
Ex libris
Thomas Otto Achelis +

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN

VOM

HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

60. JAHRGANG 1935

WEIMAR 1936
VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHF. / WEIMAR

Inhalt

Inhalt

I.

Wik-Orte und Wikinger.

Eine Studie zu den Anfängen des germanischen Städtewesens.[1]

Von

Walther Vogel.

Nullas Germanorum populis urbes habitari satis notum est, „daß die germanischen Stämme nirgends Städte bewohnen, ist bekannt genug". Dieser Satz des Tacitus (Germ. c. 16), diese negative Feststellung, steht am Anfang der Geschichte des germanischen und deutschen Städtewesens. Wenn wir hierzu noch die bekannte Bemerkung des Ammianus Marcellinus (XVI, 2, 12) 250 Jahre nach Tacitus, nehmen, daß die Alemannen zwar das ganze linksrheinische Land von Straßburg bis Mainz mit den Städten in Besitz genommen hatten, diese selbst aber, wie umgitterte Grabstätten — *(oppida) ut circumdata retibus busta* — mieden, eine Bemerkung, die man immer als klassischen Ausdruck ihrer Abneigung gegen städtisches Leben aufgefaßt hat, und wenn wir nun auf der anderen Seite sehen, wie die Nachfahren derselben Germanen etwa 800 Jahre später, um 1100, ihr ganzes Land mit einem Netz von Städten überziehen und im Begriffe sind, ihrem Leben einen ganz neuen geselligen und kulturellen Ausdruck und Inhalt zu geben, so liegt die Größe dieser Wandlung zutage.

Das völlige Fehlen städtischen Lebens noch kurz bevor die Völkerwanderung ihren Höhepunkt erreicht, und die eigenartige Prägung der germanischen und deutschen Stadt, die um

---

1. Vortrag, gehalten auf der Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins in Minden am 1. Juli 1935.

1200 etwa ihre Formen vollendet mit Marktanlage und planmäßiger Aufteilung in Straßen und *areae,* mit Ratsverfassung und korporativer Gliederung der Kaufleute und Handwerker, eigenartigem Bodenrecht usw. — das sind die beiden Gegenpole, zwischen denen wir uns bewegen. Wie, unter welchen Formen und in welcher Folge sich diese Wandlung vollzogen hat, darüber ist seit übert hundert Jahren, seit Eichhorns und Hüllmanns Zeiten, mit unendlich viel Fleiß und Scharfsinn geforscht und nachgedacht worden, so daß es fast hoffnungslos erscheint, darüber noch etwas Neues zu sagen. Dennoch mag der Versuch gewagt werden, von den bisher ermittelten mehr oder weniger sicheren Feststellungen ausgehend, der Frage nach den Anfängen germanischen Städtewesens noch einige neue Seiten abzugewinnen.

Bevor ich den Stand der Forschung, von dem wir auszugehen haben, darlege, möchte ich einige Bemerkungen grundsätzlicher Art vorausschicken. Die mittelalterliche deutsche Stadt ist, ihrer Funktion nach, ein zusammengesetztes, kompliziertes Gebilde. Sie ist einerseits Verwaltungsmittelpunkt, Sitz irgendwelcher politischen Machthaber (worunter, bei der besonderen Natur des mittelalterlichen deutschen Staates, neben den weltlichen auch kirchliche Würdenträger in Betracht zu ziehen sind), und schon als solcher bedarf sie einer gewissen Sicherung, wird Burg und Festung; sie ist anderseits M a r k t, Mittelpunkt wirtschaftlichen Austauschs, und z. T. auch Mittelpunkt gewerblicher Erzeugung. Ein wechselseitiges Interesse führt — zunächst mehr theoretisch betrachtet — beide Elemente zusammen. Der Machthaber, auch wenn er wie etwa der frühmittelalterliche Bischof mit seinem Hof, seiner *familia,* seiner Grundherrschaft, in weitem Grade Selbstversorger ist, hat doch ein Bedürfnis nach ergänzender Güterversorgung, die er mit dem eigenen wirtschaftlichen Überschuß bezahlt. Der Fernhändler ist ihm außerdem als Zuträger von Nachrichten willkommen. Der Kaufmann anderseits ist froh, besonders an Gerichts- und Festtagen, einen sicheren und aufnahmefähigen Kundenkreis zu finden, seine Geschäfte unter obrigkeitlichem Schutz abzuwickeln, und er ist daher auch bereit, dem Machthaber für diese Vorteile einen Gewinnanteil,

Z o l l genannt, zu bezahlen; womit der Machthaber seinerseits wieder ein neues Interesse an der Förderung des Marktes gewinnt. Man darf sich aber den Hauptträger des Marktinteresses, den Kaufmann (vom Handwerker, der, wie wichtig auch immer für städtisches Leben, so gut wie niemals eine bestimmende und leitende Rolle gespielt hat, darf ich hier absehen) nicht zu sehr als Krämer und Hausierer vorstellen, wie es gern geschieht. Auch solche gibt es in großer Zahl, und sie haben ihre Bedeutung. Aber das eigentlich bestimmende Element im Städteleben großen Stils des Mittelalters ist der Fernhändler,[2] und der Fernhändler ist, seinem Ursprung nach, vom Machthaber gar nicht so sehr verschieden. Gewiß, sie spielen ein Spiel mit sehr verschiedenen Regeln. Der Machthaber bewegt sich in der Sphäre des öffentlichen Rechts und der politischen Macht, was er anstrebt, ist politische, militärische, geistige Herrschaft über Menschen. Er tritt daher in der Überlieferung stärker hervor. Der Fernhändler-Kaufmann lebt in der Sphäre des privaten Rechts, er strebt Macht über die G ü t e r erzeugung und -verteilung an; aber man tut ihm oft Unrecht, wenn man ihn für einen bloßen Geldanhäufer hält. Mehr noch, als beim politischen Machthaber, ist an der Wurzel seines Wesens ein gut Stück A b e n t e u e r l u s t wirksam, der Trieb, in die Ferne zu schweifen, fremder Länder Menschen und Sitte kennen zu lernen. Und den Geldgewinn verwendet der rechte Kaufmann ja auch nur wieder, um neue wirtschaftliche oder auch kulturell-geistige Unternehmungen aufzubauen — fast genau so, wie umgekehrt der politische Machthaber im Grunde ein Unternehmer und Künstler ist, der eine menschliche Gemeinschaft, einen Staat, ein Volk aufbaut und ihm Lebensinhalt gibt. Gerade in den Hansestädten sind ja auch beide Bereiche, der des Kaufmanns und der des Machthabers, letzten Endes wieder zusammengeflossen. Von dem Wirken der

---

2. Das Verdienst, auf diese Tatsache nachdrücklich immer wieder aufmerksam gemacht zu haben, gebührt hauptsächlich F. Rörig. Vgl. dessen Beitrag zur Propyläen-Weltgeschichte (IV. Band, 1932) „Die europäische Stadt“ (bes. S. 282 f.), sowie seinen Vortrag „Mittelalterliche Weltwirtschaft. Blüte und Ende einer Weltwirtschaftsperiode“ (Kieler Vorträge hrsg. v. B. Harms Nr. 40, Jena 1933).

Kaufleute und ihres Reichtums legen zahllose Denkmale kirchlicher und profaner Kunst Zeugnis ab. Nicht ohne Grund hat man vom königlichen Kaufmann gesprochen, den seine Lebensauffassung dem Fürsten nähert.

* * *

Doch kehren wir zu unseren Anfängen zurück. Es ist heute allgemein anerkannt, daß die römischen Städte am Rhein und Donau, und weiter nach S. und W., die Germanen zuerst mit städtischem Leben vertraut gemacht und einen Keim städtischen Lebens in ihrem Bereiche gepflanzt haben. Gespielt haben sie diese Rolle hauptsächlich als Sitze kirchlicher Verwaltung, als Bischofssitze, als *civitates,* wie das s. Zt. für Deutschland S. Rietschel[3] und neuerdings für Nordfrankreich und Teile Belgiens (= Belgica II) F. Vercauteren[4] im einzelnen gezeigt haben. Baulich und als soziale Gemeinwesen betrachtet, waren diese Städte freilich im Verfall. Meistens waren sie im 3. oder 4. Jahrhundert, als die Zeiten kriegerisch zu werden begannen, mit einer Ringmauer versehen worden, aber vielfach sahen sich die Bischöfe später genötigt, die Mauersicherung auf einen engeren Bereich, die eigentliche Dom-Immunität (im baulichen Sinn), die *urbs,* zu beschränken. Die letzten Reste antiken Bürgertums sind wohl spätestens mit dem ausgehenden 6. Jahrhundert so ziemlich geschwunden; nur stellenweise begegnen wir Spuren, daß sich Reste gewerblichen und kaufmännischen Lebens mit Werkstätten und Buden erhalten haben. Die Physiognomie der Civitas wurde wesentlich vom Klerus und seinen Bedürfnissen bestimmt. Doch haben Rietschel, v. Below u. a. nachgewiesen, daß in Orten wie Mainz und Köln, auch freie germanische Bewohner mit bäuerlicher Wirtschaft und der Verfassung einer Landgemeinde ansässig waren.

---

3. Die Civitas auf deutschem Boden bis zum Ausgang der Karolingerzeit. Leipzig 1894.

4. Étude sur les Civitates de la Belgique seconde. Contribution à l'histoire urbaine du Nord de la France de la fin du IIIe à la fin du XIe siècle. Brüssel 1934.

Draußen, außerhalb der Civitas, lagen in der Regel einige Kirchen (oft auf frühchristlichen Begräbnisstätten errichtet)[5] und Klöster, auch diese wieder, mindestens seit der Normannenzeit, meist befestigt, und um sie herum oder zwischen ihnen und der Civitas oder Urbs erstreckten sich die in so vielen karolingischen Quellen erwähnten „Suburbien", mit ihrer, zunächst wenigstens, meist hofhörigen, bäuerlichen, handwerkerlichen und militärischen Bevölkerung. Das Ganze sah, wie Vercauteren einmal sagt, auch im 9. und 10. Jahrhundert außerhalb der Civitas noch verzweifelt ländlich aus.[6] Es besteht jedoch Übereinstimmung dahin, daß die Weiterentwicklung zur eigentlichen Stadt an diese Suburbien anknüpft, indem der maßgebende Grundherr, also etwa der Bischof, hier die Errichtung einer von Kaufleuten und Handwerkern bewohnten Marktsiedlung duldet und sogar veranlaßt. Neben und z. T. anstelle der alten Marktstätte, die hauptsächlich der Lebensmittelversorgung dient, mit ihrem Wochen- oder gelegentlich Jahrmarkt, aber bloß fluktuierenden Händlerschaft, tritt nun als neuer Markt eine wirkliche Marktsiedlung mit dauernd ansässiger Bevölkerung. Franz Beyerle[7] unterscheidet dabei zwischen „angelehnten" Märkten, die sich unmittelbar an eine bestehende Grund- und Gerichtsherrschaft mit ihrem Wirtschaftshof anschließen, und „eigenwüchsigen" Märkten, die ganz unabhängig davon, entweder auf einer Dorfflur oder ganz „aus wilder Wurzel", wie man zu sagen pflegt, an einem günstigen Verkehrspunkt geschaffen wurden,

---

5. Vgl. H. Friedrich, Die Anfänge des Christentums und die ersten Kirchengründungen in römischen Niederlassungen im Gebiet des Nieder- und Mittelrheins und der Mosel (Bonner Jahrbücher 131, 1927, S. 10 f.).

6. Civitates de la Belgique seconde S. 120 (für Soissons); vgl. dazu S. 387 f., bes. S. 393: A l'époque carolingienne, le suburbium est avant tout une région rurale aù s'élèvent une ou plusieurs abbayes. Wichtig ist sein Nachweis, daß der in der Merowingerzeit übliche unbestimmtere Ausdruck *suburbana (loca)* erst in der Karolingerzeit dem bestimmteren *suburbium* Platz macht.

7. Zur Typenfrage der Stadtverfassung, Zeitschrift d. Savigny-Stiftung f. Rechtsgeschichte, Germ. Abtlg. Bd. 50, 1930, S. 1—114.

und für den Marktherrn also nicht als wirtschaftlicher Ergänzungs- und Versorgungsbetrieb für seinen Hof, seine Residenz, sondern lediglich durch ihre Markt-Zolleinnahme und sonstige indirekte wirtschaftliche Vorteile Bedeutung besaßen, wie man das etwa von den Gründungen der Zähringer annehmen kann. Aus beiden Arten sind Städte hervorgeganen, aber während die eigenwüchsigen Märkte, soweit sie überhaupt gediehen, verhältnismäßig leichte Bahn zur späteren Stadtfreiheit fanden, mußten die angelehnten Märkte, und das waren die Marktsiedlungen der meisten bedeutenderen rheinischen Städte von Straßburg, Speyer, Worms bis Köln usw., sich ihre Selbstbestimmung erst in hartem Kampf gegen die Markt- und Stadtherren erringen.

