriege des 19. Jahrhunderts und die Einwirkungen des Reichs. Den Beschluß macht dann ein Kapitel über den Weltkrieg und die Umwälzung von 1918/19, das mit vielen statistischen Einzelheiten und allerhand anekdotischen Mitteilungen in seiner Art ein Unikum darstellt; wenigstens ist dem Referenten bisher eine solche Chronik des Weltkriegs und der Revolution in ihrer Auswirkung auf das Leben einer mittelgroßen Stadt noch nicht begegnet.

Im ganzen entfallen in dem stattlichen Band von 510 Seiten, von denen 80 Seiten durch die am Schluß zusammengedruckten Anmerkungen und 10 durch das Register beansprucht werden, etwa die Hälfte des eigentlichen Textteils auf die Zeit bis zum Dreißigjährigen Krieg einschließlich, 75 Seiten auf die schwedische Zeit und 140 Seiten auf das 19. und 20. Jahrhundert. Die neuere Zeit wird also, nicht zum Nachteil des Buches, verhältnismäßig eingehend berücksichtigt.

Für den Leser, den kein besonderes lokalgeschichtliches Interesse fesselt, liegt der Wert eines solchen Buches hauptsächlich darin, daß hier das in gewissem Sinne typische Schicksal einer Seehandelsstadt zweiten Ranges erzählt wird. Unter den sechs „wendischen" Städten im engeren Sinne ist Wismar mit seinen etwa 8000 Einwohnern am Ende des 15. Jahrhunderts wohl immer die kleinste gewesen. Die natürlichen Gegebenheiten des Fahrwassers und Hafens waren und sind nicht schlecht, weisen vielleicht sogar gegenüber Lübeck mit seiner Travemünder „Plate" Vorzüge auf; aber wenn wir die vier ungefähr an den End- und Schnittpunkten eines T liegenden Nachbarstädte Lübeck, Hamburg, Kiel, Wismar miteinander vergleichen, so sehen wir doch, daß Wismar bei seiner Geburt schlecht weggekommen ist. Lübeck wurde der Endpunkt der holsteinischen Isthmus-Straße von der Niederelbe her und damit der Hauptsammelpunkt der deutschen Ostseeschiffahrt im Mittelalter. Hamburg, im Mittelalter, wie man öfter gesagt hat, der „Nordseehafen Lübecks" hat außer der gleichen Isthmuslage den unschätzbaren Vorzug, an der Mündung eines großen, das mittel- und ostdeutsche Binnenland erschließenden Stromes zu liegen; nicht zuletzt der Gunst dieser Lage verdankt es seinen Aufstieg zum

Welthafen. Kiel blieb allerdings lange unbedeutend trotz der herrlichen Förde. Seine Stunde schlug erst, als es zum Kriegshafen eines mächtigen Reiches ausersehen wurde. Der Bau des Nordostseekanals hat es dann in neuerer Zeit in unmittelbare Wasserverbindung mit Hamburg gebracht und ihm dadurch einen gewissen Verkehrsvorteil vor Lübeck verschafft. Wismar hat nichts dergleichen, es ist ausgesprochenermaßen ein Platz zweiter Wahl; eingeklemmt zwischen die Linie Hamburg-Lübeck (bzw. -Kiel) und die Oderlinie, fehlt ihm ein eigenes größeres Hinterland. Immer wieder ist daher im Laufe der Zeiten der Plan aufgetaucht, Wismar durch einen Kanal in Verbindung mit der Elbe (über den Schalsee, die Schale und Sude bei Boitzenburg) zu bringen, der Bau ist auch in Angriff genommen, aber nicht vollendet worden. Entscheidend für das Gelingen wäre es wohl gewesen, wenn sich Hamburg (neben Magdeburg und Lüneburg) ernstlich für das Projekt interessiert hätte, wie es vorübergehend im 16. Jahrhundert, und nochmals Anfang des 17. der Fall war, als es mit Lübeck in Zwist wegen der „Durchfuhr" lag; aber das Interesse war nicht von Dauer. Die Kanalpläne sind auch noch später verfolgt worden, und sogar jetzt besteht noch ein Kanalverein (S. 372); die Erfahrungen, die Lübeck mit dem Elbe-Trave-Kanal gemacht hat, können aber nicht sehr ermutigend wirken.

Wenn also in bezug auf das Hinterland die Gunst der Lage fehlt, so müssen es andere Umstände sein, die Wismar zeitweilig zu einer blühenden Stadt gemacht haben. Denn die ersten zwei Jahrhunderte seines Bestehens sind zweifellos eine Zeit der Blüte gewesen, trotz mancher Schwankungen, die vermutlich eingetreten sind, die wir aber im einzelnen nicht mehr feststellen können. Wenn der Verfasser recht hat mit seiner Vermutung, daß Lübecker an der Gründung Wismars beteiligt waren (S. 4), so müssen diese doch trotz der geographischen Nähe zu Lübeck den Platz für entwicklungsfähig gehalten haben. Und sie haben sich auch nicht getäuscht, das beweisen schon allein die riesigen Kirchenbauten und das auch später noch oft gerühmte stattliche Aussehen der Stadt.

Da ist einmal die günstige Lage zu den Heringsfischereiplätzen am Sund (Skanör, Felsterbo, Dragör) zu nennen. Der Herings-

handel ist eine der Grundlagen von Wismars Wohlfahrt gewesen, und offenbar hat dabei eine ganze Reihe nahe benachbarter Städte trotz des Wettbewerbs gedeihen können; leider wissen wir wenig über den Absatz der Ware im Binnenland. Dann hat eine große, vielleicht entscheidende Rolle ein bodenständiges Ausfuhrgewerbe der Stadt gespielt, die Bierbrauerei. Nebenbei bemerkt, könnte man auf die Vermutung kommen, daß das für den Anbau der Sommergerste besonders günstige Klima (nebst gutem Boden) im südwestlichen Winkel der Ostseeküste — den stärksten Anbau weisen jetzt Wagrien und Fehmarn auf (s. Th. H. Engelbrecht, Die Feldfrüchte des Deutschen Reichs in ihrer geographischen Verbreitung, Berlin 1928, Tafel 6) — den Anlaß zu der auffälligen Entfaltung des Brauergewerbes in Städten wie Rostock, Wismar und Hamburg gegeben hat. Der nötige Hopfen wurde zum größten Teil auf der Stadtfeldmark selbst erzeugt. Bier, Malz und Brotkorn aus der fruchtbaren Nachbarschaft waren wieder die Handelswaren, die Wismar eine günstige Stellung im Wettbewerb um den Bergerhandel verschafften. Schonenfahrt, Bergenfahrt, Bierbrauerei waren die drei Hauptsäulen, auf denen Wismars Wohlfahrt beruhte; das hieraus und aus einigen anderen Gewerben (die Wollweberei hat eine gewisse Rolle gespielt) gewonnene Kapital hat es dann einem Teil der Bürger ermöglicht, auch an dem großen hansischen Zwischenhandel, an Flandernfahrt, Baienfahrt und Reederei sich zu beteiligen.

Im Laufe des 15. Jahrhunderts ist die Wettbewerbsfähigkeit Wismars sichtlich zurückgegangen. Der aus Wismar gebürtige Reimar Kock datiert den Niedergang der Stadt seit den sogenannten Jesupschen Unruhen (um 1430), was chronologisch ziemlich zutreffen dürfte (S. 104). Als Gründe vermutet Techen (ebenda) Verschlechterung der Qualität des Biers, die wieder auf das Bestreben, bei steigenden Rohstoffpreisen die herkömmlichen Verkaufspreise festzuhalten, zurückzuführen wäre, ferner die schädliche Konkurrenz der Holländer in der Baienfahrt und Reederei. Auch die Schonenfischerei und der Heringshandel haben wohl zum mindesten stagniert und sind allmählich gegenüber der Nordseekonkurrenz ins Hintertreffen geraten.

Ganz allgemein scheinen damals mit dem steigenden Wett-

bewerb, auch durch fremde Nationen, die kleinen und mittelgroßen Städte, die „Plätze zweiter Wahl", durch die Plätze, die sich einer besonderen Gunst der Verkehrslage erfreuen durfte, überflügelt worden zu sein. Nur dann, wenn eine günstige Konjunktur es ihnen erlaubte, sich mit irgendeinem Sonderbetrieb in den Welthandel — oder, etwas weniger hochtrabend gesprochen, in den internationalen Verkehr und Warenaustausch — einzuschalten, konnte ein solcher benachteiligter Platz wieder aufsteigen. Bei Wismar war dies in dem halben Jahrhundert 1560 bis 1610 der Fall (S. 159f.). Die Schwierigkeiten der Niederländer während ihres Aufstands machten, wie bei Lübeck, die Beteiligung an der Spanienfahrt gewinnbringend, zumal das kornreiche Hinterland ein vorteilhaftes Ausfuhrprodukt liefert; auch die gleichzeitige Ermäßigung der dänischen Bierakzise scheint den Markt für das heimische Spezialprodukt erweitert zu haben. Das Gedeihen Wismars in dieser Zeit ist ein bescheidenes Gegenstück zu dem phänomenalen Aufstieg, den Emden damals nahm. Aber mit dem niederländisch-spanischen Waffenstillstand 1609 und dem zuerst von Hagedorn (Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen S. 112) in seiner Tragweite erkannten vernichtenden Konkurrenzfeldzug der holländischen Reederei mittels des Schifftyps der Fleuten ist die Konjunktur wieder vorüber. Der Dreißigjährige Krieg mit seinen Plünderungen, Einquartierungslasten, Seuchen vollendet das Elend der Stadt; die in Aussicht stehende Rolle als Reichskriegshafen einer Marine von Habsburgs und Spaniens Gnaden zur Rekatholisierung des Nordens bleibt in kläglichen Anfängen stecken. 1648 wird die Stadt ein schwedischer Brückenkopf auf deutschem Boden.

Die schwedische Herrschaft bringt zunächst Vergünstigungen für den Verkehr mit Schweden, und damit ein Aufblühen des Korn- und Hopfenhandels dorthin, auch ein Aufblühen der Reederei, freilich ein kurzlebiges. Die Kriege Schwedens 1658 bis 1720 stürzen die Stadt in schwere Bedrängnisse, in wiederholte Belagerung und Eroberung. Auf die Dauer erweist sich auch die Absperrung der Stadt von ihrem mecklenburgischen Hinterland, bei gleichzeitiger schwerer Zollbelastung, als ein Unsegen. Nur in der Vermittlung schwedischen Eisens an die mecklenburgischen

Schmieden (S. 212) hat der Wismarsche Handel lange Zeit seinen Vorteil gefunden. Die Bierbrauerei siecht seit Beginn des 18. Jahrhunderts, wahrscheinlich infolge des Wettbewerbs anderer Getränke, völlig dahin. Als eine arg heruntergekommene Stadt von etwa 6000 Einwohnern ging Wismar 1803 wieder in mecklenburgischen Pfandbesitz über.

Nach den Bedrängnissen der napoleonischen Zeit hat sich die Stadt dann im 19. Jahrhundert allmählich wieder in ihre natürliche staatliche und wirtschaftliche Umgebung eingegliedert. Sie hat an dem allgemeinen Aufschwung der Zeit teilgenommen, ihre Bevölkerungszahl ist auf das Vierfache gestiegen, aber die geschilderte Ungunst der geographischen Lage hat ihr doch die Möglichkeit versagt, größere Bedeutung als Seehandelsplatz zu erlangen. Nur in der Einfuhr von Holz hat sie dank der Initiative von Heinrich Podeus seit 1878 ein umfangreicheres Versorgungsgebiet (bis zum Weltkrieg) erobert; Steinkohlen, Granit, Kalk und Kalksteine, Ölkuchen halfen immerhin, Wismar im Güterverkehr an die Spitze der mecklenburgischen Seehäfen und Bahnstationen zu bringen. Am internationalen Verkehr im weiteren Sinne aber war die Stadt zeitweise als Reedereiplatz beteiligt, solange das Segelschiff noch der Hauptträger des überseeischen Verkehrs war. An der schwedischen Mittelmeerschiffahrt, die etwa seit 1750 florierte, scheint sie allerdings keinen Anteil genommen zu haben; Techen teilt darüber jedenfalls nichts mit, die Frage wäre aber näherer Untersuchung wert. Dagegen hat die Reederei während der Kontinentalsperre schon durch Zuzug fremder Schiffer vorübergehend einen Aufschwung genommen (S. 285) und bis ins dritte Viertel des 19. Jahrhunderts ist dann die mecklenburgische, und darunter auch die Wismarer, Partenreederei mit ihren mittelgroßen Schiffen, Barken und Briggs, bekanntlich im Seetransportverkehr nicht nur in den europäischen, sondern auch den amerikanischen und ostasiatischen Gewässern lebhaft tätig gewesen. In solchem Betrieb haben die Reeder und Seeleute Wismars (freilich hinter Rostock weit zurückstehend!) die Schiffe ihrer Stadt noch einmal in den großen internationalen Verkehr einschalten und um die ganze Welt führen können. Bald nach 1880 geht es damit zu Ende. Hier ist die einzige Stelle, wo

ich eine kleine Lücke in Techens Buch empfunden habe; er teilt über diese „Trampfahrt" der Wismarschen Reederei kaum etwas mit.

Aber das mindert natürlich nicht im geringsten den Dank und die Anerkennung, die wir dem verehrungswürdigen Verfasser zu zollen haben. Das Werk, das auf Kosten der Stadt gedruckt worden ist, trägt auch im Äußeren ein sehr ansprechendes Gewand. Die Bilder, nicht weniger als 76 Tafeln, meist Ansichten von Gebäuden, einige Pläne und Karten und zwei Porträts, sind von Herrn Bürgermeister Raspe mit Liebe und Verständnis ausgewählt; auch Einband und Titelblatt nach den geschmackvollen Entwürfen von Prof. Steiner in Prag verdienen Lob. — Die Wismarer haben nun ihre heimatstädtische Bibel. Wann werden Rostock und Stralsund, um nur diese zwei zu nennen, folgen?

Berlin. W. Vogel.

Dr. Friedrich von Klocke, Studien zur Soester Geschichte.

Verlag der Rocholschen Druckerei, Soest 1927 und 1928. Bd. I : XII u. 469 Seiten mit 3 Tafeln, 2 Ahnenlinien und einer Kartenskizze, Bd. II: 196 Seiten.

Von den in diesem Werke zusammengefaßten Untersuchungen ist eigentlich kaum eine einzige ganz neu. Vorarbeiten in teils kürzerer, teils allerdings auch breiterer Form sind bereits an verschiedenen Stellen erschienen[1], doch bieten die „Studien" in ihrer jetzigen Gestalt fast überall eine erweiterte oder vertiefte Fassung. — Hauptziel ist die Erforschung des Wesens von Landadel und Patriziat. Als methodische Besonderheit muß hervorgehoben werden, daß der Verfasser der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Erkenntnisse abzugewinnen sucht, indem er von der Geschlechterkunde[2] her an sie herantritt. Auf dieser Arbeitsweise

---

[1] Eine Zusammenstellung von sämtlichen bisher erschienenen Arbeiten von Klockes nebst Würdigung des Verfassers bietet E. Schulte in der Schrift „Friedrich von Klocke und seine Arbeiten zur Soester Geschichte" (Sonderdruck aus d. Zeitschr. d. Ver. f. Gesch. von Soest u. d. Börde 1929).

[2] Der Unterschied zu Rörigs ähnlicher Forschungsweise besteht in der rein genealogischen Blickstellung und dem Ausgehen von

beruhen die aus zahlreichen genealogischen Einzelstudien[3] erwachsenen Abhandlungen, die stellenweise grundlegend auch unsere Kenntnis der Wirtschafts- und weiterhin der Hansegeschichte bereichern.

Ohne uns an die Einteilung des Verfassers zu halten, heben wir das in dieser Beziehung Bedeutungsvolle hervor.

Die breite Grundlage für die ständische Entwicklung bildet in Mittelwestfalen das altfreie Bauerntum (siehe die „Studie" Zur Sozialgeschichte der Soester Gegend, Bd. I S. 17—29). Aus ihm entwickelt sich, das weist der Verfasser an einer Reihe von Herkunftslinien im Gegensatz zu der bislang geltenden Auffassung ziemlich überzeugend nach, der Landadel. — Eines Durchgangs durch Ministerialenstellung bedurfte es dabei nicht. Gerade an Ministerialen scheint es in der Soester Gegend von jeher gefehlt zu haben, denn der Erzbischof zog für die Burgmannschaft seiner Veste Hovestadt zahlreiche Angehörige von rittermäßigen Geschlechtern aus fremden Territorien heran. Für die Hofhaltung in Soest aber verwandte er, nachdem der ursprüngliche Ministerialenkreis der Auflösung verfallen war, weniger ländliche Ministerialität als städtisches Patriziat (Bd. I S. 28 u. S. 165—176). — Nur bei ganz wenigen Geschlechtern läßt sich vermuten, daß sie ursprünglich unfrei waren.

Wie stark der auf freiem Eigen sitzende Adel Verbundenheit mit der Scholle und damit sichere Tradition bewahrte, wird in zwei besonderen Untersuchungen aufgezeigt. In „Soester Heimat, Verwandtschaft und Ahnenschaft des livländischen Deutschordensmeisters Wolter von Plettenberg" (Bd. I, S. 231—340) verfolgt von Klocke die Ahnenlinie des bedeutendsten livländischen Staatsmannes, des Siegers von Neuhausen und Pleskau (1502) bis um 1300 zurück. Es sind väterlicher- wie mütterlicherseits altfreie bodenständige Familien, die während dieser Zeit alle um und in Werl seßhaft waren. Die Darstellung schließt ab mit der

---

Einzelstudien, um von dort aus Einsichten über die Standesverhältnisse, nicht wie bei Rörig über die wirtschaftliche und politische Stellung der einzelnen Personen zu gewinnen.

[3] Die Nachprüfung dieser Einzelstudien müssen wir allerdings den Genealogen und Lokalhistorikern überlassen.

feinen Bemerkung des Verfassers (S. 339f.), daß die „energiedurchströmte Schlichtheit" des bekannten livländischen Feldherrn und Staatsmanns bedingt sei durch das einheitliche Ahnenerbe und die traditionell einfachen Verhältnisse der ländlichen Herkunft. Im Gegensatz dazu stammt der ebenfalls bedeutende, aber skrupellose und von unersättlichem Ehrgeiz erfüllte letzte Ordensmeister und erste Herzog von Kurland, Gotthard Ketteler, aus zerspaltenem Ahnenerbe. — Solche Beobachtungen scheinen mir doch nicht müßig, denn wie Rörig gezeigt hat[4], beruht ja auch in gewissem Sinne die Vormachtstellung der Hanse auf solch gleichartigen Herkunftsverhältnissen, die übrigens, wie sich aus den Studien ergibt, ebenfalls auf altfreies Bauerntum zurückführen. — Gebundenheit in Tradition und Heimatgefühl läßt auch die an sich rein genealogisch eingestellte Studie über die Herren von Plettenberg-Nehlen, die ihren Besitz Nehlen fast drei Jahrhunderte, von 1388—1682, hielten, erkennen (S. 341—362).

Aus altfreiem Bauerntum rekrutierte sich aber nicht nur der Landadel, sondern zum weitaus überwiegenden Teil auch das Soester Patriziat. Den Nachweis führt von Klocke auf S. 29—59 der „Studien", nachdem er bereits dasselbe Thema im Hansischen Pfingstblatt von 1927[5] behandelt hat. Da sich beide Arbeiten inhaltlich und zum Teil auch wörtlich decken, brauchen wir die Gedankengänge unsern Lesern nicht zu wiederholen.

Nur das sei an dieser Stelle herausgearbeitet: Die Verhältnisse in Soest stehen in gewissem Gegensatz zu denen in Lübeck. — Soest ist als Stadt keine Neuschöpfung, sondern es war nach von Klocke (S. 30f.) wenigstens irgendwie über ländlicher Organisation erwachsen. Die städtische Entwicklung stellt also in organischem Zusammenhang eine Fortentwicklung ländlicher Verhältnisse dar. Auch alten freien Grundbesitz gab es auf dem Soester Stadtgebiet. Der Grundstock des Patriziats bildete sich einmal aus der Oberschicht altfreien Bauerntums, zu dem später noch als starke

---

[4] F. Rörig, „Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte", Breslau 1928, S. 140—142.

[5] Patriziat und Handel im alten Soest. — Die Ausführungen in den „Studien" unterscheiden sich hiervon nur dadurch, daß die Beweisführung durch Belege sorgfältig unterbaut ist.

Gruppe das ebenfalls ursprünglich altfreie Erbsälzertum von Sassendorf trat, dann allerdings auch aus fernhändlerischen Elementen aus weiter entlegener Gegend, die zweifellos ebenfalls einer gehobenen Schicht angehörten[6]. Der Handel, den die Mehrzahl der Soester Patrizier betrieb, gewinnt nun sein besonderes Gepräge dadurch, daß er stets den sicheren wirtschaftlichen Rückhalt im Grundbesitz behält. Ob er in seinen ersten Anfängen auf Verwendung von wirtschaftlichen Überschüssen aus Grundbesitz beruhte, läßt sich zunächst nicht klar erkennen. Von Klocke scheint es anzunehmen (S. 30 und 40), und auch ich möchte gemäß früher vorgetragenen Anschauungen ihm darin beistimmen. — Soviel scheint sicher, daß nicht nur das Patriziat als solches, sondern auch gerade der Handel selbst noch im 14. Jahrhundert, wie die Entwicklung der Hattorps beweist[7], stets neue Kräfte aus dem Altfreientum des platten Landes zog. — Diese Verhältnisse sind für Westfalen typisch, sie treten auch in weiteren Städten zutage, und zwar ähnlich wie in Soest in Münster, in Werl und Dortmund, aber auch andernorts[8]. Daß das wirtschaftlich gutgestellte altfreie Bauerntum die Grundlage für den Handel des Mutterlandes der Hanse abgab, ist ein besonders bemerkenswertes Faktum der Wirtschaftsgeschichte, das bis jetzt wohl vermutet, aber noch nie so klar erkannt werden konnte wie nach den Forschungen von Klockes.

Gelegentlich sind übrigens auch Ministerialen in das Patriziat übergetreten, doch war häufiger eher das Gegenteil der Fall[9]. Diese Verhältnisse beleuchtet der Aufsatz „Die Kölner Erzbischöfe, ihre Pfalz und ihre Mannen im alten Soest" (S. 60—176), den in den Grundzügen ebenfalls das bereits genannte Pfingstblatt

---

[6] Vgl. dazu das genannte Pfingstblatt S. 28 und 43 und die Abhandlung „Handel und Patriziat im mittelalterlichen Soest" in dem Buche „Aus Soester Vergangenheit" Soest 1927, S. 25—34.

[7] S. 45f. und „Handel und Patriziat" S. 34f.

[8] S. Pfingstblatt 1927, S. 7, 74, 95; ferner Philippi, Lübeck und Soest, Zeitschr. d. Ver. f. Lübeck. G. u. Altertumskunde 1926, S. 100. — Vgl. auch meine Besprechung der Arbeit von Hallermann, H. Gbll. 1926, besonders S. 238, sowie jene Arbeit selbst S. 41.

[9] Pfingstblatt S. 37ff., „Studien" Bd. I, S. 155ff.

bringt. Es ergibt sich, daß Ministerialen und Patrizier in Soest gleiches soziales Ansehen genossen.

Entsprechende Beziehungen gestalteten sich zwischen Patriziat und Landadel. Angehörige des Landadels gingen in das Patriziat über und solche des Patriziats in späterer Zeit in den Landadel. Zwischen beiden Kreisen bestand Konnubium, d. h. sie waren gesellschaftlich gleichwertig.

Eindrucksvolle Einzelzüge dieses Vorgangs beleuchten zwei weitere Abhandlungen.

Die erste ist betitelt „Die Stiftsherren von St. Patrokli zu Soest und ihre Standesverhältnisse im Mittelalter" (Bd. I, S. 186 bis 206). St. Patrokli gehört zu den vielen mittelalterlichen Stiftern, die ihre Propst- und Chorherrenstellen nur bestimmten Ständen offenzuhalten bemüht waren. Da ist nun bemerkenswert, daß zwar die Propstei mit Abkömmlingen aus dem edelfreien Hochadel besetzt wurde, die Stellen der Stiftsherren aber in gleicher Weise, wenigstens in der älteren Zeit, mit solchen aus dem Landadel wie auch aus dem städtischen Patriziat. Für das Kapitel war somit wahrscheinlich Altfreiheit Standesbedingung. Wenn nämlich Landadel und Patriziat als gleichberechtigt erscheinen, so kann das seine Erklärung nur darin finden, daß beide sehr wesentlich aus altfreier Schicht hervorgegangen waren. Daß hier besondere ständische Verhältnisse vorliegen, hebt von Klocke hervor, indem er ausspricht (S. 206), daß an keiner andern geistlichen Stätte Westfalens die ausschließliche und gleiche Berechtigung von Landadel und Patriziat so hervortrete wie bei St. Patrokli. — Die zweite Abhandlung betrifft „Stadtadel, Landrittertum und Dynastenschaft im Ahnenkreise der Edelkind". Die Edelkind sind eine Patrizierfamilie, die durch Verschwägerung mit dem Landadel zur Ritterwürde emporstieg. Die Ahnentafel der Familie, rückwärts verfolgt, führt in patrizische Kreise, ergibt aber auch Verbindung mit dem Landadel und sogar mit edelfreiem Hochadel, wiederum, da dieses Bild nach von Klocke typisch ist, ein schöner Beweis für die soziale Geltung des Soester Patriziats auf Grund seines altfreien Ursprungs. Es verband sich wohl ehelich außer mit dem Landadel mit dem Patriziat anderer Städte, selten aber mit sozial tieferstehenden Kreisen.

Das Endergebnis dieser Entwicklung ist dann, vor allem infolge von Erwerbung größeren Landbesitzes durch Patrizier, die völlige Verschmelzung von Soester Stadtadel und Landadel, die im Jahre 1800 ihren Ausdruck in der Verleihung einer eigenen Standesuniform durch den König von Preußen findet („Die ständische Uniform des Soester Stadt- und Landadels" S. 362—372).

Ein Spiegelbild der Entwicklung des Patriziats gibt die Betrachtung der „Alt-Soester Bürgermeister aus sechs Jahrhunderten, ihrer Familien und ihrer Standesverhältnisse" (Bd. II der „Studien"). Auch hier bewährt sich des Verfassers Methode, durch genealogische Einzelforschung ständegeschichtliche Ergebnisse zu gewinnen, vorzüglich. Der Inhalt ist dem größten Teil unserer Leser schon bekannt aus der Festschrift „Aus Hansischer Geschichte", neu ist nur das Register. — Übrigens zeigen die Betrachtungen über die Verbreitung und Bedeutung der einzelnen Geschlechter sehr deutlich, daß nicht nur im Ostseebereich, sondern im ganzen Hansegebiet ein fester Zusammenhang engverwandter Kaufmannsfamilien bestand (man beachte etwa die Kleppinc, die Berswordt, die Schafhausen und die Hattorp), der natürlich sich auch in der Politik auswirken mußte.

Wir dürfen die Besprechung der „Studien" von Klockes nicht abschließen, ohne dem Verfasser für die entsagende Detailforschung, die seinen Arbeiten zugrunde liegt, lebhaften Dank zu zollen. Es ist nicht jedermanns Sache, sich durch die unzähligen genealogischen Einzelnotizen hindurchzuarbeiten. Im Hinblick auf die Ankündigung weiterer Untersuchungen (im Vorwort von Bd. I) möchten wir daher wünschen, daß späterhin, soweit dies möglich, die Einzelnachweise von der zusammenhängenden Darstellung der Ergebnisse in Exkursform abgetrennt würden. Dort sollten dann auch die angezogenen Urkunden sogleich mit entsprechenden Zitaten versehen sein, um dem Lesenden die Nachprüfung zu erleichtern.

Havelberg. H. J. Seeger.

Ernst Finder, Hamburgisches Bürgertum in der Vergangenheit. Mit 11 Abbildungen im Text, 1 farbigen und 24 einfarbigen Tafeln. 455 Seiten, groß 8°, Hamburg 1930 bei Friederichsen, de Gruyter u. Co. m. b. H. Geh. RM. 13.—, in Leinen RM. 15.—.

Dem Verfasser verdanken wir bereits eine ausführliche Monographie der Vierlande[1], die neben einer Darstellung der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung eine solche des kulturellen Lebens dieses eigenartigen hamburgischen Marschgebietes enthält. Sie umfaßt dabei vorwiegend die Zeit von 1840 bis 1870 und schöpft zum großen Teil aus mündlichen Überlieferungen, wenn auch nach Maßgabe der vorhandenen Quellen die weiter zurückliegende Vergangenheit berücksichtigt und nach Fühlung mit der Gegenwart gesucht ist. Die hier anzuzeigende Arbeit des Verfassers über das Bürgertum des hamburgischen Stadtgebietes spannt den Rahmen wesentlich anders. Gegen die Jetztzeit ist die Grenze um die Mitte des 19. Jahrhunderts gezogen. Dagegen greift sie in die Vergangenheit bis in die Zeit zurück, in der die urkundlichen Quellen in breiterem Flusse einzusetzen beginnen, also bis in das 13. Jahrhundert. Dementsprechend scheiden mündliche Überlieferungen völlig aus. Dafür ist an archivalischen und sonstigen handschriftlichen und gedruckten Quellen ein außerordentlich umfangreiches Material verarbeitet und davon vieles, soweit zu übersehen ist, erstmals erschlossen oder doch ausgeschöpft. In dieser Beziehung ist beispielsweise die in Kopenhagen befindliche, in einer auszugsweisen Abschrift im Hamburger Staatsarchiv vorhandene Chronik des von 1690 an zeitweilig in Hamburg lebenden Glückstädter Oberappellationsrates Sperling zu erwähnen, aus der verschiedentlich aufschlußreiche Auszüge wiedergegeben sind, ferner vielfache alte Testamente und Haushaltsbücher u. dgl. mehr. Auch die alten Zeitungen, so der seit 1673 erscheinende Relations-Courier, der 1712 beginnende holsteinische, seit 1731 hamburgische Korrespondent und vor allem auch die Wochenschrift „Der Patriot"

---

[1] Die Vierlande, Beiträge zur Geschichte, Landes- und Volkskunde Niedersachsens, Hamburg 1922.

von 1724 an haben sich ebenso wie die späteren Adreß- und Comptoir-Nachrichten als wertvolle Quellen erwiesen. So ist ein ungeheures Material zusammengetragen. In seiner Wiedergabe erschöpft sich das Werk im wesentlichen. Während der Verfasser die Ergebnisse seiner Vierländer Arbeit vor den Hintergrund der allgemeinen Volkskunde gestellt und zahlreiche Parallelen zu benachbarten und ferner gelegenen Gebieten gezogen hat, verzichtet er in seiner jetzigen Schrift hierauf so gut wie ganz. Nur vereinzelt werden Angaben über entsprechende Erscheinungen in anderen Städten gemacht, aber dann erfährt der Leser nicht, warum sich die Entwicklung in Hamburg anders oder früher oder später vollzogen hat.

Der Stoff ist nach einer kurzen Einleitung über die Stadt und ihre Bewohner in acht Abschnitte gegliedert: Der Lebenskreis (mit drei Unterabschnitten: Geburt und Jugend, Verlobung, Hochzeit, häusliches Leben und Lebensausgang und Bestattung), Nahrungs- und Genußmittel, Gesundheit und Krankheit, Haus und Hausrat, Zeiten und Feste des Jahres; Gartenwesen und Gartenluft, Geselligkeit und Vergnügen, Wege und Stege. Es liegt auf der Hand, daß diese Bezeichnungen der einzelnen Abschnitte nur allgemeine Bedeutung haben und ihren Inhalt nicht erschöpfend wiedergeben können. So findet der Leser z. B. in dem Abschnitt „Geselligkeit und Vergnügen" die Hinrichtungen abgehandelt und in dem Abschnitt „Wege und Stege" nicht nur Angaben über diese, ihre Unterhaltung, Bezeichnung und Beleuchtung, sondern auch über die Wasserversorgung (während die Fäkalienbeseitigung teils unter „Gesundheit und Krankheit", teils unter „Haus und Hausrat" behandelt ist), die Turmuhren, die Verkehrsmittel, den Straßenverkauf (den sogenannten „Ausruf"), ja sogar über die Mode und im Zusammenhang mit dem Bettlertum auch über die Armenfürsorge.

Über manche im Vorbeigehen gestreifte Fragen würde man gern noch Näheres hören. So z. B. ist von der Irrenfürsorge wohl die Rede, aber nichts über die Spitäler gesagt. Auch über die sonstigen Auswirkungen des sozialen Gewissens, die eine erhebliche kulturelle Bedeutung in Anspruch nehmen dürfen, hätte man gern mehr gehört. So wird wohl von den „Seelbädern", d. h. den zum

Heile der Seele des Testators testamentarisch angeordneten, unentgeltlichen Bädern gesprochen, dagegen nicht von den zahlreichen sonstigen Stiftungen (Gotteswohnungen u. dgl.), von denen manche mittelalterliche noch heute segensreich besteht. Endlich vermißt man in dieser Darstellung des hamburgischen Bürgertums so gut wie jedes Eingehen auf alle Berufsfragen, auf Handel und Wandel, insbesondere auf ihre Auswirkung auf das Leben der Bürger. In dem Register kommen die Worte „Handel", „Reederei" und „Schiffahrt" überhaupt nicht vor. Das Wort „Kaufmann" erscheint mit einem Zitat, wo man erfährt, daß die Bildung des Kaufmanns um die Mitte des 18. Jahrhunderts noch ziemlich dürftig war, daß er eine harte und lange Lehrzeit durchzumachen hatte, und wenn er aus vermögendem Hause war, eine Bildungsreise ins Ausland machte, auf der er gern als holsteinischer Adeliger auftrat! Nicht viel besser geht es den Handwerkern. Sie erscheinen zwar fünfmal im Register, indessen wird von ihnen nur berichtet, daß die Gesellen vielfach im ledigen Stande blieben, daß sie nach Feierabend Pfeife rauchend auf den Beischlägen vor den Türen saßen, daß gewisse Handwerker wie z. B. die Gerber mit ihrer Hantierung die Luft verpesteten und schließlich ist ihrer Högen und Umzüge kurz Erwähnung getan. Dagegen hören wir über die Bräuche und das Leben in den einzelnen Ämtern und in ihren Amtshäusern nichts, obwohl auf diesem Gebiete manche Vorarbeiten vorhanden sind[2].

Aber über dem, was man vermißt, soll das, was das Werk bietet, nicht zurückgesetzt werden. Eine Fülle von Stoff ist mit wahrhaft bienenhaftem Fleiß zusammengetragen. So ist die Arbeit als ein sehr wichtiger Baustein zu einer hamburgischen Kulturgeschichte zu begrüßen, die uns hoffentlich eines Tages beschert werden wird.

Hamburg. Otto Mathies †.

---

[2] Neuestens zu vergleichen Fehring, Sitte und Brauch der Tischler unter besonderer Berücksichtigung hamburgischer Quellen, Hamburg 1929. Vgl. Hans. Gbl. 1929, S. 314.

Norddeutsche Backsteindome. Aufgenommen von Albert Renger-Patzsch, beschrieben von Werner Burmeister. Deutscher Kunstverlag, Berlin 1930.

Das vorliegende Werk hat sich zum Ziel gesetzt, die künstlerische Eigenart des norddeutschen kirchlichen Backsteinbaus zu veranschaulichen und dadurch ein gesundes Traditionsgefühl zu erwecken. Eine Reihe von 128 großen Lichtbildaufnahmen, die dem feinen Blick und der geübten Hand von Renger-Patzsch zu verdanken sind, dient diesem Zweck. Sie stellen vornehmlich die malerische Wirkung der Außen- und Innenräume heraus und bieten, da sie oft von selten begangenen Stellen aufgenommen sind, selbst dem Kenner der norddeutschen Städte zahlreiche freudige Überraschungen. Leider stören bei mehreren Bildern die starken Schlagschatten, die im Druck fast schwarz erscheinen. In einigen Fällen verhelfen sie dem Bild, wie bei der Aufnahme der Sandkirche in Breslau (Abb. 60), zu geradezu phantastischem Eindruck.

Auf diese ästhetischen Wirkungen sind auch die kurzen Beschreibungen eingestellt, die Werner Burmeister den Bildern beigegeben hat. Einige Beispiele mögen die Art seiner Erläuterungen verdeutlichen: „Gliedernder Aufbau. Norddeutsches Massengefühl. Der Wille zum Riesenhaften, Dramatischer Aufbau der Massen. Schroffe Herbheit im Aufbau der Westfront. Winkel und Schlagschatten. Wechselspiel von Körper und Raum. Straffheit und Lockerung. Farbe im Raum. Durchblicke bei malerisch-unklarer Raumform. Lichteinfall in hellen Raum. Licht- und Raumpoesie. Transzendentale Wirkung der aufwachsenden Pfeiler. Gebete aus Stein."

Gewiß wird es möglich sein, durch Hinweise dieser Art die Augen vieler Beschauer für die Schönheiten der norddeutschen Baukunst erst recht zu öffnen. Wissenschaftlich betrachtet, entbehren sie der begrifflichen Schärfe und verleiten zu jener ästhetisierenden Gefühlsseligkeit, an der unsere Zeit schon überreich ist. In jedem Fall hätte es dem Geist der Spätgotik mehr entsprochen, wenn ihre architektonischen Ziele schärfer umrissen wären oder wenn die Anordnung der Abbildungen hätte erkennen lassen, welche besondere Ausdrucksform der norddeutsche Bau-

meister seinen verschiedenen, dem Zweck des Gebäudes und seiner Umgebung angepaßten, Bauaufgaben zu verleihen vermochte. Auch wäre es sehr lehrreich gewesen, die andersartige Erfüllung gleicher Bauaufgaben in den einzelnen Landschaften auch bildlich leichter erfassen zu können. Doch sei betont, daß der Text auf diese Fragen eingeht.