Wichtig ist nun der Nachweis Beyerles, daß für diese zunächst also meist aus Suburbien hervorgegangenen Marktsiedlungen im romanischen, aber germanisch beeinflußten, Süden und Westen (in Italien, Burgund und Nordfrankreich) die Bezeichnung *Burgum* (*Bourg, Borgo* usw.) typisch geworden ist. Das Wort ist natürlich germanischen Ursprungs; aber während es im germanischen Bereiche bis um 1100 stets den Sinn eines befestigten Platzes (und in zweiter Linie eines Verwaltungsmittelpunktes), bewahrt hat, hat es bei unseren romanischen Nachbarn schon früh eine Bedeutungswandlung nach der Seite der Marktsiedlung, allerdings in Form einer geschlossen gebauten Marktstraße, die zur Not leicht verteidigt werden kann, erfahren.[8] Es gibt vielleicht einen Wink, wie und wo sich diese Bedeutungswandlung angebahnt hat, wenn wir hören, daß die Grenzkastelle am Rhein- und Donau-Limes, in der spätlateinischen Amtssprache *burgi* genannt, mit Vorliebe der Überwachung aber auch Vermittlung des Grenzverkehrs dienten, und daß eine Inschrift des Kaisers Valens (von etwa 371) von einem *burgus* bei Strigonium in Pannonien ausdrücklich sagt: *„Nunc burgum cui nomen Commercium, qua causa et factus est, a fundamentis construxit“*.[9] — Unsere Orts- und Stadtnamen auf -burg sind also, wie das z. T. schon

8. F. Beyerle, Zur Typenfrage, S. 26 f.
9. Ed. Norden, Alt-Germanien (Leipz. 1934) S. 59.

Schuchhardt gezeigt hat,[10] ganz verschiedenen Ursprungs. Erstens gehen einige, wie Würzburg und Hammelburg am Main, auf altgermanische Volks- und Fluchtburgen zurück. Zweitens pflegten die Germanen den Namen der übernommenen römischen Stadtsiedlungen das Suffix -burg anzuhängen oder ihnen einen neuen „Burg"-Namen zu geben, wobei natürlich der Gesichtspunkt der Befestigung maßgebend war; so sind Namen wie Bitburg, Augsburg, Regensburg, Straßburg entstanden. Drittens kommt die Gruppe der befestigten Herrensitze und Königshöfe seit der Karolingerzeit hinzu, die in den Burgenbauten Heinrichs I. zu einem förmlichen strategischen System ausgebaut wurden und zum kleineren Teil sich zu Städten entwickelt haben, wie Quedlinburg, Merseburg, Lüneburg, im übrigen aber den Beginn der isolierten Ritterburgen des Mittelalters bilden. Viertens endlich dringt nun nach dem Nachweis Beyerles der welsche Sprachgebrauch von Burgum = Markt seit Beginn des 12. Jahrhunderts ins deutsche Sprechgebiet ein, und ihm verdankt eine weitere Gruppe von Städten ihren -burg-Namen, besonders die zähringischen Gründungen wie Freiburg i. B. 1120, Freiburg i. Ü. 1170, Neuenburg a. Rh. 1181 usw.[11] Vor allem scheint nun auf diesem Wege das Wort *burgensis, burgêre* im Sinne des Marktsiedlers und Städtebürgers in Deutschland heimisch geworden zu sein. Ed. Schröder hat gezeigt,[12] daß das Wort in diesem Sinne zuerst im Alexanderlied des Pfaffen Lamprecht (um 1130) vorkommt (während Wolfram v, Eschenbach, viel später, unter dem burgêre noch den ritterlich-ministerialischen Burgmann versteht). Und mit dem so auf romanischem Umweg ins Deutsche zurückgekehrten Wort Burg und dem Bürger hat nun auch auf das Wort „Burgrecht" einen ganz spezifischen Sinn angenommen. Es bedeutet, wie

---

10. K. Schuchhardt, Art. Burg in Hoops Reallexikon d. germ. Altertumskunde (Straßburg 1911—13) I, S. 353 f. — Derselbe, Hof, Burg und Stadt bei Germanen und Griechen (Neue Jahrbücher f. d. klass. Altertum 1907).

11. F. Beyerle, Zur Typenfrage, S. 32 f., bringt ausführliche Belege.

12. Nachrichten d. Götting. Ges. d. Wiss., Phil.-hist. Kl. 1928, S. 85.

zahlreiche Quellenbelege beweisen, im 12. Jahrhundert soviel wie Marktsiedlungsrecht, Stadtrecht, dann auch, wofür freilich erst Belege aus dem 13. Jahrhundert vorliegen, insbesondere das besondere Bodenrecht, das für die Siedlungsweise in den werdenden Städten typisch wurde, nämlich das Recht der freien Erbzinsleihe.[13]

Wenden wir uns nun vom oberdeutschen dem niederdeutschen Bereiche zu, so finden wir von dieser Art der Namengebung nur wenige Spuren, so in Goslar und Stade,[14] wohl aber etwas sachlich ganz Entsprechendes. Was oberdeutsch *purgrecht* heißt, kehrt hier als *wicbeld* (verhochdeutscht „Weichbild") wieder.

Vor vierzig Jahren hat F. Philippi auf der Pfingsttagung des hansischen Geschichtsvereins in Bielefeld einen Vortrag über diesen Gegenstand „Weichbild" gehalten. Der Vortrag ist in den Hans. Gbl. 1895 abgedruckt, und Philippi hat ihm eine sorgfältige Belegsammlung von 113 Urkundenstellen beigefügt, die den Sinn des Wortes erläutern. Philippi vertrat die Ansicht, daß der ursprüngliche Sinn des Wortes sich auf die freie Erbzinsleihe beziehe. Das läßt sich kaum halten, wie auch seine anfängliche sprachliche Ableitung von „beleihen" unannehmbar ist. Eine der ältesten Urkunden, die den Inhalt des *wicbelede* genauer bezeichnen, ausgestellt vom Abt des Lübecker St. Johannisklosters 1182[15] gibt den Namen

13. Vgl. hierüber v. Heß, Das Burgrecht (jus civile), Sitz.-Ber. d. Kais. Akad. d. Wiss. z. Wien, Phil.-hist. Kl. 11, 1854, S. 761 f.; R. Sohm, Die Entstehung d. deutschen Städtewesens (Lpz. 1890) S. 24 f.; F. Keutgen, Untersuchungen über d. Ursprung d. deutschen Stadtverfassung (Lpz. 1895) S. 175 f.; S. Rietschel, Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis, S. 175, 180 f.

14. K. Frölich, D. Verfassungsentwicklung von Goslar, Zft. d. Sav.-Stiftg. f. Rechtsgesch., G.A., 47, 1927, S. 386 f.; u. ders. Hans. Gbll. 1920/21 S. 155: burgenses (seit 1188). Zu Stade s. Hamb. UB. I n. 247 (S. 225): castrum Stadii et burgum cum ministerialibus et universis pertinentiis et omni jure suo. Bei Stade, wo ein älteres aus dem Bremer verfälschten Barbarossa-Privileg von 1186 erschließbares Stadtrechtprivileg Heinrichs d. Löwen vorhanden war (vgl. S. Rietschel, Hist. Zft. 102, 1909, S. 244 f.), liegt es nahe, mehr an englische als oberdeutsche Einflüsse zu denken.

15. Lüb. UB I n. 6, Philippi, Hans. Gbll. 1895, S. 32, Nr. 6.

zwar in der Tat der ausführlich beschriebenen Erbzinsleihe. Aber wenn etwa K. Friedrich II. in der Urkunde, worin er Lübeck zur freien Reichsstadt erhebt, 1226 den Priwall gegenüber Travemünde *jure civitatis ... quod wicbelede dicitur* überträgt,[16] so ist klar, daß hier von einer Beschränkung des Sinnes auf die Erbzinsleihe keine Rede sein kann; und auch aus dem ältesten Dokument, wo das Wort *wicbilede* vorkommt, der Leipziger Stadtgründungsurkunde (zw., 1156—1170),[17] geht schon ein weiterer Sinn hervor. Ich will auf die vielumstrittene sprachliche Ableitung, insbesondere des zweiten Bestandteils, hier nicht eingehen, nur soviel sagen, daß *bilede* (*bêlde*) wahrscheinlich mit dem Stamm -bill in „billig" und „Unbilden" zusammenhängt, daß der Ausdruck also soviel bedeutet, was in dem Wik recht und billig ist, also, wenn wir vorläufig einmal Wik = Stadt setzen, soviel wie „Stadtgerechtsame" (wie schon Philippi[18] vorschlug). Der Inhalt des Begriffs ist vielseitig; er schließt namentlich, wie Rietschel an sich mit Recht betont,[19] die Absonderung als Gerichtsbezirk in sich; aber nicht diese rein formale Bestimmung ist wesentlich, sondern das besondere Personen- und Sachenrecht, unter dem die mit eigenem Grundbesitz begabten Ansiedler in diesem Bezirk lebten, also auch das Siedlungsrecht der freien erblichen Leihe gegen Wortzins, sowie den dauernden Genuß der persönlichen Freiheit, oder genauer gesagt, des örtlichen Rechtsstandes der städtischen Freiheit, die demjenigen nicht mehr abgestritten werden konnte, der Jahr und Tag unangefochten eine solche *area* im Wikbezirk bewohnt und besessen hatte, wie das besonders das Bremer Privileg von 1186[20] lehrt.

Wicbeld ist also gleich purgrecht, *jus civile*. Und wenn dem so ist, so liegt es nahe, auch hier, wie bei der Burg, zunächst auf sprachlich-geographischem Wege der Bedeutung

---

16. Lüb. UB I n. 35, Philippi a. a. O. S. 36, Nr. 18.
17. Philippi, Hans. Gbll. 1895, S. 31, Nr. 2.
18. Philippi, Hans. Gbll. 1895, S. 30.
19. Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis (Leipz. 1897) S. 185 f.
20. Brem. UB. I n. 65 (S. 71 f.); Philippi, Hans. Gbll. 1895, S. 33, Nr. 9.

der Siedlungsbezeichnung Wik nachzugehen. Merkwürdigerweise ist das bisher, soviel mir bekannt, nicht in ausreichendem Maße geschehen.

* * *

Es gibt eine große Menge von Siedlungsnamen, Ortsnamen, die mit -wik zusammengesetzt sind.

Man kann zwei Hauptgebiete unterscheiden, eine skandinavische und eine niederdeutsch-englische Gruppe zu beiden Seiten der Nordsee.[21] Uns interessiert zunächst diese letztere.

---

21. Zur Ermittlung der Ortsnamen auf -wik bediente ich mich folgender Hilfsmittel: für Norwegen O. Rygh, Norske Gaardnavne (20 Bände, Kristiania 1897—1924); für Dänemark Politikens Haandbog for Landevejs-Turister (Ortsregister und Karten i. M. 1 : 260 000) Kopenhagen 1908; für Schweden hatte Herr Lektor Dr. Balk die große Freundlichkeit, mir die Wik-Namen aus dem Historik-geografiskt und Statistiskt Lexikon öfver Sverige (8 Bände, Stockholm 1859—1869) zusammenzustellen. — Für Deutschland sah ich die entsprechenden Blätter der Topograph. Karte des Deutschen Reichs i. M. 1 : 200 000 durch, benutzte außerdem H. Jellinghaus, Die westfälischen Ortsnamen nach ihren Grundwörtern (Kiel u. Lpz. 1896) und Förstemanns Altdeutsches Namenbuch, II. Band (Ortsnamen) in der Neubearbeitung von H. Jellinghaus (Bonn 1913—16). Die niederländischen Wik-Namen stellte ich aus J. F. Hoekstra, Woordenlijst van de aardrijkskundige Namen in Nederland (5. Druck, Amsterdam, o. J.) zusammen, unter Hinzuziehung der freilich noch unvollständigen Namenerklärungen und historischen Belege in dem Sammelwerk Nomina geographica Neerlandica (Bd. 1—6, Leiden 1885—1928). Die belgischen Wik-Namen ermittelte für mich Herr Dr. G. Czybulka aus einer Durchprüfung der englischen Generalstabskarte von Belgien im Maßstab 1 : 100 000. Eine Durchsicht der allgemeinen und regionalen Ortsliteratur Belgiens, zu der mir leider die Zeit fehlte, würde sicher noch weitere Ergänzungen liefern. Für Frankreich gewann ich die gewünschten Aufschlüsse aus A. Longnon, Les noms de lieu de la France (Paris 1920—29) und Joanne, Dictionnaire topographique et onomastique de la France (9 Bände, Paris 1890—1905). — Was England betrifft, so konnte ich mich einmal auf die umfangreiche Ortsnamen-Literatur stützen, die namentlich in ihren neueren Veröffentlichungen unter Anleitung von Allen Mower ausgezeichnete Hilfsmittel bietet; sie vollständig hier anzuführen verbietet der Raummangel, ein Verzeichnis, das allerdings durch die Neuerscheinungen der letzten 12 Jahre ergänzt werden