Nach einleitenden Betrachtungen über die Gestaltung des Außenbaus, des Innenraums, des Bauschmucks und des Kirchenplatzes werden die wichtigsten Bauwerke der norddeutschen Backsteingotik besprochen. Die Dome von Lübeck, Ratzeburg und von Havelberg sind mit Recht an den Anfang dieser stolzen Reihe gesetzt. Auch ist die wegweisende Bedeutung der Lübecker Marienkirche gewürdigt. Es folgen dann Ausführungen über die Kirchen der wendischen Städte, in Lüneburg und der Altmark, in der Mark und Pommern, im Ordensland und Schlesien. Die Auslassung von Schleswig, des Wartelandes und der Mark Meißen hätte einer Erklärung bedurft. Auch hätte zum mindesten ein Hinweis auf die Kirchen des Baltenlandes nicht fehlen dürfen. Es geht nicht an, den Begriff Norddeutschland in diesem Fall den östlichen Provinzen des preußischen Staates gleichzusetzen. Der Raum der norddeutschen Backsteingotik ist weiter gezogen. Auch wirkt es als Mangel, daß das Werk, das gerade den künstlerischen Reichtum des Backsteins veranschaulichen will, auf die weltlichen Bauten gänzlich verzichtet hat. Viele Formen des kirchlichen Ziegelbaus werden erst durch Vergleich und Gegenüberstellung mit der Verwendung des Backsteins an Rathäusern, Wehrtürmen und Bürgerbauten verständlich. Aber es muß zugegeben werden, daß eine solche Ausdehnung der Betrachtung den Umfang des Buches sehr erheblich hätte anschwellen lassen. Leider wird auf diese Weise das Problem der hansischen Baukunst nicht verständlich. Es hätte überdies stärker betont werden sollen, daß und wie weit der Kulturkreis der deutschen Hanse, der zum größten Teil den Raum der norddeutschen Backsteingotik einschließt, eigentümliche Formen entwickelt hat. Demgegenüber sind die Einwirkungen des Auslands, der Niederlande, Englands und sogar Spaniens übermäßig hervorgehoben. So ist nicht sicher, daß die Sterngewölbe der Ordenskirchen auf eng-

lische Vorbilder zurückgehen. Auch ist es wohl nicht notwendig, für den Kapellenkranz der Danziger Marienkirche nach spanischen Anregungen zu suchen! Im übrigen seien noch folgende Einzelheiten berichtigt. Es ist nicht möglich, ein südwestdeutsches Hau-Stein-Gebiet von dem nordostdeutschen Backsteingebiet zu scheiden, da auch in Bayern die Spätgotik dem Ziegelbau sich zugewandt hat (S. 7). Man hat den Backstein nicht bemalt, weil man ihn als Kunststein empfand, sondern weil jede künstlerisch gebildete Fläche zu jener Zeit der Farbe bedurfte. Wie die neuen Forschungen von Phleps gezeigt haben, wurde auch der Haustein farbig behandelt (S. 8). Die Einheit des preußischen Ordenslandes wurde erst 1454, nicht schon 1410 zerstört (S. 35). Das Wort „östlich" sollte nicht durch das auch rassenkundlich mißverständliche „ostisch" ersetzt werden (S. 36). Das Stadtbild von Danzig wird nicht allein durch den Turm der Marienkirche bestimmt, sondern ähnlich wie in Lübeck durch eine Reihe von Kirchtürmen und den Turm des Rechtstädtischen Rathauses. Nicht die Plattform des Danziger Pfarrturms wurde zur Ausschau benutzt, sondern die Luken des obersten Geschosses. Die Plattform wurde erst 1843 errichtet (S. 40). Neben den Kirchen in Danzig und Thorn durften die Nikolai- und die Marienkirche in Elbing, der Dom in Königsberg, die Pfarrkirchen von Braunsberg, Allenstein oder Rastenburg, um nur einige zu nennen, nicht übergangen werden. Auch wäre eine Abbildung der Klosterkirche in Oliva notwendig gewesen (S. 40). Der Giebel der Pelpliner Klosterkirche erinnert an die Westfront in Oliva, die Ostfront der Franziskanerkirche in Danzig und den Giebel des südlichen Querschiffes der Georgenkirche in Wismar. Im ganzen bietet das Werk wertvolle Anregung zum Studium des Backsteinbaus. Möchte bald einmal in größerem Zusammenhang die Entstehung und Eigenart der hansischen Kunst klargelegt werden; eine solche Arbeit würde erweisen, wie stark die deutsche Kultur nicht nur den Osten, sondern auch den Norden Europas beeinflußt hat.

Danzig-Oliva. Erich Keyser.

Richard Haupt, Kurze Geschichte des Ziegelbaus und Geschichte der deutschen Ziegelbaukunst bis durch das 12. Jahrhundert. Mit 72 Abbildungen und Grundrissen. Heide i. H.: Westholsteinische Verlagsdruckerei 1929. (VII, 148 S.) gr. 8⁰.

Karl Schmaltz, Die Kirchenbauten Mecklenburgs. Schwerin i. M. 1927, Friedrich Bahn. 96 S. gr. 8⁰ mit 43 Grundrissen und 108 Abbildungen. Kart. M. 7.—.

In dem ostholsteinischen Wagrien läßt R. Haupt, der verdienstvolle Bearbeiter der schleswig-holsteinischen Bau- und Kunstdenkmäler, die nordische Ziegelbaukunst „erfunden" werden; ja er nennt sogar den „Erfinder": es war der Flame Volkhard, der im zweiten Viertel des 12. Jahrhunderts unter Vizelin an der Eindeutschung und Christianisierung dieses Slawenlandes mitwirkte. Es wäre schade, wenn der wertvolle Ertrag des Büchleins von dieser Sonderbarlichkeit verdunkelt würde; denn das wird man den Hauptschen Ausführungen als durchaus bewiesen entnehmen dürfen: Die nordeuropäische Ziegelbaukunst des späten Mittelalters ist kein Import aus der Lombardei; sie ist nicht in Dänemark beheimatet, wenn auch dort unter Knut Laward und Waldemar dem Großen ihre ersten bedeutenden Werke entstanden sind. Vielmehr ist die Backsteingotik ein echtes Erzeugnis der niederdeutschen Ostlandbewegung — Flamen, Westfalen und Ostfalen haben jenseits der Elbe in ihren neuen Siedlungsgebieten sich ihren eigenen Stil geschaffen.

Das Buch von Schmaltz über die mecklenburgischen Kirchenbauten bietet für das gewählte Thema einen wertvollen Ersatz für die zum Teil veralteten, zum Teil noch nicht erschienenen Bände der Bau- und Kunstdenkmäler der beiden mecklenburgischen Länder. Es sollte auch von den Historikern, und insbesondere von den Hanse-Historikern, als ein höchst nützlicher Beitrag zur Geschichte der wendischen Städte und ihres bäuerlichen Hinterlandes herangezogen werden. Denn der Verfasser geht nicht mit ästhetischen, stilkritischen und kunstphilosophischen Erörterungen an seinen Gegenstand heran, sondern stellt seine Untersuchungen mitten in das geschichtliche Leben hinein und faßt die

Kunstgeschichte durchaus als einen Teil der allgemeinen Kulturgeschichte auf.

Diese Betrachtung erweist sich hier als besonders fruchtbar. Während die Geschichte der bäuerlichen Besiedlung des deutschen Ostens meist nur der wirtschafts-, sozial- und rechtsgeschichtlichen Betrachtung zugänglich ist, kann sie hier auch einmal von der kulturellen Seite her erfaßt werden. Dabei ergeben sich dann wieder Rückschlüsse auf die allgemeine wirtschaftliche Lage, da natürlich der Kirchenbaubetrieb einen gewissen nicht zu niedrigen Lebensstand voraussetzt, der eben von jener abhängig ist.

Wenn Schmaltz zwei Kapiteln die Überschriften gibt „Die Kirchen der westfälischen Kolonisation" und „Die Kirchen der ostfälisch-märkischen Kolonisation", so erkennen wir dankbar an, daß er die Kunstübung in dem Neuland in engste Verbindung mit dem Siedlungsvorgang bringt. Doch wird man einem Bedenken Raum geben müssen: Für die Übernahme oder wenigstens Weiterbildung von Vorbildern aus bestimmten Gebieten Altdeutschlands braucht nicht blutsmäßiger Zusammenhang der Siedler maßgebend zu sein. Möglich ist er — doch geht Schmaltz vielleicht zu weit, wenn er Stammesart und Kirchenbau durch ursächliche wechselseitige Verknüpfung bedingt sein läßt. Haben doch auf dem Gebiet der Mundartenforschung die neusten Ergebnisse eindeutig erwiesen, auf welch gefährliche Irrwege die frühere Auffassung geführt hat, die aus der Mundart der Siedler ohne weiteres ihre Herkunft bestimmen zu können meinte[1]. Indessen sollen die diesbezüglichen Ausführungen bei Schmaltz durch diese Mahnung zur Vorsicht keineswegs als unerheblich abgetan werden. Vielmehr seien gerade die Siedlungs- und die Mundartenforschung auf ihre Beachtung ausdrücklich hingewiesen. Wo andere Quellen versagen und auch, wo urkundliche oder sprachliche Zeugnisse vorhanden sind, kann zu deren Kontrolle die Übereinstimmung der Bauweise oder einzelner Bauteile im Neuland und in Altdeutsch-

---

[1] Vgl. den sehr instruktiven Aufsatz über die Geschichte und die Probleme der „Mundartengeographie" von Fritz Karg (Archiv für Kulturgeschichte 20), wo S. 233f. und 237 über den Stand der Forschung in dem ostdeutschen Neusiedelland berichtet wird.

land zur Klärung unsicherer Herkunftsverhältnisse sicherlich oft mit Nutzen herangezogen werden.

Wichtiger aber ist die (von Schmaltz nicht genügend hervorgehobene) Bedeutung des Unterschiedes zwischen dem mecklenburgischen Küstengebiet und dem mecklenburgischen Binnenland. Zwar schildert er sehr fein die Sonderprägungen des Baustils in Wismar und Rostock als Leistungen des hansischen Bürgertums. Aber daß „wenige deutsche Landschaften so reich an mittelalterlichen Dorfkirchen wie die nördliche Hälfte Mecklenburgs" sind, wird nur im Vorübergehen erwähnt. Hier müßte der Frage nachgegangen werden, ob und inwieweit die Hansestädte auf diese dörflichen Bauten eingewirkt haben — der Gegensatz des im hansischen Bereich liegenden Nordens zum kulturell (und wirtschaftlich?) ärmeren Süden legt diese Frage jedenfalls nahe. Rein künstlerisch ist die Beeinflussung des flachen Landes durch die umliegenden Städte leicht zu erweisen. So tragen die Kirchen von Hornstorf, Poel, Zurow und Jesendorf durchaus die Merkmale der Wismarer Bauhütte, die von etwa 1290 bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts an dem Neubau von St. Marien, dem ersten Bau von St. Georg, der Franziskanerkirche seit 1291, der Dominikanerkirche seit 1305 gearbeitet hat.

Aber es verdiente auch untersucht zu werden, wieweit z. B. die durch schriftliche Zeugnisse nachgewiesene wirtschaftliche Abhängigkeit Poels von Lübecker Ratsherren auf den Bau der bemerkenswert großartigen Kirche auf Poel sich ausgewirkt hat. Jedenfalls bestehen in solchen Fällen Möglichkeiten, durch Feststellung der Vermögenslage der Gemeinden für die Bauten nähere Termine zu bestimmen, über die Herkunft der Bauleute und damit über stilistische Vorbilder Aufschlüsse zu gewinnen u. a. m. Leider tritt aber bei Schmaltz gerade für die hansische Zeit die historische vor der kunsthistorischen Betrachtung ungebührlich zurück. Schon die Trennung in zwei Abschnitte „Hansische Hochgotik" und „Hansische Spätgotik", die durch ein Kapitel „Binnenländische Hoch- und Spätgotik" auseinandergerissen werden, ist einer einheitlichen Würdigung der hansischen Küstenkunst abträglich. Bei einer durch die Sache gebotenen Zusammenlegung jener

beiden Abschnitte wäre ihre besondere Prägung zweifellos eindrucksvoller zutage getreten.

Erwünscht wäre es ferner gewesen, wenn Schmaltz bei jeder Kirche den oder die Heiligen, denen sie geweiht war, aufgeführt hätte. Ohne Belastung des Textes wären diese Angaben in einem Ortsregister anzubringen gewesen; einen solchen Weiser durch das Buch vermißt man aber leider. Gerade die Feststellung der Kirchenpatrone vermag sicherlich für die Siedlungs- und Kulturgeschichte Mecklenburgs noch manche, aus anderen Quellen nicht zu gewinnende Ergebnisse zu zeitigen, wie das die neuere Patrozinienforschung[2] anderwärts mit großem Erfolg schon getan hat. Die Übertragung ihrer Methoden auf das hansische Gebiet[3] ist überhaupt ein Desiderat, dem hier das Wort geredet werden soll. Das massenhafte Auftreten einzelner Heiliger in gewissen Zeiten und Gegenden läßt sich hier an Hand der für das Hansegebiet geradezu kennzeichnenden zahlreichen Kirchen der Heiligen Maria, des Seefahrerheiligen Nikolaus und des in dieser vorwiegend merkantilen Umwelt eigentlich auffälligen Ritters Georg[4] sehr gut verfolgen. Andrerseits tritt eine Reihe sehr

---

[2] Als vorbildliche Arbeiten sind zu nennen: J. Trier, Der heilige Jodocus (Breslau 1924); J. Trier, Patrozinienforschung und Kulturgeographie (Hist. Zschr. 134) — hier S. 337 eine seefahrtsgeschichtlich beachtenswerte Bemerkung über die Wanderung der Jodocusverehrung von Brügge nach Lübeck; H. Fink, Die Kirchenpatrozinien Tirols (Passau 1928); R. Irmisch, Beiträge zur Patrozinienforschung im Bistum Merseburg (Sachsen und Anhalt, Bd. 6, 1930, S. 44—176).

[3] Für Teilgebiete liegen folgende Arbeiten vor: E. Jörgensen, Helgendyrkelse i Danmark (Kopenhagen 1909); R. Haupt, Beitrag aus der Nordmark zur Patrozinienforschung (Schriften d. Ver. f. Schleswig-Holst. Kirchengeschichte. 2. Reihe, Bd. 8, 3); E. Hennecke, Die mittelalterlichen Heiligen Niedersachsens (Ztschr. d. Hist. Ver. f. Niedersachsen Bd. 83, 1918); Derselbe, Ztschr. f. niedersächs. Kirchengesch. 34/35 (1929/30), S. 166—190; G. Frenken, Die Patrozinien der Kölner Kirchen (Jahrb. d. Köln. Geschichtsvereins 6/7, 1925); A. Malin, Der Heiligenkalender Finnlands (Helsingfors 1925); E. Tidick, Beiträge zur Geschichte der Kirchenpatrozinien im Deutschordensland (Ztschr. f. d. Gesch. u. Alt. Ermlands 1926).

[4] Dazu vgl. Hanssen, Die St. Jürgen-Stifte und Hospitäler in Schleswig-Holstein (Die Heimat 1928).

seltener Heiliger[5] auf, für die zum Teil sicherlich — wie etwa für den norwegischen Olaf[6] oder den englischen Thomas — die hansischen Verkehrswege bahnend gewesen sind. Schließlich spielen die unter einem Schutzheiligen zusammengeschlossenen Bruderschaften zugleich als Wirtschaftsverbände eine solche Rolle, daß auch deren Schutzheiligen nachzugehen eine lohnende Aufgabe wäre[7].

Als besonderer Vorzug des Buches darf die Einheitlichkeit des Maßstabes (1 : 1000) aller 43 Grundrisse hervorgehoben werden; wie nützlich das ist, lehrt ein Vergleich der Grundrisse von St. Marien in Lübeck mit St. Nikolai in Wismar bei Schmaltz (S. 39 u. 60) und Dehio (Geschichte der deutschen Kunst, Abbildungsband II, S. 84).

Zuverlässig und ausreichend ist die Zusammenstellung der kunstgeschichtlichen Literatur (S. 10). Auf S. 9, Z. 10 v. u. muß es heißen „das 19. (nicht 18.) Jahrhundert mit seiner Stillosigkeit"; denn die Ausführungen des Verfassers über den evangelischen Kirchenbau beweisen, daß bis etwa 1820 hin der neue Glaube es wohl verstanden hat, ihm gemäße Formen des Kultgebäudes aus seinem eigenen Geist heraus zu entwickeln, und die über 100 trefflichen Abbildungen zeigen, daß sich vom 12. Jahrhundert an der mecklenburgische Kirchenstil eine urwüchsige Eigenform geschaffen hat, bis auch hier das 19. Jahrhundert seine unheilvolle Herrschaft antrat.

Leipzig. Sigfrid H. Steinberg.

---

[5] Wie z. B. der heilige Theobald, dessen Verehrung in Hamburg H. Nirrnheim (Hagedorn-Festgabe 1906 und Hans. Gbll. 1907) behandelt hat. Hierher gehört auch E. Fogelklau, Die hl. Birgitta in Schweden (München 1928).

[6] Über ihn vgl. A. Hofmeister und M. Perlbach (Hans. Gbll. 1901).

[7] Bemerkenswerte neuere Arbeiten dazu sind: G. Fink, Die geistlichen Brüderschaften des deutschen Mittelalters, insbesondere die Lübecker Antoniusbrüderschaft (Zschr. d. Ver. f. Lübeck. Gesch. u. Alt. 20) und K. Frölich, Beiträge zum älteren Brüderschaftswesen in Deutschland (Zschr. d. Harzvereins f. Gesch. u. Alt. 1922).

Conrad Hüseler, Geschichte der schleswig-holsteinischen Fayencemanufakturen im 18. Jahrhundert. (Veröffentlichungen der schleswig-holsteinischen Universitätsgesellschaft Nr. 23) Breslau 1929.

Diese abschließende Behandlung der in ihrer künstlerischen Bedeutung sich weit über das allgemeine provinzielle Niveau des schleswig-holsteinischen Kunsthandwerks erhebenden Fayencemanufakturen dürfte zu den wenigen spezialwissenschaftlichen Werken gehören, die nie veralten. Nicht nur durch eine außerordentliche Sorgfalt in der Erfassung und Auswertung des gesamten archivalischen Materials zeichnet sich das Buch aus, sondern vor allem auch durch die überall spürbare Kennerschaft des denkmalskundigen Verfassers. Eine ebenso vorzügliche historische, wie kunsthistorische Behandlung macht es zu einem der wichtigsten Hilfsmittel für jeden, den Beruf oder Neigung zur Beschäftigung mit den reizvollen Erzeugnissen barocker Fayencekunst im Norden treibt.

Hüseler teilt seine Arbeit in drei ungleich große Abschnitte, von denen der mittlere als höchst dankenswerter Anhang zum ersten die wichtigsten urkundlichen Quellen im Wortlaute abdruckt. Der erste Abschnitt aber behandelt die Geschichte jeder einzelnen Fabrik: Derjenigen zu Schleswig, Criseby-Eckernförde, Kiel, Rendsburg und Stockelsdorf, der fünf Betriebe in Kellinghusen und zum Schlusse diejenige der kleinen Unternehmen, die schon in den Anfängen stecken blieben. (Flensburg, Pinneberg, Oldesloe und Itzehoe.) Diese einzelnen Fabrikgeschichten, die dadurch, daß die Leiter und Arbeiter ständig von der einen Manufaktur zur andern übergehen, innig miteinander verbunden und ineinander verflochten sind, zu trennen, um dadurch Klarheit in die verwirrende Vielgestaltigkeit des Bildes zu bringen, war eine Notwendigkeit, zugleich aber lag darin auch eine der Schwierigkeiten, zumal die Gefahr der Wiederholungen nahe lag. Mit Geschick hat der Verfasser die vielfachen Klippen überwunden und so ein völlig deutliches Bild des einzelnen wie des Ganzen gegeben.

Im dritten Teil wird dann über die künstlerische Entwicklung der Manufakturen berichtet. Hier veranlaßte eben der Umstand,

der den Verfasser bewog, im ersten historischen Teile die einzelnen Fabriken getrennt zu behandeln, eine Betrachtung der vier großen Manufakturen Schleswig, Eckernförde, Kiel und Stockelsdorf als einheitliches künstlerisches Phänomen, ebenso, wie die Erzeugnisse der Kellinghusener Fabriken als geschlossene Gruppe gesehen werden mußten. Nur die in ihrer künstlerischen Entwicklung für sich stehende Rendsburger Manufaktur erlaubte auch kunsthistorisch eine gesonderte Betrachtung. Zehn in der technischen Ausführung gute farbige und über neunzig, zum Teil leider etwas flau geratene, aber sehr verständig ausgewählte schwarz-weiße Abbildungstafeln geben dem Leser ein völlig ausreichendes Abbildungsmaterial an die Hand.

Soviel über die Einrichtung des Werkes.

Aus dem Inhalte interessiert den Leser dieser Zeitschrift vor allem natürlich die Geschichte der Manufaktur zu Stockelsdorf, die in ihrem Verlaufe durchaus typisch auch für die anderen schleswig-holsteinischen Fabrikgeschichten ist. Ich nehme daher sie als Beispiel für den Hüselerschen Aufbau seiner historischen Längsschnitte. Von Warncke lag bereits ein sehr dankenswerter Beitrag im dritten Bande des Jahrbuchs „Nordelbingen" zu dem Thema vor, den Hüseler eifrig benutzt und durch die Verwertung weiteren Quellenmaterials ausgebaut hat. Seine Darstellung befaßt sich zunächst mit der wirtschaftsgeschichtlich höchst interessanten Episode Peter Graffs (1763). Dieser war 1757 „Meister in der Ofenfabrik" zu Schleswig gewesen, hatte dann im folgenden Jahre in Kiel die Konzession zur Anlage einer „Porcellain und Offen-Fabricqe" erbeten und erhalten, und die erste Kieler Manufaktur angelegt, die jedoch offenbar nicht gehen wollte. Im folgenden Herbst befand er sich zu Plön, wo er nachweislich bis 1761 Öfen hergestellt hat. Von da war er nach Lübeck gegangen und hatte um Aufnahme ins Töpferamt gebeten. Das war ihm abgeschlagen worden. Das Altonaer Amt nahm ihn jedoch auf, und nun, als eingekaufter Landmeister des dortigen Amts, machte er einen zweiten Versuch, sich in das Lübecker Amt einzukaufen. Wieder lehnt das Amt ab und es entbrennt einer der typischen Kämpfe des Amtes gegen das Neue. Rat und Wette mischen sich, von Graff um Hilfe gebeten, hinein und versuchen die Sache

beizulegen. Graff, der sich bereits in Stockelsdorf eine Werkstatt eingerichtet hat, wird zu einem Wettstreit im Ofenbau mit dem Amte geladen, es scheint zum friedlichen Austrag der Sache kommen zu sollen. Inzwischen hat sich aber in der Gesellenschaft ein solcher Groll gegen die von Graff nach Lübeck importierten Öfen angesammelt, daß sie am 4. Mai 1763 in Adolf Johann Qualmanns Hause einen von Peter Graff gefertigten und schon halb gesetzten Ofen in Stücke schlagen. Damit nahm der Streit viel bösere Formen an, die Wette nimmt ein — von Hüseler im Auszuge mitgeteiltes — Protokoll auf, der Rat sieht sich veranlaßt, die Übeltäter unterm 9. Mai empfindlich zu strafen. Die Wettbewerbsache, auf die Graff trotzdem bereitwilligst eingeht, wird indessen weiter betrieben; nun aber macht das Amt, das die Anregung zu dem Wettstreit gegeben hatte, Einwendungen. Die Angelegenheit zögert sich hinaus, bis endlich das Reichskammergericht, an welches das Amt appelliert hatte, die Einfuhr Graffscher Öfen nach Lübeck untersagt. Damit haben die Töpfer gesiegt, Graff gibt seine Manufaktur in Stockelsdorf auf und ist dann 1765, nur 32 Jahre alt, in Wandsbek gestorben.

Nach diesen Vorgängen des Frühjahrs 1763 dauerte es 9 Jahre, bis es dem Etatsrat Georg Nicolaus Lübbers, von dem großen Fabrikdirektor Buchwald angeregt, gelang, eine Gesellschaft mit einem Kapital von 20000 Reichstalern zu gründen, mit deren Hilfe er auf seinem Gute Stockelsdorf eine Fayencefabrik anlegte. Stockelsdorf wurde gewählt, weil sich dort der geeignete Ton fand. Es ist nun äußerst interessant, daß der Unternehmer des Werkes, dessen Produktionsbeginn Hüseler mit guten Gründen in den Herbst des Jahres 1772 verlegt, ein einzelner, in Verbindung mit einem Keramiker von Fach, war, der eine Gruppe von kapitalkräftigen Leuten zu interessieren wußte. Genau so wurden alle anderen schleswig-holsteinischen Manufakturen auch gegründet, mit Ausnahme der 4. Kieler Fabrik, während im übrigen Deutschland fast stets ein Fürst dahinter stand, oft sogar die Anregung gab. — Johann Buchwald, der Lübbers zur Anlage der Fabrik bestimmte, war eine jener in der Geschichte der Keramik nicht seltenen Vagabundennaturen, voller Talente und voll praktischer Begabung, denen zum dauernden Erfolge nur die Seßhaftigkeit

fehlte, genau wie Tännich und Abraham Leihamer. Es ist schade, daß die Eigentümlichkeit des Hüselerschen Buches weder ihre Lebensgeschichten noch diejenige ihrer künstlerischen Entwicklung zu geben gestattet. Jedoch finden wir in der Beilage 13 (S. 152) einen Abriß von Buchwalds Wanderungen: danach war er, ein Jude, in Teplitz geboren. 1748 befand er sich unter den Bossierern der Höchster Porzellanmanufaktur, im folgenden Jahre als Maler zu Fulda. Hier trat er zum Katholizismus über. 1754 war er in Holitsch in Ungarn wieder als Bossierer tätig, doch blieb er nur wenige Monate. 1757 arbeitete er an der Stralsunder Fayencefabrik, im selben Jahre dann an derjenigen zu Rörstrand und zu Marieberg in Schweden. Von hier zog er 1765 nach Eckernförde, wechselt dann 1768 nach Kiel hinüber, um 1772 endlich die Leitung der Lübbersschen Manufaktur zu übernehmen. Ganz ähnlich verläuft das Leben seines Schwiegersohnes Abraham Leihamer und vieler anderer Künstler, deren Tätigkeit an unseren Manufakturen wir kennen.

Die Beziehungen der neuen Fabrik zu dem Lübecker Töpferamt gestalten sich ähnlich schwierig, wie die des Peter Graff. So beschweren sich die Meister 1776 mit Erfolg bei der Wette darüber, daß Lübbers in der Stadt einen Ofen habe ausstellen lassen. Zwar verteidigt er sich, daß zu einer Niederlage Proben aller Erzeugnisse gehörten, somit auch der Ofen, der übrigens gar nicht als Verkaufsstück gedacht sei usw. Dennoch ergeht die Antwort des Rates, daß man von der Erlaubnis, zu Lübeck eine Niederlage der Stockelsdorfer Fabrik zu halten, nichts wisse und also der Ofen wieder zu entfernen sei. Auch daß Lübbers einen Wettstreit anbietet, nützt ihm nichts, das einzige, was ihm der Rat — auf ein vermittelndes Schreiben des dänischen Residenten — gestattet, ist, ein Verzeichnis seiner Waren in Lübeck zu veröffentlichen. Eine solche Anzeige war schon in der Hamburger Zeitung erschienen. Hüseler druckt sie ab und wir sehen daraus, daß Lübbers in Hamburg, Rostock und Lüneberg Vertreter angenommen hatte. Noch zwei ähnliche Fälle werden berichtet, die beide zugunsten des Töpferamtes entschieden wurden. Da der Stockelsdorfer Manufaktur so der Lübecker Markt verschlossen war, suchte ihr Besitzer das Absatzgebiet auf Schleswig-Holstein zu

erweitern, was er durch ein erbetenes und 1778 vom König erteiltes Privileg, seine Erzeugnisse zollfrei in Schleswig-Holstein einzuführen, auch erreichte. Fünf Jahre darauf wurden ihm dann gewisse Zollerleichterungen, auch für eine beschränkte Einfuhr nach Dänemark erteilt, die er, erhaltenen Belegen zufolge, offenbar auch auszunutzen in der Lage war.

Trotzdem blieb das Unternehmen nicht rentabel, 1786 wurde der Betrieb zeitweilig eingestellt und Lübbers machte Anstrengungen, die Fabrik an den König zu verkaufen. Als er dann 1788 starb, wollte man zunächst versuchen, das große Lager durch eine Lotterie zu räumen. Damit, sagte Warncke, sei das Ende der Manufaktur besiegelt gewesen; Hüseler aber gelingt es, nachzuweisen, daß noch im Jahre 1789 die Arbeit wieder aufgenommen wurde, und zwar, wie er wahrscheinlich zu machen weiß, unter Buchwalds Leitung. Das Werk hat dann bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts noch bestanden. — Von den 20 in Stockelsdorf tätigen Künstlern, welche Hüseler in den „Personennachrichten" nach urkundlichen Belegen zusammenstellt, sind die vorzüglichsten auch an anderen Manufakturen tätig gewesen. So kam Johann Andreas Gottfried Adler, ein Maler, aus Kiel. Der Former Matthias Hemler war zuerst in Eckernförde, dann in Kiel gewesen, ehe er nach Stockelsdorf übersiedelte, genau, wie der tüchtige Abraham Leihamer, dessen Bruder, der Maler Johann Leihamer, gar an vier Manufakturen des Landes: Schleswig, Eckernförde, Kiel und Stockelsdorf gearbeitet hatte. Bei diesen engen Beziehungen ist es denn nicht verwunderlich, daß die Stockelsdorfer Fayencen den Kielern so ähnlich sind, daß schon eine ganz besondere Kennerschaft dazu gehört, sie auseinanderzuhalten, ja, daß dies schon den Zeitgenossen kaum möglich war. Noch schwieriger wird die Unterscheidung da, wo in den verschiedenen Manufakturen sogar die gleichen Modelle verwendet wurden, wie Hüseler an einigen Beispielen aufzeigt[1]. — Doch da befinden wir uns schon

---

[1] Beim Lesen der Korrektur fällt mir eine Mitteilung über die Lage der Stockelsdorfer Manufaktur in die Hände, welche der Rektor Schütt in Flensburg als alter Stockelsdorfer in der „Heimat" (Bd. 40, S. 285, Kiel 1930) veröffentlicht und damit eine schon von Warncke aufgeworfene, von Hüseler nicht berührte Frage beantwortet.

in dem letzten Abschnitt des Buches, der die künstlerische Entwicklung der Manufakturen aufzeigt. Hier gibt Hüseler, indem er die künstlerische Verflechtung der vier „großen" Fabriken darlegt, zugleich auch ein Bild davon, wie einzelne Modellteile innerhalb der einzelnen Betriebe in verschiedener Bedeutung benutzt, Modelle abgeändert wurden. Er zeigt die Sonderformen einzelner Fabriken und das Hereinnehmen fremder Modelle — so von Straßburg und Kopenhagen —, ja die Anwendung und Übersetzung von Metallformen in die keramische Ausdruckswelt, um endlich dem so wesentlichen farbigen Dekor sein Augenmerk zuzuwenden. Hier ist es wertvoll, einiges über die Vorlagen zu erfahren, und man sieht, daß auch hier der Ornamentstich von entscheidender Bedeutung war.

Leider erfährt der Leser aber nichts über das künstlerische Verhältnis unserer Manufakturen zu den schwedischen, zu der Stralsunder. Ja, ihre eigentliche kunsthistorische Entwicklung bleibt undeutlich. Da der Bilderteil ebenso wie der kunsthistorische Abschnitt die Werke der vier „großen" Manufakturen — Schleswig, Eckernförde, Kiel, Stockelsdorf — nicht trennt, so ist es schwer, zu einem Begriff von dem doch vorhandenen „persönlichen" Charakter der einzelnen zu gelangen. Ob hier nicht eine Scheidung nach der Herkunft der Stücke günstiger gewesen wäre? — Wundervoll für den Sammler sind die Markentafeln! — Endlich aber muß auch ich, wie es schon Harry Schmidt und Passarge getan haben, den sehr hohen Preis des Buches beklagen.

Flensburg. Fuglsang.

VII.

Hansische Umschau

(Herbst 1929 bis Herbst 1930 nebst einigen Nachträgen).

Von

Hans-Gerd von Rundstedt und Walther Vogel

mit Beiträgen anderer.

Alphabetischer Seitenweiser der in der Umschau besprochenen Verfasser.

---

1. Vorhansische Zeit.

Von

Walther Vogel.

Elis Wadstein kommt bei einer Untersuchung über den Ursprung des Namens „Schweden" (*Sveriges namn*, Fornvännen 1930, S. 1—24) zu dem Ergebnis, daß der Name aus einer bestimmten Gegend an der Nordseite der mittleren Teile des Mälarsees ausgegangen ist, wo er noch in dem Ort Svinngarn und der Bucht Svinngarnsviken bewahrt sei. Die Bedeutung des darin steckenden Grundworts *swin* (ein substantiviertes Part. Prät.,

urg. **sui-an-*, das auch in dem Namen der Hafenbucht von Brügge, dem Swin oder Zwin, vorliege) sei „aufgetrocknete Stelle, trockner Strand". Die Gegend bei Swinngarn sei durch ihre zentrale, in den eigentlichen Mälar vorgeschobene Lage besonders geeignet gewesen, ein tüchtiges Seefahrervolk auszubilden, als das uns die Schweden in der bekannten Tacitus-Stelle (Germ. c. 44) geschildert werden.

Eine — von Wadstein nicht erwähnte — Stütze dieser Ansicht kann wohl darin erblickt werden, daß diese Gegend, zu der übrigens auch Birka gehörte (Wadstein S. 21), die zahlreichsten bronzezeitlichen Hällristningar in Mittelschweden aufweist. 1925 ist dort, unweit Boglösa, eine der größten und bemerkenswertesten Hällristingar-Schiffszeichnung des ganzen Nordens entdeckt worden; bemerkenswert vor allem dadurch, daß hier die Fortbewegung des Schiffes durch Paddeln deutlich dargestellt ist (A. Nordén, *Brandskog-Skeppet*, Fornvännen 1925, S. 326—391), womit eine alte Zweifelsfrage gelöst wird.

Eine mit außerordentlich fleißiger Benutzung einer weitschichtigen Literatur bearbeitete Untersuchung von Hans Suder, *Vom Einbaum und Floß zum Schiff* (Veröff. d. Inst. f. Meereskunde a. d. Univ. Berlin, N. F., Reihe B, Heft 7, Berlin 1930, 143 S. m. 16 Tafeln), behandelt die primitiven Wasserfahrzeuge der gesamten Erde und dürfte sich eben wegen des weitgespannten Horizonts und wegen des riesigen Vergleichsmaterials, das hier zu bequemer Benutzung geboten wird, für die Forschung als recht fruchtbar erweisen. Die Einteilung ist nach den verschiedenen technischen Bauarten getroffen und für jede Bauart sind auf einer Tafel zahlreiche Beispiele abgebildet, während auf einer kleinen Weltkarte zugleich die Verbreitung eingetragen ist. Die nordwesteuropäischen Kielschiffe, für die wir in den bekannten Schiffsfunden des skandinavischen Nordens sehr frühe Beispiele haben und auf denen in ihrer weiteren Entwicklung die Entstehung eines großen, die Ozeane überquerenden Seeverkehrs hauptsächlich beruht, leitet Suder vermutungsweise von der Piroge, d. h. dem durch Planken überhöhten Einbaum ab, während er die Herleitung vom genähten Rinden- oder Fellboot für Europa ablehnt.

Eines der schönsten Beispiele der frühentwickelten Schiffbaukunst des europäischen Nordens, das Nydamer Schiff in Kiel, ist nach seiner neuen Aufstellung (s. Hans. Geschbl. 1928, S. 242) von dem norwegischen Archäologen H. Shetelig, in Verbindung mit Ingenieur Fr. Johannessen, noch einmal genau untersucht und unter Beigabe schöner Abbildungen beschrieben worden. (*Das Nydamschiff*, S.-A. aus Acta Archaeologica, Bd. I, København 1930, 30 S.) Die Untersuchung hat manches Neue, besonders in bezug auf die Notwendigkeit der Ballastführung, die Konstruktion des Schiffskörpers, die Handhabung und Anbringung der Remen und des Steuerruders u. a. m. ergeben. Die zahlreichen Abbildungen von Einzelteilen und die von Fr. Johannessen entworfenen Konstruktionsrisse tragen gleichfalls dazu bei, die Abhandlung zu einem vollgültigen Ersatz für die erste, bisher unentbehrliche Beschreibung von C. Engelhardt (1865) zu machen.

Bevor wir das Gebiet der vor- und frühgeschichtlichen Schiffstechnik Nordeuropas verlassen, sei noch auf zwei weitere Beiträge dazu verwiesen: eine fachmännische Untersuchung von P. Dahlgren über *Hällristningarnas Skeppsbilder* (Tidskrift i Sjöväsendet, Sept. 1929) und vor allem auf die bemerkenswerte Zeichnung eines zweimastigen Segelschiffs auf einem bei Baggerungen in der Unterweser im Dezember 1927 gefundenen Runenknochen, der als Dolchgriff gedient hat (H. v. Buttel-Reepen, *Funde von Runen mit bildlichen Darstellungen und Funde aus älteren vorgeschichtlichen Kulturen*, Oldenburg 1930, G. Stalling, 127 S. mit 22 Tafeln). Referent glaubt in diesem Bild ein römisches Schiff ungefähr aus dem 3. Jahrh. n. Chr., also etwa einen der Träger des Handels mit den Bronzeeimern von Hemmoor, erkennen zu müssen, was auch mit der Datierung der Runen durch den Runologen Prof. Schnippel zusammenstimmen würde. Herr Professor v. Buttel-Reepen bestritt in einem Briefwechsel mit dem Ref. jene Ansicht zunächst entschieden, räumte aber neuerdings brieflich (Nov. 1930) doch ein, daß jene Möglichkeit bestehe, nachdem der finnische Runologe T. E. Karsten aus der dazugehörigen Runeninschrift den Hinweis auf ein feindliches Objekt (d. h. also ein römisches Schiff) herausliest und als Entstehungszeit zirka

400 n. Chr. vermutet, was für römischen Handel an der Unterweser freilich wohl etwas zu spät sein würde.

Johan Schreiner, dem wir auch ein neues Buch über Olaf den Heiligen und seine Tätigkeit zur Einigung Norwegens verdanken (*Olav den Hellige og Norges Samling.* Oslo 1929), polemisiert in einem handelsgeschichtlich beachtenswerten Aufsatz in der (Norsk) Historisk Tidsskrift 1930 (5. Række, 8. Bd. = 29. Bd., 1. H., S. 1—18): *Noen Problemer i Norges jernalder* gegen einige von norwegischen Archäologen (H. Shetelig und J. Petersen) vorgebrachte Ansichten. Shetelig hatte (*Norges Forhistorie,* Oslo 1925) in dem Aufkommen und der großen Verbreitung der Erdbestattung mit reichen Grabbeigaben an der Westküste von Norwegen im 5. und 6. Jahrh. n. Chr. den Beweis für das Bestehen eines Einheits-Königreiches daselbst nach Art der gleichzeitigen germanischen Eroberer staaten in Gallien und in der Verbreitung fränkischer Waffentypen in den Gräbern, den Beweis für die Fortdauer dieses Reichs sehen wollen. Schr. bestreitet, wohl mit Recht, daß sich ein solcher Schluß auf die politischen Zustände ziehen läßt und sieht in dem Tatbestand nur das Anzeichen eines regen Verkehrs mit dem Rheinmündungsgebiet, als dessen Vermittler er friesische Händler vermutet. Die Verschiedenheiten in den Schwertertypen der Wikingerzeit erklärt Schr., entgegen Petersen, nicht aus verschiedener bodenständiger Entwicklung der einzelnen Siedlungsgebiete, sondern daraus, daß die Westküste immer in lebhaften Handelsbeziehungen zu Westeuropa stand, und daß in heidnischer Zeit diese Beziehungen an der Westküste in den Grabbeigaben sichtbar werden, während mit der Ausbreitung des Christentums längs der Küste in späterer Zeit die heidnischen Grabriten nur noch tiefer im Inland befolgt werden. Wurden auch die meisten Schwerter im Inland hergestellt, so bezogen doch die Häuptlinge usw. ihre bessere Ware an Waffen aus Friesland und Frankreich. — Eine andere Seite norwegischer Verkehrsbeziehungen beleuchtet ein bemerkenswerter Aufsatz von Halvdan Koht, *Gråfelden in Nordisk Historie* (N. Hist. Tidsskrift 1930, 29. Bd., S. 19—36). Pelzhandel mit Finnmarken (wozu in älterer Zeit wohl nicht nur die norwegische Landschaft dieses Namens, sondern auch Schwedisch-Norrbotten zu rechnen ist) ist schon

um 900 von seiten norwegischer Großen in Hålogaland (= norwegische Küste nördlich Drontheim) nachweisbar. Um 960 unternahm König Harald Gråfeld (= Graufell), ein Enkel Harald Haarfagres, eine Fahrt zur Dwinamündung (norweg. Bjarmaland), um dort die norwegischen Rechte auf den Pelzhandel zu sichern; dieser Begebenheit verdankt er wohl seinen Beinamen. Von dieser Zeit ab galt das Weißmeergebiet als norwegisches Schatzland; königliche Amtsleute wurden dorthin entsandt, z. B. 1020 und 1090. Nach einer amtlichen Bekundung aus den 1260er Jahren fand die letzte norwegische Expedition dorthin 1222 statt. Unter Heranziehung einer russischen Untersuchung von S. F. Platonov und A. J. Andrejev (Leningrad 1922) über die Ausbreitung des Nowgoroder Staates nach Nordrußland, sucht K. nachzuweisen, daß die Norweger durch die Nowgoroder Konkurrenz aus dem Dwinagebiet verdrängt wurden. Dagegen hielt sich die norwegische Herrschaft in (Norw.) Finnmarken, weil die durch die Hanse organisierte Versorgung des europäischen Marktes mit Stockfisch Anlaß zur Besiedlung der finnmärkischen Küste mit norwegischen Fischern gab. Die deutsche Hanse, deren nachteiliger Einfluß auf Norwegens Wirtschaftsleben oft einseitig hervorgehoben wird, hat also indirekt diese Erweiterung des norwegischen Siedlungsgebiets verursacht. Die Versuche, einen Ersatz für den Weißmeer-Pelzhandel in Jemtland zu finden, führten zu einem Fehlschlag, wie K. aus englischen Zollregistern des 14. Jahrhunderts zu zeigen versucht. Das Jemtland-Pelzwerk konnte im Markt nicht Eingang gewinnen, und dieser Umstand bereitete nach K. den späteren Verlust der Provinz vor.

Die inneren Betriebs- und Rechtsverhältnisse der norwegischen und isländischen Handelsschiffahrt des frühen Mittelalters untersucht an der Hand eines sorgfältig durchforschten, in einem umfangreichen Apparat einzeln belegten Quellenstoffs Max Pappenheim in einem Beitrag zu der Festgabe der deutschen Wissenschaft zur isländischen Jahrtausendfeier (*Stýrimenn und Háseta im älteren westnordischen Seeschiffahrtsrecht.* Deutsche Islandforschung 1930, Breslau, F. Hirt, S. 246—282). Der Aufsatz entwickelt in ausführlicherer Form einen Teil der Darlegungen, die der Verfasser auf der Hansischen Geschichtstagung

in Kiel, Mai 1930, in seinem Vortrag „Heerfahrt und Kauffahrt im älteren westnordischen Recht" gemacht hat, und führt in vortrefflicher Weise in die eigentümlichen Verhältnisse der vorhansischen nordischen Handelsschiffahrt ein. Der *Stýrimaðr* (Mehrz. *Stýrimenn*) ist — ursprünglich allgemein und später noch lange in der Regel — der sein Schiff selbst führende Eigentümer desselben, der sich durch eine charakteristische, sozusagen „aristokratische" Haltung und entsprechende soziale Geltung (vgl. Papp. S. 256) von dem arbeitsteilig einseitiger gerichteten hansischen Kaufmann und Schiffer unterscheidet, aber auch von den *Háseiar*, d. h. den an den Ruderdollen (*Hár*) sitzenden Leuten der Schiffsbemannung, die in einem genossenschaftlichen Verhältnis zu dem *Stýrimaðr* stehen und bei Kauffahrt nach außen hin nicht etwa nur als Matrosen, sondern als selbständige Kaufleute (S. 270) auftreten.

Arthur Hruby, *Wikinger in Amerika* (Wien 1928, Manz), gibt eine Übersetzung der auf die Winlandfahrten bezüglichen Stellen der Thorfinns Saga Karlsefna mit geographischen und ethnographischen Erläuterungen und wendet sich gegen die von manchen vertretene Annahme, daß eine isländische Tradition von den Winlandfahrten auf die Entdeckungsreisen des Kolumbus und Cabot von Einfluß gewesen sei.

In der vorjährigen Hans. Umschau (S. 277) wurde bereits kurz über die umfangreiche Erörterung berichtet, die das Problem König Gorm — Königin Thyra, hervorgerufen durch H. Brix' Vorschlag, den Beinamen Danmarksbod auf dem kl. Jellingestein auf Gorm, statt auf Thyra zu beziehen, in Dänemark hervorgerufen hat. Es besteht kein Anlaß, hier die Liste der zahlreichen weiteren Diskussionsbeiträge zu vervollständigen (es handelt sich vielfach um Zeitungsartikel). Wie nicht selten in der historischen Wissenschaft, wird hier um so mehr Scharfsinn aufgewandt, um nicht zu sagen vergeudet, je weniger der dürftige und widerspruchsvolle Inhalt der Quellen eine einigermaßen sichere Lösung zu finden ermöglicht. Mit vorbildlicher kritischer Besonnenheit hat Kr. Erslev die Frage erörtert (D. Hist. Tidskrift 9. R. 6. Bd., S. 1—53). Die Leidenschaft, mit der der Kampf geführt wird, erklärt sich nur zum Teil daraus, daß hier immerhin wichtige Fragen der Methodik historischer Kritik zur Erörterung stehen,

zum Teil vielmehr wohl aus einem politischen Einschlag, der gelegentlich bemerkbar wird. Für den Leserkreis der Hans. Geschbl. hat der Streit vorwiegend nur insofern Interesse, als er die Geschichte Schleswig-Hedebys, des wichtigen Umschlagplatzes zwischen West- und Ostsee, im 9.—12. Jahrhundert berührt. Unter dem Titel *Svenskevældets Fald. Studier til Danmarks Oldhistorie i filologisk og runologisk Lys.* København 1929, hat die Runologin Lis Jacobsen noch einmal die Geschichte des angeblich oder wirklich im 10. Jahrhundert in Schleswig-Hedeby und seinem Nachbarbereiche herrschenden schwedischen Fürstengeschlechts einer eindringlichen quellenkritischen Untersuchung unterworfen. Ihre runologischen Ergebnisse, speziell ihre Deutung des Sædinge-Steins auf Lolland, haben den entschiedenen Widerspruch Finnur Jónssens gefunden (*Runelæsning og Runetolkning. Sædingestenen*, in Acta Philologica Scandinavica IV. Jg., 1929, 1. Heft), und wie unvereinbar weit hier die Ansichten auseinandergehen, zeigt sich u. a. darin, daß Vilh. La Cour in seiner Besprechung des Buches von L. Jacobsen (D. Hist. Tidsskr. 9. R. 6. Bd., 3. H., S. 459—468), trotz mancher Bemängelung, gerade die Schwedenherrschaft auch über einen Teil der Inseln als Tatsache annimmt, während Joh. Steenstrup nach wie vor von dieser schwedischen Episode schlechterdings nichts wissen will. Er kommt auf die Frage zurück in einem Aufsatz über einige zweifelhafte Stellen bei Adam von Bremen (*Nogle Undersøgelser til Belysning af Teksten i Adam af Bremens Værk*, D. Hist. Tidsskr. 9. R. 6. Bd., 3. H., S. 343—363), worin u. a. die Richtigkeit des Schol. 81 bei Adam (Verwüstung von Schleswig 1066) bestritten und die Nachricht auf eine Verwechslung mit Oldenburg i. W. zurückgeführt wird (scheint Ref. kaum annehmbar). Ferner soll der Name Schleswig nicht mit *wik* < lat. *vicus* „Handelsplatz" zusammengesetzt sein, sondern die angeblich allein richtige Schreibweise *Sliaswig* soll mit an. *vik* = „(innerste) Bucht" zusammenhängen, weil der Genetiv bei einer „Schlei-Stadt" dem dänischen Sprachgebrauch widerstreiten würde; damit wird also der dänische Charakter des Namens betont. Erwähnt sei schließlich St.s Deutung der *terra Winlandensis* (Schol. 35) als einer Fehllesung für die nordfries. Utlande.

In der Frage nach der Schwedenherrschaft an der Schlei und nach Identität oder Nichtidentität von Hedeby und Schleswig, wird hoffentlich die Archäologie in Kürze ein entscheidendes Wort sprechen: mit den Ausgrabungen in der Oldenburg am Haddebyer Noor ist inzwischen auf Betreiben von Prof. O. Scheel und unter Leitung von Prof. Schwantes der Anfang gemacht worden. Gewissermaßen als Auftakt zum Spatenangriff auf dieses Problem hat Prof. Otto Scheel in Gemeinschaft mit Peter Paulsen noch einmal das ganze einschlägige literarische Quellenmaterial zusammengefaßt (*Quellen zur Frage Schleswig-Haithabu im Rahmen der fränkischen, sächsischen und nordischen Beziehungen*, Kiel 1930, W. G. Mühlau, VIII u. 167 S.). Der Rahmen ist hier sehr weit gespannt; es sind auch zahlreiche Stellen über die Beziehungen Dänemarks zum Frankenreich, zu Sachsen, über den Verkehr nach dem Westen, nach Birka usw. aufgenommen, und der Stoff ist nach Quellengruppen (I. Runentexte, II. Annalen und Briefe, III. Vitae et Res gestae, IV. Sagas, V. Geographische und kulturelle Nachrichten) geordnet; angehängt sind ein Verzeichnis der Flurnamen der Gegend, ein sehr dankenswertes Literaturverzeichnis und mehrere Register; ferner ist eine Karte der Gegend um Schleswig-Haddeby (i. M. 1 : 50000) beigegeben.

Die Ostseewenden erfreuen sich seit geraumer Zeit liebevoller Aufmerksamkeit der slawischen, besonders der polnischen Forschung. So enthalten auch die beiden letzten Jahrgänge der Slavia Occidentalis (VIII, 1929 und IX, 1930) wieder mehrere darauf bezügliche Beiträge. Leider muß von so gut wie allen gesagt werden, daß sie nur allzu deutlich im Dienste politischer Propaganda stehen und daß fast immer der Wunsch (nämlich dem Slawentum an der Südküste der Ostsee ein möglichst hohes Alter, eine möglichst große Ausbreitung und eine möglichst hohe Bedeutung zuzusprechen) der Vater des Gedankens ist. Typisch etwa ist der Aufsatz Mikołaj Rudnickis über die Vidivarier bei Jordanes (*Vidivarii Jordanesa*, Slav. occ. VIII, 412—420, franz. Res. S. 549): zwar, daß die Endung *-varii* typisch germanisch ist, kann auch R. nicht leugnen, aber dafür soll der erste Bestandteil *Vidi-* auf eine „lechische" Wurzel zurückgehen, das

Völkchen also ein Stamm der Kaschuben sein. Über diese ganze Methode, mit gewagten und unbeweisbaren Etymologien zu operieren und das zweifelhafte Ergebnis im Handumdrehen als ein sicheres zu behandeln, auf dem dann weitere Kombinationen aufgebaut werden, hat Fr. Lorentz in den Hans. Geschichtsbl. 1929 S. 221f. sich so treffend geäußert, daß ein Hinweis darauf hier genügen möge. Für die des Polnischen nicht Kundigen sei bemerkt, daß die Bände der Slavia occidentalis am Schlusse kurze Zusammenfassungen in französischer Sprache zu enthalten pflegen, vor allem aber, daß über die bemerkenswertesten Artikel regelmäßig in den Ostland-Berichten, herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig, berichtet wird, teils in wörtlicher Übersetzung, teils in Auszügen, unter Beigabe kritischer Bemerkungen. Einen ähnlichen kritischen Bericht hat auch Hans Witte geliefert (*Mecklenburg in der slawischen Forschung*, Meckl.-Strelitzer Heimatblätter 5. Jg., 1929, H. 2; vgl. auch von demselben: *Geschichtschreibung und Roman*, ebenda H. 3 u. H. 4). — In diesem Zusammenhang sei ferner erwähnt C. G. v. Platen, *Ursprung und Nachkommenschaft des rügenschen Königshauses* (Balt. Studien, N. F. Bd. 31, 1929), der einen von manchen ins Gebiet der Sage verwiesenen Wendenkönig Burislav als geschichtlich, und zwar als Zeitgenossen Ottos I., zu erweisen sucht.

Die Regierungszeit Erzbischof Adalberts v. Bremen mit ihren regen nordischen Beziehungen und großen nordischen Plänen wird jetzt durch ein neues Regestenwerk erneuter Forschung und kritischer Durchprüfung erschlossen: O. H. May, *Regesten der Erzbischöfe von Bremen*, Bd. I, Lfg. 1. (Veröff. d. Hist. Komm. f. Hannover usw. XI.)

Im Juli 1928 wurde in Store Frigaard auf Bornholm ein großer Münzenschatz ausgegraben, der in König Niels Tagen (1104 bis 1134) niedergelegt worden ist und bemerkenswertes Zeugnis von dem damaligen Ostseehandel ablegt; er enthält außer Bruchstücken usw. 1085 Münzen, von denen 947, also bei weitem die Mehrzahl, aus Deutschland stammen (Karte und Liste der Verteilung der Herkunftsorte S. 287: z. B. aus Sachsen 268, Rheinland 191 — aus Köln allein 155 —, Friesland 81, Franken 194 usw.), aus England 121. Der Fund ist unter Beigabe von

Abbildungstafeln beschrieben von Georg Galster, *Møntfundet fra store Frigaard*, in Aarbøger f. nord. Oldkyndigked og Hist. III. R., 19. Bd. 1929, S. 283—315.

Schließlich seien noch einige Beiträge zur frühmittelalterlichen Städtegeschichte genannt: G. des Marez behandelt *Les „civitates" de la Belgique seconde et le debut du mouvement urbain* im Bulletin de l'Académie roy. de Belgique 1929.

I. H. Holwerda hat die Anlage von Dorestad durch sorgfältige Ausgrabungen festgestellt und beschrieben (*Dorestad en onze vroegste middeleeuwen*. Leiden 1929, A. W. Sijthoffs Uitg.-My. N. V.; vgl. auch desselben Verfassers Aufsatz: *Die Katastrophe an unserer Meeresküste im 9. Jahrhundert*, Oudheidkundige Mededeel. uit 's Rijks Museum van Oudheden te Leiden, Afl. XI, 1929). Daß jedoch H.s Vorstellungen von der Wirkung der Sturmfluten und von der plötzlichen künstlichen Abdämmung des Alten Rheins bei Dorestad aus geologischen Gründen nicht haltbar sind, hat A. A. Beekman nachgewiesen (*De „Catastrophe" van 864 en de zelfmoord van Dorestad*, Tijdschr. v. h. Kon. Nederl. Aardrijkskund. Genootsch. 2. R., Deel XLVII Nr. 2, März 1930, S. 179—188). Übrigens verfährt der hervorragende holländische Archäologe auch sehr unkritisch bei der Verwertung der historischen Nachrichten.

Carl Stephenson, *The Anglo-Saxon Borough* (Engl. Hist. Rev. XLV, n. 178, April 1930, S. 177—207, legt allen Nachdruck darauf, daß das *borough* der ags. Zeit eine Burg oder Festung war und fast nichts von dem aufwies, was man später als charakteristisch für städtisches Leben ansah: „For merchants we must substitute thegns and cnihts, for artisans boors and cottars, for burgages arable land and pasture, for town council a territorial court, for municipal magistrates royal portreeves and hereditary lawmen, for shops a cattle market." Der Übergang zu städtischem Leben in späterem Sinne vollzog sich im Anschluß an die normannische Eroberung, aber weniger als Folge der politisch-militärischen Umwälzung, denn als Folge der davon unabhängigen wirtschaftlichen Entwicklung. — Diese Übergangszeit behandelt, übrigens ohne direkte Bezugnahme auf Stephenson, J. Tait, *The Borough community in England* (Engl. Hist. Rev. XLV, n. 180,

Oct. 1930, S. 529—550). Er setzt sich besonders mit Gross, The Gild Merchant auseinander und untersucht namentlich die Wandlungen in der Bedeutung des Wortes *communitas* (*communa, communia, commune* usw.) vom 12. bis 15. Jahrhundert. Im 12. Jahrhundert finden wir in den boroughs ein Nebeneinander der „*original community of burgage-holders* (*meeting in the port moot*) und der *gild of traders* (*meeting in morning speech or gild-meeting*)", die ersten mit *officers, reeves, bailiffs,* die zweiten mit *aldermen, stewards* usw.

---

2. Hansische Gesamtgeschichte.

Von

Hans-Gerd von Rundstedt.

Heinrich Cunow, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte,* Bd. 3 (Deutschlands, Frankreichs und Englands Wirtschaftsentwicklung vom 12. bis 17. Jahrhundert) (Berlin 1929, Dietz), behandelt die Hanse hauptsächlich im 6. (Bedeutung des mittelalterlichen Nordsee- und Ostseehandels für Deutschlands Wirtschaftsentwicklung) und 8. Kapitel (Deutsch-niederländische und deutsch-englische Handelskämpfe). Er gibt in populärer und lesbarer Darstellung ein im großen und ganzen richtiges Bild von den Dingen, bei manchen Ungenauigkeiten im einzelnen.

In seinem in Braunschweig und Lübeck gehaltenen Vortrage *Zu Heinrichs des Löwen* 800. *Geburtsjahre* (Braunschweig. Magazin 35, 1929, Nr. 6, Sp. 81—92) gibt Karl Hampe eine Würdigung des großen Sachsenfürsten in seiner Bedeutung für die gesamtdeutsche Geschichte und mit Berücksichtigung seiner Nachwirkungen auf die Gegenwart. Betont werden seine Verdienste bei der Gründung Lübecks und dem grundlegenden Aufbau der hansischen Machtstellung sowie in der ostdeutschen Kolonisation. Die neuerstarkte stammesherzogliche Mittelgewalt, von Heinrich dank reicher Geldmittel in „modernem" Geiste straff durchorganisiert, machte schließlich den Sturz des Löwen zu einer Notwendigkeit für das Reichsoberhaupt — nicht zum Segen Deutschlands.

In der Zeitschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. u. Altertumskunde Bd. 25 (1929), S. 501—507 berichtet Agathe Lasch, im großen und ganzen zustimmend, über Erik Rooths Untersuchungen zum Ursprung des Wortes hansa (vgl. dazu auch F. Prüser, Hans. Geschbl. 1926, S. 226—230).

Mit der Hanse im allgemeinen beschäftigen sich mehrere Arbeiten. — Carl Brinkmann, *The Hanseatic League. A Survey of Recent Literature* (Journal of Economic and Business History Vol. II, Nr. 4, Aug. 1930, S. 585—602) gibt in englischer Sprache einen ausgezeichneten knappen Überblick über Geschichte und Wesen der Hanse sowie die hansische wissenschaftliche Forschung und Literatur. — Fritz Rörigs in der Hans. Umschau 1929 S. 283f. besprochener Aufsatz ist jetzt in den Annales d'histoire économique et sociale, n. 8, Okt. 1930, S. 481—498, in französischer Sprache und durch eine für französische Benutzer berechnete Bibliographie erweitert, erschienen, unter dem Titel: *Les raisons intellectuelles d'une suprématie commerciale: la Hanse.*

Die von Johannes Bühler im Insel-Verlag zu Leipzig herausgegebene Sammlung „Deutsche Vergangenheit", welche der Allgemeinheit der Gebildeten das Typische vom Leben und Treiben des deutschen Volkes im Mittelalter an Hand einer Auswahl von originalen Quellenstellen vorführen will, bringt in ihrem abschließenden Bande *Bauern, Bürger und Hansa* (1929, 478 S. mit 16 Bildertafeln) auf über 125 Seiten ein wissenschaftlich zuverlässiges und anschauliches Bild von hansischen Verhältnissen und dem Ablauf hansischer Geschichte. Die einzelnen Abschnitte sind überschrieben: Aus Lübecks Frühzeit. Aus hansischen Kontoren. Hansische Politik im 14. Jahrhundert. Die Vitalienbrüder. Innere Unruhen. Aus Lübeck 1438—1477. Hansische Politik im 15. Jahrhundert. Jakob Lubbe. Franz Wessel. — Ein ausführlicher Anmerkungsapparat unterrichtet über die herangezogenen Quellen und bietet, unterstützt durch das angehängte Register, näheren Aufschluß über einzelne Fragen. *v. R.*

Gerade weil die Hans. Geschbl. und der Hans. Geschichtsverein den Vorwurf, daß sie etwa volkstümliche Darstellungen hansischer Geschichte ablehnten, wahrlich nicht verdienen würden, soll an dieser Stelle das Buch von E. Gee Nash, *The*

Hansa, its history and romance (London 1929, 18 sh.) als volkstümliche Beschreibung in einem falschen und schlechten Sinne gekennzeichnet werden. Schon die Bibliographie (15 Nummern, wobei die Hanserezesse überhaupt nicht erwähnt, beim Hans. Urkundenbuch Höhlbaums Anteil vergessen, die Hans. Geschichtsblätter nur als 14 Bände von 1871—1908 (!) umfassend bezeichnet werden) verrät den schwachen wissenschaftlichen Unterbau des Buches. Mag man dem Verfasser auch die Schwierigkeiten, die ihm das Verständnis des Deutschen offenbar bereitet hat, zugutehalten (S. 20 der Drangnachusten, S. 21 Hartzmann v. Salza, um nur zwei Beispiele zu geben), so kann man ihm doch die historischen Irrtümer, denen man auf Schritt und Tritt begegnet, schon weniger verzeihen. Am schlimmsten ist es, daß die Bemühungen, dem wißbegierigen aber kenntnislosen Leser richtige historische Aspekte zu vermitteln, durchweg primitiv und schief geraten sind[1]. Schade, daß ein so hübsch ausgestattetes Buch einen so mangelhaften Text aufweist.

Martin Weinbaum.

Aus dem lesenswerten Aufsatz von Herbert Meyer über *die rote Fahne* (Zeitschr. d. Savigny-Stiftung f. Rechtsgesch., Germ. Abt., 50, 1929, S. 310ff.) heben wir die Bemerkungen auf S. 314f. und 333ff. hervor über die ursprünglich rote Farbe der hansischen Schiffsflaggen, als Beweis dafür, daß die Hanse anfänglich unter dem Banner des Reiches (die rote Fahne Sinnbild der königlichen Rechte!) Kriege geführt und die See befriedet hat, während die seit dem 13. Jahrhundert erscheinenden weiß-roten hansischen Farben die Reichsfarben sind, welche hervorgingen aus der von den deutschen Königen seit den Kreuzzügen geführten Fahne mit weißem Kreuz im roten Felde.

Paul Zuckers Schrift *Deutsche Hansestädte* (Leipzig [1928], Quelle & Meyer, 36 S. m. 84 Abb.) dürfte den von ihr offenbar verfolgten Zweck, Verständnis für die hansische Entwicklung in den Kreisen der höheren Schulen zu verbreiten, wohl kaum erreichen, da sie voller Irrtümer steckt und tieferer Kenntnis ent-

---

[1] Auf diese Frage, wie überhaupt auf die volkstümlichen Darstellungen hansischer Geschichte, wird bei anderer Gelegenheit noch zurückzukommen sein. *W. Vogel.*

behrt (vgl. E. Keyser, Mitteilungen d. westpreuß. Gesch.-Ver. 28, 1929, Nr. 2, S. 31f.).

Auf die Notwendigkeit einer bevölkerungsgeschichtlichen Untersuchung der mittelalterlichen Einwanderung nach dem deutschen Osten weist Erich Keyser in seinem Aufsatz über die *Entwicklung und Aufgaben der bevölkerungsgeschichtlichen Forschung in Deutschland* (Hist. Vierteljahrschr. XXV, 1930, S. 353—366) hin. Als Gegenstände der neuen, die Wirtschafts- und Sozialgeschichte ergänzenden, Disziplin der Bevölkerungsgeschichte nennt er die Bevölkerungsgruppen (Familien, Stände, Stämme und Nationen), Bevölkerungszahl, Bevölkerungsart (körperliche und seelische), Bevölkerungsraum. — Im Anschluß daran sei auf die *Studien über die bauliche Entwicklung der Judengassen in den deutschen Städten* von Diplomingenieur Dr. Alexander Pinthus hingewiesen, welche die Lebensbedingung der Bewohner in ihrem Einfluß auf die Gestaltung ihres Siedlungsraumes und seine Einfügung in den Gesamtplan der Stadt zeigen (Zeitschr. f. d. Gesch. d. Juden i. Deutschland, Jg. 2, Heft 2, S. 101—130). Vielleicht bringen die angekündigten weiteren Studien etwas über die Siedlungsverhältnisse der Juden in den hansischen Ostseestädten, bisher wird nur einmal kurz das Judendorf Moisling bei Lübeck erwähnt; auch über Bremen ist nichts zu finden.

Heinrich Bechtel, *Der ökonomische Raum für den Handel im Spätmittelalter* (Schmollers Jahrb. 53, 1929, S. 179—232) betont mit Recht gegenüber der einseitig schematisierenden Anschauung vom Mittelalter als der Periode der Stadtwirtschaft die Notwendigkeit einer „stilgeschichtlichen" Periodisierung der mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte. In diesem Sinne betrachtet er das „Spätmittelalter" von etwa 1350—1500 als Epoche eines besonderen Wirtschaftsstils (vgl. dazu auch Bechtels Aufsatz über *Kunstgeschichte als Erkenntnisquelle für den Wirtschaftsgeist des Spätmittelalters*, Schmollers Jahrb. 51, 1927, S. 217—240). Nicht das Streben nach Autarkie und nicht Handelsfeindschaft, sondern der Wunsch nach möglichst reicher und vielseitiger Bedarfsdeckung kennzeichnen in dieser Zeit das Verhalten der Städte gegenüber dem Großhandel, was zugleich eine beträcht-

liche Ausweitung des ökonomischen Raumes für den Handel zur Folge hat. — Diese fruchtbaren und anregenden Gedanken werden in Einzelbetrachtungen über den Handel mit Lebens- und Genußmitteln (Getreide, Schlachtvieh, Fische — hier wäre ein Wort über den Handel mit Bergerfischen angebracht gewesen —, Salz, Süß- und Kolonialwaren), mit gewerblichen Roh- und Hilfsstoffen, sowie mit Halb- und Fertigfabrikaten eingehender unterbaut, wobei naturgemäß vom hansischen Handel ausgiebig die Rede ist.

Über ein interessantes handelspolitisches Projekt, welches auch die Hanse mit einbezog, berichtet Hermann Heimpel, *Zur Handelspolitik Kaiser Sigismunds* (Vierteljahrschr. f. Soz.- u. Wirtschaftsgesch. 23, 1930, S. 145—156) auf Grund eines von ihm in der Vatikanischen Bibliothek gemachten Fundes. Unmittelbar nach Beginn des Krieges mit Venedig, 1412, machte Sigismund den Versuch, den deutschen Handel mit dem Mittelmeergebiet unter Ausschaltung Venedigs auf dem Landweg durch Ungarn über Kilia (a. d. Donaumündung) und Kaffa (auf der Krim) nach Asien zu lenken; gleichzeitig verbot er den Hansestädten den Handel mit Venedig und dachte an die Wiederaufnahme einer älteren Verbindung von Kaffa über Lemberg nach Danzig, wodurch das hansische Gebiet von den venezianischen Galeerenfahrten nach Flandern unabhängig geworden wäre. An wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten scheiterte das auf zu schwachen Füßen stehende Projekt.

Wir wenden uns nunmehr den Beziehungen zwischen dem hansischen und dem oberdeutschen Wirtschaftsgebiet zu. — Erich Birkner beschäftigt sich in seiner aufschlußreichen Abhandlung über *Die Behandlung der Nürnberger im Ostseegebiet* (Zeitschr. d. westpreuß. Gesch.-Ver. 69, 1929, S. 1—54) mit einer wesentlichen Seite des mit dem Verhältnis der Hanse zu den fremden Kaufleuten gegebenen Problems. Den Nürnbergern gegenüber nahm die Hanse als Ganzes meist nicht Stellung, wie den Engländern und Holländern gegenüber, sondern überließ das den einzelnen Städten und Städtegruppen. So führte im hansischen Kerngebiet, namentlich in Lübeck, der von den Kreisen der Krämer und Handwerker ausgehende Widerstand gegen den Spezerei- und Kramhandel der Nürnberger Kaufleute seit der

zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zu Einschränkungen auf den Verkauf von Nürnberger Tand, während ihnen der Zwischenhandel sowie der Verkauf orientalischer und italienischer Waren verboten wurde; gleichzeitig bildete sich seit der Mitte des 15. Jahrhunderts eine Nürnberger Kolonie in Lübeck, welche auch trotz des auf dem Lübecker Hansetage von 1447 erlassenen Verbotes der Erwerbung des Bürgerrechts durch Nichthansen bis zum Ende des Jahrhunderts in zunehmendem Wachstum begriffen war. Viel weitgehendere Freiheiten genoß der Nürnberger Handel im Ordensland; erst nach langwierigen Verhandlungen zwischen den auf den Schutz ihres einheimischen Handwerks und Kleinhandels vor der oberdeutschen Konkurrenz bedachten preußischen Städten und dem am Handel der Nürnberger fiskalisch (Zölle!) interessierten Hochmeister kam es 1448 zu schärferen gästerechtlichen Maßnahmen, indem der freie Handel der Nürnberger auf den Danziger Dominikusmarkt und den Marienburger Walpurgismarkt beschränkt wurde. Mit Erfolg bekämpften die livländischen Städte seit der Mitte des 15. Jahrhunderts die fremde Konkurrenz, was ihnen jedoch bei den am Anfang des 16. Jahrhunderts auftretenden Fuggern nicht mehr gelang. Günstig war die Lage der Nürnberger Kaufleute in Posen. Wirksam stellt B. abschließend die sukzessive verwirklichte unbedingte Handelsfreiheit in Nürnberg der zunehmend fremdenfeindlichen Tendenz der Hansestädte (Lübeck!) entgegen.

Einen lehrreichen Einblick in den von den Nürnbergern und anderen Oberdeutschen (St. Gallenern, Ravensburgern) um die Mitte des 15. Jahrhunderts betriebenen Aktivhandel mit den östlichen Hansestädten (Breslau, Krakau, Frankfurt a. O., Danzig und Thorn), Görlitz und Posen gewährt eine Briefsammlung des Nürnberger Staatsarchivs, welche von Marie Scholz-Babisch, *Oberdeutscher Handel mit dem deutschen und polnischen Osten nach Geschäftsbriefen von 1444* (Zeitschr. d. Ver. f. Gesch. Schlesiens 64, 1930, S. 56—74) ausgebeutet worden ist. Dazu notieren wir den Aufsatz von Heinrich Wendt über *Breslau und Görlitz am Ende des Mittelalters* (ebenda 63, 1929, S. 73—123), welcher u. a. zeigt, daß die Vermittlerrolle Breslaus für den Görlitzer Handel nach Preußen, Nordpolen und Litauen durch die erfolg-

reiche Konkurrenz der Straße Görlitz—Glogau—Posen in den Hintergrund gedrängt wurde.

Eine schätzenswerte oberdeutsche Parallele zum Handelsgebaren des hansischen Kaufmanns liefert ein Aufsatz von Franz Bastian, dem verdienstvollen Editor des Regensburger Runtingerbuches, über *Das wahre Gesicht des „vorkapitalistischen" Kaufmanns* (SA. a. d. Vierteljahrschr. f. Soz.- u. Wirtschaftsgesch.; erscheint nächstens in Bd. 24, nicht 23, ders.). An Hand des Runtingerbuches weist er die gegen die mittelalterlichen Kaufmannsbücher erhobenen Vorwürfe der Unordnung und Unzuverlässigkeit sowie die daraus gefolgerte Unterschätzung des oberdeutschen Handels vor den Zeiten der Fugger und Welser zurück und betont das Bestehen eines bedeutenden Fernhandels für das Donaugebiet, durch den die Fähigkeit des Kaufmanns zum Kombinieren, Kalkulieren und Spekulieren lebhaft angeregt wurde.

Zur oberdeutschen Handelsgeschichte notieren wir hier noch zwei Werke. — Hektor Ammann, *Neue Beiträge zur Geschichte der Zurzacher Messen* (Aarau 1930, Sauerländer, 207 S.) teilt, seine früheren Forschungen hierüber fortsetzend, 238 Regesten, meist aus dem 15. und der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, mit und bringt in der Darstellung — Entstehung und Einzugsgebiet der Messen, Meßgeschäft (Leder, Tuche, Pferdemarkt) und Wettbewerb — die große Bedeutung der Zurzacher Messen des ausgehenden Mittelalters nicht nur für die oberdeutsch-schweizerische, sondern auch für die allgemeine Wirtschaftsgeschichte zur Anschauung. Interessant ist, daß Zurzach trotz seiner wirtschaftlichen Bedeutung immer ein Flecken blieb und nie zur Stadt wurde, offenbar aus politischen Gründen (Befestigungs- und Stadtrecht vom Landesherrn nicht verliehen). — H.-G. v. Rundstedt, *Die Regelung des Getreidehandels in den Städten Südwestdeutschlands und der deutschen Schweiz im späteren Mittelalter und im Beginn der Neuzeit* (Stuttgart 1930, Kohlhammer; XVI u. 193 S., Beih. 19 z. Vierteljahrschr. f. Soz.- u. Wirtschaftsgesch.) gibt eine systematisch angelegte, zusammenfassende Darstellung der Materie. Für die Leser dieser Zeitschrift wird die Tatsache von Interesse sein, daß ein regelmäßig betrie-

bener Getreidefern- und -großhandel, wie wir ihn in großzügigen Ausmaßen aus dem hansischen Gebiet kennen, in Oberdeutschland nur bei der Versorgung der Schweiz aus Schwaben und dem Elsaß nachzuweisen ist. Bemerkenswert ist, daß während der Teuerung der 70er Jahre des 16. Jahrhunderts ausnahmsweise sogar Getreide aus Danzig nach Württemberg und Frankfurt gelangte (S. 49f.).

Nach diesen Abschweifungen wendet sich die Umschau wieder dem hansischen Bereich zu, und zwar zunächst seinem östlichen Teil.

Die Persönlichkeit des Begründers des Deutschordensstaates in Preußen hat in Willy Cohn einen Biographen gefunden. Wir werden auf sein Buch *Hermann von Salza* (Breslau 1930, Marcus, 288 S.) im nächsten Heft der Hans. Geschichtsbl. in einer ausführlicheren Besprechung zurückkommen. Derselbe Autor beschäftigt sich in der Histor. Vierteljahrschr. XXV 3 (1930), S. 383—397 mit der Frage: *Hat Hermann von Salza das Deutschordensland betreten?* und kommt auf Grund des Itinerars zu dem Schluß, daß Hermann sich 1233/34 zur diplomatischen Sicherung des neu eroberten Landes und zur Einleitung der Siedlungsarbeit einige Monate in Preußen aufgehalten hat und die Kulmer Handfeste von 1233 Dez. 28 (diese Datierung wird mit guten Gründen erhärtet!) persönlich im Zusammenwirken mit dem Landmeister Hermann Balk ausgestellt hat.

Einen Beitrag zur politischen Ideengeschichte des Mittelalters will Josef Pfitzner, *Großfürst Witold von Litauen als Staatsmann* (Brünn, Prag, Leipzig, Wien 1930, Rohrer, XIII u. 239 S.) liefern; das Buch soll ebenfalls im nächsten Heft der Hans. Geschichtsbl. eine eingehendere Würdigung finden.