Ich schätze, daß hier wohl mindestens 800 -wik-Namen (noch vorhandene, und wüst gewordene Örtlichkeiten) festzustellen sind; davon entfallen rund 550, also über zwei Drittel auf England, ein knappes Drittel auf das festländische Gebiet, Holland mit den angrenzenden niederrheinisch-westfälischen Gebieten, sowie einer Zone, die sich von Nordbrabant durch Flandern bis an die Straße von Calais zieht. In Frankreich habe ich außerdem etwa 75 festgestellt, davon etwa 50 südlich der Loire (die natürlich mit lat. *vicus* zusammenhängen), einige 20 im Norden (wahrscheinlich teils aus *vicus,* wie Longwy, teils aus germ. *wik* hervorgegangen).[22] Auch in Lothringen, im Elsaß und im Saargebiet gibt es einige. In Westfalen werden sie zwischen Ems und Weser rasch seltener, und die Linie allerdings sehr bedeutsamer Wik-Orte: Oster-

---

muß, findet man bei A. Mower, The chief elements used in English place-names (English Place-Name Society, Vol. I, part II, Cambridge 1924). Bei denjenigen Grafschaften, für die noch keine ausreichende Ortsnamen-Bearbeitung vorliegt, oder aber mir diese nicht zugänglich war, ermittelte ich die Wik-Namen mit Hilfe einer Durchsicht der englischen Ordnance Survey Map in der 1 inch = 1 mile-Scale (1 : 63 360). Das mir zur Verfügung stehende Material war also nicht ganz gleichwertig, da ich z. B. über Wüstungen mit Wik-Namen nur aus der Ortsnamen-Literatur Kenntnis gewinnen konnte. Doch hat das für den hier von mir verfolgten Zweck wohl nicht erhebliche Bedeutung. Genaueres über die englischen Wik-Namen und ihre geographische Verteilung werde ich vielleicht an anderer Stelle mitteilen. Zur Ermittlung urkundlicher Belege für Wik-Namen aus der Zeit vor Domesdaybook leistet das Register zu J. M. Kemble, Codex diplomaticus ævi Saxonici, in Bd. VI (London 1848) gute Dienste. — Auf eine Durchprüfung von Wales und Irland, wo Wik-Namen anscheinend, wie in Cornwall, eine geringe Rolle spielen, sowie von Schottland, wo sie häufiger auftreten, mußte ich aus Zeitmangel einstweilen verzichten.

22. Es handelt sich meist um Namen von dem Typus wie Vic-sur-Aisne, Vic-sur-Cère, Vic-le Comte, ferner um eine Anzahl Viévy (Vieuvy, Vivy usw.) < Vetus vicus, Neuvy (Neuvic, Neufvy usw.) < Novus vicus, ferner um Namen, die aus der Verbindung mit einem Flußnamen hervorgegangen sind, wie Vivonne < Vicus Vedonae, Dennevy < Duinae vicus, und die regelmäßig Brückenorte und alte Poststationen bezeichnen. Einige Wik-Namen an der Kanalküste sind zweifellos aus nordischem -vik hervorgegangen, so Sanvic bei Le Havre, Cap-Levy < Kapelvic (12. Jhdt.) im Dept. Manche.

wiek am Harz, Braunschweig, Bardowik, Schleswig bezeichnet eine gewisse Grenze.[23] Durch die ostdeutsche Kolonisation sind die Wik-Namen allerdings an der Ostseeküste weit ostwärts getragen worden, sowohl zur Bezeichnung von Buchten (Dassower Wiek, Pötenitzer Wiek), wie von Ortschaften und Ortsteilen (Wyk bei Kiel und Greifswald, Straßen bzw. Quartiere von Wollin, Fischhausen in Ostpreußen, das früher Wiek hieß, usw.). In den skandinavischen Ländern scheint die Beziehung des Wortes zur See oder zum Wasser enger zu sein, obwohl es auch hier an rein binnenländischen -wiken in erheblicher Zahl nicht fehlt. In Dänemark sind Ortsnamen auf -wik verhältnismäßig selten, ungerechnet die Bucht-Namen ohne Siedlung (ich zähle etwa 46 unter rd. 15 000 Örtlichkeiten insgesamt),[24] in Schweden viel häufiger, etwa 230, meist Bauernhöfe an der See, ähnlich wie in Norwegen. In Norwegen dagegen tragen viele hunderte von Höfen und Weilern mit -wik (vik) zusammengesetzte Namen. Es ist klar, daß dies mit dem Reichtum des Landes an Buchten, sowohl an der Küste mit ihrem Schärengürtel, wie an den zahllosen Binnenseen, zusammenhangt. Über das Alter der skandinavischen Wik-Namen wissen wir bisher wenig, viele (bes. der norwegischen) mögen jüngeren Datums sein; jedenfalls haben wir keinen Grund anzunehmen, daß der skandinavische Norden der Ausgangspunkt dieser Benennungsweise ist. Die relative Seltenheit der Namen in Dänemark, bei dem Vorherrschen des nordischen Einflusses dänischer Herkunft in England, spricht dagegen.

---

23. Zu dieser Reihe ist auch Minden zu rechnen, das zwar keinen Wik-Namen trägt, aber durch seinen Wikgrafen als alter Wik-Ort bezeugt ist. Vgl. unten S. 24.

24. Davon sind, soviel ich feststellen kann, 21 nicht unmittelbar an der Küste, viele davon rein binnenländisch gelegen. Einige, wie Hejnsvig, Hesselvig, Bredvig Gaarde, Romvig Gaarde, Rolvig, Lövig Gaarde scheinen sich an die alten, Jütland von S nach N durchziehenden Straßen anzuschließen, ferner häufen sich die Vig-Orte auffällig auf Holmsland und Klitland, der Nehrung des Ringkjöbing-Fjords und an den von Esbjerg oder Ripen nordwärts ziehenden Straßen. Ein schlüssiges Urteil über ihre Bedeutung ließe sich aber erst nach einer Untersuchung über ihr Alter und ihre ältere Namensform fällen.

In der südwestlichen Gruppe beiderseits der Nordsee, sind sicher verschiedene zeitliche Schichten zu unterscheiden. Der Name ist bis in neuere Zeit lebendig geblieben. In den Moorkolonisationsgebieten in Groningen, Drenthe, Overijssel, entstammen offenkundig viele Wik-Namen der Neuzeit (seit dem 17./18. Jahrhundert); darüber weiter unten mehr. Anderswo führen Namen wie St. Janswyk (bei Oudenaarde), Bishopswic, Germansweek (Devonshire) usw. mindestens nicht über die christliche Zeit zurück. Aber die Mehrzahl der Namen ist zweifellos alt, was für England schon dadurch bewiesen wird, daß die meisten schon im Domesday-Book begegnen.

Vor allem ist ein Wort über den Ursprung des Namens Wik selbst zu sagen. Nach der immer noch herrschenden Meinung ist es von lat. *vicus* (unbefestigter Ort, Dorf, Stadtquartier) abzuleiten. Namentlich in der englischen Orts-Namenforschung ist das geradezu Dogma; daneben wird nur stellenweise, besonders im Norden, eine Ableitung vom nordischen *Vik* = Bucht, zugestanden.[25] E. Schröder hat schon gelegentlich gegen die Ableitung von *vicus* (bei den niedersächsisch-westfälischen Wik-Namen) protestiert; wenn er diese aber ebenfalls vom skandinavischen *Vik* ableiten möchte, so kann ich ihm darin nicht folgen.[26] Schon vor langen Jahren hat Jellinghaus das Richtige gefunden.[27] *Wik(e)* ist ein germanisches Wort und geht zurück auf denselben Stamm wie in niederdeutsch wiken = weichen, zurückweichen. Noch jetzt sind in der Moorkolonisation die Ausdrücke Inwike, Achterwike, lebendig.[28] Das Wort bedeutet mithin einerseits

---

25. A. Mower, The chief elements used in English placenames (Engl. Place-Name Society Vol. I, part II, Cambridge 1924) S. 64 (wic) und S. 62 (vik).

26. Sachsen und Cherusker, Niedersächs. Jahrbuch, Bd. 10, 1933, S. 18.

27. Förstemann, Altdeutsches Namenbuch, 3. Aufl., hrg. v. H. Jellinghaus, II. Bd. (Ortsnamen) 2. Hälfte, S. 1330 s. v. Wik: „Die eigentliche Bedeutung des Wortes ist das Weichen, Zurückweichen; vgl. Falk, Norweg.-dän. etymolog. Wörterbuch (Heidelberg 1910) S. 1376. Die Wik sind alte Nebendörfer, Hinterdörfer.

28. J. Wimmer, Geschichte des deutschen Bodens (Halle 1905) S. 152. Bei Beginn der Kolonisation eines Moors wird zunächst ein

ein Zurückweichen der Küste, eine Abzweigung von einer Wasserstraße, also eine Bucht, und ist als solches im skandinavischen Norden hundertfach belegt und alt, man denke z. B. an Reykjavik in Island. Es bedeutet anderseits aber auch eine Stätte, wohin man sich zurückzieht oder sich oder sein Hab und Gut rettet, einen Zufluchtsort, am Wasser einen Hafen, ist also ganz entsprechend gebildet, wie „Burg“ von „sich bergen“. Jellinghaus schießt aber übers Ziel hinaus, wenn er meint, „die Wike seien alte Nebendörfer, Hinterdörfer“. Das wird schon durch die Tatsache widerlegt, daß man im 7. bis 11. Jahrhundert, als das Wort besonders lebendig war, gerade die größten Handelsplätze so bezeichnete (s. unten). — Bemerkenswerter ist noch die Zusammensetzung der Namen. Wohl über die Hälfte der Namen in England sind mit Personen-Namen zusammengesetzt, vorwiegend typisch angelsächsischen. Als Beispiele seien folgende angeführt, die meistens ursprünglich oder noch gegenwärtig Einzelhöfe bezeichnen:

Abberwick, abgeleitet vom Personen-Namen Alubeorcht
Anick, abgeleitet vom Pers.-Namen Aeþelwin
Elswick, abgeleitet vom Pers.-Namen Aella
Alswick, abgeleitet vom Pers.-Namen Aella
Willimotswyk, abgeleitet vom Pers.-Namen Willimot
Walberswick, abgeleitet vom Pers.-Namen Walhberht
Osberwick, abgeleitet vom Pers.-Namen Osburh (fem.)
Ullingwick, abgeleitet vom Pers.-Namen Willa
Wistanwick, abgeleitet vom Pers.-Namen Wigstan
Brightamwich, abgeleitet vom Pers.-Namen Byrhthelm.

Vielfach sind ferner die Bestimmungsnamen aus der Örtlichkeit der Umgebung genommen, z. B. von Bäumen und Sträuchern (Trewick von tree, Baum, Gatherik < Gateriswik vom „gaiter“, wilder Hartriegel, Hawick < Hagawic von Hagen, Hecke, Bromwich von broom, Ginster) von einem benachbarten Moor (Morwic), einer Befestigung (Carrick<Carwic, von walis. caer, Burg, Festung), von Flüssen usw.

Hauptkanal angelegt, von dem rechtwinklig Seitenkanäle, Inwiken, von diesen wieder Hinter- oder Achterwiken abzweigen.

Bemerkenswert ist aber, namentlich in England, eine große Gruppe, deren Namen sie mit der Wirtschaft, mit Wirtschaftsgütern, in Beziehung setzt. Die bei weitem häufigsten sind Berwick und Hardwick, die beide fast in jeder Grafschaft, und insgesamt einige dutzendmale begegnen.[29] Berwick ist abgeleitet von ags. *bere,* mod. engl. *barley,* Gerste, *bere-wic* bedeutet also „Gersten"-wik, Hardwick dagegen ist = *heordewic* „Herden-wik". Berewic und Herdwic oder Hardwic waren geradezu technische Bezeichnungen für Mittelpunkte von Villikationen, Unterabteilungen von Grundherrschaften; im Domesdaybook kommen Notizen vor wie die, daß zu einem Manor 4 oder 6 berewicae gehören.[30] Vinogradoff, der ausgezeichnete Erforscher der mittelalterlichen Grundherrschaft in England, äußert sich darüber folgendermaßen:[31] „The farm (d. h. der in Naturalien zu zahlende Grundzins) will have to be accumulated in some central place which may be properly called a dominical house or mansion (also = unserem „Fronhof"). The *mansus indominicatus,* the *curtis dominica* of continental customs appear by the force of the same circumstances in English surroundings. The *barton* and the *berewick* are settlements connected with barns for the collection of corn and other produce with no special

29. Ich habe im ganzen in England (unter Ausschluß von Wales) 22 Orte (vielfach nur Einzelhöfe) des Namens Berwick und 30 des Namens Hardwick (Herdwick, Hurdwick) feststellen können; doch ist dabei die oben in Anm. 21 hervorgehobene Ungleichmäßigkeit des Materials zu beachten, und auf absolute Genauigkeit können diese Zahlen natürlich nicht Anspruch machen. Vgl. auch A. Mower, Place-names of Northumberland p. II S. 241 s. v. wīc (wick).