Ein bedauernswertes Beispiel von tendenziöser Geschichtsschreibung bietet Peter Z. Olins, *The Teutonic Knights in Latvia* (Riga 1928, Lamey, 86 S.). Der Verfasser betrachtet die Dinge kritiklos und ungetrübt von jedem wirklichen Verständnis für das Mittelalter, von einem platten und moralisierenden Rationalismus aus und liefert eine beinahe naiv zu nennende Schwarz-Weiß-Zeichnung der baltischen Geschichte, in der die deutschen Ritter und Kleriker als absolute Bösewichter erscheinen, die

unter gewissenloser Ausnützung der christlichen Missionsidee, aus niedrigen und selbstsüchtigen Instinkten heraus die armen und edlen Letten gewaltsam unterdrückt haben und sich nach der Eroberung des Landes zu seiner politischen Organisierung und Kultivierung unfähig gezeigt haben; der daraus entstehende moralische Verfall und außenpolitische Wehrlosigkeit hatten den Verlust der deutschen Unabhängigkeit im 16. Jahrhundert zur Folge. Ausgehend von der hiermit kurz gekennzeichneten Grundanschauung kann sich der Verfasser in einer geradezu ermüdenden Wiederholung der mannigfaltigsten deutschfeindlichen Ausfälle gar nicht genug tun, ja er versteigt sich sogar in der Einleitung zu dem wahrhaft grotesk anmutenden Vorwurf gegen die deutsche Wissenschaft, daß sie sich ungeachtet ihrer großen Gelehrsamkeit allzuleicht durch Gefühlsmomente zu einer unwissenschaftlichen Preisgabe ihrer Unparteilichkeit verleiten lasse! *v. R.*

Harald Berg sucht nachzuweisen, daß die in dem HR. I 1 (ed. Koppmann) n. 233 abgedruckten Bericht hansischer Ratssendeboten (aus der Feder des Rostocker Stadtschreibers) geschilderten Vorgänge und Verhandlungen nicht, wie bisher allgemein angenommen, 1360 bei der Eroberung Schonens durch Waldemar Atterdag sich abgespielt haben, sondern daß sie in das Jahr 1355 fallen müssen, wo die Daten auf dieselben Wochentage fallen wie 1360; er zieht daraus Schlußfolgerungen auf die Stellung Albrechts von Mecklenburg gegenüber Waldemar und Magnus Erichson (*Den rostockska sändebuds berättelsen om Valdemar Atterdags förhandlingar med Magnus Eriksson*, Scandia III, H. 1, S. 106—116). *W. Vogel.*

Nils Ahnlund, *Svenskt och Tyskt i Stockholms äldre Historia* (SA. aus [Svensk] Historisk Tidskrift 1929, 34 S.) ist ein wichtiger Beitrag zur Geschichte des Deutschtums in Schweden, der den in diesem Heft der Hans. Geschichtsbl. (oben S. 67ff.) abgedruckten Vortrag von A. Schück nach einer speziellen Seite ergänzt. Mit vielen Quellenbelegen wird hier die Geschichte des deutschen Elements in Stockholm durch die Jahrhunderte verfolgt. Daß Stockholms Gründung und Anlage, deren zeitliche Festlegung noch einigen Zweifeln unterliegt, unter starkem deut-

schen Einfluß stand, ist sicher; davon zeugt schon der bekannte Vertrag Birger Jarls mit Lübeck (um 1251), der im übrigen schon vorsichtshalber die ausdrückliche Bestimmung enthält, daß die in Schweden ansässigen Lübecker „Schweden genannt werden sollen". Jedenfalls tritt das deutsche Element bereits in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts in zahlreichen Namen zutage. Die Zweiteilung des Rates in eine deutsche und eine schwedische Hälfte ist Anfang des 14. Jahrhunderts zuerst nachweisbar. Der Zustrom der Deutschen, die in der Hauptsache der kaufmännischen Oberschicht angehören, kommt besonders von Lübeck und indirekt von Westfalen (nebenbei bemerkt, ist es nicht ganz richtig, wenn S. 8 Westfalen als eines der wichtigsten Industriezentren Deutschlands im MA. bezeichnet wird; das war es nur in beschränktem Grade, das auswandernde bürgerliche Unternehmertum hatte jedenfalls vorwiegend kaufmännischen oder „händlerischen" Charakter). Im späteren MA. spielt auch der Verkehr Stockholms mit Danzig eine wachsende Rolle. Das Schicksal der deutschen Bürgerschaft in Stockholm wird dann über seine Höhe- und Tiefpunkte verfolgt. Der sogenannte Käpplingemord 1389, eine gewaltsame Beseitigung schwedischer Bürger durch eine deutsche Verschwörung, hängt mit dem Kampf Albrechts v. Mecklenburg um die schwedische Königskrone zusammen und ist nach A. in seiner Bedeutung übertrieben worden; ein Exkurs behandelt die Quellen zu dieser Begebenheit. Die soziale und rechtliche Vorherrschaft der Deutschen bleibt unerschüttert bis Mitte des 15. Jahrhunderts. Dann macht sich eine Reaktion geltend, die ihren Höhepunkt erreicht in der Reichsratsverfügung von 1471 (nach dem schwedischen Sieg am Brunkeberg), welche die Besetzung des Rats und wichtiger Beamtenstellungen mit Deutschen verbietet. Aber der sozial mächtige Einfluß der Deutschen hat sich länger gehalten, nur traten unter Christian II. an Stelle der Lübecker Holsteiner als führendes Element auf. Eine überraschende Stärkung des deutschen Einschlags weist A. dann nochmals am Ende des 16. Jahrhunderts nach: eine vorwiegend von Deutschen gebildete und geführte Schicht nimmt für König Sigismund und gegen Herzog Karl Partei. Gustav Adolf hat in seiner Krönungskapitulation den 1471

verfügten Ausschluß der Fremden von städtischen Ämtern ausdrücklich bestätigt. Die ältere, hanseatische Periode des deutschen Einflusses geht jedenfalls mit Beginn der schwedischen Großmachtzeit zu Ende. *W. Vogel.*

Über den *nordeuropäischen Pelzhandel in den älteren Perioden der Geschichte* handelt Richard Hennig in kurzem Überblick (Vierteljahrschr. f. Soz.- u. Wirtschaftsgesch. 23, 1930, S. 1—25). Obwohl direkte Nachrichten fehlen, erblickt er bereits für das Altertum neben dem Bernstein in den Pelzen die wichtigsten Handelsartikel, welche teilweise auf denselben Straßen wie im Mittelalter aus den nordischen Ländern (Nordrußland und Westsibirien) in die Länder Mitteleuropas gebracht wurden. Den im früheren Mittelalter von den Normannen im nördlichen Rußland betriebenen Pelzhandel übernahmen später die Nowgoroder, von denen die Hansen die Pelzwaren kauften und sie nach dem westlichen Europa versandten.

In der Revue de l'Institut de Sociologie (Brüssel) 9. Jahrg., 1929, S. 61—113 veröffentlichen O. A. Johnsen und P. J. Charliat aus dem Nachlaß des französischen Diplomaten und Historikers Louis Delavaud eine Studie über *Le commerce des vins et du sel en Norvège au moyen âge.* Die in stark pathetischem Stil gehaltenen, aber wenig ergiebigen Ausführungen geben, ohne sich streng an den Rahmen des Themas zu halten, im ersten Teil einen kurzen Überblick über die Handelsbeziehungen Norwegens und das Verhältnis der Hanse zum skandinavischen Norden, — wobei man im einzelnen manches auszusetzen haben wird, so z. B. wenn vom Herausgeber auf S. 81 Anm. 2 zwei Werke eines Brüsseler Professors Altmeyer aus den Jahren 1837 (!) und 1840 (!) für die skandinavische Politik der Hanse zitiert werden. Etwas ausführlicher, aber ganz allgemein und ohne engere Bezugnahme auf Norwegen, wird im zweiten Teil, nach Agats und den hansischen Publikationen, der Salz- und Weinhandel der Hanse mit Südfrankreich geschildert.

Wir gelangen nunmehr zu dem westlichen Teil des hansischen Bereichs, und zwar zunächst dem niederländischen. — Aus Historische Opstellen, opgedragen aan Prof. Dr. H. Brugmans, 1904—7. Maart — 1929 (Amsterdam 1929) notieren wir hier

H. J. Smit, *Amsterdams Handel met Engeland in de Middeleeuwen* (S. 53—68) und H. A. Poelman, *De buitenlandsche Handel van Groningen in Verband met den Friesschen Handel gedurende de Twaalfde en Dertiende Eeuw* (S. 9—21); leider war mir das Buch trotz meiner Bemühungen nicht zugänglich. *v. R.*

In seinem Aufsatz *De Beteekenis van den noordnederlandschen, in't bijzonder van den hollandschen en zeeuwschen, Handel in de laatste Helft der 14e Eeuw* (Bijdr. v. vaderl. Geschied. en Oudheidkunde X, S. 15—64) sucht Dr. H. J. Smit einige Ergebnisse seiner Editionsarbeit der Quellen zur Handelsgeschichte der Niederlande nach England (s. o. S. 182) zu verwerten und zu einem Gesamtbild des Handels zwischen England und den Niederlanden nicht nur, sondern auch zwischen England, Norddeutschland und dem Ostseegebiet in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts zu formen, wobei er die erhaltenen englischen Zollregister ausgiebig, wenn auch nicht vollständig genug, als statistische Quelle benutzt. Von Wert und Interesse sind auch die Mitteilungen aus den Dortrechter Zollregistern von 1380—1385 (S. 34ff., Auszüge S. 56f.). Das Gesamtergebnis ist, daß die Niederländer im 14. Jahrhundert noch keine bedeutende und vor allem keine sehr selbständige Rolle im Verkehr zwischen England und dem Festland jenseits der Nordsee spielen: sie sind überwiegend als Frachtfahrer und nur z. T. als Zwischenhändler tätig. Ihre Zeit kam erst im 15. Jahrhundert. Aber kann man wirklich mit dem Verf. sagen (S. 54), daß sich England damals, Ende des 14. Jahrhunderts, „geradezu unabhängig von dem fremden Kaufmann zu machen gewußt habe", und daß „der deutsche Kaufmann in England keine beherrschende Stellung mehr einnahm"? Wenn wir wenig später, 1420/21, zu einer Zeit, wo der Handel der Engländer mit Preußen wenig Beschränkung erfuhr, hören, daß von den insgesamt 8607 ¾ Stück Tuch, die von London exportiert wurden, 4802 ¾, also mehr als die Hälfte, auf die hansischen Kaufleute entfiel, 2701 ½ auf die Engländer, und der Rest auf andere Fremde (Astr. Friis, Alderman Cockayne's Project and the Cloth Trade S. 13) und wenn etwas später das Exportverhältnis in Southampton, hier zugunsten der Italiener, sogar noch schlechter für die Engländer ist, so spricht das nicht gerade

für die These des Verfassers. Überhaupt neigt S. dazu, aus dem doch immerhin naturgemäß sehr lückenhaften Material etwas übereilte und zu weitgehende Schlüsse zu ziehen. So ist es bezüglich des englischen Wollhandels nach Flandern schwerlich zulässig, von dem argumentum ex silentio solchen Gebrauch zu machen, wie Verf. es tut (S. 45) und wenn er aus seinen Quellen den Schluß zieht (S. 50): „Flandern spielte in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts keine Hauptrolle mehr im Handel mit englischer Wolle", so wird er damit wohl ebensowenig Zustimmung finden. Wenn es ferner richtig ist, daß, wie Verf. S. 37 und 39 behauptet, die von Westdeutschland nach England ausgeführten Waren im Maas- und Scheldegebiet, speziell in Dortrecht, zum großen Teil in den Besitz von Nordniederländern und Engländern übergingen, so fragt man sich unwillkürlich, was denn dann für die hansische Wareneinfuhr der Rheinländer und Westfalen am Londoner Stalhof übrigblieb und womit sie ihre Tuchausfuhr von dort bezahlten? Unerachtet dieser Einwände bietet der Aufsatz im einzelnen vielerlei Anregung und Belehrung. *W. Vogel.*

Über einen heute verfallenen Kanal, einen auch für die hansische Vergangenheit wichtigen Verkehrsweg, handelt J. Boes, *De Lieve, de eerste kunstmatige verbinding tusschen Gent en de zee* (Gent 1929, Siffer, 65 S. SA. a. d. Bulletijn der Maatschappij van Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent 1929). Das erste Projekt von 1251 erfuhr die Förderung der Gräfin von Flandern, 1262 war die Lieve westwärts bis Damme kanalisiert, und 1272 war mit Errichtung der Dammer Schleuse der Kanal fertig und der Anschluß an die See erreicht. Die Breite betrug 5 m in der Sohle und 9 m im Spiegel, so daß die Höchstmaße für durchfahrende Schiffe 90 cm Tiefgang, 4,5 m Länge und 2,3 m Breite waren. Die ursprünglich zwischen Gent und Aardenburg geteilte Jurisdiktion besaß später Gent allein, welches dafür Abgaben an den Grafen von Flandern und die Schleusenwärter von Damme und Brügge zu zahlen hatte. 1323 wurde der Kanal von Gent verpachtet und verlor am Ende des 15. Jahrhunderts seine Bedeutung.

Gaston G. Dept, *Les influences anglaise et française dans le comté de Flandre au debut du XIIIe siècle* (Gent u. Paris 1928, 231 S.) behandelt die Stellung Flanderns im englisch-französischen

Streit während der Wende des 12. zum 13. Jahrhundert. Während der Adel in seiner Parteinahme schwankte, betrieben die Städte, deren Blüte ja vom englischen Wollhandel abhing, konsequent eine England freundliche Politik (1208 Bündnis mit dem englischen König), und erst der Rückgang des englischen Einflusses nach der Schlacht bei Bouvines zwang die Städte 1216 zur Anerkennung der französischen Autorität im Traktat von Melun.

Im Bulletin de la Commission royale d'histoire, Brüssel, t. 93 (1929), S. 33—66, veröffentlichen G. Espinas und H. Pirenne, *Additions au recueil de documents relatifs à l'histoire de l'industrie drapière en Flandre,* enthaltend 13 Brügger Dokumente aus dem 2. Viertel und der Mitte des 14. Jahrhunderts und ferner je ein Stück aus Haringen, Marchiennes und Douai (vgl. Hans. Geschichtsbl. 1929, S. 201—209). — H. Laurent druckt 25 *Documents relatifs à la procédure en foires de Champagne et de Brie contre les débiteurs défaillants originaires de Malines* (Bulletin de la Commission des anciennes lois et ordonnances de la Belgique, t. XIII, fasc. 1, Saint-Gilles 1929, 88 S.), mit drei Ausnahmen aus den Jahren 1294—1311, d. h. der Zeit des beginnenden Niedergangs der Champagne-Messen, und teilt in einer gehaltvollen Einleitung nützliche handelsrechtliche Notizen mit. Bemerkenswert ist der uns in den Dokumenten entgegentretende Widerstand der auswärtigen politischen Gemeinwesen — hier speziell Mechelns — gegen die Prinzipien des Messerechts, indem sie die Exekution der auf Grund des letzteren über ihre Bürger verhängten Urteile ablehnen oder gar sabotieren. — Georges Espinas, *Groupe économique, groupe réligieux: Les tisserands de Valenciennes au 14e siècle* (Ann. d'hist. éc. et soc. n. 5, Jan. 1930, S. 48—63) druckt und kommentiert eine Urkunde von 1337, die sich auf die inneren Verhältnisse einer religiösen Bruderschaft der Tuchweber in Valenciennes bezieht. — Dem bereits in der Hans. Umschau 1929, S. 290 erwähnten Jacques Cœur widmet Bouvier eine Monographie unter dem Titel *Un financier colonial au 15e siècle. Jacques Cœur* (Paris 1928, Champion). Er zeigt ihn als großen kolonialen Finanzmann und Geschäftsmann im modernen Sinne, der durch Wiederherstellung der Beziehungen mit dem Orient die kommerzielle Tätigkeit in Frankreich aufs neue erweckt hat.

Mit einer größeren Anzahl von Beiträgen ist der englische Bereich vertreten. — Von der im Charakter den deutschen „Jahrbüchern" vergleichbaren Geschichte Heinrichs V. ist der die Jahre 1415—1422 umfassende 3. Band nach den nachgelassenen Aufzeichnungen Wylies von dem kanadischen Gelehrten Waugh bearbeitet worden (J. H. Wylie and W. T. Waugh, *The reign of Henry V.* Vol. 3. Cambridge 1929, University Press. XV u. 555 S.).

v. R.

W. Page, *London, its origin and early development* (London 1923). Die Frühgeschichte der Stadt, die eines der wichtigsten hansischen Kontore in ihren Mauern barg, darf wohl stets auf deutsches Interesse rechnen. Der verdiente Herausgeber der Victoria County History gibt hier eine lose Übersicht über Londons politische Geschichte von den dunklen römischen Anfängen bis zur Magna Carta, beschreibt die älteren Kirchen und Schulen und die Ausdehnung der Stadt und liefert in den Kapiteln über einige Institutionen der älteren Periode einen Beitrag zur Verfassungsentwicklung von Englands Hauptstadt. Der Überblick über die Immunitäten (sokes genannt), die Stadtbezirke (die Warde), die frühesten Beamten und sodann die Beiträge zur Familiengeschichte bieten zwar eine nützliche Zusammenstellung, aber die Forschung ist über Round und Bateson hinaus nicht wesentlich gefördert worden. Der Leser empfindet auch das ständige Abgleiten in benachbarte Teilgebiete englischer Geschichtsforschung als störend, namentlich in den ersten Kapiteln, wo eine straffere Konzentration auf Londoner Geschichte kaum zu spüren ist. Sehr verdienstlicherweise sind mehrere Karten beigefügt. *Martin Weinbaum.*

Allerlei wirtschaftsgeschichtlich interessante Nachrichten, z. B. über flandrische Weber, Sporenmacher und andere Handwerker, den englischen Außenhandel, Preise für Ale, Wein und Korn enthält das von A. H. Thomas, M. A. herausgegebene *Calendar of Plea and Memoranda Rolls . . . of the City of London 1364—1381* (Cambridge 1929, University Press). *v. R.*

An etwas abgelegener Stelle, in einer Festschrift für den Geographen Prof. Fleure (S. 129—145) veröffentlicht R. A. Pelham eine Studie über *The foreign Trade of the Cinque Ports during the year*

1307—1308, auf die wir hier namentlich wegen ihrer geschickten Veranschaulichungsmethoden und wegen der Schilderung des wirtschaftsgeographischen Hintergrundes hinweisen möchten. Von den damals schon recht heruntergekommenen Häfen (s. Hans. Geschichtsbl. 1929, S. 293) hat nur Sandwich, in geringerem Maße auch Dover, regeren Verkehr: die Ausfuhr, Wolle und Schiffbauholz, geht nach den benachbarten Kleinhäfen Flanderns, die Einfuhr kommt zumeist von Spanien (Studies in regional Consciousness and Environments. Essays presented to H. I. Fleure, Professor etc. in Aberystwyth. Edit. by Jorwerth C. Peate. Oxford, Univ. Press 1930, 220 S.). *W. Vogel.*

Aus dem mannigfaltigen Inhalt des 2. Bandes von *The book of remembrance of Southampton 1303—1519*, ed. by H. W. Gidden (Southampton 1928, Cox and Sharland), heben wir als besonders wichtig die Tabellen mit Tuchmaßen und -abgaben hervor, welche eine den Mitgliedern der Kaufleute-Gilde zugestandene Ermäßigung erkennen lassen. Von Interesse ist auch die Abschrift der Klage, welche der hansische Kaufmann Henr. Dorst im Jahre 1410 vor dem Kanzleigericht gegen Mayor und Baillifs von S. wegen Überforderung von ad valorem besteuerten Gütern erhob; der Fall wurde nicht entschieden, sondern der Kläger an das gemeine Recht verwiesen. Die Carta mercatoria Eduards I. von 1303 ist hier nach einer Kopie mit schlechtem Text abgedruckt. — In *Camden Miscellanies*, vol. 15 (London 1929) handelt Charles Johnson über den ältesten bekannten Fall einer Seegerichtsverhandlung (wegen einer Wolladung) vor dem Admiralitätshof vom 26. Juli 1361, wobei der letztere als Schiedsgericht auftritt. Vgl. auch unten S. 339.

M. M. Postan setzt seine in der Hans. Umschau 1929, S. 292f. besprochenen Studien über das mittelalterliche Kreditwesen in England mit einem Aufsatz über *Private financial instruments in medieval England* in der Vierteljahrschr. f. Soz.- u. Wirtschaftsgesch. 23 (1930), S. 26—75 fort. Durch eine diplomatische Untersuchung spätmittelalterlicher englischer Finanzurkunden will er eine vermehrte Kenntnis von der Technik des Kredits gewinnen. Zunächst unterscheidet er bei der Schuldurkunde (littera obligatoria) drei verschiedene Spielarten: den besiegelten bond, be-

deutsam als gerichtliche Beweisurkunde, der durch Registrierung zu einer „full legal recognisance", gleichbedeutend mit einem gerichtlichen Urteil wurde, und schließlich die bill obligatory, den häufig unter Kaufleuten gebrauchten unformalen Schuldschein. Dann behandelt P. die Übertragbarkeit von Schuldscheinen, deren verschiedene Beschränkungen er weniger in festen rechtlichen und diplomatischen Regeln als in den praktischen Umständen des einzelnen Falles begründet sieht; im Anschluß daran versieht er Brunners Theorie der Überbringer- und Orderklausel mit einschränkenden Korrekturen für England und findet die letztere (vel suo certo attornato) hauptsächlich in den formalen, die elastischere Überbringerklausel dagegen in den unformalen Schuldscheinen. Schließlich beschäftigt sich P. mit der ganz am Ende des 14. Jahrhunderts in England auftauchenden Tratte, die ihre Verbreitung und Popularität dem Vorhandensein von Firmen und ständigen Auslandsvertretungen im englischen Außenhandel des späteren 14. und des 15. Jahrhunderts verdankt. — Im Anschluß an Postans Aufsatz weisen wir auf die eingehende kritische Besprechung hin, die P. Silberschmidt in der Vierteljahrschr. f. Soz.- u. Wirtschaftsgesch. 22, 1929, S. 225—232 dem Buch von O. Prausnitz, *Die Forderungsverrechnung (Aufrechnung, Kontokorrent, Skontration) in geschichtlicher Entwicklung, vorwiegend nach niederländischen Rechtsquellen* (Marburg 1928) gewidmet hat.

Über die Handelsbeziehungen zwischen England und der Bretagne, hauptsächlich zwischen Nantes und St. Malo einerseits, Southampton und Bristol andrerseits, handelt B.-A. Pocquet du Haut Jussé im letzten Kapitel seines Buches über *François II, duc de Brétagne, et l'Angleterre 1458—1488* (Mémoires de la Société d'hist. de Brétagne, t. 9, 1928). Auch für Waren aus dem übrigen Frankreich, z. B. Bordeauxweine, war die Bretagne das Durchgangsland auf dem Wege nach England. Gegen die in Kriegs- und Friedenszeiten häufigen Störungen des Verkehrs durch die Piraten von St. Malo und Fowey suchten sich der Herzog und der englische König durch gegenseitige Geleitsbriefe zu sichern.

Georges Bigwood, *Un marché de matières premières: Laines d'Angleterre et marchants italiens vers la fin du 13e siècle* (Ann.

d'hist. éc. et soc. n. 6, Apr. 1930, S. 193—211) liefert zu dem in seinen Hauptzügen bekannten Bilde Ergänzungen aus englischen Urkunden, namentlich aus einer in zwei Exemplaren überlieferten, unvollständigen Liste von 1294, die die Eigentümer beschlagnahmter Wolle aufzählt, unter denen einige italienische Handelsgesellschaften — 8 aus Florenz, 2 aus Lucca — besonders hervortreten. Am Schluß bringt er eine Tabelle der Höchst- und Mindestpreise der verschiedenen Wollsorten, gesondert nach Grafschaften und liefernden Abteien. — Über *A Fourteenth-Century Merchant of Italy: Francesco Datini of Prato* handelt Robert Brun im Journal of Economic and Business History, Vol. II n. 3 (Mai 1930), S. 451—466. Datini, aus Prato in Toskana stammend, gründete ein Geschäft, das sich besonders mit Waffenhandel befaßte und Zweighäuser in den wichtigsten Städten Italiens sowie in Avignon, Barcelona, Valencia, Mallorca unterhielt. Seine Geschäftsbriefe schildern nicht allein die Haupteigentümlichkeiten des englischen und spanischen Wollhandels, des flandrischen Tuchhandels und des orientalischen Spezereihandels, sondern enthalten auch viele Details über den Alltag des Kaufmanns, die Schwierigkeiten, mit denen er dauernd zu kämpfen hatte (große Zahl der Zölle, Vielfältigkeit der Währungen, Gefahren des Warentransports usw.). — Alice Beardwood, *Alien merchants and the English crown in later fourteenth century* (Economic History Review Vol. II, n. 2, 1930, S. 229—260) behandelt zunächst die Tätigkeit der Bardi in England in den 90er Jahren des 14. Jahrhunderts auf Grund eines im Anhang abgedruckten, vollständigen und bisher unbeachteten Rechnungsabschlusses von 1391/92; Beachtung verdient der Nachweis, daß die gegen Tidemann von Limberg (!) u. a. 1353 von Richard of Hackney wegen Ermordung seines Bruders Nigel erhobene Klage nicht von einem Dortmunder Hackeney (Dortm. UB. II 447), sondern von dem Sohn eines bekannten Londoner Tuchers ausging. Im zweiten Teil ihres Aufsatzes zeigt die Verf., daß die immer wieder nach Misselden, The Circle of Commerce S. 119f. abgedruckte, angebliche englische Handelsbilanzstatistik von 1354/55 zwar auf wirklichen Zollabrechnungsbüchern aus der Zeit Eduards III. beruht, in der vorliegenden Form aber erst im 17. Jahrhundert zusammengestellt worden ist.

Ein lesenswerter Aufsatz von Robert Davidsohn über den *Florentiner Welthandel des Mittelalters* (Weltwirtschaftl. Archiv 30, 1929, S. 78—94) zeigt, daß der schnelle Aufstieg von bescheidenen Anfängen zur Blüte des 13. und der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts, als die Florentiner die kaufmännischen Lehrmeister der Westländer waren, auf die rücksichtslose Gewandtheit zurückzuführen ist, mit der die Florentiner Kaufleute den Übergang von der Natural- zur Geldwirtschaft in ihrem Interesse auszunutzen verstanden. — Hingewiesen sei hier auch noch auf Pier Francesco Casaretto, *La moneta genovese in confronto con le altre valute mediterranee nei secoli XII e XIII* (Atti della Societa ligure di Storia patria, t. LV, 1928); wir sehen daraus u. a., daß die Knappheit der Münzen im 12. Jahrhundert zur Verwendung von Pfeffer, Brasilholz, Weihrauch, Indigo und Alaun als Zahlungsmittel und zum häufigen Gebrauch von Wechseln führte.

---

3. Hansische Spätzeit und Zeitalter des Merkantilismus.

Von

Walther Vogel.

Der Vieldeutigkeit des Wortes „Kapitalismus" entspricht die Vielseitigkeit der Bemühungen, den Inhalt dieser Erscheinung zu bestimmen und die Ursachen ihrer Entwicklung aufzudecken. Jacob Strieder, *Origin and evolution of early European capitalism* (Journal of Econ. and Bus. Hist. II Nr. 1, Nov. 1929, S. 1—19) legt den Hauptton auf die Entwicklung der Anfänge in Italien, auf die Herkunft der Kapitalien aus dem Fernhandel einiger bevorzugter Städte, auf die Bedeutung des Verlagsystems, endlich auf die Mitwirkung der Staaten und der Kirche, die entgegen ihrer offiziellen Sozialethik durch ihre Geldzuschüsse den Kapitalismus förderte, und zeichnet dann in kurzen Strichen die Entfaltung des eigentlichen Frühkapitalismus der süddeutschen Handelshäuser, die Vielfältigkeit ihrer Waren- und Geldgeschichte, die Wichtigkeit der Betätigung im Bergbau, die Anfänge eines „proletarischen " Arbeiterstandes. Der Aufsatz, ohne wesentlich Neues zu bieten, erscheint nützlich als Beleg für die jetzt manch-

mal vergessene Tatsache, daß der „Geist des Kapitalismus" keinesfalls aus dem „Geist des Calvinismus" entstanden, sondern höchstens durch ihn gefördert worden ist. Dieser Seite der Sache geht G. Aubin in seiner hallischen Universitätsrede: *Der Einfluß der Reformation in der Geschichte der deutschen Wirtschaft* (Hall. Universitätsreden 44, 1929, 28 S.) in Anknüpfung an die bekannten Aufstellungen von M. Weber näher nach. Nach einer Darlegung der Wirtschaftsethik der verschiedenen Konfessionen, wird die Befruchtung des Wirtschaftslebens der protestantischen Länder durch die Einwanderung vorwiegend kalvinistischer Flüchtlinge geschildert. Ein Beispiel dafür, auf das auch A. verweist, bietet Halle, wie aus einer dem Aubinschen Seminar entstammenden Arbeit von Ernst Heynecke, *Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Halle unter brandenburgisch-preußischer Wirtschaftspolitik 1680—1806* (Beitr. z. mitteld. Wirtschaftsgesch. und Wirtschaftskunde 10, Halberstadt 1929) näher zu ersehen ist. Anders liegen die Verhältnisse in Leipzig, dessen Aufblühen allerdings auch durch Einwanderung rühriger Unternehmer gefördert worden ist. Aber diese Einwanderung, namentlich aus Nürnberg, dem Rheinland, Sachsen und Thüringen, setzt früher ein und ist nicht wesentlich durch die religiösen Kämpfe veranlaßt; welche Bedeutung ihr, allerdings auch dank der günstigen Lage Leipzigs im deutschen Binnenhandel, nahe dem Elbegebiet, und dank seiner Beziehungen zu den norddeutschen Seestädten, zukommt, zeigt in lehrreicher Weise die gleichfalls aus G. Aubins Arbeitskreis hervorgegangene Schrift von Gerhard Fischer, *Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte 1470—1650* (*Die kaufmännische Einwanderung und ihre Auswirkungen*). Leipzig 1919, Meiners.

Die Wirkung der Währungsinflation durch die Gold- und Silbereinfuhr aus Amerika, die sich in einer dem Maß dieser Einfuhr verblüffend parallel laufenden Steigerung der Engrospreise in Sevilla äußert, schildert auf Grund dortigen Materials (bes. aus dem Indienarchiv) Earl J. Hamilton, *American Treasure and Andalusian Prices 1503—1660* (Journal of Econ. and Bus. History I Nr. 1, Nov. 1918); daß seine Methode aber der Vielfältigkeit der hier wirksamen Einflüsse wohl noch nicht ganz gerecht wird, hat L. Fèbvre ganz mit Recht in seiner Besprechung

in den Ann. d'hist. écon. et soc. II Nr. 5, S. 68f. betont. — Anschließend seien hier noch einige weitere Neuerscheinungen zum Geld- und Bankwesen dieser Zeit angeführt, ohne näher auf ihren Inhalt einzugehen: R. D. Richards, *The early history of Banking in England* (London 1929, P. S. King & Son Ltd., 319 S., 15 sh.); Henri Hauser, *The European financial crisis of 1559* (Journal of Econ. and Bus. Hist. II Nr. 2, Febr. 1930, S. 241—255); A. Chamberland und H. Hauser, *La banque et les changes au temps de Henri II* (Rev. Hist. 160, S. 268—293).

Raymond de Roover, *Jan Ympin, Essai historique et technique sur le premier traité flamand de comptabilité* (Antwerpen, Veritas 1928, 30 S.) behandelt die für die Geschichte der Buchführung wichtige Nieuwe Instructie des 1540 verstorbenen Antwerper Kaufmanns Jan Ympin Christoffels, die als posthumes Werk 1543 von seiner Witwe herausgegeben wurde. — Die Wirksamkeit eines englischen Kronagenten im Antwerpener Geldgeschäft beleuchtet Oscar de Smedt, *Stephan Vaughan, Agent van de Engelsche Kroon en de Antwerpsche Geldmarkt in de jaren 1554—1564* (Antwerpsch Archievenblad III, 1928, S. 229—256). — Eine wichtige Quelle für die Antwerpener Handelsgeschichte hat J. Denucé erschlossen in seiner über drei Bände der Antwerpsch Archievenblad (III—V, 1928—30) sich hinziehenden Veröffentlichung *De Insolvente Boedelskamer als Kern voor en Antwerpsch economisch archief* (*Oude handelsfirmas te A., XVI. tot XIX. eeuw*). Die I. B. bewahrte die Akten der bei der Erbschaftserklärung sich als bankrott erweisenden Handelsfirmen. Aus der großen Zahl der vom 16.—19. Jahrhdt. aufgeführten Firmen sei Nr. XXXV, Juan Henricques 1562—63 Zeeverzekeringen (Bd. V, S. 1f., 81f., 163f.) herausgehoben. Diesem spanischen Kaufmann schreibt D. die zwei namenlosen Handelsregister (Hauptbücher) zu, die zu den kostbarsten Dokumenten der Sammlung gehören. Zahllose Schiffsfrachten wurden durch Juan Henricques, zusammen mit anderen Assekuradören versichert, meist nach der iberischen Halbinsel, aber auch von da weiter nach Indien, Amerika, Afrika. Unter den Antwerpener Kaufleuten, mit denen er in Verbindung stand (ihre Liste V, S. 19—22), befinden sich natürlich auch Deutsche, z. B. die Welser (Mateo Belser).

Eine außerordentlich reiche Fülle von Material hat I. G. van Dillen zur Geschichte der Gewerbe Amsterdams erschlossen in dem umfangreichen Band 69 von 's Rijks Geschiedkundige Publicatien: *Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewezen van Amsterdam.* I. Deel 1512—1611. 's Gravenhage 1929, Nijhoff, 829 S. — Auf den nächsten Band der Publicatien, der die Quellen zur Geschichte des niederländischen Handels nach Frankreich bis 1585, herausgegeben von Z. W. Sneller und S. W. Unger, enthält, werden wir im nächsten Heft der Hans. Geschichtsbl. ausführlicher zurückkommen.

Über den Handel Frankreichs im 16. Jahrhundert, seine technischen Mittel, seine Wege und Ziele, seinen Umfang (Die interessante Einfuhrübersicht von 1550—56 S. 558), die überseeischen Entdeckungen, die Handelspolitik, sowie über die ihn behandelnde Literatur unterrichtet ein Aufsatz von H. Sée, *Le commerce en France an XVIe siècle* (Ann. d'hist. écon. et soc. I. Jg., Nr. 4, Okt. 1929, S. 551—561); allerdings berücksichtigt er, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nur die französische Literatur, so daß man einige, immerhin nicht ganz unwichtige ausländische Beiträge (z. B. Unger, vgl. Hans. Geschichtsbl. 1929, S. 298, A. Rein, ebd. 1927, S. 185f., Häpke, ebd. 1911, S. 401—453, Hasenclever, ebd. 1925, S. 261f.) vermißt.

Die Beziehungen zu England stehen in den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts mit im Vordergrund der hansischen Interessen. Der Streit der Hanse mit England wegen der Festsetzung der Merchant Adventures in Deutschland ist von Ehrenberg und Hagedorn in seinen Hauptzügen geschildert, von J. R. Marcus (s. Hans. Geschichtsbl. 1928, S. 250) in seinen ersten Phasen auch in seinen Einzelheiten genauer dargelegt worden. R. Häpke hatte mit Nachdruck auf die Bedeutung der Wiener Akten auf diese Dinge auch für die Zeit nach Abschluß des Kölner Inventars (1591) hingewiesen (Hans. Geschichtsbl. 1925, S. 164f., bes. 195). Jetzt hat Ludwig Beutin in seiner aus Häpkes Seminar hervorgegangenen Schrift *Hanse und Reich im handelspolitischen Endkampf gegen England* (Studien z. Gesch. d. Wirtsch. u. Geisteskultur, hrsg. v. R. Häpke, Bd. VI, Berlin 1929, XVI, 96 S.) das Wiener Material zur Untersuchung dieser wichtigen

Episode im letzten Lebensstadium der Hanse ausgiebig verwertet, dazu auch Akten aus dem Bremer und Lübecker Archiv, sowie besonders auch die englischen Calendars u. a. herangezogen. Für den Beginn seiner Studie konnte er unmittelbar an Marcus anknüpfen. Das Mandat des Reichstags von 1582, das die Merchant Adventurers als Monopolisten aus dem Reich verwies, war bekanntlich nicht in Kraft gesetzt worden. Hierfür sind, worauf schon Häpke hingewiesen hatte, beim Reichshofrat und Kaiser augenscheinlich auch politische Gründe maßgebend gewesen, wiewohl der gegen den kaiserlichen Vizekanzler erhobene Vorwurf der Bestechung nicht so abwegig erscheint, wie es Häpke wahrhaben wollte (a. a. O. S. 174, 199), da gerade nach Beutins Nachweis (S. 30, 45, 55) Bestechung von beiden Seiten später mehrfach eine Rolle gespielt hat. Erst als 1597 der Wunsch, Spanien entgegenzukommen, dazu Verstimmung über Elisabeths persönliche Haltung dem Kaiser gegenüber und andere Gründe eine Wendung am kaiserlichen Hofe bewirkten, wurde zur Exekution des Mandats geschritten. Wenn diese schließlich ergebnislos verlief, so lag das außer an dem Widerstreben vieler Reichsstände hauptsächlich daran, daß der Tuchhandel der Interlopers inzwischen immer wachsende Bedeutung gewonnen hatte, und daß daher die englische Tucheinfuhr, da das Mandat sich nur gegen die Merchant Adventurers und nicht gegen die Engländer im allgemeinen richtete, Löcher genug fand, um sich weiter ins Reich zu ergießen, wo sie als mehr oder weniger unentbehrlich betrachtet wurde (S. 26, 95). Ganz wirkungslos ist das Mandat, wie B. zeigt, doch nicht gewesen, indem die Stockung des Tuchhandels doch in England peinlich empfunden wurde und die bestehende Opposition gegen die Merchant Adventurers verschärfte (S. 37). Hier hat er mit Nutzen die Forschungen von Astrid Friis (Hans. Geschichtsbl. 1929, S. 211) verwerten können. Die Hansestädte andererseits haben den rechten Augenblick zum Entgegenkommen, der 1585 gegeben war (S. 5, 10), versäumt, und der Kampf ist schließlich im Sande verlaufen, weil der Handel in England inzwischen für die Städte seine Bedeutung verloren hatte; sie hatten anderswo, besonders im Spanienhandel, Ersatz gefunden. Eine Reichhandelspolitik konnte aus den hansischen Bemühungen

nicht hervorgehen, weil es den Städten im Grunde um eine solche gar nicht zu tun war, und weil ihre Interessen, obwohl sie auch unter den Juristen am kaiserlichen Hofe manche eifrigen Fürsprecher fanden (S. 92f.), und zwar nicht nur aus eigennützigen Beweggründen, im deutschen Binnenland keineswegs als gesamtdeutsche empfunden wurden. Alles in allem findet die These Häpkes (a. a. O.), daß die wirtschaftspolitische Bedeutung des Reiches (als Organisation) im 16. Jahrhundert unterschätzt werde, durch B.s Untersuchung keine Bestätigung; im Gegenteil, bei der wichtigsten Gelegenheit, wirtschaftliche Interessen Reichsangehöriger gegen das Ausland zu schützen, versagten die Reichsorgane kläglich genug (wie übrigens schon Häpke a. a. O. S. 206f., seinen Satz abschwächend, eingeräumt hat): „Die aus dem Mittelalter erwachsene Organisation des Reichs war gar nicht auf die ihr jetzt zugewiesene Aufgabe berechnet" (B. S. 95). — B.s gründliche, knapp und klar geschriebene Untersuchung ist auf jeden Fall ein wertvoller Beitrag zur Geschichte der hansischen Spätzeit; man möchte wünschen, daß Verfasser einmal Gelegenheit findet, sie zu einer Gesamtdarstellung dieser Spätzeit zu erweitern.

Einige neu erschienene Bände der *Calendars of State Papers, Foreign Series of the reign of Elizabeth*, Vol. XXI, Part. 1, 2 und 3 (London 1927, 1929) hat Beutin leider nicht mehr benutzen können. Sie umfassen die Jahre 1586—88, und enthalten gerade über die oben behandelte Frage und über die Verhandlungen mit Hamburg, Emden, Stade viel Material. — Prof. E. A. Neale hat den Inhalt dieser Bände zu einer Studie über Elisabeths Politik den Niederlanden gegenüber während Leicesters Sendung verwertet (*Elizabeth and the Netherlands, 1566—87*, Engl. Hist. Rev. XLV, Nr. 179, Juli 1930, S. 373—396). Es handelt sich hauptsächlich um die Finanzierung der Truppensendungen, bei denen große Unterschleife vorkommen; Elisabeth hat nicht zuletzt deshalb Friedensverhandlungen angebahnt, weil sie ihr Geld nicht umsonst hinauswerfen wollte, während die Holländer der Fortsetzung des Krieges schon deshalb geneigter waren, weil sie bei der Verproviantierung der Truppen viel Geld verdienten. — Mehrfach ist neuerdings auf die Portbooks als eine wichtige

Quelle zur statistischen Erfassung des Seeverkehrs der britischen Häfen hingewiesen worden (s. Hans. Geschichtsbl. 1929, S. 215, 298). Einen Beitrag hierzu bildete die von E. A. Lewis im Auftrag der Honourable Society of Cymmrodorion besorgte Ausgabe *The Welsh Port Books* 1550—1603 (London 1927).

Eine andere, aber sich mit den eben erwähnten Veröffentlichungen, namentlich Beutin, sachlich nahe berührende Seite der Politik Elisabeths behandelt Edward P. Cheyney, Prof. a. d. Univ. of Pennsylvania: *England and Denmark in the later days of Queen Elizabeth* (The Journal of Modern History, Vol. I, H. 1, März 1929, S. 9—39, Univ. of Chikago Press). Streitfälle, die zu langwierigen Verhandlungen und mehrfachen Gesandtschaften Anlaß gaben (wobei englischerseits z. T. dieselben Agenten und Gesandten tätig waren wie im Streit mit der Hanse), waren die Sundzölle, die englischen Handelsfahrten um das Nordkap nach dem Weißen Meer, die Fischereien an der Küste von Norwegen und Island, vor allem aber, zu wachsender Erbitterung Anlaß gebend, die englischen Piraterien und die Wegnahme dänischer Schiffe wegen Konterbande. So befanden sich unter den 1589 vor Lissabon weggenommenen hansischen Schiffen auch solche mit dänischen (wohl schleswig-holsteinischen) Eigentümern oder Parteninhabern. Es ist nur schade, daß Prof. Cheyney, dem wir auch eine Geschichte Englands 1588—1603 (New York 1914—26) verdanken, sich so ausschließlich an die (gedruckten) englischen Akten gehalten und die sonstige Literatur keiner Beachtung gewürdigt hat. Dadurch ist ihm stellenweise das Verständnis für die behandelten Vorgänge verschlossen geblieben; man ist z. B. erstaunt, eine so bekannte Persönlichkeit wie Heinrich Rantzau als Hendrick Ransom (!), an official of the Danish king, wiederzufinden: er bietet Elisabeth ein Darlehen von 20000 Talern an und erinnert sie daran, daß er bereits 50 Jahre früher ihrem Vater durch Thomas Gresham Geld geliehen habe.

Unter den Neuerscheinungen aus dem skandinavischen Bereiche zur Geschichte des 16. Jahrhunderts sei an erster Stelle die Fortsetzung von Alexander Bugges Geschichte des norwegischen Holzhandels genannt, deren 1. Band hier früher gewürdigt worden ist (Hans. Geschichtsbl. 1928, S. 188) und die nun nach dem Tode

des Verfassers (s. o. S. 192) leider vielleicht unvollendet bleibt (*Den Norske Traelasthandels Historie.* Bd. II, Heft 1, Skien 1925, 203 S.). Der bisher allein erschienene Teil des 2. Bandes führt die Darstellung bis zum Ende des 16. Jahrhunderts weiter. Nach einer allgemeinen Schilderung der Bedeutung der holländischen Schiffahrt (schade, daß hier S. 11 die alten, vom Ref., wie er hoffte, endgültig widerlegten Fabeln von der ungeheuerlichen Größe der holländischen Handelsflotte wiederkehren!) wird besonders die Holzhandelspolitik der norwegisch-dänischen Regierung, ihre Ausfuhr- und Bauverbote, ihre Zollpolitik, ihre Behandlung der Sägemühlen erörtert. Weiterhin wird der Holzhandel in den einzelnen Gegenden, z. T. unter Beigabe statistischer Tabellen, geschildert, zunächst in denen des Ostlandes, wo die Holländer dominierten, dann an der Süd- und Westküste, wo Schotten und Deutsche mehr hervortraten. — Edvard Bull, *Bergenfarerne i Amsterdam* (Norsk Hist. Tidsskrift 1930 = 29. Bd., 2. Lev. S. 93 bis 109) bringt den bisher ungedruckten Privilegienbrief König Friedrichs I. von Dänemark-Norwegen für die Amsterdamer Bergenfahrer vom 25. Jan. 1524 in seiner dänischen Ausfertigung zum Abdruck und schickt einige erläuternde Bemerkungen über die Zeitlage bei der Erteilung des Privilegs und über die Vorgeschichte der zuerst 1486 erwähnten Amsterdamer Bergenfahrergilde voraus.

Ein für die Kenntnis der hansischen Handelsgeschichte der Spätzeit sehr wichtiger Beitrag ist die Abhandlung von Harald Widerøe, *Økonomiske Forhold i Bergen i Tiden mellem 1560 og 1625* (Bergens Hist. Forenings Skrifter Nr. 35, 1929, S. 145—200). Ihre bemerkenswerteste, nicht ganz neue, aber bisher noch nie so eingehend und zahlenmäßig belegte Feststellung ist die, daß die Deutschen in Bergen durch die Holländer nicht verdrängt worden sind, daß im Gegenteil die deutsche Schiffahrt nach und von Bergen gegen Ende des 16. Jahrhunderts einen ganz auffälligen Aufschwung nimmt (1589/99: 217 deutsche von insgesamt 276 fremden Schiffen) und erst durch die Kriegsvorgänge in Norddeutschland 1628—29 starke Einbuße leidet. Verfasser hat möglicherweise recht, wenn er jenen Aufschwung mit dem gleichzeitigen hansisch-englischen Konflikt in Verbindung bringt;

wahrscheinlich aber besteht ein noch engerer Zusammenhang mit der Spanienfahrt: die deutsche Schiffsräumte suchte in Bergen Ausfracht nach Spanien. Zur Frage: „Wie lange dauerte die Handelsherrschaft der Hanse in B.?" meint Verf., das sei schwer zu sagen; wahrscheinlich bis in die 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts, vielleicht bis gegen 1700. Ausführliche Wiedergabe von Zollisten 1567—1628/29, Mitteilungen über Handwerk, Gewerbe, Mühlen, Steuer- und Kapitalverhältnisse, Konkurrenzstädte geben der Abhandlung reichen Inhalt. Im ganzen ist die Zeit nach 1600 eine Zeit des Niedergangs für den Handel B.s, der aber immer noch den des doppelt so großen Kopenhagen weit übertraf.

In der Hamburger Staatsbibliothek hat Fritz Burg (†) Bruchstücke einer Beschreibung Islands am Ende des 16. Jahrhunderts gefunden und herausgegeben, die noch 1706 bekannt, später aber verschwunden war. Die Schrift, als deren Verf. der Rektor von Skalholt (1593), Sigurd Stefánsson, vermutet wird, enthält interessante rechts-, verfassungs- und wirtschaftsgeschichtliche Angaben (*Qualiscunque Descriptio Islandiae.* Veröff. a. d. Hamb. Staats- u. Univ.-Bibl., Hbg. 1928, XXVI u. 87 S., Selbstverlag d. St.- u. U.-Bibl.).

Heinz Gaeßner, *Schwedens Volkswirtschaft unter Gustav Wasa.* I. Teil. *Die Produktion und ihre Bedeutung für den Staat* (Studien z. Gesch. d. Wirtsch. u. Geisteskultur, hrsg. v. R. Häpke, Bd. VII, Berlin 1929, 125 S.) ist aus Häpkes Schule hervorgegangen und stellt eine Vorarbeit zur Beantwortung der Frage dar, die eigentlich das Thema bilden sollte, nämlich inwiefern es Gustaf Wasa und seinen Nachfolgern im 16. Jahrhundert gelungen sei, Schweden dem wirtschaftlichen Einfluß der deutschen Ostseeplätze zu entziehen. — E. C. G. Brünner, *Een excerpt uit Finsche tolregisters over de jaren 1559—1595* (Econom.-Hist. Jaarboek XV, 1929, S. 185—217) behandelt die Anfänge des holländischen Handelsverkehrs mit Finnland hauptsächlich auf Grund von Zollregistern aus Åbo und Wiborg, die, soweit sie die holländische Schiffahrt betreffen, in extenso, Schiff für Schiff, wiedergegeben werden. Wiborg war der bedeutendere Platz; 1559 stand hier Amsterdam in der Einfuhr noch weit hinter Lübeck

zurück, die holländische Einfuhr stieg aber stark an und machte 1594 ein Drittel der Gesamteinfuhr aus.

Aus dem binnenländischen Bereiche kommt die Studie von Leon Koczy über Posens Handel bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts (*Handel Poznania do połowy wieku XVI.* Poznán 1930) auch für den hansischen Verkehr in Betracht.

In das 17. Jahrhundert führt uns der Aufsatz von W. Stephan über *Die zur Erschließung des Levante-Handels von dem Gottorfer Gesandten Dr. Cornelius Vinck 1622/23 unternommene Reise nach Südfrankreich, Italien und Algier* (Zeitschr. d. Ges. f. Schlesw.-Holst. Gesch. 60, 1930, S. 64—95). Die Reise bezweckte die Anknüpfung eines direkten Levantehandels von dem neubegründeten Friedrichstadt aus und führte den Gesandten, einen Holländer, im Auftrag Hg. Friedrichs III. an den Hof des Dey von Algier, blieb übrigens, trotz erfolgreichen Verlaufs, ohne weiteres Ergebnis. Beigegeben sind einige Akten, darunter ein Projekt zur Ladung eines Levantefahrers von 60 Last, und eine sehr instruktive Zeichnung des Hafens von Algier von der Hand Vincks.

Johannes Paul, *Gustav Adolf in der deutschen Geschichtsschreibung* (Hist. Vierteljahrschr. 25, 3. H., S. 415—429) gibt in Anknüpfung an sein Gustav-Adolf-Werk, dessen 2. Band inzwischen erschienen ist, eine Literaturgeschichte des Problems. — Waldemar Carlsson, *Stralsund och Kejsaren 1636—1637*, [Svensk] Hist. Tidskr. 50, 1930, H. 2, S. 196—211 schildert die von K. Ferdinand II. durch den Gesandten Greiffenklau 1636 bei der Stadt unternommene Werbung um Abfall von Schweden und ihre Abweisung durch den Rat. O. A. Johnson, *Franske Arkivstudier* (Skrifter utg. av det Norske Videnskaps-Akademi i Oslo II. Hist.-Filos. Kl. 1929, Nr. 4, 153 S.) bringt in bunter Fülle Norwegen betreffende Akten aus den Pariser Archiven, vom 13.—19. Jahrhundert, teils in Regesten, teils in Auszügen oder vollständigem Abdruck; der Hauptteil entfällt auf Akten aus der Zeit Christians IV., die sich in den Archives des Affaires Etrangères befinden, u. a. die Instruktion des französischen Gesandten für die Friedensverhandlungen von Brömsebro-Christianopel, ferner Mitteilungen über die Textilindustrie des dänischen Reiches von 1765 u. a. m.

Den nach Unterdrückung der Hamburger Islandfahrt unter Christian IV. eingerichteten dänischen Monopolhandel bis zum Ende des 18. Jahrhunderts untersucht Jón I. Aðils, *Den danske Monopolhandel på Island 1602—1787* (Overs. af Fr. A. Brekkan, Københ. 1926—27, Gyldendal, XIV u. 726 S.) und den gleichen Gegenstand behandelt für die Färöer Anton Degn, *Oversigt over Fiskeriet og Monopolhandelen paa Færøerne 1709—1856* (Thorshavn 1929); vgl. auch von demselben Verfasser *Marken som Værdienhed paa Færøerne* in [Dansk] Hist. Tidsskr. X. R. 1. Bd., S. 68—78.

Eine Zusammenstellung der Schiffe der kurbrandenburgischen Marine i. J. 1685 mit Größenangaben und Baudaten bringt auf Grund eines Pillauer Schiffsmagazinbuchs im Geh. Staatsarchiv in Berlin Chr. Voigt, *Von den Kriegsschiffen Kurbrandenburgs* (Schiffbau und Schiffahrt, 31. Jahrg., H. 16, Aug. 1930). — Hans Hübner, *Das Schiffstagebuch der Flotte des Prinzen Conti auf seiner Reise nach Danzig i. J. 1697* (Mitt. d. Westpreuß. Geschichtsvereins, 28. Jg., 1929, Nr. 2) schildert u. a. die Wegnahme einiger Danziger Schiffe auf der dortigen Reede durch die Franzosen, eine für den Kommandanten, den bekannten Jean Bart, wenig ehrenvolle Episode.

Außerordentlich lehrreiche Einblicke in den Handel des 17. Jahrhunderts gewährt die in ihren Hauptteilen auf eigenem Quellenstudium in den Rigaer Archiven beruhende Abhandlung von Georg Jensch, *Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert* (Mitt. a. d. livländ. Geschichte, hrsg. v. d. Ges. f. Gesch. u. Altertumskunde zu Riga, 24. Bd., 1930, S. 49—140). Der Stadt war es dank ihrer günstigen Lage gelungen, seit dem 14. Jahrhundert sich im Handel beherrschend zwischen die von Westen kommenden Gäste und die Produktion des russischen Hinterlandes einzuschieben. Aber für die Sicherung regelmäßiger Warenlieferungen aus dem Hinterland mußten Kredite gegeben werden, und diese Kredite waren etwa seit Ende des 16. Jahrhunderts „eingefroren", d. h. an eine Rückzahlung war infolge ihrer übermäßigen Höhe nicht mehr zu denken und sie verwandelten sich in ein Mittel zur Kundensicherung und in erbliche Belastungen der bäuerlichen Produzenten, deren schriftliche Festlegung in den „Bauernbüchern"

diese zu einer Art von Rentenpapieren machten. Während Riga sein Handelskapital so einseitig im Osten festlegte und seinen Einfluß immer weiter ins Hinterland vorschob (s. die Karte), verhielt es sich nach dem Westen völlig passiv. Hier beherrschten die westlichen Fremden, besonders die Holländer, seit Mitte des 16. Jahrhunderts, völlig das Feld. Versuche des Rigaischen Rats, durch Gründung einer „Allgemeinen Handlungskompagnie" (1638), die dann 1642 durch eine „Hanfkompanie" abgelöst wurde, das Absatzmonopol der Holländer zu brechen, schlugen fehl, aber ebenso wenig führten die zum Ersatz verschärften gästerechtlichen Bestimmungen zum Ziel. Auch die Eigenreederei blieb schwach und trat nur als gelegentliche Kriegsblüte auf. Einige Exkurse und Beilagen, unter denen der über die Zölle und den Einfluß der schwedischen Merkantilismus (Exk. III, S. 112f.) und die Tabellen über Rigas Schiffs- und Warenverkehr im 17. Jahrhundert (S. 132/33) hervorgehoben seien, erhöhen den Wert der sorgfältigen und gründlichen Abhandlung.

Ähnliches Lob können wir, indem wir uns wieder dem Westen zuwenden, der Untersuchung von Violet Barbour über *Dutch and English Merchant Shipping in the 17th. Century* (Econ. Hist. Review Vol. II Nr. 2, 1930, S. 261—90) spenden. Die amerikanische Verfasserin vergleicht die holländische und englische Handelsflotte und -schiffahrt nach ihren charakteristischen Zügen. Die englischen Schiffe waren stärker und solider, nach Art von Kriegsschiffen, gebaut, die holländischen, besonders die Fluiten, mehr den Erfordernissen des Handelsverkehrs angepaßt. Die englischen Schiffe konnten daher ihren Zweck wohl im Handel nach der Levante, dem Mittelmeer, Ostindien und den Kolonien erfüllen, dagegen im Handel nach der Ostsee, Norwegen, Archangel usw. waren sie den holländischen hoffnungslos unterlegen, denn diese waren billiger gebaut, konnten also bei gleicher nomineller Tragfähigkeit viel billiger fahren. Die Navigationsakte suchte zwar den Bau auf englischen Werften und das Fahren mit vorwiegend englischer Mannschaft zu ermutigen oder besser zu erzwingen; aber es wurde nur wenig nach holländischem Muster gebaut, weil bei den teuren Frachten der englischen Schiffe die Baupreise in England sich auch dann noch zu hoch stellten — ein regelrechter

Circulus vitiosus. Die englischen Kaufleute und Reeder opponierten daher vielfach der Navigationsakte, weil sie die holländischen Schiffe nicht entbehren konnten (vgl. z. B. die Petition von William Harrington, importer of Prussian plank for the navy, 1670, S. 268 A. 1: Die englischen Schiffe können wegen ihrer ungeeigneten Bauart nur halb soviel Ladung nehmen wie die gleichgroßen holländischen). Die Folge von alledem war, daß der Bau bei gleichgroßen Schiffen in Holland um ein Drittel bis um die Hälfte billiger als in England war, und daß sich in Friedensjahren die holländischen Frachtraten, zumal die Engländer eine verhältnismäßig viel größere Mannschaft führten, um ein Drittel bis zur Hälfte niedriger als die englischen stellten. Eine Folge der englischen Navigationsakte war, daß gegen Ende des 17. Jahrhunderts die skandinavischen Handelsmarinen einen starken Aufschwung nahmen (dabei aber viel Schiffe in Holland bauen ließen), eine weitere, daß die Engländer mit Vorliebe gekaperte holländische Schiffe verwendeten. Nach einer amtlichen Aufstellung betrug die Zahl der holländischen Schiffe, die während der beiden ersten englisch-holländischen Kriege gekapert und nationalisiert wurden 463 (davon 341 in London), und die Zahl der zwischen 1667 und 1676 nationalisierten Schiffe holländischer Herkunft 328 (306 in London). Mit gewissen Vorbehalten kommt man zum Ergebnis, daß rund 1200 fremdgebaute Schiffe (vielleicht ein Drittel bis ein Viertel der gesamten Schiffsräumte) in der englischen Handelsmarine unmittelbar vor dem Frieden von Nymwegen (1600) beschäftigt waren, fast alles Holländer. In den 1680er Jahren trat dann eine starke Depression für die englische Schiffahrt ein, ein großer Teil des englischen Handels wurde damals in neutralen Schiffen befördert (Belege besonders aus den Port Books von Bristol). Daß sich die englische Schiffahrt trotzdem hielt, war vielleicht weniger auf die Navigationsakte direkt als auf die Entwicklung der englischen Kolonien in der langen Friedenszeit (nur 5 Kriegsjahre von 29 Jahren) vor dem Kriege der Augsburger Liga (1689—97) zurückzuführen. Englische und holländische Schiffahrt konnten — entgegen dem, was die Zeit glaubte — sehr wohl nebeneinander gedeihen.

W. V.

Die Arbeit von Gerhard Adler, *Englands Versorgung mit Schiffsbaumaterialien aus englischen und amerikanischen Quellen, vornehmlich im 17. Jahrhundert,* (Beiheft 16 zur Vierteljahrschr. f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch., Stuttgart 1929, 118 S.) ist insofern von einem nicht ganz gewöhnlichen Mißgeschick heimgesucht worden, als dem Verf. die bereits 1926 erschienene Monographie von Albion, *Forests and Sea-Power* (vgl. Hans. Geschichtsbl. 1928, S. 258) gänzlich entgangen war, die in ihrer umfassenden, mustergültigen Quellenverwertung und Problemstellung für dieses bisher so stiefmütterlich behandelte Gebiet als abschließende Untersuchung anzusprechen ist. Damit war, da das übrige Schiffsmaterial von ihm nur ganz obenhin auf wenigen Seiten gestreift wird, die vorliegende Untersuchung schon vor ihrer Abfassung in fast allen Teilen überholt, zumal sie auch gegen diejenigen Abschnitte des Albionschen Werkes, mit denen sie parallel geht, empfindlich abfällt. Bei allem Fleiß in der Sammlung des Materials läßt sie vielfach die notwendige Schärfe und Klarheit in der Problematik vermissen. Sowohl die Herausarbeitung der technischen Anforderungen an das Schiffsbaumaterial, wie auch jede Differenzierung nach den verschiedenen Holzarten ist unterblieben; trotz der Betonung der überragenden Bedeutung der Versorgung der Kriegsflotte sind deren fundamentale Beziehungen zur Seekriegsgeschichte nur in einzelnen, verstreuten Bemerkungen berücksichtigt. (Hier hätte der Verf. mit Vorteil den ihm ebenfalls unbekannten Tedder, *Navy of the Restoration,* Cambridge 1916, verwerten können). So läßt die fast völlige Vernachlässigung der Zufuhr aus dem Baltikum deren ganzes Wechselspiel mit der Versorgung aus Stammland und Kolonien ebensowenig genügend klar hervortreten wie die grundlegende Bedeutung der Sicherheit dieser Zufuhrstraße für England bis zum Ende der napoleonischen Kriege.

Aber auch in der Behandlung der vorwiegend berücksichtigten Wirtschaftspolitik vermissen wir über zahlreichen, wenig zum Thema gehörigen Notizen — namentlich in den Kapiteln zur Kolonialgeschichte — jegliches Erwähnen so grundsätzlicher Gesichtspunkte wie der „Broad-arrow"-Politik. Die Arbeit, die somit in ihrer heutigen Gestalt leider nur in einzelnen Notizen uns Neues

zu bringen vermag, würde für uns wie den Verfasser ganz erheblich gewonnen haben, wenn er auf der Albionischen Darstellung aufbauend ein dort nur gestreiftes Spezialthema — etwa die Handelsflotte — behandelt hätte.

H. Rosinski.

John U. Nef, *The dominance of the trader in the English Coal industry in the 17. century* (Journ. of Ec. and Bus. Hist. I, Nr. 3, Mai 1929, S. 422—433) zeigt, daß der Kohlenbergbau im 17. Jahrhundert eine der wichtigsten Gelegenheiten für Kapitalanlage bot. Die Kohlenhändler spielten eine bedeutende Rolle in der Londoner Kaufmannschaft, machten die Bergwerksbesitzer mehr und mehr von sich abhängig und beherrschten dadurch auch die Industrie; es gelang ihnen sogar, in die Aristokratie einzudringen und die Krone finanziell in Abhängigkeit zu bringen.

S. Elzinga, der schon früher über die Vorgeschichte des französisch-holländischen Krieges von 1672 geschrieben hatte (s. Hans. Geschichtsbl. 1927, 240) behandelt im Economisch-Historisch Jaarboek XV, 1929, S. 221—273 *Le tarif de Colbert de 1664 et celui de 1667 et leur signification* und bringt die beiden bisher nur nach Drucken bekannten Texte nach den Originalen in den Archives nationales in Paris zum Abdruck. Das Stück von 1664 ist ein „Edikt zur Regelung der Ein- und Ausfuhrzölle", Sept. 1664; ob dazu ein Tarif im eigentlichen Sinne gehörte, ist nicht bekannt, der Text gibt selbst die Änderungen zu jeder Zollposition an. Der Zweck des Edikts war, die wirtschaftliche Einheit Frankreichs herzustellen, was aber nur für das Gebiet der cinq grosses fermes gelang. Das Stück von 1667 dagegen ist ein wirklicher Tarif und zwar ein Kampftarif gegen das Ausland, der Frankreich mit einer neuen, fast mit den politischen Grenzen zusammenfallenden Zollinie umgab.

Die französisch-holländischen Handelsbeziehungen am Anfang des 18. Jahrhunderts beleuchten mehrere von Henri Sée und Léon Vignols herausgegebene Denkschriften französischer Kaufleute, worin sie ihren Befürchtungen über das Wiedereindringen der Holländer in den französischen Seehandel mit dem Norden infolge der Bestimmungen des Friedens von Rijswijk 1697 und des Tarifs von 1699 Ausdruck geben, die den Holländern wieder

beträchtliche Vorteile einräumten (*Quelques documents sur les relations commerciales entre la France et la Hollande au début du 18e siècle*, Economisch-Hist. Jaarboek XV, 1929, S. 287—306). — L. Vignols veröffentlicht eine Studie über die Leuchttürme der Bretagne (*Les phares en Bretagne au 18. siècle*, Annales de Bretagne 1928). Dem früher (Hans. Geschichtsbl. 1929, S. 304) besprochenen Werk von G. Martin über Nantes reiht sich jetzt ein Buch von Paul Jeulin, *L'évolution du port de Nantes; organisation et trafic depuis les origines* an (Paris 1929, Presses Universitaires). Die Entwicklung läßt sich vom 15. Jahrhundert ab verfolgen, doch ist das ma. Material spärlich. Vom 16. Jahrhundert ab ist N. ein großer internationaler Hafen, aber sein Handel ist zunächst in den Händen von Fremden, Spaniern im 16., Holländern im 17. Jahrhundert. Erst im 18. Jahrhundert, der Glanzzeit der Stadt, begannen die einheimischen Reeder und Kaufleute die Führung zu übernehmen; der Handel nach den Antillen und der Sklavenhandel stehen im Vordergrunde. Die Napoleonischen Kriege ruinierten N., im 19. Jahrhundert erfolgte langsamer Wiederaufstieg, doch trat an Stelle des kolonialen Handels der europäische.

Auch einige beachtenswerte Beiträge aus England beleuchten die Seehandelsverhältnisse am Anfang des 18. Jahrhunderts. André L. Simon, *The Bolton letters*, Bd. I (1695—1700), London 1928, beginnt mit Veröffentlichung der geschäftlichen Korrespondenz des englischen Kaufmanns, Bankiers und Reeders William Bolton (aus Warwick), der sich in Madeira ansässig gemacht hatte und von dort Geschäftsbeziehungen bis England, Island, Westindien und Nordamerika unterhielt, indem er Madeiraweine dorthin aus- und die Waren jener Länder einführte. — Elizabeth Donnan, *The early days of the South Sea Company 1711—18* (Journal of Econ. and Bus. Hist. II Nr. 3, Mai 1930, S. 419—450) schildert hauptsächlich den Sklavenhandel, der durch den Assiento-Vertrag im Utrechter Frieden 1713 England vorbehalten und von der Regierung der 1711 begründeten South Sea Company übertragen wurde, auch die inneren Betriebsschwierigkeiten und Reibungen mit Konkurrenten und Kunden, mit Jamaica und Spanien, die den Handel wenig einträglich machten. Eine spätere Periode

in der Geschichte der Kompagnie behandelt A. S. Aiton, *Assiento Treaty as reflected in the Papers of Lord Selborne* (Hispanic-American Hist. Review Vol. 8, S. 167—177), während der Aufsatz von Miss Vera S. Brown, *South Sea Company and Contraband Trade* (Americ. Hist. Review Vol. 31, S. 662—78) sich nur mit dem Schmuggelhandel befaßt. — Ein neuer Band des *Calendar of State Papers, Colonial Series,* America and West Indies, Aug. 1714 bis Dez. 1715 (London 1928) gestattet die Folgen der Thronbesteigung Georgs I. in den Kolonien zu verfolgen, und zwei neue Bände der seit 1916 gesondert von der Colonial Series herausgegebenen *Journals of the Commissioners for Trade and Plantations* (1723—28 und 1729—34, London 1928) lassen die Tätigkeit dieser Vorläufer des Board of Trade verfolgen, von denen man die Überwachung der Handelsbilanz und die Beobachtung des Beschäftigungsgrades der Arbeiterschaft erwartete, die sich aber hauptsächlich mit dem Kolonialhandel nach Amerika befaßten; der Gegensatz zwischen Mutterland und Kolonien tritt hier schon ein Menschenalter vor 1763 deutlich zutage. — Das Buch von T. S. Ashton und I. Sykes, *The coal industry of the eighteenth century* (Manchester, Univ. Press 1929, 268 S.) gestattet die von J. U. Nef (s. o. S. 298) behandelten Verhältnisse ins 18. Jahrhundert hinein zu verfolgen. An einem Sonderbeispiel, dem kleinen, an der nördlichen Westküste Englands gelegenen Whitehaven, erläutert P. Ford Zustände des Tabak- und Kohlenhandels (*Tobacco and Coal; a Note on the economic history of Whitehaven,* Economica 1929, Nr. 26), während A. Rive im Econom. Journal, Hist. Series Nr. 4, 1929, *A short history of Tobacco Smuggling* liefert.

Ein frühes Beispiel preußisch-hanseatischen Zusammenwirkens weist Ernst Heymann in seinem Akademievortrag *Entstehung und Schicksale des friderizianischen Handelsrechts* (Sitz.-Ber. der Berlin. Ak. d. Wiss., Hist.-Phil. Klasse, 24. Jan. 1929) nach: Das preußische Handelsrecht ist das erste europäische Handelsgesetzbuch, das diesen Namen verdient. Es wurde von den preußischen Räten Klein und Suarez ausgearbeitet und auf Veranlassung des Ministers Carmer (1786) von den Hamburgern J. G. Büsch, G. H. Sieveking und Ulrich Moller, sowie von dem

Lübecker H. Gaedertz durch wertvolle Zusätze und Verbesserungen ergänzt.

In die Napoleonische Zeit führen uns die Aufsätze von J. Holland Rose, *British West Indian Commerce as a factor in the Napoleonic war* (Cambridge Hist. Journal, Vol. III Part 1, 1929) und W. Freeman Galpin, *The American grain trade under the embargo of 1808* (Journ. of Ec. and Bus. Hist. II Nr. 1, Nov. 1929, S. 71—100), der einen scharfen Rückgang des amerikan. Kornexports nach England und Westindien als Folge des Embargos nachweist. Interessante Einblicke in die Zustände in Emden, Bremen, Hamburg in der wilden Spekulationszeit am Ende des 18. Jahrhunderts gewähren die Geschäftsbriefe eines Amsterdamer Kaufmanns, die Leonie van Nierop im Economisch-Histor. Jaarboek XV, 1929, S. 1—184) herausgegeben hat: *Brieven van Gijsbert Karel van Hogendorp en Willem van H., deelgenooten in het handelshuis G. K. van Hogendorp en Cie. te Amsterdam, in den Zomer van 1798, gedurende de reis van G. K. v. H. door Duitschland, en dagboek von G. K. v. H. 19. Juli bis 25. Sept. 1798*). — Eine Berliner Dissertation von Hans Saring, *Die Wirkung der Kontinentalsperre auf Preußen* (1930) liegt uns bisher nur als Teildruck vor; nach ihrem vollständigen Erscheinen wird auf sie zurückzukommen sein.

Zum Schluß seien noch einige Neuerscheinungen und Aufsätze zur Kolonialgeschichte kurz angeführt. Im Erscheinen begriffen ist ein auf 8 Bände berechnetes Sammelwerk *The Cambridge History of the British Empire*, dessen 1. Band, *The old Empire* (Cambridge, Univ. Press. 1929) die Zeit vom Beginn britischer Übersee-Ausbreitung bis 1783 behandelt; bemerkenswert sind darin besonders Ausführungen von Prof. C. M. Andrews über die „Acts of Trade" (Navigationsakte usw.) und von I. F. Rees über *Mercantilism and the colonies*. — Ein französisches Gegenstück dazu ist die in 6 Bänden geplante, von G. Hanotaux und A. Martineau herausgegebene *Histoire des Colonies Françaises* (Paris 1930f.), deren 1. Band außer einer allgemeinen Einleitung die Geschichte der amerikanischen Kolonien aus der Feder von Ch. de la Ronçière u. a. enthält. G. B. Parks, *Richard Hakluyt and the English Voyages* Neu York 1928, American Geogr.

Society, Spec. Public. Nr. 10) bringt viel neues Material zur Geschichte des Entdeckungszeitalters, u. a. eine Liste der englischen Bücher über Geographie und Reisen bis 1600. — In den ostasiatischen Bereich führt das Buch von D. G. E. Hall, *Early English intercourse with Burma (1587—1743)*, London 1928, 276 S., während die Schrift des Holländers W. J. M. Buch, *De Oost-Indische Compagnie en Quinam. De Betrekkingen der Nederlanders met Annam in de 17e eeuw*, Amsterdam 1929, u. a. die Versuche der Holländer, die annamitischen Produzenten zur Umstellung von Seiden- auf den Zuckeranbau zu bewegen, schildert. — Von der Beschreibung der Niederl.-Ostindischen Kompagnie von Pieter van den Dam (s. Hans. Geschichtsbl. 1929, S. 307) ist jetzt auch der II. Deel, gleichfalls herausgeg. von Dr. F. Stapel, erschienen ('s Rijks Geschiedkundige Publication Nr. 68, 's Gravenhage, Nijhof, 728 S.). — Die im fernen Osten sich abspielenden Vorgänge während des engl.-holl. Seekrieges von 1672—74 untersucht C. R. Boxer, *The third Dutch War in the East (1672—74)*, Mariners Mirror. XVI, Nr. 4, Okt. 1930, S. 343—86. — Aus dem amerikanischen Bereiche notieren wir folgende Schriften: André E. Sayous, *Partnerships in the trade between Spain and America and also in the Spanish Colonies in the XVI. century* (Journal of Ec. and Bus. Hist. I Nr. 2, Febr. 1929, S. 282—301) führt aus, daß der spanisch-amerikanische Handel im 16. Jahrhundert nicht in Form großer Kompagnien, sondern in den älteren italienischen Geschäftsformen der *commenda* und der *societas* betrieben worden sei, und belegt besonders die erstere Form der Partnerschaft mit einzelnen Beispielen. Léon Vignols schildert als Beispiel für *Early French colonial policy* (Journal of Ec. and Bus. Hist. II Nr. 1, Nov. 1929, S. 101—145) die Schwierigkeiten bei der Besiedlung Haitis durch französische Kolonisten. Zwei andere Beiträge zur Geschichte des französisch-westindischen Kolonialwesens und -handels sind: I. Tramond, *Saint-Domingue en 1756 et 1757 d'après la correspondance de l'ordonnateur Lamber* (Paris 1929, 110 S.) und H. Sée, *Le trafic d'un négociant-armateur aux Antilles 1751—1758* (= Mémoires et Doc. p. serv. à l'hist. du comm. et de l'industrie en France éd. I. Hayem Nr. 12, 1929; es handelt sich um den Reeder Cruon aus Bordeaux). Die Anfänge des

amerikanischen Kaffeeanbaus untersuchen A. Chevalier und Mr. Dargon, *Recherches historiques sur les débuts de la culture du caféier en Amérique* (Ann. de l'Acad. des Sciences coloniales 1927). L. Vignols, *Flibuste e boucane au 17e et 18e siècle* (Revue d'hist. écon. 1928) greift das vielbehandelte Thema des westindischen Seeräuberunwesens auf. — Ein hervorragendes neues Werk über Kanada bis zum Übergang unter britische Herrschaft stammt aus der Feder von George M. Wrong, *The rise and fall of New France* (London 1928, Macmillan, 2 Bände), und eine wertvolle Ergänzung dazu ist das Buch von H. A. Innis, *Select Documents in Canadian economic History 1497—1783* (Toronto, Univ. of Tor. Press 1929, XXXIV, 581 S.), das praktisch eine Wirtschaftsgeschichte Kanadas bis 1783 darstellt. — H. J. Priestley, *The Coming of the White Man 1492—1848* (New York 1929, 411 S.) bildet einen Band einer *History of American Life* (hrsg. von A. M. Schlesinger und D. R. Fox), behandelt hauptsächlich Spanier, Franzosen und Holländer in Amerika bis 1848 und ist mehr kulturhistorisch und populär gehalten.

---

4. Zur Geschichte einzelner Hansestädte.

Von

Hans-Gerd von Rundstedt.

Durch Besprechungen in Bd. 57 (1928) der Zeitschr. d. Berg. Gesch.-Ver. werden wir auf einige schon früher erschienene Werke zur Geschichte Solingens aufmerksam gemacht. In *Solingen und sein Industriebezirk Ohligs, Wald, Gräfrath und Höhscheid*, bearb. u. herausg. von Stadtbaurat Schmidhäußler (Solingen und Düsseldorf 1922), behandelt A. Weyersberg die Geschichte von Solingen und seiner, in ihren Anfängen in Dunkel gehüllten, Industrie und der Herausgeber die Baugeschichte und Baukunst. Albert Weyersberg handelt mit künstlerischen Tafelbeigaben über *Solinger Schwertschmiede des 16. und 17. Jahrhunderts und ihre Erzeugnisse* (1926). Die von der Industrie- und Handelskammer S. herausgeg. *Beiträge zur Solinger Wirtschaftsgeschichte* (Solingen 1927) behandeln die Tätigkeit der im Jahre 1840 errichteten

Kammer während des 19. und 20. Jahrhunderts. — Zu der in der Hans. Umschau 1928 S. 264 erwähnten Stadtgeschichte von Ratingen veröffentlicht Otto R. Redlich einen Quellenband, umfassend den Zeitraum von 1276 (Erhebung zur Stadt) bis 1785, wobei die beiden letzten Jahrhunderte nur spärlich vertreten sind. Auf die Blütezeit, die die Erzeugnisse der Ratinger Rüstungs- und Scherenindustrie auf den Märkten von Antwerpen, Herzogenbusch und Reval zeigt, folgt infolge ständiger Kriegswirren und Seuchen im 16. und 17. Jahrhundert ein schneller Abstieg. Die Einleitung unterrichtet über Entstehung der Stadt, Gerichts- und Stadtverfassung und städtische Verwaltung (*Quellen zur Rechts- und Wirtschaftsgeschichte der rheinischen Städte, Bergische Städte III. Ratingen.* Bonn 1928, Hanstein, XI u. 322 S.). *v. R.*

Walter Hävernick, *Der Kölner Pfennig im 12. und 13. Jahrhundert. Periode der territorialen Pfennigmünze.* (Beiheft 18 zur Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart. W. Kohlhammer 1930.) Dieses aus einer Hamburger Dissertation hervorgegangene Buch ist ein wertvoller Beitrag zur allgemeinen deutschen Geldgeschichte, zumal es sich mit dem Kölner Pfennig, einer der wichtigsten deutschen Pfennigsorten des Mittelalters beschäftigt. In einem einleitenden Kapitel gibt der Verfasser eine gute orientierende Übersicht über das Münzwesen der deutschen Kaiserzeit überhaupt, die Entstehung der verschiedenen lokalen Münzfüße infolge der Zersplitterung des Münzregals sowie über die rechtliche Grundlage des Geldumlaufs speziell in den rheinischen Gebieten vom 11. bis 13. Jahrhundert. Weiter wird geschildert, wie Handel und Verkehr sich gegenüber den Mißständen im Münzwesen verhalten, und vor allem durch den Barrenverkehr und weiter durch Bevorzugung bestimmter guter Pfennigsorten, hier in erster Linie des Kölner Pfennigs, den rechtlichen Beschränkungen des Geldumlaufs und dem Grundsatze der Territorialität zu begegnen suchen.