30. Vgl. E. Ekblom, The place-names of Wiltshire (1917), s. v. Berwick. Domesdaybook (Amtl. Ausgabe von 1783) I, 269 a (Chester: Manor von Roelent in Shropshire mit 4 berewicks); I, 272 b (Newbold, Derby, mit 6 berewicks). I, 163 a (Berkeley, Gloucestershire, mit 21 berewicks) usw. Vinogradoff, Growth of the Manor S. 283 Anm. 32 bemerkt, daß sich Beispiele fast auf jeder Seite des Domesdaybook finden. Das ist wohl ein wenig übertrieben, vgl. indessen den Index rerum, Domesdaybook III, 546.

31. The Growth of the Manor (3. Ed. London 1920) S. 224 f. Vgl. auch desselben English Society in the eleventh Century (Oxford 1908) S. 266 f., 284, 365—69.

agricultural plots attached to them. The *herdwick* presents another variety in places with pastoral pursuits; in the centre of dwellings of herdsmen and the storehouse for the gathering of cheese, butter and the like. It need not be provided with any domanial exploitation. The expressions *berwick* and *herdwick* are indeed found commonly as subdivisions of manors, as subsidiary centres for groups of holdings under manorial sway, but there is nothing in this subsequent co-ordination of terms which need astonish as. In many cases, the mansion itself may not be more than a counting house or a storehouse, and there may be, on the other hand, a piece of demesne attached to the barton as the berewick." — Bezeichnenderweise werden die Erzeugnisse, um deren Sammlung es sich handelt, in den Wik-Namen oft noch genauer spezialisiert. Wir finden neben den Berwick und Hardwick zahlreiche Feoh-wic, Co-wic, Oxen-wic, Gote-wic, Hin-wic, Gos-wic, Sheap- oder Ship-wic, Spich-wic, Chese-wic, Butter-wic, Wool-wic, Salt-wic, Ash-wic, also Sammelstellen von Vieh, Kühen, Ochsen, Ziegen, Hühnern, Gänsen, Schafen, Käse, Butter, Speck, Wolle, Salz. Gerade aus solchen Stellen und Ortsnamen kann man m. E. entnehmen, daß die Herleitung von wick und wich aus v i c u s unrichtig ist; es läßt sich wohl denken, daß jemand einmal scherzhafterweise von seinem „Hühnerdorf" oder „Hühnerquartier" redet, aber daß dieser Scherz über ganz England hin überall wiederholt worden wäre, ist doch unglaubbar. Solche Namen, wie wohl auch die mit Personennamen zusammengesetzten, deuten zunächst auf Einzelhöfe, also etwa das Gegenteil von *vici*. Zum mindesten müßte man also, wenn man an der Ableitung von *vicus* festhält, annehmen, daß dieses Wort, das im Spätlateinischen unstreitig einen größeren Ort oder Ortsteil, der seinen rein ländlich-dörflichen Charakter mehr oder weniger abgestreift hat, bedeutet, seinen Sinn sowohl in England wie auf dem Festland völlig verändert hätte.[32] Selbst wenn man zugibt,

32. Im 11. Jhdt. hatte man in England jedenfalls kein Gefühl mehr für die sprachliche Verwandtschaft mit *vicus*. Die Worte *berewick* und *herdwick* werden im Domesdaybook meist als Feminina behandelt (*berewicae, berewitae*; auch Formen wie *harduices* begegnen). Zu be-

daß bei der Namengebung vielfach die Mode, das gedankenlos befolgte Beispiel, obwaltet,[33] und daß ein großer Teil der Wik-Namen einfach eine Wohn- und Siedlungs- oder Zufluchtsstätte schlechthin bezeichnen soll,[34] so bleibt doch ein beträchtlicher Rest, der eine speziellere Deutung erfordert, und die ist m. E. darin zu finden, daß viele Wik-Plätze gewissermaßen Warenlager, Stapelplätze bezeichneten. Ist es zu kühn, anzunehmen, daß die früheren Grundherrschaften mehr oder weniger planmäßig solche Sammeldepots für Überschuß-Erzeugnisse anlegten? Wir sahen soeben, daß Vinogradoff auf Grund des Domesdaybook-Materials zu dieser Meinung gelangt ist. In Grimms Wörterbuch[35] fand ich einen Hinweis darauf, daß nach allerdings späten Quellen des 17. und 18. Jahrhunderts die Warenspeicher in Stapelorten als „Weichhäuser" bezeichnet wurden. Caspar v. Stieler, ein unter dem Pseudonym „der Spaten" schreibender Sprachforscher und Lexicograph des ausgehenden 17. Jahrhunderts, äußert sich darüber in seinem Wörterbuch „Deutscher Sprachschatz" (Nürnberg 1691) S. 800 s. v. Haus, wie folgt: „Weichhäuser, sive Niederlagsheuser, sunt publicae domus aut depositoria, ad quae omnis generis merces pertrahuntur ac deponuntur, vulgo c u n t h o r i a."

---

achten ist auch das gelegentliche Vorkommen (Domesdaybook I, 58 c; Buckland, Berks) einer *Wica*, die eine Abgabe von 10 Pfund Käse zu zahlen hatte und offenbar ganz den Sammelfarmen entspricht, die Cheswick, Keswick, Chiswick usw. genannt wurden. Vinogradoff, English Society in the eleventh Century, S. 368.

33. Herr Prof. Gosses (Groningen) machte mich z. B. darauf aufmerksam, daß Noordwijk in Südholland ursprünglich Nordgo hieß und seinen jetzigen Namen vielleicht nach Analogie des benachbarten Katwijk erhalten hat. Ferner wies er darauf hin, daß der Ausdruck „Wijk" in den Niederlanden vielfach als Bezeichnung des dichter gruppierten Mittelpunkts einer Streusiedlung gebraucht wird, also den Ortsteil, wo sich Kirche, Bürgermeister und sonstige Behörden, Arzt, Läden usw. befinden. Genau derselbe Sprachgebrauch wird mir von Herrn Min.-Rat Rothert für Nordwestdeutschland (Hannover usw.) bestätigt.

34. Dies ist offenbar die herrschende Meinung in der englischen Ortsnamenforschung, s. oben Anm. 25.

35. Bd. XIV (1911) Art. Weichbild (S. 474—78, bes. S. 477) und Art. Weichhaus (ebda. S. 513).

W. Stieda führt weitere Belege an;[36] er zitiert Heinholdt über Kennzeichen des Stapels, und fährt dann fort: „Bei anderen Schriftstellern des 17. und 18. Jahrhunderts werden in der Regel vier Punkte angeführt, die das „würkliche" Stapelrecht gewährleisten: ... (Punkt 2) Behörige Gebäude dazu aufzuführen (zum Anhalten und Lagern der Waren), wozu ordentlich zwei Gebäude gehören, als eines, wo die Waren niedergelegt werden können, welche man W e i c h -, Flucht-, Kauff- und Packhäuser nennet, und dann eines, wo diejenigen, so die Waren herführen sich einstellen und mit den Käufern einig werden können". Mit W i k in diesem Sinne hängt auch der Wik-schepel, kontrahiert: Wispel, als Getreidemaß, zusammen. Daraus würde auch neues Licht fallen auf die Stellen im H e l i a n d,[37] wo der Herr die Apostel nach Speise ausschickt und es heißt:

> ..... nâh sind hier gisetana (bewohnt) burgi managa
> miđ meginthiodum. thar fîđan sia meti te côpe uueros
> (die Männer), a f t a r t h e m u u i k i u n. —

Hier ist doch die Erläuterung „in allen Warenlagern, Märkten", besser als die bisher übliche „in allen Wohnstätten".

Es ist auch auffällig, daß die Wik-Namen sich z. B. in Gegenden, wo Salz gewonnen wird, auffällig häufen. So finden sich in Worcestershire: Droitwich, in Cheshire: Northwich, Nantwich, Middlewich;[38] auch in Lothringen: Moyenvic

---

36. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. A., Bd. 6 (Jena 1901) S. 992, Art. Stapelrecht.

37. Ausgabe v. P. Piper (Stuttgart 1897) V. 2824 ff. Ist es nicht auch unwahrscheinlich, daß der altsächsische Dichter ein lateinisches Fremdwort, wie es Wik < Vicus nach der herrschenden Meinungen sein soll, in einer offenbar in der Vulgärsprache gang und gäben Bedeutung gebrauchen sollte?

38. Vgl. A. Ballard, The Domesday Inquest (2. Ed. London 1923) S. 182. Dies hat einige Ortsnamenforscher zu der Ansicht verleitet, es gäbe ein besonderes Wort *wich* unbekannten Ursprungs mit der Bedeutung „Salzquelle", W. H. Duignan, Warwickshire Place Names (Oxford 1912) S. 125; diese Meinung ist mit A. Mawer u. F. M. Stenton, The Place Names of Worcestershire (Cambr. 1927) S. 286 und A. Mawer, The chief elements used in English place-names (Cambr. 1924) S. 64 (Wic) abzulehnen.

und Vic an der Seille, im 9. Jahrhundert Güter des Klosters Prüm,[39] bei den dortigen Salinen in der Gegend von Château-Salins.

Wenn man das Gesamtbild betrachtet, so kann man sich m. E. nur schwer der Folgerung entziehen, daß hier eine Beziehung zum Handel stattfindet. Besonders auffällig ist auch die Häufung des Wik-Namen nahe der Rheinmündung (Südholland) und in der Zone Quentowik — Nord-Brabant — Gelderland — Westfalen. Wir wissen ja im Grunde wenig von der Transport- und Lagerungstechnik des frühmittelalterlichen Handels. Man könnte jene Verdichtungszone auf einen vorherrschenden Handelszug in dieser Richtung (SW—NO) deuten, vielleicht aber auch als eine Kontaktzone der friesischen Händler, die, aus ihrer Heimat kommend, hier südlich und östlich von dieser an der Grenz- und Berührungszone mit der übrigen Welt ihre Standquartiere und Warenlager hatten, denn die Zone deckt sich zum guten Teil mit der ältesten nachweisbaren Zone des friesisch-flandrischen Tuchgewerbes.[40]

Der Fernhandel griff allerdings weit über diese Zone hinaus, und wenn wir diese Spanne vom 7.—11. Jahrhundert handelsgeschichtlich geradezu als „Wik-Zeitalter" bezeichnen können, so liegt die Berechtigung dazu weniger in diesen möglicherweise zu erschließenden Rast- und Stützpunkten eines Lokal- und Nahverkehrs als in den großen Mittelpunkten des Fernhandels.

Dafür einige Belege: London (spätlat. Tab. Peut. Londinio) heißt in den Gesetzen Hlothars und Eadrics von

39. Prümer Urbar 893, Beyer, Mittelrhein. UB. I n. 135 § XLI, S. 164.

40. R. Häpke, Die Herkunft der friesischen Gewebe, Hans. Gbll. 1906, S. 309—325, bes. S. 321 f. in Polemik gegen die in der Tat abzulehnende Ansicht Klumkers, D. fries. Tuchhandel (Leipz. Diss. 1899). Ein zweiter Aufsatz Häpkes, Die neuere Literatur z. Gesch. d. niederl. Wollindustrie, Vierteljahrsschr. f. Soz.- u. Wirtschaftsgesch. 1912, 166 f. setzt sich mit Wilkens, Hans. Gbll. 1908, S. 327 f. auseinander. H. J. Seeger, Westfalens Handel u. Gewerbe vom 9. bis z. Beginn d. 14. Jhdts. (Berlin 1926) S. 51 f. sucht zu vermitteln und bringt weiteres Material bei. Vgl. auch neuerdings A. van de Vyver u. Chr. Verlinden, L'auteur et la portée du conflictus ovi et lini (Revue belge de phil. et d'hist. 1933, 12, S. 59—81).

Kent 685: Lundenwic;[41] ebenso in den angelsächsischen Annalen zu 604,[42] und in verschiedenen angelsächsischen Urkunden von 761 und 790;[43] ferner in Willibalds Vita Bonifacii c. 11:[44] locum ubi erat forum rerum venalium et usque hodie Anglorum Saxonumque vocabulo appellatur Lundenwich (hier wird also direkt gesagt, daß es sich bei -wic nicht um ein lateinisches, sondern ein angelsächsisches Wort handelte). — York (lat. Eburacum) heißt in der ags. Wiedergabe eines Schreiben des Papstes Agathon 680:[45] Eoferwíc oder Aeferwíc, ebenso in anderen Urkunden und Texten.[46]

In Winchester ebenso wie in London finden wir einen *wicgerefa* als königlichen Beamten.[47] Hull hieß vor seiner Neugründung als Stadt, wobei es den Namen Kingston-upon-Hull erhielt, schlechthin Wick.[47a] Bristol (eigentlich Bricg-stow) kommt so früh nicht vor, es wird aber in der Vita des hl. Wulfstan (Bischof v. Worcester † 1095), der dem dortigen Sklavenhandel nach Irland ein Ende machte, als *vicus* bezeichnet.[48] Ich möchte das, genau wie bei Dorestad, dem friesischen Haupthandelsplatz der Karolingerzeit an der Rheinmündung, dahin deuten, daß das für solche Orte übliche germanische Wort *wik* in lateinisch *vicus*

---

41. Liebermann, Gesetze d. Angelsachsen, Bd. I, S. 66, Hl 16; vgl. die Erläuterungen Bd. III, S. 22.

42. The Anglo-Saxon Chronicle ed. B. Thorpe (London 1861) I, S. 37.

43. Kemble, Codex dipl. aevi Saxon. I n. 38 (supra vicum Lundoniae), 106 (Lundenuuic), 196 (regali Lundaniae uicu) usw. Daneben begegnen Namen wie Lundentún, Kemble I n. 95, Lundenbýrig, The Anglo-Saxon Chron. ed. Thorpe I, S. 22—23 (a. 457).