Kurz setzt sich Hävernick weiter im 2. Kapitel mit dem vielumstrittenen Münzfuß des Kölner Denars und der kölnischen Mark auseinander, um dann die einzelnen Münzstätten des Erzbistums — es sind im ganzen 13 — und ihre Tätigkeit zu untersuchen, anschließend die Münzstätten, auf die der Kölner Erz-

bischof als Mitbesitzer einen Einfluß hatte und die nach Osten bis zur Weser reichen.

Das wichtigste Kapitel ist das dritte. Hierin stellt der Verfasser die Verbreitung des Kölner Pfennigs während des 12. und 13. Jahrhunderts fest, und zwar einmal an der Hand der Urkunden und zugleich unter sorgfältiger Benutzung und Auswertung der Münzfunde (73 und 22 zur Ergänzung).

Die Resultate sind auf einer Karte verzeichnet.

Sorgfältig grenzt der Verfasser das Verbreitungsgebiet des Kölner Pfennigs ab gegen andere Pfennigsorten, vor allem die leichteren Utrechter, Trierer, Andernacher, Koblenzer, Mainzer, Wetterauer Pfennige (Frankfurt a. Main und andere) und die gleichwertigen Aachener und Brabanter. Seit dem beginnenden 14. Jahrhundert ist der Kölner Pfennig, namentlich am Mittelrhein, überall im Zurückweichen vor dem von Süden vordringenden „Heller" von Hall (in Worms zuerst 1253, in Mainz und Oppenheim 1266).

Die vortreffliche Arbeit verdient die Beachtung aller Wirtschaftshistoriker, und es wäre zu wünschen, daß sie andere Forscher zu ähnlichen Veröffentlichungen dieser Art für andere deutsche Landschaften anregte. *W. Jesse.*

In den Beiträgen z. Gesch. Dortmunds u. d. Grafschaft Mark 38 (1930), S. 1—78 legt Bruno Meyer eine, auch als Marburger Dissertation erschienene, Abhandlung über *Die Sudermanns von Dortmund, ein hansisches Kaufmannsgeschlecht*, vor. Das stattliche Vermögen der Sudermanns, einer der ältesten und angesehensten Familien Dortmunds, die bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts 13 Ratsherren und 7 Bürgermeister gestellt haben, stammte vornehmlich aus dem Auslandshandel und wurde hauptsächlich in Grundbesitz angelegt. Hervorragend beteiligt waren die S. an der Organisation der Hansekontore in Flandern und Brabant, besonders aber am Handel mit England, wo sie gegen die Mitte des 14. Jahrhunderts als Geldgeber der englischen Krone eine Blütezeit erlebten, bis sie infolge der Erschütterung des englischen Staatskredits der Muddepennigschen Handelsgesellschaft (Tidemann Lemberg) die Kreditgeschäfte überließen und sich wieder dem Warenhandel zuwandten. Am Ende des 15. Jahr-

hunderts starben die S. in Dortmund aus; schon im 13. Jahrhundert hatte sich eine bedeutsame Abspaltung nach Krakau vollzogen; ein Kölner Zweig blühte im 15. und 16. Jahrhundert, ihm entstammte der bekannte hansische Syndikus Dr. Heinrich S. Beigegeben sind 6 Tafeln mit der von L. v. Winterfeld aufgestellten Stammfolge. — Ebenda S. 79—158 ediert und kommentiert August Meininghaus zwei Steuerlisten des Jahres 1499, welche die Erhebung des Königsschosses, d. h. des gemeinen Pfennigs, in zwei Dortmunder Bauernschaften betreffen (die Liste für die dritte ist leider verloren) und interessante Einblicke in die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse Dortmunds um 1500 gewähren. Im Vergleich zu anderen Städten erscheint Dortmund auch damals noch eher als eine wohlhabende, denn als eine verarmte Stadt. Die zu erschließende Einwohnerzahl von 4000 — 4500 bedeutet zwar einen Rückgang gegen die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts (6000—8000 nach J. Otte; vgl. dazu Seeger, Hans. Geschichtsbl. 1926, S. 234), aber doch wohl einen Aufstieg nach den Fehden von 1388/89 und 1445/49 (*Der Dortmunder Königsschoß von 1499. Ein Beitrag zur Sozialgeschichte der Dortmunder Bürgerschaft im 15. Jahrhundert*). *v. R.*

Zu der über Soest erschienenen Literatur gebe ich Herrn Senator Dr. Schwartz, Danzig, das Wort:

Das 25. Heft der Quellen und Forschungen zur Geschichte des Dominikanerordens in Deutschland (Leipzig 1929, Harrassowitz) ist von J. H. Beckmann verfaßt und enthält *Studien zum Leben und literarischen Nachlaß Jakobs von Soest O. P. (1360—1440)*. Die Schrift geht, unter Beifügung einer Schriftprobe, auf das Leben und die Wirksamkeit dieses im Dorfe Schwefe in der Soester Börde geborenen bekannten Theologen ein, wie er, vom Dominikanerkloster in Soest ausgehend und schließlich wieder in ihm sterbend, seine Tätigkeit in Minden, Utrecht, Eisenach, Prag, dann als Universitätsprofessor und päpstlicher Inquisitor in Köln ausübt und somit einer derjenigen Ordensleute ist, über deren Tätigkeit ein verhältnismäßig reiches Material vorliegt. Von besonderem Interesse ist die Darstellung des Inquisitionsprozesses gegen Johann Palborne, Vizekuraten an der Wiesenkirche in Soest, die Streiflichter auf die Inquisition und

ihre Durchführung in den norddeutschen Städten wirft. Der literarische Nachlaß umfaßt historische, theologische, homiletische und rechtliche Werke.

Als Band 20 der Norddeutschen Kunstbücher im Niedersächsischen Bildarchiv Wienhausen ist 1929 von Franz Bock eine mit guten Abbildungen ausgestattete Schrift über die *Wiesenkirche in Soest* erschienen. Sie bringt einiges Neue, bleibt bisweilen aber auch Begründungen schuldig. Der Verfasser geht in seiner Vorliebe für den Einturm als einzig wahre deutsche Baugewohnheit gegenüber den Doppeltürmen französischer Kathedralen soweit, die aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts stammende doppeltürmige Anlage der Westfront der Wiesenkirche als Werk eines minderen Künstlers zu bezeichnen und allen Ernstes auf sie einen einzigen modernen Eisenturm setzen zu wollen. Daß ihm dabei die unter Friedrich Wilhelm IV. und Wilhelm I. ausgebauten beiden heutigen Türme, die zu den besten ihrer Art gehören, höchstes Mißfallen erregen, nimmt nicht weiter wunder. Der Gedanke, daß die Kirche als Pfarrkirche ihre Doppeltürmigkeit, wie St. Marien zu Lübeck, durch das stolze Selbstbewußtsein der Bürger gerade im Gegensatz und im Wetteifer mit den doppeltürmigen Bischofskathedralen erhalten hat, ist dem Verfasser nicht gekommen. Man hat damals sicherlich Doppeltürme nicht als undeutsch empfunden! — Der Ton des Buches, besonders der Anmerkungen, ist ein derartiger, wie er in einer Schrift, die doch wissenschaftlich gewertet werden will, nicht vorkommen sollte. Er erinnert unwillkürlich an das Sprichwort: „Freund, du hast Unrecht, denn du wirst grob."

In einer scharfsinnigen Untersuchung in Band 87 (1930) der Zeitschr. f. vaterländ. Gesch. u. Altertumskunde (Westfalens) tritt F. von Klocke für die Echtheit der *ältesten Soester Stadturkunde*, die von L. von Winterfeld (a. a. O. 86, 1929, S. 235—252) angezweifelt worden war, ein. Die Urkunde ist für den Hansischen Geschichtsverein insofern von Interesse, als sie der Festschrift des Soester Geschichtsvereins zur Pfingstversammlung 1927 in Faksimile beigegeben war. Man wird sich von Klockes Gründen wohl kaum verschließen können.

F. von Klocke, *Studien zur Soester Geschichte* (2 Bde., Soest 1927 u. 1929), ist bereits oben S. 232 von Seeger besprochen.

Heft 44/45 der Zeitschrift des Vereins für die Geschichte von Soest und der Börde bringt eine Reihe von Aufsätzen, aus denen der von H. Schmoeckel über *die Soester Straßennamen*, und zwar die heute bestehenden und die nicht mehr vorhandenen, hervorgehoben sei. Er füllt eine seit langem fühlbare Lücke und berücksichtigt auch die aus anderen Hansestädten zum gleichen Thema vorliegende Literatur. Gewissermaßen eine Ergänzung dazu bietet der Aufsatz von Holthausen, *Die Ortsnamen des Kreises Soest.* — Der gleichzeitig in dem umfangreichen Heft abgedruckte Aufsatz von C. L. Meyer, *Das Soester Häuserbuch, ein Beitrag zur räumlichen Entwicklung*, enthält dagegen so viele Unrichtigkeiten und Ungenauigkeiten, daß bei seiner Benutzung äußerste Vorsicht anzuraten ist. Er behandelt zunächst ein Drittel der Stadt, die Große und die Kleine Westhofe, und soll ein erster Versuch sein. So begrüßenswert ein solcher sein mag, so würde doch der Sache mehr genützt worden sein, wenn mit der Veröffentlichung bis nach eingehenderer Durcharbeitung gewartet worden wäre. — Endlich ist in dem Heft die bereits in früheren Heften der Zeitschrift begonnene vollständige Sammlung der in Soest noch vorhandenen Inschriften zu einem vorläufigen Abschluß gelangt. *Hubertus Schwartz.*

Von Westfalen und dem Rhein wenden wir uns hinüber zur unteren Weser. Hier ist Bremen mit einer stattlichen Anzahl von Beiträgen vertreten. Im 32. Band (1929) des Bremischen Jahrbuchs (auf S. 243—270) setzt Hans Dörries seine in der Hans. Umschau 1929, S. 324 angeführten *Studien zur älteren bremischen Kartographie* fort. Er gibt hier ein Verzeichnis der älteren, das Bremer Gebiet darstellenden Karten des 16. bis 18. Jahrhunderts vor der Landesvermessung von 1790/98. Ganz interessant sind die Kartenansichten des Zusammenflusses von Weser und Lesum bei Vegesack von Johann Rullwagen (1557) und Cornelius Rützen (1573), auch wegen der darauf dargestellten Schiffstypen. — Ebenda S. 195—232 legt Karl Reineke eine lehrreiche Abhandlung über *das bremische Bürgerrecht* vor. Das Marktprivileg von 965 schuf noch nicht den Begriff der Stadt;

das Bürgerrecht wird zuerst in der Barbarossa-Urkunde von 1186 erwähnt. Die ersten Ratsherren gehörten dem Ministerialenstande an, unter dessen Führung sich im Laufe des 13. Jahrhunderts ein politisch selbständiges Bürgertum herausbildet. Das älteste Bürgerbuch wurde 1289 angelegt; die Aufnahme ins Bürgerrecht erfolgte durch die Ratsherren. Das 16. Jahrhundert bringt den Höhepunkt straffer Organisation, indem jeder Einwohner Bürger sein mußte. Seit 1661 gibt es in den drei Stadtteilen — Alt-, Neu- und Vorstadt — gesonderte Bürgerbücher.

Von den „Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen", die von H. Entholt als Leiter des Staatsarchivs herausgegeben werden, haben wir diesmal zwei neu erschienene Hefte anzuzeigen, die eine dankenswerte Aufhellung der bremischen Finanzgeschichte bieten. Im 2. Heft (Bremen 1929, G. Winters Buchhandlung Fr. Quelle Nachf., 191 S.) behandelt Wilhelm Steuernagel *die Geschichte der bremischen Konsumtionssteuer und ihre Stellung im Rahmen des bremischen Steuersystems.* Zur Finanzierung der neu eingerichteten stehenden Truppe wurde seit 1625 eine Abgabe von den wichtigsten der in der Stadt verbrauchten Güter (Nahrungsmittel, geistige Getränke und sonstiges, darunter namentlich Feuerungsmaterial) erhoben. Während diese Steuer ursprünglich als zeitlich begrenzte Zwecksteuer gedacht war, wurde sie allmählich zu einer ständigen Einnahme zur Befriedigung allgemeiner Staatsbedürfnisse. Organisation, Erhebung, Umfang der Steuerpflicht sowie Einnahmen, Ausgaben und Verschuldung der Konsumtionskammer werden eingehend geschildert. Zusammen mit der vom Umsatz der belasteten Güter erhobenen Akzise machte die Konsumtionssteuer stets den Hauptteil der bremischen Steuereinnahmen aus. Während der Franzosenherrschaft wurde die Konsumtionssteuer durch den nach französischen Methoden organisierten Octroi ersetzt, gleich nach der Befreiung aber unter Beibehaltung des Prinzips der fiskalischen Kasseneinheit sowie der Dezentralisation der Erhebung wieder eingeführt und erst anläßlich des Zollanschlusses von 1888 in die Verbrauchssteuer übergeleitet, welche am 1. Mai 1902 aufgehoben wurde. — Das 3. Heft (Bremen 1930, 256 S.) ist dem bremischen Anleihewesen gewidmet. — Hermann

Albers, *Die Anleihen der Stadt Bremen vom 14. bis zum 18. Jahrhundert* untersucht auf Grund eines reichhaltigen Urkundenmaterials aus dem bremischen Staatsarchiv die verschiedenen Arten der Geldaufnahme in den einzelnen Jahrhunderten und geht, soweit es die Quellen erlauben, den Zusammenhängen zwischen der bremischen Anleihepolitik und den allgemeinen politischen Zeitverhältnissen nach, wobei wir auch einen Einblick in die Lage des bremischen Staatshaushalts zu verschiedenen Zeiten gewinnen. Neben der Verpfändung geliehener Hypothekenbriefe, Schuldscheinen, Leibrente und Ewiggeld sind die Rentenverkäufe mittels der von der Rhederkammer, die während der inneren Unruhen der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts als städtische Finanzbehörde eingerichtet wurde, ausgegebenen Rhederbriefe als die wichtigste Art der Geldaufnahme anzusprechen. Als Anlage sind ein chronologisches Verzeichnis der Anleihen, ein Namenregister und einige Urkunden beigegeben. — In demselben Heft behandelt Walter Randermann *die bremischen Staatsanleihen im 19. Jahrhundert.* Die durch die kriegerischen und politischen Wirren um die Jahrhundertwende verursachte gewaltige Zunahme der Staatsschulden (1807 erste und einzige Ausschreibung einer Zwangsanleihe in Bremen) zwang Bremen ebenso wie die meisten europäischen Staaten unmittelbar nach den Freiheitskriegen zu einer durchgreifenden Reform seines Schuldenwesens; nach englischem Vorbild wurde zur Tilgung der gesamten Staatsschuld ein Tilgungsfonds aus dem Erlös verkauften Staatseigentums eingerichtet, an dessen Stelle später (1863) jährlich ein fester Betrag aus der Generalkasse zur Schuldentilgung in den Etat eingesetzt wurde. 1827, mit dem Jahre der Gründung Bremerhavens, beginnt für Bremen die Zeit der produktiven Staatsanleihen, welche ihren Anlaß neben kommunalen Aufgaben (Staats- und Stadthaushalt Bremens sind bis heute noch nicht getrennt) der notwendigen Finanzierung großer Verkehrsanlagen, namentlich von Eisenbahn- und Hafenbauten, verdankten. Die durch den wachsenden Konkurrenzkampf mit anderen Welthäfen geforderte Ausgestaltung der Handels- und Schiffahrtsanlagen führte seit der Mitte der 80er Jahre zu einer rasch zunehmenden Staatsverschuldung.

Beiträge zur Geschichte des bremischen Heringshandels vom 16. bis 18. Jahrhundert liefert Ernst A. Runge (Abhandlungen des Instituts für Seefischerei, Heft 3, Wesermünde 1930, 22 S.). In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts genoß der holländische Hering einen guten Ruf als Qualitätsware. Während die Bremer ihn anfänglich selbst in Holland holten, kam es infolge der Wirren des spanisch-niederländischen Krieges dahin, daß die Holländer den Hering nach Bremen brachten, von wo er teilweise auch durch holländische Zwischenhändler — namentlich reformierte Emigranten sind hier zu nennen — unter Umgehung des hansischen Gästehandelsverbotes nach dem Binnenland weitergeleitet wurde. Gegen diese und andere Mißbräuche wandte sich der Rat in dem für später grundlegenden Mandat von 1581. Gegen die am Anfang des 18. Jahrhunderts aufkommende Konkurrenz des nordischen (Berger und englischen) Herings mußte die holländische Qualitätsware durch besondere Maßnahmen geschützt werden. Anhangsweise sind das erwähnte Mandat von 1581 sowie ein „Placaet" der holländisch-westfriesischen Staaten von 1715 gedruckt.

Über den altberühmten *Ratskeller zu Bremen* legt jetzt Hermann Entholt, nachdem die Bücher von Kohl (1863) und W. v. Bippen (1889) vergriffen sind, aus eigenen Forschungen ein gediegen ausgestattetes und mit schönen Abbildungen versehenes Werkchen in literarisch-künstlerischer Form vor (Bremen 1929, G. Winter, 89 S.). Bis 1815 wurde das Recht des Weinausschanks für Rhein- und Moselwein vom Rat als Monopol beansprucht und ausgeübt. In gefälliger Darstellung erzählt uns der Verfasser von der Verwaltung des Kellers durch die Weinherren und den Kellerhauptmann, von Einnahmen und Ausgaben und den Weinsorten im Wandel der Zeiten, sowie von den Kellerräumlichkeiten, dem Leben und Treiben im Keller und den Weinspenden. Den Beschluß macht der Abdruck der Weinkarten von 1820, 1891 und 1929, die im Leser das lebhafte Verlangen nach einem dieser köstlichen Tropfen wachrufen. Hoffen wir, daß dieser Wunsch den Besuchern des kommenden Hansetages zu Bremen ausgiebig in Erfüllung gehen möge!

Im 2. Heft der von der Historischen Gesellschaft des Künstlervereins zu Bremen herausgeg. „Bremischen Weihnachtsblätter"

behandelt Hermann Tardel, *Bremen im Sprichwort* (Bremen 1929, G. Winter, 63 S.) die durch das Sprichwort gestellten, namentlich volkskundlichen, Probleme an Hand einer Auswahl von Sprichwörtern mit spezifisch bremischem Gehalt, wie sie an öffentliche Gebäude, an Straßen, Stadtteile und die Umgebung der Stadt sowie an Bremen und die Bremer in ihrer Gesamtheit anknüpfen.

Schwächer als Bremen ist diesmal Hamburg in der hansischen Literatur vertreten. — Alfred Dreyer behandelt in einem flott geschriebenen Aufsatz *die Belagerung Hamburgs durch die Dänen im August und September 1686* (Nordelbingen 7, 1928, S. 251—298), bei der das kurz vorher neu angelegte Sperrfort, die Sternschanze, eine Hauptrolle spielte. Das unter Ausnutzung der innerpolitischen Gegensätze in Hamburg, die gerade damals zum Siege der von Snitger und Jastram geführten Demokratenpartei über den aristokratischen Rat geführt hatten, angelegte Unternehmen des Dänenkönigs Christian V., das ihn in den erstrebten Besitz der Elbmetropole setzen sollte, scheiterte nach vergeblicher Belagerung sowohl an dem opfermütigen Zusammenhalten der Hamburger Bürgerschaft als auch an dem einheitlichen Widerstand der auswärtigen und deutschen Mächte, unter denen besonders der Große Kurfürst zu nennen ist. — Ernst Baasch, dem die Geschichte seiner Vaterstadt schon manchen wertvollen Beitrag verdankt, legt jetzt eine *Geschichte des Hamburgischen Zeitungswesens von den Anfängen bis 1914* (Hamburg 1930, Friederichsen, de Gruyter & Co. m. b. H., VI u. 156 S.) vor. Mit Beschränkung auf die politischen Zeitungen werden wir von den Anfängen der hamburgischen Zeitungspresse im 17. und 18. Jahrhundert durch die Kämpfe unter der Zensur (1819—1848), die zunehmende Politisierung in den folgenden Jahren und die Umstellung der Lokalzeitungen auf die deutschen Angelegenheiten im Zeitalter Bismarcks bis zu den letzten Erscheinungen im Zeitungswesen vor Ausbruch des Weltkrieges geführt. Dabei erfahren wir viele interessante Einzelheiten, namentlich auch aus der Geschichte der heute noch bestehenden großen Hamburger Zeitungen. — In dem bereits in der Hans. Umschau 1928, S. 261 erwähnten Sammelwerk behandelt Otto Mathies (†) *Hamburgs Seeschiffahrt*

und Seehandel während der letzten 100 Jahre. Während vom Seehandel kaum die Rede ist, faßt er die in seinem großen Werk „Hamburgs Reederei 1814—1914" (1924) enthaltenen Ergebnisse kurz zusammen und ergänzt sie durch Schilderungen der Vernichtung von Hamburgs Handelsflotte im Weltkrieg und ihres Wiederaufbaus nach dem Versailler Frieden sowie durch lehrreiche Ausführungen über die Veränderung des Hamburger Hafenbildes seit 1914 und die Bildung des Riesenkonzerns der Hamburg-Amerika-Linie. — Auf zwei erst nach Redaktionsschluß eingelaufene wichtige Neuerscheinungen, das Hamburger Pfundzollbuch von 1399 und die Fortsetzung des Hamburger Urkundenbuchs, können wir erst im nächsten Heft näher eingehen.

Wir verlassen jetzt auf eine Weile die Küste und richten unser Augenmerk auf die binnenländischen Hansestädte, zunächst Niedersachsens. — Eine mit Abb. und Karten schön ausgestattete *Geschichte der Stadt Ülzen* (Ülzen 1926, 299 S.) wird G. Matthias verdankt. Im 15. Jahrhundert erlebte die Stadt eine auf Ilmenauschiffahrt und Holzhandel beruhende wirtschaftliche Blüte, für die auch die Niederlassung englischer Kaufleute Zeugnis ablegt; von ihnen stammt das goldene Schiff in der Marienkirche. — O. Jürgens, *Aus der Vergangenheit der Stadt Hannover* (Hannov. Geschichtsblätter 31, 1928, S. 1—246) gibt einen Überblick über die mittelalterliche Geschichte der Stadt und die einzelnen Zweige des städtischen Lebens bis zur Reformation; Hannovers Interesse für die Hanse war nur gering, wichtig dagegen der Handel mit Bremen, was sich in der Sorge für einen guten Zustand der Wasserstraße auf der Leine, Aller und Weser äußert. — Die Monographie des Einbecker Stadtarchivars Wilhelm Feise über *das Brauwesen der Stadt Eimbeck* (Berlin 1928) zeigt, wie Wohlstand und Macht der Stadt an die Produktion und Ausfuhr des Einbecker Biers, das im 15. Jahrhundert und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts das berühmteste und verbreitetste Bier von der Ostseeküste bis nach Bayern hin war, gebunden war und infolgedessen mit dem Niedergang des Braugewerbes seit der Mitte des 16. Jahrhunderts zurückging.

Nachdem vor langen Jahren (1868 und 1880) Ludwig Hänselmann die beiden ersten Bände der Braunschweiger Chroniken

musterhaft herausgegeben hatte, ist jetzt endlich die von Hermann Bäsecke † besorgte Ausgabe des 1. Teiles des 3. Bandes der *Chroniken der niedersächsischen Städte. Braunschweig* (Stuttgart u. Gotha 1928, F. A. Perthes, IX u. 159 S. Auch unter dem Titel: Die Chroniken d. deutschen Städte v. 14. bis ins 16. Jahrhundert. 35. Bd. 1. Teil) erschienen. Sie enthält erstens eine Paraphrase des im 2. Bd. enthaltenen Schichtspiels und des Schichtbuches von Hermann Bote, verfaßt bald nach 1510 von einem dem Rat politisch nahestehenden Braunschweiger Geistlichen, und zweitens die Stadtfehde 1493/94, welche die Streitigkeiten der Stadt mit den welfischen Herzögen behandelt. Der 2. Teil des 3. Bandes soll ein einheitliches Sachregister zu allen 3 Bänden bringen. — Aus der Arbeit von Hermann Kleinau über den *Grundzins in der Stadt Braunschweig bis 1350* (Leipzig 1929, Weichert, VI u. 96 S.) merken wir an, daß der Verf. aus der Tatsache, daß unter den Empfangsberechtigten der Grundzinse in den verschiedenen Weichbilden Angehörige der altstädtischen Ratsgeschlechter eine besondere Rolle spielen, Schlüsse zieht auf die Tätigkeit einer Unternehmervereinigung bei der Gründung der Altstadt, des Hagens und vielleicht auch der Neustadt, in einer der von Rörig für Lübeck angenommenen ähnlichen Weise (vgl. dazu die Besprechung von Frölich, Zeitschr. d. Sav.-Stiftung f. Rechtsgesch., Germ. Abt., 50, 1930, S. 469—475.)

Wie jedes Jahr ist auch dieses Mal wieder die alte Harzstadt Goslar in unserer Umschau vertreten, und zwar mit einem aufschlußreichen Beitrag *Zur Vor- und Frühgeschichte von Goslar* von dem bewährten Kenner der Goslarer Geschichte Karl Frölich im Niedersächs. Jahrbuch Bd. 6 (1929) S. 224—264, der im 7. Bde. (1930) derselben Zeitschrift fortgesetzt wird. Aus den Ergebnissen der lokalen Ausgrabungen sowie der Allgemeinforschung über die Lage des Königsgutes in Deutschland sucht der Verf. bei der Neuaufrollung der frühgeschichtlichen Probleme Goslars eine Erweiterung der Fragestellung und einen wissenschaftlichen Fortschritt, auch über den örtlichen Bereich Goslars hinaus, zu erzielen, wobei freilich nach seinem eigenen Eingeständnis manches vorläufig nicht über das Maß glaubhafter

und tragfähiger Vermutungen hinausgeht. Der Gang der Untersuchung, für die wir auch auf die Bemerkungen in Hans. Geschbl. 1927, S. 147ff. und 1929, S. 317f. hinweisen, ist kurz folgender: Nach einer Zeichnung des siedlungsgeschichtlichen und verfassungsrechtlichen Gefüges der Goslarer Vor- und Frühzeit nach dem Stande der jüngsten Forschung wird gezeigt, welchen Einfluß auf die bestehenden Verhältnisse der Zerfall der um 1073 entstandenen Reichsvogtei Goslar gehabt hat und wie er zu den heftigen Auseinandersetzungen des 13. Jahrhunderts und zu der durchgreifenden Umgestaltung der städtischen Verfassungsorganisation, des städtischen Gewässer- und Straßennetzes sowie der Rechtslage des Marktgeländes geführt hat; schließlich werden die daran anknüpfenden Ansätze zu einer vorläufig nur bruchstückartig erkennbaren, weitausholenden und planmäßigen Territorialpolitik des Rates geschildert. — Zu den Ausführungen, welche Käthe Woltereck in der Hist. Vierteljahrschr. 25, Heft 1 (1929), S. 23—44 und Heft 2 (1930), S. 177—213 *zur Gründung von Goslar und Braunschweig* veröffentlicht hat, von mir aus Stellung zu nehmen, halte ich mich nicht für befugt, möchte aber auf die teilweise recht scharfe Ablehnung hinweisen, die die Arbeitsweise der Verfasserin von kompetenten Forschern erfahren hat. Vgl. die Erklärungen von Borchers und Wiederhold in der Hist. Vierteljahrschr. 25, Heft 3 (1930), S. 527f., Frölich in Zeitschr. d. Sav.-Stiftg. f. Rechtsgesch., Germ. Abt. 47 (1927), S. 289 Anm. 2 und S. H. Steinberg, Histor. Zeitschr. 142, S. 440.

In der zur Jahrtausendfeier vom Magistrat herausgegebenen und mit schönen Photographien ausgestatteten zweibändigen Festschrift *Das tausendjährige Nordhausen* (Nordhausen 1927) bildet den Hauptteil des 1. Bandes die gemischt wissenschaftliche und populäre Darstellung, die Studienrat Dr. Hans Silberborth der Geschichte der freien Reichsstadt N., deren Verhältnis zur Hanse nur recht locker war, gewidmet hat und die bei dem Fehlen eines Urkundenbuches und dem Mangel an Vorarbeiten naturgemäß von Ungenauigkeiten im einzelnen nicht frei ist; im 2. Bd. führt Stadtarchivar Hermann Heineck die Stadtgeschichte von 1802—1914 fort, während der frühere Oberbürgermeister Carl Contag die Kriegs- und Nachkriegszeit behandelt.

Im 3. Bd. (1928) von „Magdeburgs Wirtschaftsleben in der Vergangenheit", herausgeg. von der Industrie- und Handelskammer zu Magdeburg, handelt Syndikus Dr. Hans Leonhard über *Die Kaufleute-Brüderschaft zu Magdeburg* (S. 1—280), gibt jedoch weniger eine zusammenhängende Untersuchung als eine etwas bunte Sammlung von allerlei Nachrichten, auch vermißt man ein Eingehen auf handelsrechtliche Fragen. Interessant ist, daß nicht nur, wie anderorts, der Detailhandel, sondern auch der ständige Betrieb des Großhandels durch die dazu erforderliche Mitgliedschaft in der Kaufleute-Brüderschaft zünftig gebunden ist. Zur Brüderschaft der Schiffer stand letztere in ständigem Gegensatz.

Von der im Jahre 1873 erschienenen *Urkundlichen Geschichte der Stadt Stendal* von Ludwig Götze ist jetzt ein Neudruck herausgekommen (Stendal 1929, H. Geisler, 642 S.), der den Götzeschen Text mit den durch den Wandel der Zeitverhältnisse bedingten Änderungen und eine Fortsetzung der Stadtgeschichte von 1800 bis zur Gegenwart aus der Feder von Prof. Dr. Kupka bringt. In seiner, wissenschaftliche Forschung und populäre Form vereinigenden Darstellung gibt der Verf. eine eingehende Schilderung von Stendals Geschichte, unter besonderer Hervorhebung der inneren Verhältnisse des städtischen Lebens. Über Stendals Stellung in der Hanse ist bereits in der Hans. Umschau 1929, S. 318f. das Nötige gesagt worden.

In den Quellen und Forschungen zur Gesch. Berlins Bd. 2 (Veröff. d. hist. Kom. f. d. Prov. Brandenburg u. d. Reichshauptstadt Berlin I 2. Berlin 1929, Gsellius XI u. 231 S.) veröffentlicht Joseph Girgensohn *die ältesten Berliner Kämmereirechnungen 1504 und 1508*, deren Erschließung er durch ein ausführliches Register erleichtert, und schildert Erich Thaus *das Kassen- und Schuldenwesen Berlins und Cöllns in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, welches eine höchst ungünstige Finanzlage Berlins erkennen läßt, die durch lässige Schoßabgabe der Bürger, anfechtbare Finanzoperationen einzelner Ratspersonen und unzulängliche Organisation der städtischen Verwaltung verursacht war. Im 3. Band derselben Publikationsreihe (Berlin 1930) gibt Peter von Gebhardt die notwendige Ergänzung zu seiner Edition des ältesten Berliner Bürgerbuches (vgl. Hans. Geschbl.

1928, S. 201—204), indem er aus der dürftigen Cöllner Überlieferung *die Bürgerbücher von Cölln an der Spree 1508—1611 und 1689—1709 und die chronikalischen Nachrichten des ältesten Cöllner Bürgerbuches 1542—1610* herausgibt.

Gerhard Köster, *Frankfurt a. d. Oder, Natur und Geschichte* (Frankfurt a. d. O. 1928, Harnecker, 114 S.) ist ein heimatkundliches Werkchen, das die Zugehörigkeit der Stadt zur Hanse nur kurz streift.

Eine beachtenswerte Neuerscheinung ist das Buch von Gerhard Pfeiffer über *Das Breslauer Patriziat im Mittelalter* (Breslau 1929, Trewendt & Granier, XVI u. 412 S.). Der bürgerliche Wohlstand beruht auch in Breslau durchaus auf kaufmännischer Grundlage und wurde später in ländlichen Besitztümern und Renten angelegt; doch besteht trotz der hiermit gegebenen Annäherung der städtischen Oberschicht an die ländliche Aristokratie am Ende des MA. eine vertiefte Scheidung zwischen beiden Ständen. Wichtig ist der Nachweis, daß das Breslauer Patriziat im MA. einen durchaus „kapitalistischen" Geist im Sinne einer kaufmännischen Aktivität bewiesen hat. — Angeführt möge hier auch noch werden Fritz Wiggert, *Das Brauwesen der Stadt Breslau* (Berlin 1930).

Die Hansische Umschau wendet sich jetzt wieder den Gestaden des Meeres zu und schreitet die Ostseeküste in der Richtung von Westen nach Osten ab. — Einen wertvollen Beitrag zur Geschichte der kulturellen Beziehungen zwischen dem baltischen Deutschtum und dem Reich liefert der Königsberger Stadtbibliothekar Dr. William Meyer, *Baltische Studenten in Kiel 1665—1865* (Kiel 1930, Mühlau, 148 S. = Nr. 35 der Mitt. d. Ges. f. Kieler Stadtgesch., von der das Heft den Teilnehmern an der Kieler Pfingstversammlung 1930 überreicht wurde). Den Inhalt bildet, chronologisch geordnet und mit biographischen und bibliographischen Notizen versehen, eine Liste von 194 Studenten baltischer Herkunft, denen anhangsweise 22 Kieler Studenten nichtbaltischer Herkunft, die aber küzere oder längere Zeit im Baltenlande gewirkt haben, beigefügt sind. In der Einleitung unternimmt M. eine knappe Auswertung des Materials. Neben Rostock und Königsberg erscheint Kiel als drittes norddeutsches

Kulturzentrum, das dem baltischen Osten geistige Nahrung zuführte. Den Hauptanteil der Besucher stellten die Estländer (Parallele zu den alten Lübeck-Revaler Handelsbeziehungen!), während die Kurländer das ihnen näher gelegene Königsberg bevorzugten. Die Tatsache, daß über die Hälfte aller in Kiel studierenden Balten Theologen waren, bringt M. mit der geistigen Bedeutung der deutschen Prediger im Baltenland während des 17. und 18. Jahrhunderts in einleuchtenden Zusammenhang.

v. R.

Wir kommen nach Lübeck; dazu gebe ich zunächst Herrn Stadtarchivdirektor Dr. Spieß, Braunschweig, das Wort:

In der Zeitschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. u. Altertumskunde Bd. 25 (1929) S. 365—488 unternimmt Luise von Winterfeld einen *Versuch über die Entstehung des Marktes und den Ursprung der Ratsverfassung in Lübeck.* Die Verf. untersucht auf breiter Grundlage die gesamten, bei der Gründung der Stadt in Frage kommenden Vorgänge. Sie wendet sich dabei namentlich gegen die von Fritz Rörig aufgestellte Theorie von der Entstehung Lübecks durch die Tätigkeit eines Gründerkonsortiums, dem von Anfang an der Grund und Boden des Marktes und womöglich der ganzen Stadt zugestanden habe. Sie kehrt zu der älteren Auffassung (Rietschel, Frensdorff) zurück, nach der dem Stadtherrn Heinrich dem Löwen das Hauptverdienst an der Gründung Lübecks zukommt. Ihm habe in der auch für Lübeck nachweisbaren Regalienverwaltung die ursprüngliche Führung der Stadt zugestanden. Erst allmählich, allerdings schon sehr früh, habe die Stadt die stadtherrlichen Rechte an sich gebracht. Auch auf die analogen Verhältnisse in Freiburg i. Br., dessen 24 conjuratores Franz Beyerle als Gründungsunternehmer deutet, könne die Lübecker Hypothese sich nicht stützen, da die Freiburger Vierundzwanzig in Wahrheit eine bei der Stadtgründung eingesetzte städtische Behörde seien, ein Geschworenenrat, der nur durch seine öffentliche Verwaltungstätigkeit, nicht aber durch eine private Unternehmertätigkeit an der Gründung der Stadt beteiligt gewesen sei. Während Rörig den Rat bei der um 1200 erfolgenden Auflösung des Gründerkonsortiums und seines Grundbesitzes entstehen läßt, hat sich nach v. W. der ältere „Ge-

schworenenrat" durch die Aufnahme von Vertretern der cives minores in den jüngeren „Rat" organisch weiter entwickelt. Auch in vielen Einzelheiten weicht v. W. von Rörig ab; so tritt sie wieder für den ursprünglich völligen Marktzwang ein und hält sie den nördlichen Teil des Marktplatzes für älter als den südlichen. — Auf die Kritik im einzelnen einzugehen, fehlt es hier leider an Raum. Es kann nur in aller Kürze zu der Hauptthese Stellung genommen werden. Wir müssen bekennen, daß uns die von v. W. vorgetragenen Gründe stets beachtenswert, vielfach überzeugend erscheinen. Es will uns dünken, daß sich die Gründertheorie in der bisher vorgetragenen Form nicht halten läßt; wir betonen jedoch ausdrücklich, daß sich unsere Zweifel nur gegen die juristische Festlegung der Gründungsvorgänge, namentlich gegen das Gesamteigentum des Gründerkonsortiums, richten. Auch scheint uns Rörig die Vorgänge bei der Gründung zu rationalistisch und zu einseitig darzustellen; völlig fest stand den an der Gründung beteiligten Persönlichkeiten das Bild der neuen Stadt wohl nicht vor Augen, und neben den Großkaufleuten spielte bei der Stadtanlage doch auch der Herzog eine recht wichtige Rolle. Es kommt nur darauf an, die von den älteren und die von den jüngeren Forschern erkannten treibenden Kräfte richtig gegeneinander auszugleichen. Dazu trägt die Arbeit von Winterfelds zweifellos bei. Anderseits ist es das unbestrittene und auch von v. W. nicht bestrittene Verdienst Rörigs, mit aller Deutlichkeit hingewiesen zu haben auf den wesentlichen Anteil, den an der Stadtgründung — neben, vielleicht sogar vor dem Stadtherrn — diese Fernkaufleute gehabt haben, und zwar ebensosehr hinsichtlich der Idee und des Planes der Stadtgründung, wie auch des eigentlichen Gründungsaktes, wie schließlich der Anlage und des Ausbaues der Stadt. Man wird die an der Gründung beteiligten Fernhändler nicht mit Unrecht — wenn auch in etwas abgewandelter Bedeutung des Wortes — als „Gründungsunternehmer" bezeichnen dürfen[1]. *Werner Spieß.*

---

[1] Anders als v. W. u. a. halte ich es übrigens für durchaus möglich, ja sogar für wahrscheinlich, daß bei den Stadtgründungen des 12. Jahrhunderts zunächst überhaupt nicht mehr als 24 Fernkaufleute beteiligt waren. Man bedenke doch, daß diese 24 Kauf-

Im Anschluß an die Besprechung von Spieß möchten wir auf die eingehende Kritik hinweisen, die Theodor Mayer in den Mitt. d. Österreich. Instituts f. Geschichtsforschung 43 (1929), S. 261—282 Rörigs These vom Lübecker Unternehmerkonsortium gewidmet hat (*Zur Frage der Städtegründungen im Mittelalter*). Er will sie als Möglichkeit, als Fragestellung, nicht aber als endgültiges Ergebnis gewertet wissen. Gegen Rörigs Methode der Rückschlüsse aus späteren Eigentumsverhältnissen am Lübecker Markt auf Vorgänge der Gründung erhebt er Einspruch, da die Verbindung von Ratsfähigkeit und Grundeigentum auch anders als durch ein Unternehmerkonsortium entstanden sein könne. Wenn man Analogieschlüsse aus den Wiener und Freiberger Verhältnissen ziehen wolle, so würden sie seiner Meinung nach zu einer Ablehnung der Rörigschen Hypothese auch für Lübeck führen. Schließlich warnt er, ähnlich wie L. v. Winterfeld, vor einer Unterschätzung der Leistung des Landesfürstentums gegenüber der von Rörig zu gebührender Anerkennung gebrachten des Bürgertums. — Wir bringen diese Stellungnahme lediglich referierend, ohne uns damit identifizieren zu wollen. Mit Fug und Recht darf man nun der bereits angekündigten (vgl. Histor. Zeitschr. 141, S. 566 Anm. 1) Gegenäußerung Rörigs mit Interesse entgegensehen.

Georg Fink, *Die Hoheits- und Fischereiverhältnisse auf der Lübecker Bucht und der jüngste Rechtsstreit zwischen Lübeck und Mecklenburg-Schwerin* (Vierteljahrschr. f. Soz.- u. Wirtschaftsgesch. 23, 1930, S. 100—108) gibt aus der stattlichen Zahl der beider-

---

leute mit Weib und Kind und dem gewiß zahlreichen Gesinde und kaufmännischen und technischen Personal einen Personenkreis von 250—300 Personen darstellten. Die Zahl der Krämer und Handwerker wird doch mindestens zehnmal so groß gewesen sein wie die der Kaufleute; diese 240 Gewerbetreibenden repräsentierten mit ihren Weibern, Kindern und sonstigen Anverwandten sowie mit den etwaigen Gesellen, Lehrlingen und Dienstboten eine Bevölkerung von mindestens 1700—1750 Personen. Wir kommen also, wenn wir nur die wichtigsten Bevölkerungskreise berücksichtigen, schon auf eine Einwohnerzahl von 2000 Menschen. Volkreicher sind aber auch die Großgründungen des 12. Jahrhunderts in ihren ersten Anfängen kaum gewesen. Der Kreis der Vierundzwanzig aber kann ursprünglich sowohl Großbürgerschaft, wie Geschworenenrat, wie auch Unternehmergilde gewesen sein. *Werner Spieß.*

seitigen Prozeßschriften und -gutachten, die in den letzten Jahrgängen der Hans. Umschau fortlaufend erwähnt worden sind, einen kurz zusammenfassenden Überblick über den dem Rechtsstreit zugrunde liegenden Tatbestand und den Standpunkt der beiden Parteien. — In dem in der Hans. Umschau 1928, S. 261 erwähnten Sammelwerk schildert L. Leichtweiß, *Lübecks einflußreiche Männer in der Wirtschaft in alter und neuer Zeit* den harten Kampf, den Lübeck im 19. Jahrhundert um seine Stellung als Handelsemporium zu bestehen hatte. — Über die Buchdruckerkunst in Lübeck liegen jetzt von dem im Verlage K. W. Hiersemann in Leipzig von Albert Schramm herausgeg. Sammelwerk *Der Bildschmuck der Frühdrucke* in 3 Bdn. mit insgesamt 33 S. Text und 384 Tafeln mit 2287 Holzschnittwiedergaben *Die Drucker in Lübeck* abgeschlossen vor, enthaltend in Bd. 10 die beiden Brüder Brandis (1927), in Bd. 11 Steffen Arndes (1928) und in Bd. 12 Ghotan. Mohnkopfdrucke (1929).

In einem Aufsatz über *Die Rechte der Stadt Wismar an Bucht und Hafen* (Jahrbücher d. Ver. f. mecklenburg. Gesch. u. Altertumskunde 93, 1929, S. 267—282) nimmt Friedrich Techen, im Gegensatz zu der Auffassung des Schweriner Geheimen und Hauptarchivs, nicht allein Nutzung, sondern auch volles Eigentum Wismars über den inneren Hafen sowohl als auch über die ganze Bucht an und bringt zahlreiche Belege bei für die mannigfachsten Handlungen und Rechte, die Wismar jahrhundertelang in der Bucht in ihrer weitesten Ausdehnung ausgeübt und wahrgenommen hat.

Mehrere Beiträge haben wir diesmal zur Geschichte Rostocks zu erwähnen. Paul Meyer, *Die Rostocker Stadtverfassung bis zur Ausbildung der bürgerlichen Selbstverwaltung (um 1325)* (Jahrb. d. Ver. f. mecklenb. Gesch. u. AK. 93, 1929, S. 37—114) behandelt, unter Verwertung ungedruckter Stadtbucheinträge, in 4 Kapiteln die Entwicklung der Stadt R. bis zur Entstehung einer Gesamtgemeinde, die Verfassung unter vorwiegend landesherrlichem Einfluß (Bewidmung der Stadt mit lübischem Recht und Entstehung des Rates, Grundzüge der Stadtverfassung um 1218), Stadt und Landesherr im Kampfe um die Stadtherrschaft, die Verfassung Rostocks seit der Ausbildung der bürgerlichen Selbst-

verwaltung. Betr. die Entstehung des Rates nimmt er im Gegensatz zu Rörig an, daß die Mitglieder des ersten Ratskollegiums in Rostock vom Landesherrn in ihre Ämter eingesetzt worden sind, ohne jedoch dafür zwingende Beweise zu erbringen. Seiner sozialen Zusammensetzung nach bestand der Rat hauptsächlich aus Fernkaufleuten, während Handwerker in der Regel wahrscheinlich nicht darin vertreten waren. — Aus dem Beitrag, den Paul Steinmann unter dem Titel *Römisch-rechtliches Erachten (Konsilium) über die Steuerpflicht der Stadt Rostock gegenüber den mecklenburgischen Herzögen aus dem Jahre 1482* zu der Festschrift für Hermann Reincke-Bloch (Breslau 1927, Trewendt & Granier) beigesteuert hat, heben wir als für uns bemerkenswert die Tatsache hervor, daß Rostocks Verlangen nach Hinzuziehung der wendischen Hansestädte zu den Verhandlungen über die Steuerpflicht Rostocks gegenüber den mecklenburgischen Herzögen, trotz anfänglichen Sträubens der letzteren, schließlich doch durchdrang; auf dem Wismarer Tage von 1482 erlangte dann Rostock gegen Zahlung einer Geldsumme die Anerkennung seiner Freiheit von der Landbede.

In den Jahrb. d. Ver. f. mecklbg. Gesch. u. AK. 92 (1928), S. 89—172 handelt Kuno Voß über den *Seehafen der Stadt Rostock in seiner geschichtlichen Entwicklung bis zum Dreißigjährigen Kriege.* Die Untersuchung zeigt, über das rein Lokalhistorische (Festlegung des ältesten Rostocker Hafens) hinausgehend, die Fürsorge einer hansischen Stadtverwaltung für ihren Seehafen, das „wichtigste Glied innerhalb ihres Wirtschaftslebens", mit reichen Einzelheiten über Verwaltung und Organisation der Arbeit, Finanzierung und technische Maßnahmen bei den Bemühungen der Stadt um die Erlangung bzw. Erhaltung eines guten Hafens. — Walther Müller, *Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Seestädte* (Rostock 1930, Leopold, 162 S.). Der Verf., Nationalökonom, unterscheidet drei Entwicklungsepochen: 1. Das hansische Rostock, dessen Seeschiffahrt und Seehandel, unabhängig vom mecklenburgischen Hinterland, auf dem nordeuropäischen Warenaustausch beruhte, wird in einem reichlich knappen, unselbständigen und teilweise ungenauen Überblick

abgetan. 2. Das mecklenburgische Rostock (von 1748, der staatsrechtlichen Anlehnung Rostocks an Mecklenburg, ab gerechnet) erlebte in seiner ersten Periode (bis 1850) einen wirtschaftlichen Aufstieg der Segelschiffahrt, welcher auf der vom Rostocker Handel monopolartig betriebenen Ausfuhr des mecklenburgischen und vorpommerschen Getreides beruhte, während sich die Rostocker Schiffahrt seit der Aufhebung der englischen Navigationsakte (1850), unter Loslösung von der Hafenbasis, als drittgrößte deutsche Flotte hauptsächlich in der Weltfrachtschiffahrt betätigte. 3. Im reichsdeutschen Rostock (seit 1870) führte das Nachlassen der Getreideausfuhr zur See infolge der Absatzverschiebung nach Innerdeutschland zum Zusammenbruch der Segelschiffahrt, und erst das beginnende 20. Jahrhundert sah den Aufbau einer modernen Dampferflotte, die hauptsächlich auf den Fährverkehr mit Dänemark gerichtet ist.

Die knappe Skizze von Ernst Oldenburg, *Stettins Stellung in der Ostsee in hansischer und kapitalistischer Zeit* (Deutsch-Nordisches Jahrbuch 1927, S. 165—172) zeigt am Beispiel Stettins, welche Wandlungen sich in kapitalistischer Zeit in der Gestaltung des Wirtschafts- und Verkehrslebens der Ostsee, der auch heute noch eine verkehrsgeographische Selbständigkeit eigen ist, vollzogen haben. Die Entwicklung Stettins von der bescheidenen Rolle, die es in hansischer Zeit gespielt hat, zum verkehrsreichsten Ostseehafen liegt in dem Bedeutungswandel begründet, den die nach Kurt Wiedenfeld für die Seehafenstellung wichtigsten Momente — Meereslage, Produktions- und Konsumtionskraft des Hinterlandes, technischer Ausbau der Hafeneinrichtungen — erlitten haben.

Aus einem Vortrag von Johannes Papritz über *Die handelsgeschichtliche Bedeutung Danzigs für den Osten* heben wir nach der Inhaltsangabe im Korrespondenzblatt d. Gesamtver. d. dtsch. Gesch.- u. Altertumsvereine 77 (1929), Sp. 149 als neues Ergebnis hervor, daß um 900 v. Chr. assyrische Kaufleute des Sardanapal an der Weichselmündung Perlen und Kaurimuscheln, die noch heute in prähistorischen Gräbern gefunden werden, gegen Bernstein vertauscht haben. Große Bedeutung hatte der Ostfernhandel vom 8. bis 11. Jahrhundert infolge der Verbindung

zwischen Normannen und Arabern. Am Schluß wird ein interessanter Vergleich gezogen zwischen dem modernen Konkurrenzhafen Gdingen und der Rolle, die früher Elbing gegenüber Danzig gespielt hat. — Über *Entstehung und Entwicklung des Danziger Staatsarchivs* hat der damalige Archivdirektor Karl Jos. Kaufmann bei der Festsitzung zur Feier des 25jährigen Bestehens des Archivs einen Vortrag gehalten (vgl. Korrespondenzblatt usw. 76, 1928, Sp. 181f. (vgl. Hans. Umschau 1928, S. 265). — Über *die Marienkirche in Danzig* haben Karl Gruber, der Architekt, und Erich Keyser, der Historiker, ein stattliches Werk mit schönen Photographien, Rissen und Federzeichnungen herausgebracht, in dem ersterer das Bauwerk und letzterer die Baugeschichte der Marienkirche behandelt (Die Baudenkmäler der Freien Stadt Danzig I 1. Berlin 1929, Deutscher Kunstverlag).

Das von dem Krakauer Rechtshistoriker St. Kutrzeba herausgegebene polnische Sammelwerk *Danzig, Vergangenheit und Gegenwart* [*Gdańsk, przeszłość i teraźniejszość*] (Lemberg, Warschau, Krakau 1928, Verlag des Ossolineums) hat von dem Danziger Staatsarchivdirektor Walther Recke in den „Ostland-Berichten" II Nr. 1/2 S. 4ff. eine ausgezeichnete, eingehende und die polnische Tendenz klar herausstellende Würdigung erfahren, auf die wir hiermit verweisen. Wir begnügen uns hier lediglich mit einer Aufzählung der Titel (in deutscher Übersetzung): St. Pawłowski, *Das geograph. Landschaftsbild d. Freien Stadt Danzig.* J. Kostrzewski, *Die Vorgesch. Danzigs und seiner nächsten Umgebung.* R. Lutman, *Gesch. Danzigs bis z. Jahre 1918.* St. Kutrzeba, *Handel u. Gewerbe Danzigs bis z. J. 1793.* T. Grabowski, *Die Danziger Literatur und die Literatur über Danzig.* T. Kruszyński, *Kunst u. Kunstgewerbe i. D.* W. Gumowski, *Wappen und Siegel Danzigs* und *Danziger Münzen und Medaillen.* St. Kutrzeba, *Die Freie Stadt D. vom rechtlichen Standpunkt aus betrachtet* und *Die Freie Stadt D. vom politischen Gesichtspunkt aus betrachtet.* St. Przybyszewski, *Über das Polentum i. D.* A. Siebeneichen, *Das Wirtschaftsleben d. Freien Stadt D.*

Der Elbinger Stadtarchivar Hermann Kownatzki hat ein kleines, mit hübschen Bildern ausgestattetes, offenbar für die Verkehrspropaganda bestimmtes Schriftchen über *Elbing als ehe-*

maliger englischer Handelsplatz (herausgeg. vom Magistrat der Stadt Elbing o. J. [1930?], 35 S.) verfaßt, aus dem man mit Interesse ersieht, welche Rolle die Niederlassung der seit 1579 zur Ostland-Kompagnie zusammengeschlossenen englischen Kaufleute im sozialen und kulturellen Leben Elbings gespielt haben. Der Text ist zweisprachig, die englische Übersetzung von W. Baumfelder.

Über *Die Neustadt Thorn während ihrer Selbständigkeit 1264 bis 1454* handelt Arthur Semrau in den Mitt. d. Coppernicus-Ver. f. Wissenschaft u. Kunst z. Thorn, 37. Heft (1929), S. 11—70. Die Neustadt Thorn, welche 1264 auf dem zur Burgfreiheit gehörenden Gelände gegründet wurde, ist ein erster, zunächst vereinzelt bleibender Vorläufer der Neustadtgründungen, wie sie, hauptsächlich in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts, im Ordenslande mehrfach erfolgten. Geschildert werden die topographischen, wirtschaftlichen und verfassungsgeschichtlichen Verhältnisse. Interessant ist, daß der größte Teil der Zuwanderer in den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts aus Schlesien stammte. Das zurückhaltende Verhalten des neustädtischen Rates gegenüber dem preußischen Bunde führte zur Auflehnung der Gemeinde gegen den Rat und weiterhin zur Vereinigung der Neustadt mit der Altstadt i. J. 1454. Beigegeben ist ein Urkundenanhang von 7 Nummern aus den Jahren 1428—1453. — Ebenda S. 71—88 veröffentlicht Franz Prowe 6 Urkunden zur Thorner Stadtgeschichte aus den Jahren 1417—1436 und 6 auf die Verhandlungen mit den Polen (1458—1460) bezügliche Aktenstücke (*Neues Material zu Toeppens Acten der Ständetage Preußens*).

J. Gahlnbäck, *Das Amt der „Estnischen Fuhrleute" in Dorpat und ihre Zinnkannen* (Sitzungsberichte d. Gelehrten Estn. Gesellschaft, Jg. 1927, S. 48—65) druckt und kommentiert eine Amtsordnung von 1684. Gegenüber dem Deutschheitsprinzip in den Handwerkerämtern der baltischen Städte wurden Eingeborene (Undeutsche) bei den Hilfsberufen des Handels, wie z. B. den Fuhrleuten, zugelassen und waren wohl schon vor dem 15. Jahrhundert amtsmäßig organisiert. Eine wichtige Rolle spielte das Fuhrgewerbe in Dorpat infolge der günstigen Verkehrslage der Stadt; erst wurde es wohl von Deutschen betrieben, dann zog

man die Esten heran und schließlich, nach der Schaffung eines eigenen estnischen Amtes, blieben die Deutschen dem Fuhrgewerbe fern.

Das Buch von F. Amelung und Baron Georges Wrangell, *Geschichte der Revaler Schwarzenhäupter. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Kaufmanns im Osten* (Reval 1930, Wassermann, 446 S.) soll im nächsten Jahrgang der Hans. Geschbll. eine eingehende Würdigung erfahren.

---

5. Niederdeutsche Landschaften und Territorien.

Von

Hans-Gerd von Rundstedt.

In einem geistvollen Aufsatz über *Preußentum und Hanseatentum und ihre Bedeutung für die Entstehung des deutschen Reiches* (Preuß. Jahrb. 216, 1929, S. 129—151) weist Georg Bessel auf die Rolle hin, welche die Hansestädte, namentlich Bremen, in wirtschaftlicher Hinsicht bei dem deutschen Aufstieg seit dem 18. Jahrhundert gespielt haben, und deckt einen geistigen Parallelismus auf zwischen friderizianischem Preußentum, deutschem Klassizismus und Idealismus und dem Hanseatentum in dem ethisch-heroischen Prinzip des auf die Leistung gestellt Seins.

Ein lesenswerter Aufsatz von Bruno Kuske in den Ann. d. hist. Ver. f. d. Niederrhein 115 (1930) [= Festschrift z. 75jährigen Jubiläum], S. 38—60 unterrichtet über *die Grundzüge der Wirtschaftsentwicklung am Niederrhein vom Mittelalter bis zur Gegenwart* und bietet in gewisser Hinsicht eine Ergänzung zu dem Aufsatz des Verf. im Jahrgang 1909 der Hans. Geschichtsbl. Die mit dem Anfang des 19. Jahrhunderts einsetzende neue Entwicklung beruht auf dem Einströmen neuer technischer und organisatorischer Gedanken sowie der Entfesselung der Produktivkräfte des Bodens dank den neuen technisch-kapitalistischen Methoden. Betont wird am Schluß als Eigentümlichkeit der ganzen niederrheinischen Wirtschaftsentwicklung seit dem MA. ihre auffallende innere Verflechtung, die sich seit dem 19. Jahrhundert unübersehbar verdichtet hat.

J. G. Avis, *De directe Belastingen in het Sticht Utrecht aan deze zijde van de Ijssel tot 1528* (Bijdragen van het Instituut voor Middeleeuwsche Geschiedenis der Rijks Universiteit te Utrecht, uitg. door Prof. Dr. O. Oppermann, XV. Utrecht, Leipzig, München 1930, Duncker & Humblot, 149 S.) gibt eine solide Darstellung der direkten Steuern im Niederstift Utrecht. Die seit dem Anfang des 13. Jahrhunderts vorkommende landesherrliche Bede verlor infolge der immer mehr überhandnehmenden Befreiungen gegen Ende des MA. an Bedeutung. An ihre Stelle trat seit dem 14. Jahrhundert das auf Grund ständischer Bewilligung erhobene Morgengeld, eine Grundsteuer, und das vereinzelt erscheinende Hausgeld. Über die Erhebung dieser Abgaben, Steuerpflicht und Steuertechnik und den Ertrag wird in einzelnen Kapiteln gehandelt.

Als 24. Heft der Abhandlungen und Vorträge z. Gesch. Ostfrieslands (Aurich 1928, Friemann, 55 S.) gibt Carl Woebcken eine sorgfältige Zusammenstellung und Abwägung aller für *die Entstehung des Dollart* in Betracht kommenden Zeugnisse. Als Anfangsjahr ist mit großer Wahrscheinlichkeit 1362, das Jahr der Marzellusflut, anzunehmen. Eine übersichtliche Kartenskizze orientiert über den Zustand von c. 1400. — Aus dem mit schönen Bildern ausgestatteten Buch von Benno Eide Siebs, *Die Norderneyer. Eine Volkskunde* (Norden 1930, Soltau, VII u. 206 S.) heben wir die Partien über Schiffahrt (vorübergehende Blüte der Frachtschiffahrt im 18. Jahrhundert: norwegisches Holz) und Fischfang (Schellfisch), die Hauptberufe der Norderneyer, sowie über Strandwesen und Strandrecht hervor; danach ist die bekannte Behauptung von dem Strandgebet der Insulaner in das Reich der Fabel zu verweisen. — Einen ähnlichen, hauptsächlich volkskundlichen, Charakter trägt das populäre Werk von Christian Jensen, *Die nordfriesischen Inseln Sylt, Föhr, Amrum, Helgoland und die Halligen vormals und jetzt* (2. verm. Aufl. Lübeck 1924, Coleman); hier ernährten sich die Bewohner im 15. und 16. Jahrhundert vom Herings- und Schellfischfang in der Nordsee, von 1600—1750 vom Walfang in den grönländischen Gewässern und später von der Handelsschiffahrt.

Als 5. Band des *Oldenburgischen Urkundenbuches* legt jetzt der verdienstvolle oldenburgische Geschichtsforscher Prof. Dr.

Gustav Rüthning ein *Urkundenbuch von Süd-Oldenburg* (Oldenburg 1930, G. Stalling, 551 S. 4°) vor, umfassend das Amt Wildeshausen und die früher Münsterschen Ämter Vechta, Cloppenburg und Friesoythe. Es enthält 1077 Nummern aus den Jahren 822—1555. In einer besonderen Abteilung am Schluß sind unter der Überschrift „Wildeshausen und die Hansa (!)" 18 Stücke zusammengestellt, die mit einer Ausnahme (Lüb. UB. XI n. 290: 1469 Sept. 25) bereits in den Hans. UB. und den Hanserezessen gedruckt sind. Ein eingehendes Orts- und Personen- sowie Sachregister erleichtern die Benutzung.

Aus dem uns vorliegenden 9. Band (1929) des Jahrbuchs des Vereins f. Dithmarscher Landeskunde heben wir besonders den aufschlußreichen Aufsatz, zugleich eine Kieler Dissertation, von Martin Steinhäuser über den *Adel in Dithmarschen* auf S. 1—101 hervor. Die standesmäßige Gleichheit in dem wegen seiner bäuerlichen Selbstherrlichkeit vielgerühmten Dithmarschen ist nicht ursprünglich, sondern erst das Produkt einer späteren Zeit — nach der Emanzipation vom Bremer Erzbischof und der Konstituierung einer eigenen Regierung. Vorher gab es eine, seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts vereinzelt genannte, Herrenschicht der milites, wohl freie Bauern, die sich auf Grund vorwiegend militärischer Tüchtigkeit eine angesehene Stellung unter ihren Volksgenossen geschaffen hatten und zum Erzbischof von Bremen als dem Herrn des Landes im Lehnsverhältnis standen. Ihr in Dunkel gehülltes Verschwinden um 1300 wird von St. mit guten Gründen mit dem Aufhören der Bremer Oberhoheit in Zusammenhang gebracht. Der Hauptteil der Arbeit beschäftigt sich mit dem Verhältnis des holsteinischen Adels zu den Dithmarschen nach der Eroberung von 1559, insbesondere mit der Frage der wirtschaftlichen Ausbeutung des eroberten Landes durch denselben. Der Verf. kommt in eingehender Untersuchung zu dem Ergebnis, daß der adlige Besitz im Süden und in der Mitte des Landes nur gering, im Norden überhaupt gar nicht vorhanden war (hier nur beschränkter Grunderwerb des Landesherrn). Die bedeutendsten Güter gingen später wieder aus dem Besitz des Adels, auch genossen sie trotz der vergeblichen Versuche ihrer Eigentümer keine Steuerfreiheit gegenüber dem Landesherrn

sowohl als auch gegenüber Landschaft und Kirchspiel. — Aus dem übrigen Inhalt des Bandes nennen wir noch Theodor Constabel, *Das Deichrecht Süderdithmarschens* und Wilh. Mahmens, *Kleine Nachrichten über den Caland zu Meldorf. — Die ältesten Karten der Insel Helgoland und die Errichtung des ersten dortigen Leuchtfeuers im Jahre 1630* beschreibt W. Stephan in der Zeitschr. d. Ges. f. schlesw.-holst. Gesch. 60, H. 1, S. 96—101 unter Beifügung einer Abbildung der Karte. Das Leuchtfeuer brannte nur wenige Jahre, bis 1637; es scheint erst 1673 wieder eingerichtet worden zu sein.

Zur Geschichte Schleswig-Holsteins nennen wir den von Otto Brandt und Karl Wölfle unter dem Titel *Schleswig-Holsteins Geschichte und Leben in Karten und Bildern. Ein Nordmark-Atlas* (Altona u. Kiel 1928, Köbner & Mühlau, 113 S.) herausgeg. kulturkundlichen Atlas, der in ca. 80 Karten, Skizzen und Diagrammen sowie 370 Abbildungen die politische und kulturelle Entwicklung Schleswig-Holsteins bis zur Gegenwart in großen Zügen anschaulich zur Darstellung bringt. Einige interessante Aufschlüsse bringt Rudolf Bülck, *Up ewig ungedeelt. Entstehungsgeschichte eines politischen Schlagwortes* (Kiel 1928, Mühlau). Danach hat Dahlmann den Satz aus der Urkunde von 1460, dat se bliven ewich tosamende ungedelt, der ursprünglich nur einen staatsrechtlichen, nicht etwa einen nationalen Sinn hatte, zum Leben erweckt; ihm folgten Lornsen und Hegewisch. Der eigentliche Schöpfer der schlagwortmäßigen Fassung ist der Arzt Aug. Wilh. Reuber (1781—1849), welcher 1841 im Anschluß an Beckers Rheinlied das von Bellmann vertonte Lied „Sie sollen es nicht haben, das heilige Land der Schlei" dichtete; die hier in der Schlußstrophe zuerst auftauchende verkürzte Fassung fand seit dem Sänger- und Volksfest in Eckernförde 1844 allgemeine Verbreitung. *v. R.*

Th. O. Achelis, *Haderslev i gamle dage 1627—1800* (Utgiv. af Haderslev By 1929, A. S. Modersmaalets Trykkeri, 469 S.) bildet die Fortsetzung eines 1926 herausgekommenen Bandes, der den Zeitraum 1292—1626 umfaßt. Das Buch schildert in behaglicher Kleinmalerei die Schicksale des nordschleswigschen Städtchens während der kriegerischen Zeiten des 17. und der friedlicheren des 18. Jahrhunderts. In 49 Kapiteln werden in bunter Folge teils Ereignisse,

teils Zustände, Einrichtungen, Baulichkeiten usw. behandelt, und da der Schilderung ein vieljähriges Quellenstudium im Stadtarchiv zugrunde liegt, so steckt darin, so bescheiden die Verhältnisse im ganzen sind, viel wertvolles Material zur Kenntnis einer typischen Kleinstadt. Wirtschaftlich hatte der Ochsenhandel, richtiger gesagt der Ochsendurchtrieb, größere Bedeutung, gingen doch z. B. im Rechnungsjahr 1651/52 nicht weniger als 15860 Stück durch die Stadt. Seehandel und Seeschiffahrt waren höchst geringfügig, wenn in der Stadt auch ausnahmsweise 1771 ein Schiff von 89 Lasten vorhanden war, das anscheinend sich an der Mittelmeerfahrt beteiligte. Meist waren nur Schiffe von 10—12 Last in Fahrt, und die Landestätte lag 1½ Meilen von der Stadt, weil die Föhrde stark verschlickt war. An gewerblichen Betrieben ist eine Färberei zu nennen, zu der im 18. Jahrhundert eine Leinwandweberei und viele kleine Tabakspinnereien hinzukamen. Die benachbarte 1773 begründete Herrnhuterkolonie Christiansfeld machte der Stadt beschwerliche Konkurrenz. — Über den Ochsenhandel vergleiche man auch die wertvolle Studie desselben Verfassers *Aus der Geschichte des jütischen Ochsenhandels* (Zeitschr. d. Ges. f. schlesw-holst. Gesch. 60, H. 1, S. 173—212 mit zahlreichen statistischen Angaben aus dem 17. und 18. Jahrhundert. *Tondern um 1500* hat Ludwig Andresen in einer besonderen kleinen Schrift beschrieben (Kiel 1930, W. Mühlau, 30 S. mit 2 Grundrissen und 6 Abb.). *W. Vogel.*

Ein kurzer Hinweis sei an dieser Stelle erlaubt auf die von Kurt Brüning bearbeitete und vom Landesdirektorium der Provinz Hannover dem 64. Hannov. Provinziallandtage vorgelegte Denkschrift *Niedersachsen im Rahmen der Neugliederung des Reiches* (Veröffentlichungen d. Wirtschaftswissenschaftl. Gesellschaft z. Studium Niedersachsens, Reihe B, Heft 5. Hannover 1929, 125 S.), die auf Grund umfangreichen Materials und eingehender Beweisführung zu dem Schluß gelangt, daß die politische Zerrissenheit Niedersachsens lediglich als ein „Überbleibsel einer durch viele Zufälligkeiten beeinflußten dynastisch-territorialen Entwicklungsgeschichte" anzusehen ist und daß infolgedessen keine aus der Vergangenheit abzuleitende Bedenken gegen eine Neuordnung bestehen, wie sie den Bedürfnissen der Gegen-

wart entspricht (vgl. dazu auch Hans. Geschichtsbl. 1929, S. 325f.).

Zur Geschichte des Städtewesens auf niedersächsischem Boden liegen zwei Beiträge von Hans Dörries vor. Seine *Entstehung und Formenbildung der niedersächsischen Stadt, eine vergleichende Städtegeographie* (Forschungen z. deutschen Landes- u. Volkskunde, hsg. v. R. Gradmann, 27, 2. Stuttgart 1929) überträgt die in seiner Dissertation von 1925 (vgl. dazu die eingehende Kritik von W. Spieß in Hans. Geschichtsbl. 1925, S. 229—241) für einen engeren Bezirk angewandte Methode nun auf das größere Gebiet Niedersachsens. Untersucht wird der Einfluß der geographischen Bedingungen auf Formen- und Grundrißbildung städtischer Siedlungen, während Siedlungsbild und wirtschaftlicher Charakter der niedersächsischen Stadt vorläufig noch unberücksichtigt bleiben. D. zeigt die Entstehung der Städte unter der Einwirkung der mittelalterlichen Verkehrswege und legt die organische Entwicklung des Stadtgrundrisses vom dorfähnlich-unregelmäßigen Gebilde zum planvollen Rechtecksystem dar. — Derselbe Verf. gibt im 35. Jahrg. (1929) der Geograph. Zeitschr., S. 225—237 eine kurz zusammenfassende Betrachtung über *die Städte am Nordrande des Harzes* (*Quedlinburg, Halberstadt, Goslar, Hildesheim, Braunschweig*) als Musterbeispiele alter Stadtentstehung und -entwicklung auf nordwestdeutschem Boden. *v. R.*

Lenzen in der Priegnitz gehört zu den Kleinstädten, die es trotz bemerkenswerter Lage — an einem wichtigen Elbübergang, gegenüber dem Höhbeck — niemals über einen bescheidenen Umfang hinausgebracht haben. Von dem karolingischen Brückenkopf, dann der slavischen Burg, wo der christliche Slavenfürst Gottschalk 1066 ermordet wurde, konnte man eine größere Entwicklung erwarten; die deutsche Stadt, seit Anfang des 13. Jahrhunderts, hat diese Erwartungen nicht erfüllt, wenn auch ihr Name wegen des dort erhobenen Elbzolls weithin mehr bekannt als beliebt war. Die wechselvollen Schicksale des Ortes hat W. Hoppe aus Anlaß der Tausendjahrfeier in anziehender, wissenschaftlich gut unterbauter Weise geschildert. (*Lenzen. Aus tausend Jahren einer märkischen Stadt.* Lenzen 1929, Selbstverl. d. Magistrats, 180 S. m. Abb.) *W. Vogel.*

August Grisebach, *Die alte deutsche Stadt in ihrer Stammeseigenart.* Deutscher Kunstverlag, Berlin 1930, 144 S. mit 181 Bildern. Die Absicht des Buches ist in dem Titel ausgedrückt. Es soll die regionale Eigenart des Städtebaus der einzelnen deutschen Landschaften zur Anschauung und zum Verständnis gebracht werden, wobei das Schwergewicht weniger auf den bisher von Geographen und Architekten viel und wohl etwas einseitig behandelten Grundriß der Gesamtanlage, als auf den Aufriß, das äußere Aussehen der Straßen und Plätze, gelegt ist. „Das anonyme Bürgerhaus ist der Held dieses Buches." Dabei wird vor allem Beachtung geschenkt dem Baustoff, der Stellung zur Straße (Giebel- oder Traufseite, wobei eine grundsätzliche Regel der verschiedenen Landschaften wohl mit Recht ebenso bestritten wird wie eine allgemeine „Firstschwenkung" zum Traufdach im 16. Jahrhundert), der Durchfensterung, der mehr oder weniger großen Geschlossenheit der Wände, den Vorbauten (Erkern usw.), der Dachform u. dgl. m. Es zeigt sich ferner, daß hinter allem Formenwandel der historischen Stile die Struktur des Hauses im wesentlichen unverändert bleibt. Der Verfasser bekundet ein großes Geschick, auch das schwer Faßbare und gewissermaßen Unsagbare des verschiedenen Eindrucks, den etwa eine schwäbische oder bayrische Stadt im Gegensatz zu einer niedersächsischen dem Beschauer beim Durchwandern macht, doch in Worten auszudrücken. Die Einteilung stellt Franken an die Spitze, schließt Hessen und Thüringen an, und läßt Oberdeutschland: Schwaben, die alemannische Schweiz, das Elsaß, Bayern, Österreich (kommt etwas kurz weg!) und Tirol folgen. In Norddeutschland wird vom Binnenlande: Niederrhein, Westfalen und Niedersachsen, Ostelbien, die durch den hansischen Seeverkehr zu einer Einheit verbundene Gruppe der Küstenstädte unterschieden, was von richtiger Einsicht in die geschichtlichen Bedingungen zeugt. Sachsen, Schlesien und Böhmen machen den Beschluß. Einige Hauptgegensätze des sinnlichen Eindrucks seien angedeutet: die massive Körperlichkeit, steinerne Wandgeschlossenheit der oberdeutschen Häuser mit relativ kleinen, oft unregelmäßigen oder gruppenförmigen Fensteröffnungen; die temperamentvolle Bewegtheit Frankens mit ihrer Vorliebe für Vielformigkeit und

Assymetrie; der zartgegliederte hochschießende „Gerüstbau" Nordwestdeutschlands und der Küste mit den großen regelmäßigen Fensterreihen; dazu die fremden Einflüsse von Holland, Frankreich, Italien her, vor deren überstarker Betonung mit Recht gewarnt wird. Eine „mehr oder weniger vage" Stammespsychologie auf die Bauweise zu übertragen, lehnt der Verfasser mit durchaus angebrachter Zurückhaltung ab, was er in dieser Hinsicht andeutet, ist mehr zwischen den Zeilen zu lesen. Eine Weiterarbeit in der Richtung, die das anregend und geschmackvoll geschriebene Buch eröffnet, müßte vielleicht doch noch etwas mehr den Stadtgrundriß und die — übrigens vielfach berücksichtigte — Funktion in die Betrachtung einbeziehen, namentlich noch mehr den Unterschied zwischen großen und kleinen, Fernhandels-, Gewerbe- und kleinen Landstädten hervorheben. Die zahlreichen Bilderbeigaben sind gut ausgewählt und sehr belehrend. *W. Vogel.*

Der die Jahre 1579—1601 enthaltende 3. Band des von Max von Bahrfeldt herausgegebenen *Niedersächsischen Münzarchivs. Verhandlungen auf den Kreis- und Münzprobationstagen des niedersächsischen Kreises 1551—1625* (Veröff. d. hist. Komm. f. Hannover usw. X 3. Halle a. S. 1929, Riechmann) ist nach den in den beiden ersten Bänden befolgten Grundsätzen weitergeführt, bringt aber einen weiteren Ausbau der den einzelnen Abschnitten vorausgeschickten einleitenden Bemerkungen sowie des Sachregisters. Sachlich ist zu bemerken, daß die Hauptübelstände während des behandelten Zeitraums in den Kurssteigerungen und der Ausfuhr guter Münze ins Ausland, namentlich in die Niederlande, begründet lagen.

Wir wenden uns nunmehr dem Osten zu. — Unter dem Titel *Preußenland. Geopolitische Betrachtungen über die Geschichte des Deutschtums an Weichsel und Pregel* (Gedanken u. Gestalten, Danziger Beiträge, herausgeg. v. d. geisteswissenschaftl. Abteilung d. Technischen Hochschule Danzig, Heft 3, Danzig 1929, Kafemann, 39 S.) veröffentlicht Erich Keyser vier Vorträge, die er in den letzten Jahren über die Entstehung des deutschen Ostens, die geschichtliche Einheit des Preußenlandes, den Namen Preußenland, Danzig und das deutsche Volk gehalten hat. — Über

Erich Maschke, *Der deutsche Orden und die Preußen. Bekehrung und Unterwerfung in der preußisch-baltischen Mission des 13. Jahrhunderts* (Eberings Histor. Studien H. 176, Berlin 1928, 100 S.) vgl. die Besprechung von C. Erdmann in der Hist. Zeitschr. 141, S. 569—572.