44. MG. Script. II, S. 338.

45. Kemble Cod. dipl. aev. Sax. V, n. 990 S. 22 f.

46. Kemble, Cod. dipl. Sax. II, n. 359, V n. 990, VI n. 1343.

47. Vgl. unten S. 39, Anm. 89, 90.

47a. P. Lavedan, Histoire de l'urbanisme (Paris 1926), S. 394 f. R. Jones, Kingston-upon-Hull, a study in port development (Scott. Geogr. Mag. 1919).

48. Vita S. Wulstani ep. Wigorniensis auct. Wilhelmo Malmesburiensi (Migne Patrol. Lat. Bd. 179, S. 1734 f.) l. II c. 20: Vicus est maritimus Brichstou dictus, a quo recto cursu in Hiberniam transmittitur, ideoque illius terrae barbarici(s) accomodus.

umgedeutet wurde; also gerade umgekehrt als nach der üblichen Annahme ist die häufige Anwendung von *vicus* für Handelsplatz wahrscheinlich aus dem germanischen Wort abzuleiten. Dorestad wird verschiedentlich mit auszeichnenden Beiworten wie vicus nominatissimus, vicus famosus belegt.[49] — Noch älter als Dorestad ist Quentowic an der Canche-Mündung belegt, das als Hauptübergangsplatz nach England etwa die heutige Rolle von Calais spielte. Es kommt schon in der Urkunde Dagoberts für St. Denis (angeblich von a. 629) vor, wo die Einwohner als Wicarii (= Wic-warii?) bezeichnet werden.[50] Die Bedeutung dieses Platzes erhellt hauptsächlich aus der großen Zahl von Münzprägungen, die sich von ihm erhalten haben, meistens mit der Aufschrift Wic(us)fit usw., später auch Quentovici oder ähnlich. Merkwürdig ist, daß es auch auf deutschem Boden ein Quantwik (bei Ahaus) gibt; ich möchte annehmen, daß es auf Anregung kaufmännischer Elemente nach dem großen Hafen benannt worden ist, ähnlich wie ein Dorf Bardowiek bei Lübeck seinen Namen nach dem Handelsplatz erhalten hat. — Auch das im 9. Jahrhundert eben aufkommende Brügge wird gelegentlich, freilich erst in einer Quelle des 11. Jahrhunderts,[51] als das Wort als Terminus technicus außer Gebrauch zu kommen begann, als *vicus* bezeichnet.

---

49. W. Vogel, Die Normannen u. das fränk. Reich bis z. Gründung d. Normandie (Heidelbg. 1906) S. 67, A. 1. Vgl. Wilkens, Z. Geschichte d. niederländ. Handels im Mittelalter, Hans. Gbll. 1908, S. 306. Auch Utrecht wird in einer Urk. Kg. Pippins 753 Mai 23 (MG. Dipl. Karolin. I ed. Mühlbacher, Hann. 1906, n. 4, S. 6) als vicus bezeichnet. Bei Dorestad trat nach seinem Verfall durch die normannischen Zerstörungen der Name Wijk als Eigenname anstelle des ursprünglichen; so in der Urk. Ottos I., 948, MG. DD. I, O I n. 98, S. 181: res etiam in villa, que quondam Dorstet, nunc autem Wik nominata. Diesen Namen, Wijk bij Duurstede, hat die Örtlichkeit bis heute behalten.

50. O. Fengler, Quentowic, seine maritime Bedeutung unter Merovingern und Karolingern, Hans. Gbll. 1907, S. 91—107. Über die Dagobert-Urkunde vgl. bes. S. Rietschel, Markt u. Stadt in ihrem rechtl. Verhältnis, S. 10 f.

51. Vita S. Humberti Maricolensis (geschrieben um 1050), MG. SS. XV, 798, Z. 35. Vgl. Häpke, Brügges Entwicklung z. mittelalt. Weltmarkt (Berlin 1908) S. 18, Anm. 4 (S. 19).

Die Rheinvorstadt in Köln ist erst im 10. Jahrhundert nachweisbar; mir ist keine Quellenstelle bekannt, in der sie *vicus* genannt würde. Weiter im Osten muß Bremen in einer bestimmten Zeit, die wir etwa auf das 9. und 10. Jahrhundert bestimmen können, als Wik gegolten haben, denn wir finden hier in späterer Zeit (13. Jahrhundert) als Relikt des Kollegium der Wichmannen, die von der Kaufmannsgilde zu unterscheiden sind und von Dünzelmann,[52] ob ganz mit Recht ist mir freilich fraglich, ihrem ursprünglichen Kern nach, als ansässige Lebensmittelhandwerker zur Versorgung der Wanderkaufleute bestimmt werden. Ein alter Handelsplatz wie Stade verrät sich als ehemaliger Wik durch den Wikvogt, der nach einer Urkunde Kg. Ottos IV. 1209 im Auftrage der Grundherren den Wortzins für die unter Wikbeld stehenden Hausgrundstücke einzusammeln hat.[53] Der in Minden nachweisbare Wicgrave[54] führt um 1200 noch dieselbe Amtsbezeichnung wie 500

52. Beiträge zur bremischen Verfassungsgeschichte (Brem. Jahrbuch 17, 1895, S. 1—46); vgl. auch seinen Aufsatz über das älteste Bremen (Brem. Jb. 16, 1894, S. 163—175). Die Ausführungen Dünzelmanns erscheinen mir z. T. etwas willkürlich zurechtkonstruiert und nicht genügend durch Belege gesichert. Insbesondere halte ich seine Behauptung, der Wik habe sich von dem späteren Marktflecken (zu dem er angeblich durch das Privileg Ottos I. 965, MG. DD. I, O I n. 307, S. 422—23, geworden sei) dadurch unterschieden, daß in ihm nur an den Gerichtstagen, im Marktflecken dagegen ständig Handel getrieben worden sei, für völlig unbewiesen. Auch W. Stein, Handels- u. Verkehrsgesch. d. dt. Kaiserzeit, S. 35 u. 36, A. 150, wendet sich dagegen. Ebenso beweist die spätere Sonderstellung der Wichmannen neben der kaufmännischen Gilde noch nicht, daß ursprünglich das kaufmännische Element in der Wik-Gemeinde völlig gefehlt habe. In dem Maße, in dem der ursprüngliche Wik (= Warenstapel des Fernhandels) als Bischofssitz Bedeutung gewann, wird der örtliche Marktverkehr sich belebt haben, was schließlich zu der Privilegierung als Markt führte. Insofern ist in den Darlegungen D.s wohl ein richtiger Kern. Parallel damit ging die Ausbildung des Wikbelde als Erbleiherecht an den *areae* und als „städtische" Freiheit überhaupt.

53. Pratje, Diplomatorium Stadense (Bremen 1762) Nr. 9, S. 97 f., auch abgedr. Gengler, Deutsche Stadtrechte, S. 456 f. Vgl. dazu H. Leptien, Stade als Hansestadt (Kieler Diss., Stade 1933) S. 5 und S. Rietschel, Die Städtepolitik Heinrichs d. Löwen, Hist. Zft. 102, 1909, S. 244.

54. Über den Mindener Wicgraven, der zuerst 1181 erwähnt wird,

Jahre früher ein königlicher Beamter in London und hatte wohl teilweise ähnliche Befugnisse; auch Minden wird somit als ursprünglicher Wik anzusprechen sein, was bei seiner geographisch so ausgezeichneten Lage vor der Porta Westfalica an einer zweifellos uralten Handelsstraße nicht Wunder nehmen kann. An jener oben (S. 14) erwähnten Peripherie des Bereichs der Wik-Orte kann es von Schleswig jetzt als ausgemacht gelten, daß es bald nach Beginn des 9. Jahrhunderts entstanden ist, auf Veranlassung des Dänenkönigs Gudröd oder Göttrik (des „Godofridus" der fränkischen Reichsannalen), der den Durchgangshandel vom Niederrhein zur Ostsee von der Linie Bardowiek-Reric mit Erfolg hierher zu verlegen versuchte, weil er Rerics und seiner Zölle im Lande der mit den Franken befreundeten Abodriten nicht mehr sicher zu sein glaubte.[55] Ausschlaggebend für das Gedeihen Schleswigs war aber die Beteiligung sächsisch-friesischer Kaufleute, und von ihnen stammt auch die Bezeichnung Sliaswich, wobei sich also -vik (wich) zweifellos auf den Handelsplatz und nicht auf die Bucht bezieht;[56] der Name ist ganz nach Analogie von Quentowik (mit den Flußnamen Quantia) gebildet. Bardowiek ist noch älter, es wird schon 795 erwähnt;[57]

---

s. M. Krieg in s. Ausgabe d. Mindener Stadtbuchs von 1318 (Mindener Geschichtsquellen, Bd. III, Münster 1931), Einleitung S. 16—24. Als seine Befugnisse werden im Stadtbuch besonders Münzrecht, Marktzoll, Judenschutz und Strafgerichtsbarkeit bezeichnet, ebda. S. 18. Nach H. J. Seeger, Westfalens Handel u. Gewerbe, S. 43, 115—116, bildeten vielleicht Friesen den Kern der Handelsniederlassung in Minden, wo im 13. Jhdt. eine platea Frisonum nachweisbar ist (wie in der Alten Wik in Braunschweig). Auf dem Wege von W her lag bei Lippstadt ein Vresenwech (= Friesen-Wik), ebda. Anm. 928.

55. Vgl. meinen Aufsatz über das Emporium Reric, Festskrift til Halvdan Koht (Oslo 1933) S. 85 f. Über Schleswig-Hedeby ferner G. Schwantes, Kieler Neueste Nachrichten 1. u. 4. Nov. 1931, O. Scheel, Haithabu in der Kirchengeschichte, Zft. f. Kirchengesch. 50, 1931, S. 271—314, E. Wadstein, Hedeby, Fornvännen 1932, S. 220—243, F. Frahm, Grabungen u. Forschungen aus der Wikingerzeit der Schleswiger Landenge, Hist. Zft. 151, 1934, S. 1—17.

56. Dies gegen J. Steenstrup, Dansk Hist. Tidsskrift 9. R. 6. Bd., S. 343 f.

57. Ann. qui dic. Einhardi a. 795, ed. F. Kurze (Scriptor. rer. Germ

es war Grenzhandelsplatz zu den Slaven (Abodriten, Polaben, Liutizen), aber zweifellos hat bei seinem Handel schon das Lüneburger Salz eine Rolle gespielt. Der schöne Nachweis v. Westrum's, daß zwei Siedekaten der Lüneburger Saline, Everinge und Deynge, die stolzen Namen der ältesten aus der Stammessage bekannten Langobardenfürsten Ybor und Ajo tragen, scheint ja deren Betrieb ins graue Altertum hinaufzurücken.[58]

Braunschweig dagegen ist wahrscheinlich erheblich jünger, nach der ansprechenden Vermutung P. J. Meiers[59] sind die Dörfer Brunswik und Dankwarderode von den beiden in einer Schlacht des 9. Jahrhunderts[60] gefallenen Brüdern Bruno und Thankward begründet, und die Marktsiedlung am Kohlmarkt ist erst im 11. Jahrhundert entstanden. Die Alte Wiek hat von den fünf Braunschweiger Teilstädten am spätesten Stadtrecht erhalten (wohl erst nach 1200) und am längsten ländliches Gepräge bewahrt. Der Umstand aber, daß die Marktsiedlung des 11. Jahrhunderts den Namen Brunswik erhalten hat, obwohl sie auf Dankwarderöder Flur, also auf dem anderen Oker-Ufer lag, scheint mir darauf zu deuten, daß doch schon die alte Wiek nicht nur ein „Herrendorf" gewesen sein kann, sondern schon eine gewisse Handelsbedeutung gehabt hat, zumal bei ihr, im Zuge des „Langen Damms" (früher mittels eines Furt) die Straße nach Osten die Oker überschritt.[61]

* *
*

---

in us. schol., Hann. 1895) S. 97: iuxta locum qui Bardenwih vocatur.

58. W. Reinecke, Geschichte d. Stadt Lüneburg (Lünebg. 1933) S. 191.

59. Niedersächs. Städteatlas, I. Die braunschweigischen Städte (Hann. 1922), Text S. 14.

60. Jedoch nicht der großen Normannenschlacht vom 2. Febr. 880 (vgl. W. Vogel, D. Normannen u. d. fränk. Reich S. 276), da das Memorienverzeichnis von St. Blasius den 21. Januar als Todestag der Brüder angibt; vielleicht handelt es sich um ein Vorgefecht der Hauptschlacht.

61. Dies z. T. gegen die P. J. Meier, dessen Ansicht ich nicht teilen

Meine Meinung über die Wike geht, zusammengefaßt, dahin, daß wir in den ursprünglichen Orten dieses Namens — sei es als Bestandteil des Eigennamens, sei es als Typenbezeichnung — weniger Märkte im Sinne von Marktsiedlungen zu sehen haben, als Plätze, wo sich die Wanderkaufleute ihrerseits mit Waren versorgten, wo also Überschußware aufgestapelt wurde: Getreide, Vieh, Fettwaren und andere Dauernahrung, z. B. Schinken, aber auch gewerbliche Produkte bäuerlicher oder handwerklicher Herkunft, Webwaren, Häute, Salz, Asche, Wein usw.; und zwar mögen solche Einrichtungen sowohl von Seiten der Grundherrschaften, wie auch von Seiten der Kaufleute selbst getroffen worden sein. Ich betrachte sie also mehr als Einrichtungen des Großhandels (Engroshandels) und Fernhandels, dessen Unterschied vom Einzel- und Kleinhandel nicht so sehr in der umgesetzten Warenmenge als in der Funktion zu sehen ist;[61a] der Einzelhandel dient zur Befriedigung der Bedürfnisse des Verbrauchers, also der Haushalte usw., der Großhandel ist ein vorbereitendes Stadium für den Kleinhandel der Märkte und Marktsiedlungen und dient zur Heranschaffung und Aufstapelung der Waren, aus denen der Wanderkaufmann seine Karawanenladungen und Budenauslagen für die Märkte auswählt und zusammenstellt. Denn der Wanderkaufmann ist in diesem Zeitalter noch durchaus der vorherrschende,[62] übrigens

---

kann, es sei ausgeschlossen, daß im 8. u. 9. Jhdt. zwei so nahegelegene Oker-Übergänge, wie die von Braunschweig und Ohrum nebeneinander bestanden hätten. Wenn die Furtverhältnisse bei beiden günstig waren, warum nicht? Es war dann lediglich eine Machtfrage, ob der Beherrscher der einen Furt die Benutzung der anderen unterbinden konnte. Vgl. P. J. Meier, Untersuchungen über die Anfänge der Stadt Braunschweig, Braunschw. Jahrbuch, 11. Jg., 1912, S. 1—47, bes. S. 2, und dazu die Erwiderungen von H. Mack (ebenda S. 116—129) und H. Meier (S. 130—141); ferner H. Voges, D. Okerübergang bei Ohrum, Braunschw. Magazin 27, 1921, S. 13 f., 57 f.

61a. Diesen Unterschied zwischen einem Fernhandelsplatz (*portus*, in der Funktion dem Wik entsprechend, s. unten S. 35) und einem Markt hat schon H. Pirenne, Villes du moyen age S. 127 f. ganz richtig erfaßt: Entre un *portus* et un marché ou une foire, l'opposition est très nette. Tandis que ceux-ci sont des rendezvous périodiques des acheteurs et de

jedoch ein weder rechtlich noch funktionell ganz einheitlicher Typ. Unter den *negotiatores* und *mercatores,* den Leuten, die kaufmännische Geschäfte zu ihrem Lebensberuf machten, fanden sich zweifellos Freie, wie solche, die sich der Familia eines klösterlichen Stifts oder eines Bischofs in dieser oder jener Form angeschlossen oder auch direkt der Muntschaft des Königs unterstellt hatten;[63] und ebenso finden sich Hinweise auf berufliche Verschiedenheiten, indem die einen mehr der eigentlichen händlerischen Tätigkeit oblagen — mit einer ganzen Stufenleiter vom Tabulettkrämer und Hausierer bis zum Fernhändler im Großen — die anderen mehr ein Gewerbe mit gelegentlichen oder periodischen Ein- und Verkaufsgeschäften betrieben.[64] Zu den einer klösterlichen Familia Angehörigen zählen z. B. die sog. „Enlopigen" des Klosters Werden; das Werdener Urbar nennt solche, die jährlich von Helmstedt zum Verkauf von Getreide nach Bardowiek reisten,[65]

---

vendeurs, il est une place permanente de commerce, un centre de transit ininterrompu.

62. Waitz, Dt. Verfass.-Gesch. 4, 2. A. (1885) S. 42 f., W. Stein, Art. Handel § 56 u. Art. Kaufmann § 1 (bei Hoops, Reallex. d. germ. Altertumskunde, Straßburg 1913—16). Ders., Z. Geschichte älterer Kaufmannsgenossenschaften, Hans. Gbll. 1910, S. 571 f. C. Stephenson, Borough and Town (1933) S. 71.

63. Vgl. W. Vogel, Gesch. d. dt. Seeschiffahrt I, S. 86 f., bes. 87 A. 4. Beispiel eines in königlichen Diensten tätigen Kaufmanns, dem anscheinend Otto I. die Freiheit verliehen hatte, MG. DO II n. 293—296 (a. 983). W. Stein, Art. Handel (deutscher) § 57 und Art. Kaufmann, a. a. O., sowie Handels- u. Verkehrsgesch. d. dt. Kaiserzeit, S. 73 f. Anderseits vgl. H. van Werveke, Krit. Studien betr. d. oudste Gesch. van Gent (1933) S. 45—46.

64. Vercauteren in Histoire du Moyen Age, Bd. I (par F. Lot, Chr. Pfister, F. L. Ganshof), Paris 1928—35, S. 600. E. Sabbe, Quelques types de marchands des IXe et Xe siècles, Revue belge de phil. et d'hist. 13, 1934, S. 176 f. W. Vogel, Ein seefahrender Kaufmann um 1100, Hans. Gbll. 1912, S. 243. W. Stein, Art. Kaufmann § 2 (a. a. O.) u. Handels- u. Verkehrsgesch. d. dt. Kaiserzeit (Berlin 1922) S. 148 f.

65. Urbare von Werden hrsg. v. R. Kötzschke II, S. 174. Ich verdanke den Hinweis auf diese Enlopigen Frl. L. v. Winterfeld. Vgl. v. Künßberg, Deutsches Rechtswörterbuch II, Sp. 1417, Schiller-Lübben, Mndd. Wörterbuch I, S. 643 f.: einlopige; II, S. 729: losjungere = solivagi, mansionarii.

andere, die als Gewerbetreibende in weit abseits ihrer Klosterhöfe liegenden Handelsplätzen leben.[66] Ohne diese Frage der Arbeitsteilung hier weiter verfolgen zu wollen, können wir sagen, daß alle diese Elemente sich in den Wiken zusammenfanden und ihre wesentliche, teils ansässige, teils fluktuierende Bevölkerung bildeten.

Daher werden die Wike wohl auch vielfach die Bedeutung von Herbergen, Rastplätzen für die reisenden Handelskarawanen, also von einer Art Karawansereien, vergleichbar den orientalischen „Hans" gehabt haben.[67] In dieser Hinsicht scheint mir bezeichnend, daß im Angelsächsischen von *wíc* das Verbum *wícian* gebildet wird, das transitiv soviel wie „unterbringen, beherbergen", intransitiv „halten, lagern" bedeuten kann und lateinisch mit *morari, castrametari* wiedergegeben wird.[68]

Wohl gemerkt jedoch: ich möchte weder behaupten, daß alle Ortschaften, deren Namen mit -wik zusammengesetzt sind, die vorstehend umschriebene Bedeutung gehabt haben,[69] noch auch (ja noch weniger!), daß die für die Wike charak-

---

66. Urbare v. Werden II, S. 19, 249 f., 263 f., 289 f. Vgl. auch Codex trad. Westfalic. II, S. 121, 136, 148.

67. Eine Ergänzung in dieser Hinsicht bildeten die zahllosen „Cold Harbours" (in Deutschland „Kalte Herberg"), die sich in England finden und die allerdings vielfach oder meist aus späterer Zeit stammen mögen. Zur Erklärung des Namens vgl. W. W. Skeat, The place-names of Hertfordshire (Hertford 1904) S. 68.

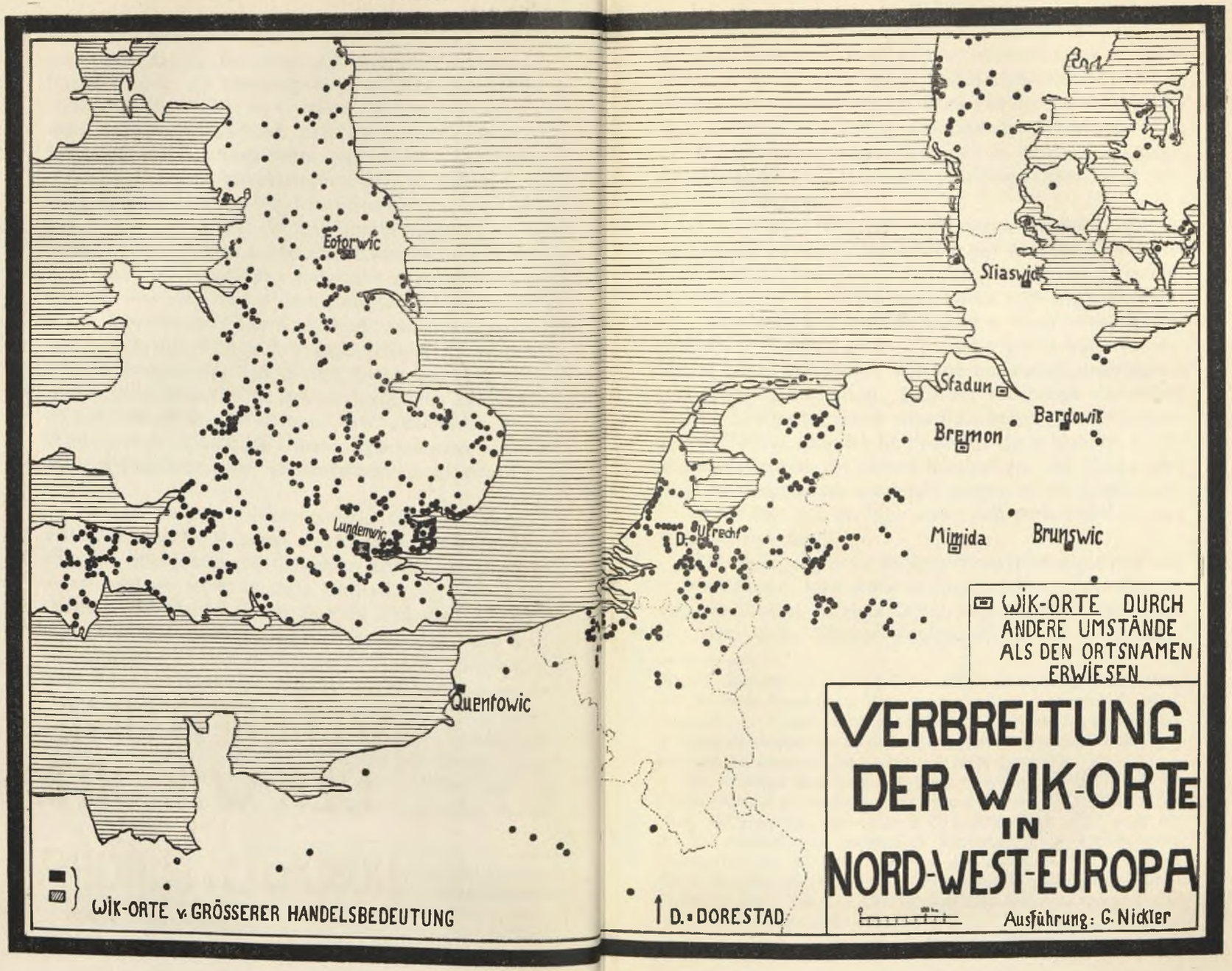
68. Bosworth-Toller, Anglosaxon Dictionary s. v. *wícian*. Dagegen ist *wícnere*, an officer, minister, steward, manager usw., sowie *wícnian*, to perform an office, wohl von *wíce* f., an office, duty, function (< lat. *vicis*) abzuleiten, vgl. Holthausen, Etymol. Wörterbuch d. ags. Sprache (Berlin 1885).