Guido Kisch, *Studien zur Kulmer Handfeste* (Zeitschr. d. Sav.-Stiftung f. Rechtsgesch., Germ. Abt. 50, S. 180—232) will durch rechtsgeschichtliche Betrachtung und Würdigung der dem deutschen Orden in der Handfeste vorbehaltenen Rechte einen kleinen Beitrag zur rechtsgeschichtlichen Interpretation dieser wichtigsten altpreußischen Rechtsquelle geben. — *Beiträge zur Topographie der Burg und Stadt Memel im Mittelalter* bietet Arthur Semrau in den Mitt. d. Coppernicus-Ver. f. Wiss. u. Kunst z. Thorn 37 (1929), S. 89—116. — Über *das Siedlungswerk des deutschen Ordens im Lande Gerdauen* handelt Martin Rousselle in den Altpreuß. Forschungen 6 (1929), S. 220—255. — In der Zeitschr. d. Westpreuß. Geschichtsver. 69 (1929), S. 107—173 gibt Siegfried Rühle eine Darstellung der Geschichte der *Stadt Hela im Mittelalter.* Nach den ältesten einwandfreien Nachrichten aus dem 14. Jahrhundert war Hela bereits um die Mitte des Jahrhunderts eine Stadt mit lübischem Recht. Die Grundlage für ihre wirtschaftliche Bedeutung war damals der Heringsfang und Heringshandel, der im „Verlag" zwischen Kaufmann und Fischer — einer sonst in der Ostseefischerei nicht bekannten Form — betrieben wurde und über den wir recht gut unterrichtet sind. Der Rückgang der Heringsfischerei am Anfang des 15. Jahrhunderts führte den wirtschaftlichen Niedergang herbei, da Versuche im Fern- und Überseehandel durch strenge Verbote Danzigs unterdrückt wurden. Hela wurde zu einer reinen Fischerstadt, die in wirtschaftliche und bald auch politische Abhängigkeit von Danzig geriet, die 1454 bzw. endgültig 1526 auch rechtlich perfekt wurde.

In den Mitteilungen a. d. livländischen Geschichte, herausgeg. v. d. Gesellschaft f. Gesch. u. Altertumskunde v. Riga, 21. Bd., 4. (Schluß-)Heft (Riga 1928) lehnt Dr. Astaf v. Transehe-Roseneck, *War der Verfasser des „Chronicon Livoniae" Heinrich von Lon?* diese Hypothese von Dr. Nik. Busch ab; der in zwei

livländischen Urkunden von 1210 und 1211 genannte Henricus sacerdos de Lon sei vielmehr ein Pfarrer von Iserlohn. Ebenda bespricht derselbe die Herkunft von 24 *ritterlichen Livlandfahrern in Heinrichs Chronicon Livoniae.* — Frhr. Eduard v. Dellingshausen, *Die baltischen Ritterschaften. Ihre Entstehung, Entwicklung und aufbauende Tätigkeit* (Friedr. Manns Pädagog. Magazin 1190, Langensalza 1928) schreibt als Verfechter des deutschbaltischen Standpunktes, verteidigt die Ritterschaften gegen den Vorwurf, die Germanisierung des Landes versäumt zu haben, mit dem Hinweis darauf, daß die Zuwanderung deutscher Bauern auf dem Landweg durch Litauen nach der Schlacht bei Tannenberg nicht mehr möglich war. — Über *das Alter des Livländischen Rechtsspiegels* handelt Leo Leesment in der Zeitschr. d. Sav.-Stiftung f. Rechtsgesch., Germ. Abt. 50, S. 171—179. Die Bezeichnung ist willkürlich; es handelt sich um die drei ersten Bücher des in hochdeutschen Abschriften überlieferten, im Urtext aber zweifellos mittelniederdeutschen „Wiek-Öselschen Lehnrechts", dessen Inhalt jedoch überwiegend Landrecht ist. Der Rechtsspiegel, welcher den für Livland umgearbeiteten Rechtsstoff des Sachsenspiegels enthält, ist zwischen 1322 und 1337 entstanden. — In den Sitzungsberichten d. Gelehrten Estn. Gesellschaft 1928, S. 96—115 gibt der Stadtarchivar Ed. Dieckhoff eine Übersicht über die Bestände des *Narvaschen Stadtarchivs*; aus der Ordenszeit sind nur drei Originalurkunden von Ordensmeistern aus den Jahren 1374, 1399, 1552 und einige Kopien erhalten, darunter eine von einer Urkunde König Waldemars III. von Dänemark von 1345.

---

6. Nachbarländer.

Von

Walther Vogel.

Wie in der Umschau der Hans. Geschichtsbl. 1927 (S. 249) sei hier zunächst kurz auf eine Reihe neuer Gesamtdarstellungen der Geschichte unserer skandinavischen Nachbarländer hingewiesen. In Dänemark erscheint, obwohl die große sechsbändige

Danmarks Riges Historie noch kaum vor einem Menschenalter erschienen und noch keineswegs veraltet ist, als Sammelwerk einer jüngeren Historikergeneration und 8 Bände umfassend: *Det danske Folks Historie, skrevet af danske Historikere.* Redig. af Aage Friis, Axel Linvald og M. Mackeprang (Kbhn. 1926—29). — Ein entsprechendes norwegisches Unternehmen, das noch schneller die 1908—17 herausgekommene *Norges Historie* von A. Bugge, E. Hertzberg u. a. ablöst, ist von Edvard Bull in Gemeinschaft mit Wilhelm Keilhau, Håkon Shetelig und Sverre Steen in Angriff genommen: *Det norske Folks Liv og Historie gjennem Tidene* (Oslo 1929f.). — Auf die kürzer gefaßte, in englischer Sprache erschienene *History of Sweden* von Carl Hallendorf und Adolf Schück (Stockholm 1929, XXIV u. 466 S.) wurde schon Hans. Geschichtsbl. 1929, S. 272, A. 1 hingewiesen. — In Finnland ist neben einer finnisch geschriebenen *Suomen kansan aika kirjat* von Einar W. Juvelius (Helsinki 1927) eine schwedische Gesamtdarstellung von Eirik Hornborg, *Finlands hävder I. Huru Finland blev till. Forntiden och medeltiden till 1523* (Helsingfors 1929, 532 S.) geliefert worden, die in ihrem mittelalterlichen Teil den Zusammenhang mit Schweden betont und besonders die Vorgänge während des großen russischen Krieges am Ende des 15. Jahrhunderts eingehend und kritisch behandelt.

Zu Einzelheiten übergehend, zeigen wir zunächst das Erscheinen eines neuen 8. Bandes der *Danmark-Norges Traktater 1523—1750* an, der wie die vorangehenden von L. Laursen bearbeitet ist und die Jahre 1683—89 umfaßt (Kbhn. 1930). — Hugo Matthiesen liefert eine Studie über die große nordsüdlich laufende Hauptstraße durch Jütland und Schleswig: *Hærvejen. En tusindaarig Vej fra Viborg til Danevirke* (Kbnh. 1930), deren Bedeutung für den Ochsenhandel oben (S. 330) erwähnt wurde. O. Lorenzen bringt Beiträge zur topographischen Geschichte Kopenhagens (*Problemer i Københavns Historie 1600 bis 1660 belyst ved samtidige Kort,* und *Haandtegnede Kort over København 1600—1660,* beide Kbhn. 1930). — *Die norwegische sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Literatur von 1914—1928* wird ausführlich besprochen von Sverre Steen in der Vierteljahrschr. f. Soz.- u. Wirtschaftsgesch. 22, S. 388—418. — Zur schwe-

dischen, speziell Stockholmer Stadtgeschichte sind zwei neue wichtige Quellenbeiträge erschienen: I. A. Almquist, *Stockholm Stads ämbetsbok 1419—1544* (Stockh. 1927) und Ludwig Larsson, *Stockholm stads tänkebog 1524—29* (Lund 1930). Eine auch für den Wirtschaftshistoriker sehr wertvolle Darstellung des mittelschwedischen Bergwerkdistrikts und seiner Eisen- und Kupferförderung und -verhüttung vom Mittelalter bis zur Gegenwart bietet das zudem mit einem großen Literaturverzeichnis (468 Nummern), Tabellen, Bildern und schönen farbigen Karten ausgestattete Buch des Geographen Friedrich Seebaß, *Bergslagen. Versuch e. kulturgeographischen Beschreibung und Umgrenzung* (Nordische Studien herausg. v. Nord. Institut d. Univ. Greifswald IX. Braunschweig 1928, Westermann, 339 S.). Eine kurze, auf Sv. Tunbergs *Stora Kopparbergets Historia* (s. Hans. Geschichtsbl. 1925, S. 304) beruhende Schilderung eines besonders wichtigen Betriebes aus diesem Bereiche gibt Henrietta M. Larson, *A mediæval Swedish Mining Company* (Journal of Econ. and Bus. Hist. II Nr. 3, Mai 1930, S. 545—559); sie bespricht darin auch die Beziehungen zur Hanse. — Historisk Tidskrift för Finland 15 (1930), H. 1, S. 45 berichtet über eine finnisch geschriebene Untersuchung über die Entstehung der ältesten Städte Finnlands (Borgå, Åbo, Viborg) von Väinö Voijonmaa, *Suomen vanhempien kaupunkien synty*, die in einer Aufsatzsammlung *Historian aitta* (Helsinki 1929) erschienen ist.

Obwohl wir uns sonst mit politischer Propagandaliteratur nicht befassen, halten wir es doch für angebracht, auf zwei neue polnische Werke hinzuweisen, weil sie sich in weitgehendem Maße historischer Beweisgründe als politischer Kampfmittel bedienen und dabei eine Menge Behauptungen vortragen, die geschichtlich völlig unhaltbar sind, aber außerhalb Polens — freilich nur da, wo man nicht genauer mit den wirklichen Verhältnissen vertraut ist — doch als Tatsachen hingenommen werden könnten. Beide Werke befassen sich mit den Beziehungen Polens zum Meere d. h. zur Ostsee und sind ein Beweis dafür, wie zielbewußt gegenwärtig das Interesse des polnischen Volkes nach dieser Seite hin gelenkt wird. Das eine Werk: *Zagadnienie dostępu Polski do morza* [= *das Problem des Zugangs Polens zum Meere*], Warschau 1927, 422 S.

mit 34 Karten und Tabellenbeilagen, verdient schon deshalb Beachtung, weil sein Verfasser, H. Bagiński, ein hoher polnischer Generalstabsoffizier ist. Eine deutsche Wiedergabe in Auszügen, denen sorgfältige kritische Bemerkungen beigefügt sind, ist als Heft 3 der Ostlandschriften, herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig, unter dem Titel *Polens Zugang zum Meere*, Danzig 1930, 83 S. erschienen; die Schwäche der historischen Ausführungen B.s, die zum Teil auch auf ungenügender geschichtlicher Kenntnis oder unzulänglicher Quellenbenutzung beruht, wird hier eingehend nachgewiesen. Das andere Buch führt den Titel *Kronika o polskiem morzu* [= *die Chronik vom polnischen Meere*] herausg. unter Leitung von Czeslaw Peche (Warschau 1930, 526 S.) und ist ein hervorragend ausgestattetes Sammelwerk, an dem etwa 45 höhere polnische Verwaltungsbeamte, führende Geschäftsleute, Professoren, Techniker usw. mitgearbeitet haben, darunter auch H. Bagiński. Dieses Werk enthält neben den auf die Gegenwart bezüglichen Teilen ebenfalls verschiedene geschichtliche Abschnitte, von den übrigens einer der wichtigsten, die „Geschichte der Kämpfe um den Zugang zum Meere", S. 31—44, von Kazimierz Tymieniecki, Professor in Posen, viel vorsichtiger und sachkundiger als die entsprechenden Ausführungen Bagińskis gehalten ist. Eine Reihe von Beiträgen aus diesem Werke ist in deutscher Sprache auszugsweise und mit kritischen Bemerkungen wiedergegeben in Jahrg. 4 (1930) Nr. 5—7 der Ostland-Berichte, herausg. vom Ostland-Institut in Danzig.

Wir wenden uns zum Westen zurück und verzeichnen außer der Neubearbeitung der englischen mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte von Ephraim Lipson (*The economic history of England* 1. *The Middleages*. 5. Ed. New York, Macmillan 1929) und dem Abschluß des dreibändigen Werkes von L. Brentano, *Eine Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung Englands* (Jena 1927—29, Fischer) eine neue Darstellung der Wirtschaftsgeschichte Schottlands von I. F. Hant: *The social and economic development of Scotland*. Edinburgh 1930, Oliver & Boyd. — A. Manwaring, *A Bibliography of British Naval History* (London 1930, Routledge, XXII u. 163 S.) erhebt nicht den Anspruch, eine vollständige Bibliographie zu bieten, ist aber als Nachweis zahlreicher sonst

schwer zugänglicher oder vergessener Zeitschriftenaufsätze und auch handschriftlicher Quellen sehr brauchbar. Ein gleichfalls sehr nützliches Hilfsmittel für die Wirtschaftsgeschichte ist die in Bd. XV der Camden Miscellany (London 1929) erschienene Zusammenstellung von H. Hall und Frieda J. Nicholas, *Select Tracts and Table Books relating to English Weights and Measures 1100—1742.* Zur Kenntnis der Seehäfen und Wasserwege beiderseits der Themsemündung wichtig sind zwei Studien von H. Muir Evans: *Sands, Gats and Swatchways between Harwich and the Nore,* und *The Kentish Flats and Southern Channels* (Mariners Mirror XVI, 1930, Nr. 1, S. 68—84 und Nr. 4, S. 319—342).

Aus der Feder von Henri Sée ist eine *Esquisse d'une histoire économique et sociale de la France depuis les origines jusqu'à la guerre mondiale* (Paris 1929, Alcan. 520 S.) erschienen. Die neue in der von G. Brodnitz herausgegebenen Sammlung soeben veröffentlichte *Französische Wirtschaftsgeschichte* (1. Band, Jena 1930, Fischer, 434 S.) desselben Verfassers wird im nächsten Heft eingehendere Würdigung finden.

Zum Schluß sei noch auf einen Beitrag zur Seegeschichte des uns sonst ferner liegenden Mittelmeergebiets hingewiesen. Willy Cohn hat seinen zahlreichen Arbeiten zur Geschichte der Flotte des normannisch-sizilischen Königreichs eine Fortsetzung über die sizilianische Flotte unter Karl von Anjou in italienischer Sprache nachfolgen lassen: *Storia della flotta siciliana sotto il governo di Carlo I d'Angiò* (S.-A. aus Archivio Storico per la Sicilia Orientale, Anno XXV, Catania 1930, 44 S.).

---

7. Allgemeine Wirtschaftsgeschichte.

Von

Walther Vogel.

Ein programmatischer Aufsatz von Eli F. Heckscher, *Den Ekonomiska Historiens Aspekter* (S.-A. aus [Svensk] Historisk Tidskrift 1930, 85 S.) faßt eine im Herbst 1929 vom Verf. zur Eröffnung des Ekonomisk-historiska Institutet in Stockholm (s. Hans. Geschichtsbl. 1929 S. 335) gehaltene Vorlesungsreihe

zusammen. Ausgehend von einer kurzen Literaturgeschichte dieses Wissenschaftszweiges und einer kritischen Betrachtung einiger allgemeinen Darstellungen der Wirtschaftsgeschichte, die im letzten Jahrzehnt erschienen sind, untersucht der Verf. die Systematik und die Periodisierung der Wirtschaftsgeschichte und betrachtet dann die einzelnen Gesichtspunkte, unter denen man die wirtschaftliche Entwicklung aus der Struktur der Wirtschaft selbst heraus beobachten und beurteilen kann: die Preisbildung, den Austausch (Natural- und Geldwirtschaft), den „Naturfaktor" (d. h. die Ausstattung der Länder mit verwertbaren Naturprodukten) und die Technik, die Bevölkerung, den „Arbeitsfaktor" (d. h. die rechtlich-soziale Stellung und Leistungsfähigkeit der Arbeiterschaft im weitesten Sinne), das Kapital und die Unternehmungsformen, endlich die Nachfrage. Zu diesem ganzen Fragenbereich sei auch auf die grundsätzlichen Ausführungen von Horst Jecht, *Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftstheorie.* Tübingen 1928, hingewiesen.

In den Annales d'hist. écon. et soc. II Nr. 7 (Juli 1930), S. 384—385, kündigt Henri Hauser die Gründung einer internationalen Kommission zur Erforschung der Preisgeschichte an, die auf fünf Jahre von der Rockefeller-Stiftung subventioniert wird. Der Kommission, deren Vorsitz von Sir William Beveridge geführt wird, der zugleich Vertreter von England ist, gehört für Deutschland Dr. M. Elsas, für Österreich Prof. Pribram, für Frankreich H. Hauser, für Amerika Prof. Gay an.

Zuletzt sei noch die Aufmerksamkeit auf zwei beachtenswerte Beiträge zur Geschichte der Seeversicherung gelenkt. Charles Wright und C. Earnest Fayle, *A History of Lloyd's from the founding of Lloyd's Coffee House to the present day.* (London 1928, Macmillan) haben diese sozusagen offizielle Geschichte des berühmten Instituts aus Anlaß seiner Verlegung in ein neues Geschäftsgebäude geschrieben. Von dem bescheidenen Begründer des Kaffeehauses mit dem Waliser Namen weiß man wenig. Erst nach seinem Tode organisierten sich die Versicherer, die ihre Zusammenkünfte in seinem Lokal hielten; seit 1734 begannen die als Lloyds List bekannten regelmäßigen Schiffahrtsnachrichten zu erscheinen, seit ca. 1760 besteht Lloyds Register of Shipping, das

mit einer Klassifikation verbundene Schiffsverzeichnis. — H. G. Schuddebeurs, *Het Nederlandsche verzekeringsbedrijf gedurende de laatste twee eeuwen* usw. (Econom.-Histor. Jaarboek XIV, 1928, S. 1—178) enthält S. 61—151 eine Liste aller niederländischen Versicherungsgesellschaften 1720—1926, und behandelt S. 33f. speziell die Transportversicherung.

Nachtrag

zum Verzeichnis der Maschinenschrift-Dissertationen
(oben S. 175f.).

44. Bode, Kurt, Verfassung und Verwaltung der Stadt Danzig unter polnischer Herrschaft (1454—1793). Greifswald, R. u. Stw. Fak. 1920 (1921), VIII u. 91 S. — Auszug: Danzig 1920, 18 S.
45. Braun, Arthur, Der Lübecker Salzhandel bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts. Hamburg, R. u. Stw. Fak. 1921. — Auszug: Hamburg 1926, 42 S.
46. Brehmer, Karl, Das Eindringen der Niederländer in die Ostsee. Leipzig, Phil. Fak. 1918 (1921), 121 S. [Handschrift].
47. Juncker, Walter, Der Kampf um die vorpommersche Ostseeküste zur Zeit Erich Menveds von Dänemark und Waldemars von Brandenburg. Greifswald, Phil. Fak. 1921, 100 S. — Auszug: Greifswald, Adler, 1921, 4 S.
48. Rasmussen, Maria, Die Geschichte des Handels Flensburgs bis gegen 1700. Kiel, Phil. Fak. 1921. — Auszug: Kiel 1920, Schmidt & Klaunig, 2 Bl.
49. Rehder, Marie, Die Reederei Flensburgs. Kiel. R. u. Stw. Fak. 1920 (1922), 121 S. — Auszug: Hamburg 1922, Persiehl, 2 Bl.

VIII.

Neu eingegangene Schriften.

Das Verzeichnis enthält nur die bis zum 10. Dezember 1930 bei der Schriftleitung eingegangenen Schriften, die in diesem Heft noch nicht besprochen oder in der Umschau erwähnt sind. Zeitschriften sind nur insoweit aufgeführt, als sie nicht im Austauschverkehr eingegangen sind.

Vaternahm, Dr., Familienforschung (Miniaturbibliothek Nr. 1341—42). Leipzig o. J. Verlag für Kunst und Wissenschaft A. O. Paul. 55 S.

Baasch, Ernst, Zur Geschichte der Handelskrisis von 1857 (S.-A. a. d. Zeitschr. d. Ver. f. Hamburg. Geschichte Bd. XXX, S. 81—105). *)

Plischke, Hans, Das Zeitalter der Weltumsegelungsfahrten und die Naturvölker (S.-A. aus d. Archiv f. Anthropologie N. F. Bd. XXII, Heft 1/2) 11 S. *)

Pfitzner, Joseph, Großfürst Witold von Litauen als Staatsmann. Wien 1930, R. Rohrer. 239 S. Aus: Schriften der philosophischen Fakultät der deutschen Universität in Prag.

Franz, Eugen, Nürnberg, Kaiser und Reich. München 1929, C. H. Beck. 460 S.

Paul, Dr. Johannes, Gustav Adolf. II. Band: Schwedens Eintritt in den 30jährigen Krieg. Leipzig 1929, Quelle & Meyer. 216 S.

Geschichte der Revaler Schwarzenhäupter, bearbeitet von F. Amelung u. Baron C. Wrangell. Reval 1930, F. Wassermann. 445 S.

---

*) Der Bericht über diese beiden Abhandlungen ist durch ein Redaktionsversehen in der diesjährigen Umschau ausgefallen und wird im nächsten Heft nachgeholt werden.

Dellingshausen, Edgar Frhr. v., Im Dienste der Heimat! (Schriften des Deutschen Auslandsinstitus Stuttgart. Reihe D. Bd. 3.) Stuttgart 1930, Ausland und Heimat Verlags-A.-G. 362 S.

Sée, Dr. Henry, Französische Wirtschaftsgeschichte. I. Band. (Handbuch der Wirtschaftsgeschichte, herausgegeben von G. Brodnitz.) Jena 1930, G. Fischer. 434 S.

Cohn, Willy, Hermann von Salza. (Abhandlungen der schlesischen Gesellschaft für vaterländische Kultur. 4. Heft.) Breslau 1930, Markus. 288 S.

Sneller, Dr. W., De Tijkweverij te Rotterdam en te Schiedam in de eerste Helft der 17e Eeuw. (S.-A. aus „Tijdsschrift voor Geschiedenis" 1930. 32 S.)

Campe, Paul, Die Kirchenglocken Lettlands von ältester Zeit an bis zum Jahre 1860 und ihre Gießer. Riga 1930, „Latvju Kultūras" Spiestuve. 223 S.

Sneller, Dr. Z. W., u. Unger, Dr. W. S., Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Frankrijk. 1. Deel 753—1585. (Rijks Geschiedk. Publicatien 70.) 's Gravenhage 1930, Mart. Nijhoff. 726 S.

Nirrnheim, Hans, Das hamburgische Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400. Hamburg 1930, Lütcke & Wolf. 131 S.

Rein, Adolf, Die europäische Ausbreitung über die Erde. Potsdam 1930, Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H.

Thikötter, Elisabeth, Die Zünfte Bremens im Mittelalter. (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen. Heft 4.) Bremen 1930, G. Winters Buchhandlung F. Quelle Nachf. 192 S.

Jessen, W. G. E. Hoffmann, Uwe Jens Lornsens Briefe an seinen Vater. (Veröffentlichung der Schleswig-holsteinischen Universitätsgesellschaft. Nr. 29.) Breslau 1930, F. Hirt. 197 S.

Hamburgisches Urkundenbuch, herausgegeben vom Staatsarchiv der Stadt Hamburg. 2. Band, II. Abteilung: 1311—1320. Hamburg 1930, Lütcke & Wulff. 243 S. 4⁰.

Baltische Monatsschrift, herausgegeben von Wulffius. 60. Jahrg., Heft 10—12. 61. Jahrg., Heft 1—11.

IX.

Jahresbericht 1929/30.

Die Pfingstversammlung des Jahres 1929 fand in Stendal statt. Wir waren der freundlichen Einladung der Stadt Stendal um so lieber gefolgt, als es seit langem unser Wunsch war, einmal eine der altmärkischen Städte zu besuchen, einer wichtigen Gruppe der ehemaligen Hansestädte, in der der Verein bisher noch niemals getagt hatte. Auf das freundlichste von dem Magistrat und der Bürgerschaft aufgenommen, hat Stendal bei allen Teilnehmern nachhaltige Eindrücke hinterlassen, die vertieft wurden durch den Besuch Tangermündes, Jerichows, Havelbergs und Werbens. Ganz besonders müssen wir des Besuchs von Schönhausen gedenken, dessen Schloß und in ihm das Geburtszimmer des Reichsgründers zu besichtigen uns die Güte der Fürstin Bismarck gestattete; wohl ein jeder, der daran teilnehmen durfte, hat von dieser Stunde unvergeßliche Eindrücke mit heimgenommen.

Im übrigen ist das Leben im Verein normal verlaufen. Unsere wissenschaftlichen Arbeiten sind rüstig fortgeschritten. Ausgegeben wurde der 54. Jahrgang der Geschichtsblätter, in deren Redaktionskommission an Stelle des verstorbenen Dietrich Schäfer Geheimrat Hansen in Köln berufen wurde. Als 20. Pfingstblatt wurde eine Arbeit von Hans Szymanski, Die Segelschiffahrt der deutschen Kleinschiffahrt, veröffentlicht, die außer in Fachkreisen viel Anklang unter den Freunden des Segelsports fand. Herr Staatsarchivrat Dr. Wentz in Berlin hat seine Arbeiten an der 4. Abteilung der Hanserezesse, die die Rezesse nach 1530 enthalten soll, fortgesetzt und durch den Besuch der Archive von Bremen, Hamburg und Rostock gefördert. Für den 7. Band des Urkundenbuchs hat Herr Dr. von Rundstedt vornehmlich das umfangreiche Material im Staatsarchiv zu Königsberg bearbeitet. In den „Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte“ war im Vorjahre ausgegeben worden:

Jesse, Der wendische Münzverein, eine Arbeit, die — wie wir jetzt berichten können — bei der wissenschaftlichen Kritik lebhafte Anerkennung gefunden hat. Ihr ist im Berichtsjahre der 7. Band der Neuen Folge gefolgt: Gahlnbäck, Die Zinngießer in Est-, Liv- und Kurland; bei der Herausgabe des letztgenannten Buches hatten wir uns einer namhaften Unterstützung durch die Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaften zu erfreuen, der wir auch an dieser Stelle unseren Dank auszusprechen haben. Die Arbeiten an der Handelskorrespondenz der hansischen Kaufleute Kron-Bene in Rostock und Oslo aus den Jahren 1544—1564 hat Herr Staatsarchivrat Dr. Hoffmann in Kiel weitergeführt. Der Magistrat Oslo hat uns einen weiteren Beitrag bewilligt und damit die gesamten Druckkosten übernommen; ihm sind wir für diese Förderung zu lebhaftem Danke verpflichtet. Studienrat Dr. Lechner in Kiel, der die Lübecker Pfundzollbücher von 1368 bis 1371 bearbeitet, hat sich zunächst auf das Jahr 1368 beschränkt, das als selbständiger Band erscheinen wird. Die Forschungen des Herrn Hans Szymanski in Berlin über den Ewer der Niederelbe sind so gut wie abgeschlossen; wir hoffen, sein Buch im Laufe des Jahres 1931 ausgeben zu können. Von den Volksheften sind die Nummern 15 bis 18 erschienen: Braunschweig als Hansestadt von Werner Spieß, Lüneburg als Hansestadt von Wilhelm Reinecke, Jürgen Wullenwever von Walter Stephan und Hildebrand Veckinghusen von Luise von Winterfeld. Zu ihrer Herausgabe haben die vier Städte Braunschweig, Lüneburg, Lübeck und Dortmund Zuschüsse beigesteuert, für die wir gleichfalls an dieser Stelle unseren Dank wiederholen.

Im Sommer 1929 veranstaltete der Verein „Nederlandsch Economisch-Historisch Archief" in Amsterdam eine internationale wirtschaftsgeschichtliche Ausstellung, an der sich der Hansische Geschichtsverein durch Ausstellung von Dokumenten, Bildern und Kunstgegenständen zur Geschichte der deutschen Hanse beteiligte.

Was das innere Leben des Vereins anlangt, so ist ohne Zweifel als wichtigstes Vorkommnis der Beschluß über die neue Satzung zu nennen, die von der Mitgliederversammlung zu Stendal gut-

geheißen wurde. Eine Änderung war notwendig, um den gesetzlichen Vorschriften zu genügen, da wir den Wunsch hatten, den Verein in das Vereinsregister eintragen zu lassen. Die Eintragung ist inzwischen erfolgt. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß auch die mancherlei Änderungen, die bei dieser Gelegenheit beschlossen worden sind, dem Vereine und seinen wissenschaftlichen Bestrebungen zum Besten dienen werden. Freilich Paragraphen und Vorschriften machen es nicht aus, entscheidend wird immer der Geist sein, in dem sie gehandhabt werden: möge er der alte bewährte bleiben, der uns von unseren Vorgängern überkommen ist, auch wenn wir den Forderungen unserer Zeit uns nicht verschließen.

Die Vorschrift der neuen Satzung, daß diejenigen Mitglieder des Vorstandes, die das 70. Lebensjahr vollendet haben, dem Vorstande neben der satzungsmäßigen Zahl seiner Mitglieder auch ferner angehören, traf für die Herren Geheimrat Lenz, Staatsrat Hagedorn und Archivrat Techen zu. Für sie hat der Vorstand die Herren Senator Witthoefft in Hamburg und Geheimrat Brackmann in Berlin in seine Mitte berufen, deren Wahl von der Mitgliederversammlung in Stendal bestätigt wurde. Zum Vorsitzenden, dessen Amtsdauer jetzt auf 5 Jahre festgesetzt ist, hat der Vorstand Staatsrat Kretzschmar und zu seinem Stellvertreter Senator Dr. Kalkbrenner gewählt.

Der Mitgliederbestand hat sich folgendermaßen geändert:

Es sind eingetreten:	18
ausgeschieden:	30
gestorben:	9

so daß sich am 31. März d. Js. folgender Bestand ergab:

63	Städte u. dgl.
85	Vereine und Institute
480	Personen
zusammen 628	Mitglieder, gegenüber 650 Mitgliedern am 31. März 1929.

Der Jahresbericht kann mit der sehr erfreulichen Mitteilung schließen, daß die Possehlstiftung in Lübeck dem Hansischen

Geschichtsvereine den ansehnlichen Beitrag von 3000.— RM. für das Jahr 1929/30 bewilligt hat; eine Spende, für die wir unseren lebhaftesten und wärmsten Dank auch an dieser Stelle aussprechen. Wir sind um so dankbarer dafür, als in den letzten Jahren sehr bedauerlicherweise eine Reihe von Städten infolge der finanziellen Schwierigkeiten, mit denen, wie bekannt, gerade die Städte zu kämpfen haben, sich veranlaßt gesehen hat, ihren Beitrag herabzusetzen oder ganz zu streichen. Um so mehr hat es uns gefreut, daß die Städte Lünen und Salzwedel unsere Mitglieder, und zwar freiwillig, geworden sind. Ebenso ist die Handelskammer in Magdeburg unserem Vereine beigetreten.

Veröffentlichungen des Hansischen Geschichtsvereins:

Hanserezesse,

Abt. I, Bd. 1—8 (1256—1430), Abt. II, Bd. 1—7 (1431—1476), Abt. III, Bd. 1—9 (1477—1530).

Hansisches Urkundenbuch,

Bd. 1—6 und 8—11 (975—1500).

Inventare Hansischer Archive,

Bd. I und II, Höhlbaum, Kölner Inventar (1531—1591).
Bd. III, Simson, Danziger Inventar (1531—1591).
Häpke, Niederl. Akten und Urkunden, Bd. I und II (1531—1669).

Hansische Geschichtsblätter, 1.—55. Jahrgang (1871—1930).

Pfingstblätter,

I. 1905. Walther Stein, Die Hanse und England. Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert.
II. 1906. Georg Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit.
III. 1907. G. Freiherr von der Ropp, Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse.
IV. 1908. Hans Nirrnheim, Hinrich Murmester. Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit.
V. 1909. Ernst Baasch, Der Einfluß d. Handels a. d. Geistesleben Hamburgs.
VI. 1910. Friedrich Techen, Wismar im Mittelalter.
VII. 1911. Rudolf Häpke, Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden.
VIII. 1912. Albert Werminghoff, Der deutsche Orden und die Stände in Preußen bis zum zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466.
IX. 1913. Walther Vogel, Die Hansestädte und die Kontinentalsperre.
X. 1914. Hans Witte, Besiedlung des Ostens und Hanse.
XI. 1915. Walther Vogel, Kurze Geschichte der deutschen Hanse.
XII. 1921. Adolf Jürgens, Skandinavien und Deutschland in Vergangenheit und Gegenwart.
XIII. 1922. Wilhelm Wiederhold, Goslar als Königsstadt und Bergstadt.
XIV. 1923. Walther Tuckermann, Die geographische Lage der Stadt Köln und ihre Auswirkungen in der Vergangenheit und Gegenwart.
XV. 1924. Erich Keyser, Die Bevölkerung Danzigs und ihre Herkunft im 13. und 14. Jahrhundert. 2., erweiterte Auflage 1928.
XVI. 1925. Luise v. Winterfeld, Handel, Kapital und Patriziat in Köln bis 1400.
XVII. 1926. Joh. Kretzschmar, Johann Friedrich Hach, Senator und Oberappellationsrat in Lübeck.
XVIII. 1927. Friedrich von Klocke, Patriziat und Stadtadel im alten Soest.
XIX. 1928. Heinrich Reincke, Agneta Willeken. Ein Lebensbild aus Wullenwevers Tagen.
XX. 1929. Hans Szymanski, Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt.
XXI. 1930. Friedel Vollbehr, Die Holländer und die deutsche Hanse.

Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte
(früher Hansische Geschichtsquellen)

Band 1. Otto Francke, Das Verfestungsbuch der Stadt Stralsund. 1875.
„ 2. Friedrich Crull, Die Ratslinie der Stadt Wismar. 1875.
„ 3. Ferdinand Frensdorff, Dortmunder Statuten und Urteile. 1882.
„ 4. Dietrich Schäfer, Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen. 1887. 2., verbesserte Auflage 1927.
„ 5. Wilhelm Stieda, Revaler Zollbücher u. Quittungen des 14. Jahrhunderts. [1887.
„ 6. Karl Kunze, Hanseakten aus England 1275—1412. 1891.
„ 7. Otto Blümcke, Berichte und Akten der Hansischen Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603. 1894.

Neue Folge:

Band 1. Franz Siewert, Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck im 16.—17. Jahrhundert. 1897. [1900.
„ 2. Friedrich Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik.
„ 3. Friedrich Techen, Die Bürgersprachen der Stadt Wismar. 1906.
„ 4. Ernst Baasch, Die Lübecker Schonenfahrer. 1922. [1922.
„ 5. Karl Goetz, Deutsch-Russische Handelsgeschichte des Mittelalters.
„ 6. Wilhelm Jesse, Der wendische Münzverein. 1928. [1929.
„ 7. Johannes Gahlnbäck, Zinn und Zinngießer in Liv-, Est- und Kurland.
„ 8. Adolf Friedenthal, Die Goldschmiede Revals. (Erscheint binnen kurzem.)

Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte.

Im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausgegeben von
Dietrich Schäfer

Band 1. Häpke, R.: Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt. Berlin 1908.
„ 2. Wätjen, H.: Die Niederländer im Mittelmeergebiet z. Zt. ihrer höchsten Machtstellung. Berlin 1909.
„ 3. Hagedorn, B.: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert. Berlin 1910.
„ 4. Püschel, A.: Das Anwachsen der deutschen Städte in der Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung. 1910.
„ 5. Schulz, F.: Die Hanse und England von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit. 1911.
„ 6. Hagedorn, B.: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden. 1912.
„ 7. Brinner, L.: Die deutsche Grönlandfahrt. 1913.
„ 8. Jürgens, A.: Zur Schleswig-Holsteinischen Handelsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts. 1914.
„ 9. Cohn, W.: Die Geschichte der sizilischen Flotte unter der Regierung Konrads IV. und Manfreds (1250--1266). 1920.
„ 10. Stein, W.: Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit. 1922.

Hansische Volkshefte:

Heft 1. Friedrich Techen, Die Deutsche Brügge zu Bergen.
„ 2. Friedrich Techen, Die blaue Flagge.
„ 3. Otto Beneke, Bernd Besekes Glück und Unglück.
„ 4. H. Entholt, Kapitän Karpfanger.
„ 5. Rud. Häpke, Der Untergang der Hanse.
„ 6. Ermentrude von Ranke, Das hansische Köln und seine Handelsblüte.
„ 7. J. H. Gebauer, Das hansische Hildesheim und sein Bürgermeister Henning Brandes.
„ 8. Walther Recke, Danzig und der deutsche Ritterorden.
„ 9. Karl Haenchen, Die deutsche Flotte von 1848.
„ 10. Luise von Winterfeld, Tidemann Lemberg.
„ 11. Erich Keyser, Das hansische Danzig.
„ 12. Martin Wehrmann, Das hansische Stralsund und sein Bürgermeister Bertram Wulflam.
„ 13. Theodor Paul, Die Hanse und die Friesen.
„ 14. Willy Hoppe, Die Hanse und der Osten.
„ 15. Werner Spieß, Braunschweig als Hansestadt.
„ 16. Wilhelm Reinecke, Lüneburg als Hansestadt.
„ 17. Walther Stephan, Jürgen Wullenwever.
„ 18. Luise v. Winterfeld, Hildebrand Veckinchusen. Ein hansischer Kaufmann vor 500 Jahren.

Von den vorstehenden Veröffentlichungen des Hansischen Geschichtsvereins sind zu beziehen:

1. Rezesse, Urkundenbuch, Inventare, Hansische Geschichtsblätter Band 1 (1871)—17 (1911) Heft 1, und Hansische Geschichtsquellen Band 1—3, 5—7 und Neue Folge Band 1—3 von Duncker & Humblot, München, Theresienhöhe 3c.
2. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte von Karl Curtius, Berlin W 35, Derfflingerstraße 20.
3. Volkshefte von dem Friesen-Verlag, Bremen.
4. Alles übrige vom Verein selbst. (Lübeck, Königstr. 21.)

Druck: Pierersche Hofbuchdruckerei, Altenburg (Thür.)

(Fortsetzung des Inhalts)

Inhalt.

(Fortsetzung des Inhalts auf Umschlagseite 3)

Druck: Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co., Altenburg, Thür.