69. So verführerisch es wäre anzunehmen, daß etwa die mit einem Personennamen zusammengesetzten -wik-Namen einen Hinweis darauf geben, daß der Namenträger im Handel tätig, ein Wanderkaufmann war, so scheint mir doch der Beweis dafür nicht zu erbringen zu sein, und vorläufig berechtigt uns nichts zu der Annahme, daß der Personenname durch -wik eine andere Berufs-Qualität erhält, als wenn er mit -hám, -tún oder -worth zusammengesetzt wäre. Eher leuchtet ein, daß vielleicht die Benutzer eines Einzelhofs, der als Stapelplatz diente, dem Namen des Eigentümers ein -wik anhängten, um den Platz zu bezeichnen.

teristischen Funktionen sich ausschließlich auf Orte beschränkt haben, die einen mit -wik zusammengesetzten Namen trugen. So systematisch pflegt das geschichtliche Leben nun einmal nicht zu verfahren, und es hat schon zu vielen Fehlschlüssen geführt, daß wir ihm doch die scharfe Systematik des Rechtsgelehrten unterstellen. Die Namenbildung auf -wik ist gewissermaßen nur ein Indizium, gibt einen Hinweis, daß hier möglicherweise eine Funktion angedeutet werden soll, wie sie die Typenbezeichnung als Wik (Vicus) in den Quellen unzweifelhaft kennzeichnen will. Denn wenn auch viele -wik-Namen erst später entstanden sein und entweder eine abweichende Bedeutungsnuance des gerade in seiner Unbestimmtheit bequemen Wortes widerspiegeln, oder auch nach bloßer Mode und Analogie gebildet sein mögen — es bleibt ein Kern, eine Namenmasse, an der man nicht achtlos vorübergehen kann und die uns in ein Zeitalter zurückführt, wo man doch mit dem Wortstamm „Wik" eine bestimmte, einheitlich-sinnvolle Bedeutung verband, die auch später scheinbar weit auseinanderstrebende Siedlungsformen noch miteinander verknüpft.

Wir fanden diese Grundbedeutung in dem „Zufluchtsuchen, Bergen" für Menschen und für Waren (bei denen das „Bergen" naturgemäß den Charakter des „Aufstapelns" gewinnt) und wir erblicken darin die Erklärung, daß neben zahllosen Wik-Orten, die nie über die Bedeutung eines Familienheims und -hofs und einer Sammelstätte, eines Stalls oder Speichers, für Waren hinausgelangt sind, andere Orte, durch ihre Lage bevorzugt, von vornherein die Rolle großer Fernhandelsplätze gespielt haben. Ebenso ist es ganz natürlich, daß an manche solche Stapelplätze und Handels-Raststätten sich alsbald ein Handelsverkehr mit Kunden (Verbrauchern) anschloß, daß vielfach also „Wike" sich zu Märkten im üblichen Sinne entwickelten,[70] namentlich da, wo

70. Es fehlt nicht an Andeutungen von Übergängen, vgl. etwa Domesdaybook II, 137, wo Dunham (Norfolk) als Beruita (berwick) bezeichnet und weiter gesagt wird: in hac bereuuita semper dimidium mercatum. — Daß die großen Fernhandelswike zugleich Märkte waren, ist ohnehin selbstverständlich. Bei der Privilegierung der Siedlung


Eoforwic
Lundenwic
Quentowic
Sliaswic
Sfadun
Bardowik
Bremon
D. Utrecht
Mimida
Brunswic
WIK-ORTE DURCH ANDERE UMSTÄNDE ALS DEN ORTSNAMEN ERWIESEN
VERBREITUNG DER WIK-ORTE IN NORD-WEST-EUROPA
WIK-ORTE v. GRÖSSERER HANDELSBEDEUTUNG
D. = DORESTAD
Ausführung: G. Nickler

ein bestimmter aufnahmefähiger Kundenkreis dauernd oder periodisch vorhanden war, ja, daß schließlich der Wanderkaufmann Anlaß fand, seinen Familienwohnsitz hierher zu verlegen und mindestens für einen Teil des Jahres sich hier niederzulassen, kurz, daß eine Marktsiedlung entstand.

Die getrennten Wurzeln der Gebilde, die später im räumlich-rechtlichen Begriff „Stadt" zusammenflossen, sind hier deutlich zu erkennen.

Die beiden, der Idee nach ganz verschiedenartigen, Sphären der politischen Machthaber und der politischen Herrschaft und der Kaufleute finden sich aus den von mir vorhin erwähnten Gründen zusammen. Besser noch als in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden kann man an den englischen Boroughs (Verwaltungsmittelpunkten der Shires) sehen, daß sie mit Wirtschaftsaustausch ursprünglich gar nichts zu tun haben. Dies hat neuerdings namentlich C. Stephenson durch seine Untersuchungen klar herausgestellt.[71] Was aber den Kaufmann zu ihnen hinzieht, ist die Absatzmöglichkeit, der sichere Kundenkreis, der Markt, und wenn die Verkehrslage auch sonst günstig ist, die Möglichkeit, die *civitas* oder das *borough* zum dauernden Standort und Wohnsitz zu wählen.

Die Verlegung des ständigen Wohnsitzes irgendwo vom platten Lande — man denke an die Friesen — in den Wik, er mag nun räumlich mit einer Civitas, einem Borough, verbunden sein oder nicht, brachte naturgemäß gewisse Übergangs-

---

Bremen als Markt (MG. DD. I, O I n. 307; s. oben A. 52, Dünzelmann, und W. Stein, Handels- u. Verkehrsgesch. d. dt. Kaiserzeit, S. 35 u. Anm. 150, 71 A. 226) wird in der Urkunde auf die Eigenschaft der Siedlung als Gegenstück zu den *urbes regales* ausdrücklich Bezug genommen, der Ausdruck *vicus* wird aber nicht gebraucht.

71. Borough and Town. A study of urban origins in England (Publications of the Mediaeval Academy of America Nr. 15, Cambridge Mass. 1933), passim, namentlich S. 58 f., 80 f., 207 f. Vgl. auch die früheren Abhandlungen Stephensons, The origin of the English towns (Amer. Hist. Rev. 32, 1926, S. 10—21) und The Anglo-Saxon borough (Engl. Hist. Rev. 45, 1930, S. 177—207), sowie die gleichzeitigen Untersuchungen von J. Tait, bes. The borough community in England (Engl. Hist. Rev. 45, 1930, S. 529—551).

schwierigkeiten mit sich. Der Raum am Orte war beschränkt und vielfach in der Hand eines Grundherrn (in Civitates und an sonstigen verkehrsgeographisch bevorzugten Plätzen meist der Kirche), der also ein Bodenmonopol ausübte. Was ihn veranlassen mußte, es nicht durch übermäßige Forderungen zu mißbrauchen, war der Vorteil, den er aus der Nutzung als Wik, Markt und Marktsiedlung zog und der den Vorteil aus bloß landwirtschaftlicher Nutzung wohl ohnehin weit überstieg. Ein Kompromiß wurde gefunden, das dem Kaufmann den nötigen Platz für Wohnstätte und Warenspeicher einräumte, ohne ihn mit den üblichen Pflichten ländlicher Bodenleihe zu belasten und ohne anderseits den Grundherrn jeglichen Anrechts auf den Boden zu entäußern. Zu den charakteristischen Zügen der werdenden Städte gehört zweifellos das eigentümliche Bodenrecht, die Erbzinsleihe. Ich erwähnte schon, daß es bei der urkundlichen Überlieferung des Wortes Wikbeld so stark hervortritt, daß manche Forscher es geradezu für den ursprünglichen Inhalt des Wortes halten wollten.[72] So wünschenswert es wäre, dem Ursprung der Erbzinsleihe nachzugehen, so muß ich mir das bei dem Umfang und der Schwierigkeit des Gegenstandes an dieser Stelle versagen.[73] In mancherlei Verhältnissen der Niederlande, in Flandern und Brabant wie am Niederrhein, finden wir Andeutungen zur Ausbildung der Erbzinsleihe.[74] Und nur bei-

72. S. oben S. 12.

73. Die frühere Literatur findet man in der Hauptsache zusammengestellt bei S. Rietschel, Die Entstehung der freien Erbleihe, Zft. d. Savigny-Stiftg. f. Rechtsgesch. G.A. 22, 1901, S. 181 f.), dessen Untersuchung selbst in mancher Hinsicht Widerspruch herausfordert. Seitdem sind eine Reihe neuerer Untersuchungen erschienen, so von Hallermann über die westfälischen Städte (Gierkes Unters. Nr. 135, 1925), Dyckerhoff über Dortmund (Deutschrechtl. Beitr. hg. v. K. Beyerle, Bd. 3, 1, 1909), Schreiber über Straßburg (ebenda 3, 3, 1909), Jäger über Bremen (Veröff. a. d. St. Archiv Bremen 1, 1928), Kleinau (Leipz. Rechtswiss. Stud. H. 40, 1929) und Timme (Kieler Diss. 1931) über Braunschweig; neuerdings Planitz über Köln (Savigny-Z. 1935).

74. Vgl. außer Des Marez, Étude sur la propriété fonçière dans les villes du moyenage et spécialement en Flandre (1898), jetzt H. van Werveke, Krit. Studiën betreffende de oudste Gesch. van Gent, S. 27 f., 32 f.

läufig sei bemerkt, daß auch die englischen Verhältnisse herangezogen werden müssen, daß das Domesdaybook reiches Material für die Beleuchtung der Frage bietet und daß die englische „burgage tenure“ bei der noch ausstehenden umfassenden Untersuchung über Ursprung und Entwicklung dieser Rechtsform als Parallele zu dem kontinentalen Wikbeld und Burgrecht eingehende Beachtung erfordert.[75]

Mit dem ausgehenden 9. Jahrhundert, dem Höhepunkt der Normannen- oder Wikingerzeit, scheint das Wik-Zeitalter insofern zu Ende zu gehen, als der Ausdruck „Wik“ als Typenbezeichnung für große Fernhandelsplätze offenbar aus der Mode kam, wenigstens in den südlichen Niederlanden und in England. Statt dessen wird hier im 10. und 11. Jahrhundert der Ausdruck „Port“ üblich.[76] Ein tiefergreifender Strukturwandel ist aber anscheinend nicht damit verbunden. Der *wicgerefa* von London taucht jetzt als *portireua* in den Gesetzen Edwards und Aethelreds II. (a. 978—1016)[77] wieder auf, aber nichts deutet darauf hin, daß er wesentlich andere Obliegenheiten zu erfüllen hat als sein Amtsvorgänger in den Jahrhunderten zuvor. Nordwestdeutschland, einschließlich der nördlichen Niederlande, hat diesen Modenwechsel, wie es scheint, nicht mitgemacht. Hier behielt das Wort und der Begriff „Wik“ seine lebendige Kraft länger, vielleicht weil Handel und Verkehr sich überhaupt langsamer entwickelten und länger

---

Die zinszahlenden Friesen in Duisburg (Prümer Urbar 893, Beyer, Mittelrhein. UB. I, n. 135 § XCVII) und die auf dem Grund und Boden der Utrechter Kirche in Dorestad hausenden Kaufleute (S. Müller, Fz., Het oudste Cartularium van het Sticht Utrecht, 's Gravenhage 1892, Nr. 8 und 10) scheinen mir gleichfalls auf entsprechende Grundleiheverhältnisse zu deuten, doch ist in den letztgenannten Urkunden der Text offenbar nicht einwandfrei überliefert.

75. C. Stephenson, Borough and Town, S. 88 f.

76. C. Stephenson, Borough and Town, S. 65 f., vgl. S. 11, 193 (Lincoln), 199 (Norwich). H. Pirenne, Les villes du moyen age (Brüssel 1927), S. 127 f. F. Vercauteren, Etude sur les civitates de la Belgique seconde (1933) S. 352. Über den portus Gent s. H. van Werveke, Krit. Studiën betreff. de oudste Geschiedenis van de stad Gent (1933) S. 27, 40, 43—52.

77. Liebermann, Gesetze d. Angelsachsen I, S. 138, 234 f., III, S. 165; vgl. auch II 1 (Wörterbuch) s. v. port u. portgerefa.

in älteren Zuständen beharrten, und so mag es kommen, daß der Inhalt der Rechtsstellung der maßgebenden Wik-Insassen in Begriff und Form des Wikbeldes seine Zusammenfassung findet. En England tritt der Port allmählich in innigere Verbindung mit dem Borough, nach der normannischen Eroberung 1066 und besonders nach 1100 wird in diesem Siedlungstyp das kaufmännische Element mehr und mehr maßgebend, und was in Nordwestdeutschland aus gleichsam konservativerer Gesinnung heraus *Wikbeld* heißt, erhält hier unter dem Anstoß einer stürmischeren Wandlung und nicht ohne merkbaren normannisch-französischen Einfluß den Namen *liberum burgagium, liber burgus.*[78] Es ist doch zu erwägen, ob nicht, wenn in Nordwestdeutschland endlich im 12. Jahrhundert, in der Zeit Heinrichs des Löwen, der Ausdruck *burgum* und *burgensis* (im Sinne des kaufmännischen Bürgers) platzgreift — man denke an Stade und Goslar, dann auch Braunschweig und Lübeck[79] — auch an Einwirkungen von England (und Frankreich) neben denen von Oberdeutschland her zu denken ist.

* *
*

Wir müssen aber den Gegenstand noch einmal aus dem Blickpunkt des politischen Machthabers betrachten, um einen bezeichnenden Charakterzug der frühmittelalterlichen Fernhandelswike nicht zu übergehen. Wenn der Machthaber die Bildung eines Wiks und dann einer Marktsiedlung am Verwaltungsmittelpunkt (Civitas, Castrum, Borough, Curia, Pfalz) zuläßt oder fördert, so liegt sein Interesse natürlich in

---

78. C. Stephenson, Borough and Town S. 138 f., bes. S. 144—145; vgl. auch S. 205 f.

79. Zu Stade s. oben S. 12, A. 14; zu Goslar vgl. K. Frölich, Zeitschr. d. Sav.-Stiftg. f. Rechtsgesch. G.A. 47, 1927, S. 396 f.; ders., Kaufmannsgilden u. Stadtverfassung im MA (Alfred Schultze-Festschrift, Weimar 1934) S. 103 f.; zu Braunschweig F. Timme, Die wirtschafts- u. verfassungsgesch. Anfänge d. St. Br. (Kieler Diss. 1931) S. 89 f.; zu Lübeck F. Rörig, Hans. Beiträge z. dt. Wirtschaftsgesch. (Breslau 1928) S. 14 u. 30, Anm. 22 u. 23.

der Waren- und Nachrichtenversorgung. Er hat aber auch ein weiteres Interesse, das ihn zunächst nicht zwingt, die kaufmännische Zentrale, den Wik, unbedingt an die Burg oder die civitas räumlich heranzuziehen, das ihn aber doch zur Förderung und Begünstigung der Fernhandelswike veranlaßt hat. Dieses Interesse beruhte auf dem Gewinn, den er, und das gilt in der Frühzeit zunächst für den König, durch die Zollerhebung aus dem Handel zog, wobei es nicht so sehr wesentlich ist, ob der dafür theoretisch als Gegenleistung gewährte Königsschutz immer sehr wirksam war. Der gewissermaßen klassische Beleg für dieses fiskalische Interesse an einer Stelle, wo man es zunächst kaum erwarten sollte, ist die Nachricht der Fränkischen Reichsannalen[80] über den dänischen Handelsplatz Reric an der Küste des Abodritenlandes, dieses *emporium, quod .... magnam regno illius* (d. h. des dänischen Königs) *commoditatem vectigalium persolutione praestabat.* Das Erbe von Reric hat nach dessen Schleifung Schleswig angetreten, und die Zollerhebung hier war das eigentliche Lebenselement und die finanzielle Grundlage für das schwedische Wikinger-Königtum, das sich um 900 hier festgesetzt hat. Es mag überraschen, die frühmittelalterlichen skandinavischen Könige schon so stark geldwirtschaftlich eingestellt zu finden. Ich habe vor Jahren an anderer Stelle[81] ausgeführt, daß die politische Herrschaft der Waräger-Fürsten in Rußland (Gardarike) vorwiegend auf dieser Beziehung zum Handel (Zollerhebung und Handelsbeteiligung) beruhte. Auch bei den angelsächsischen Königreichen der vorkarolingischen Zeit finden wir nicht wenige urkundliche Belege für die Bedeutung der fiskalischen Zollerhebung.[82] Das eigentliche Vorbild und Muster sind aber vermutlich die fränkischen Merowinger gewesen. H.

---

80. Ann. Regni Franc. 808, ed. Kurze, S. 126; vgl. W. Vogel, Das Emporium Reric, Festskrift til H. Koht, 1933, S. 85—92.

81. Handelsverkehr, Sädtewesen und Staatenbildung in Nordeuropa im früh. Mittelalter, Zft. d. Ges. f. Erdkunde z. Berlin, Jg. 1931, S. 272 f.

82. Vgl. z. B. Kemble, Cod. dipl. aev. Sax. I, n. 78, 95, 97, 98, 106. Liebermann, Ges. d. Angelsachsen II 2, Glossar s. v. Zollabgabe.

Pirenne hat mehrfach, jüngst wieder in seinem Aufsatz „Le trésor des Mérovingiens",[83] darauf hingewiesen, daß die Macht des merovingischen Königstums in nicht geringem Grade auf der Verfügung über große bare Geldbeträge beruhte. Zum Teil handelte es sich, besonders im 6. Jahrhundert, um die römische Grund- und Kopfsteuer in Gallien. Bei Gregor von Tours ist verschiedentlich von ungerechtem Steuerdruck, von reuevoll verbrannten oder widerrufenen Steuerlisten und dergleichen die Rede.[84] Die Hauptmasse der Geldeinkünfte scheint aber aus Zöllen (Passierzöllen) bestanden zu haben, und hier wieder ist wohl der Löwenanteil auf die Hafenzölle, namentlich in den Mittelmeerhäfen entfallen.[85] Später im 7. und 8. Jahrhundert haben dann die Zölle der Kanal- und Nordseehäfen steigende Bedeutung gewonnen. Aber die Zollerhebung war überhaupt außerordentlich verbreitet. Wenn wir uns vergegenwärtigen, daß Münzprägung und Zollerhebung eng zusammengehören, und daß nach neueren Schätzungen die Zahl der auf merovingischen Münzen genannten verschiedenen Ortsnamen sich auf etwa 900—1000 beläuft,[86] so erhellt auch daraus die Verbreitung eines geldwirtschaftlichen Verkehrs, die mit den üblichen Vorstellungen von Naturalwirtschaft wenig zusammenstimmt.[87] Wie schon Waitz und Fustel

83. Festskrift til Halvdan Koht, S. 71—78.

84. Greg. Tur. V c. 28, 34, IX c. 30.

85. R. Buchner, Die Provence in merovingischer Zeit (Arbeiten z. dt. Rechts- u. Verfassungsgesch. H. 9, Stuttgart 1933) S. 30 f., bes. S. 42 f. Wenn Marseille etwa 575 und vielleicht nochmals 635 zwischen zwei Herrschern geteilt wurde (ebda. S. 10, 13 f.), so handelt es sich natürlich wesentlich um eine Teilung des Zollertrags.

86. A. Luschin v. Ebengreuth, Allg. Münzkunde u. Geldgeschichte (München 1926) S. 95, F. Friedensburg, Münzkunde u. Geldgeschichte der Einzelstaaten (Münch. 1926) S. 11.

87. Ich muß darin A. Dopsch beipflichten, Grundlagen d. europ. Kulturentwicklung von Cäsar bis auf Karl d. Gr. II, 2. A., S. 513 f., sowie Naturalwirtschaft u. Geldwirtschaft in der Weltgeschichte (Wien 1930) S. 113 f., der übrigens darin ganz mit H. Pirenne übereinstimmt, während er in bezug auf das Verhältnis der Merovinger- zur Karolingerzeit in der Wirtschaftsintensität allerdings von ihm abweicht. Dopsch macht mit Recht darauf aufmerksam, daß schon F. Dahn 1893, Germanist. Abh.

de Coulanges richtig erkannt haben, bestehen die Anfänge der Immunität in der lokalen Zollbefreiung, oder richtiger, in der Übetragung lokaler Zollerhebung und ihrer Nutznießung an die Privilegierten, also etwa an Bischöfe oder Abteien.[88]

Mit diesem fiskalischen Interesse hängt es nun zusammen, daß der Zöllner gewissermaßen der älteste spezifisch-„städtische" Beamte im germanischen Bereiche und in mancher Hinsicht der Urahne der späteren Stadträte und Bürgermeister ist; dementsprechend das Zollhaus im Wik-Zeitalter das älteste Rathaus. In London dient der *wicgerefa* schon nach den Gesetzen Hlothars und Eadrics von Kent 685 als Kaufzeuge, war also wohl schon damals Zolleinnehmer, wie es gegen Ende des 10. Jahrhunderts aus den Gesetzen Aethelreds II. deutlich ersichtlich ist (hier heißt er jetzt *portireva,* poortreeve).[89] Außer in London ist auch für Winchester ein *wicgerefa* bezeugt.[90] In Glossen wird das Wort *wicgerefa* mit *publicanus, quaestor, telonearius,* wiedergegeben, und in einer angelsächsischen biblischen Geschichte

---

z. 70. Geburtstag K. Maurers, S. 333 f., diese Dinge zutreffend dargestellt hat. Vgl. auch F. Kloß, Goldvorrat und Geldverkehr im Merovingerreich (Wien 1929). Vercauteren, Étude sur les civitates de la Belgique seconde S. 450 f.

88. Waitz, Dt. Verf.-Gesch. II, 2 (3. A. 1882) S. 336 f., IV (2. A. 1885) S. 287, M. L. Levillain, Note sur l'immunité mérovingienne, Rev. d'hist. du droit franç. et étr. 1927, S. 38—67, F. Vercauteren, Étude sur les civitates S. 58 f., 416—17.

89. Liebermann, Ges. d. Angelsachsen I, S. 11, Hl. 16 u. 16, 2; dazu III, S. 22; I, S. 234—37, IV Atr. 3 u. 7, 3; dazu III, S. 165. Ferner II, 2 s. v. Stadtvogt.

90. Winchester: Anglosax. Chron. a. 847, ed. Thorpe I, 174—75. Dopsch, Grundlagen II (2. A.), S. 383, nimmt auch einen Wicgerefa für Lincoln an und verweist als Beleg auf Beda, Hist. eccl. II c. 6. Dieses Zitat steht irrtümlich für II c. 16, vo von einem *praefectus Lindocolinae civitatis, cui nomen est Blaecca,* die Rede ist. In der ags. Übersetzung des Beda von Kg. Aelfred (Ausgabe von A. Wheloc, Cantabrigiae 1644, II, S. 148) ist das wiedergegeben mit: *Lincolene ceastre gerefa.* Als Beleg für die Amtsbezeichnung *Wicgerefa* läßt sich die Stelle also nicht verwerten, wenn auch die Befugnisse die gleichen gewesen sein mögen.

wird der Apostel Matthäus als *theloniarius, đaet is gafoles moniend and wicgerefa* bezeichnet.[91]

In Limerick hieß das Rathaus im Mittelalter Tolsel, Old Tolsel,[92] und derselbe Name begegnet in Bristol, wo es einen besonderen Gerichtshof, Tolsel-Court (entstellt Tolsey Court) gab.[93] Das Gebäude für diesen war zugleich die Stätte, wo Käufe vor Zeugen öffentlich abgeschlossen wurden; in W. Scotts Roman „The Pirate"[94] sagt der Held: „I am a Bristol man born — my father was well known on the Tollsell." Tolsel bedeutet wörtlich Zollsaal. „Saal" war in dieser früheren Zeit eine Bezeichnung für ein öffentliches Gebäude, die Käufe sollen in London (a. 685) *to cynges sele* abgeschlossen werden.[95] — Ganz entsprechend heißt der Stadtvorsteher in Norwegen im Mittelalter *gialdkere,* in Schleswig *exactor,*[96] was in beiden Fällen soviel wie Geld- (d. h. Steuer- und Zoll-) Einnehmer bedeutet. In Quentowik ist 787 ein gewisser Gervoldus bezeugt als *procurator, per diversos portus ac civitates exigens tributa atque vectigalia, maxime in Quentawich,* und noch zwischen 858 und 868 finden wir hier einen

---

91. Bosworth-Toller, Anglo-Saxon Dictionary s. v. Wicgerefa. Vgl. A Volume of Vocabularies ed. Wright, I. Series (Liverpool 1857) 18, 47.

92. J. Ferrar, The History of Limerick (Lim. 1787) S. 203. Official Guide to Limerick City and County (Irish Tourist Association, Dublin 1930) S. 17.

93. Bristol Charters 1155—1373, ed. by N. Dermott Harding (Bristol Record Society 1930), S. 118—140: Erhebung Bristols zu einer selbständigen Grafschaft, Privileg K. Eduards III. 1373; Erwähnung der Curia del Tolseld' S. 128, 129, 131, 132, 133. Über ein von Hubert Hall veröffentlichtes Urteil des Bristol Tolsey Court von 1349 (in Select Cases concerning the Law Merchant A. D. 1239—1633, Bd. 2, Central Courts, London 1930) s. Hans. Gbll. 1932, S. 237.

94. Tauchnitz Edition, Leipz. 1846, S. 103.

95. Liebermann, Ges. d. Angelsachsen I, S. 11: Hl § 16, 1; dazu Erläut. III, S. 22. — Auch in Goslar hat der königliche Zöllner sein Amtslokal im Scepelhus am Schuhhof, dem mutmaßlichen ältesten Markt, s. Frölich, Verfassungsentwicklung von Goslar (s. oben Anm. 14) S. 328.

96. O. A. Johnsen, Tönsbergs Historie (Oslo 1929) I, S. 335.

illuster vir Grippo, *prefectus videlicet emporii Quentovici,* mit zweifellos denselben Funktionen.[97]

Eine direkte Verbindungslinie von diesen königlichen Beamten, oder, soweit eine Immunitätsverleihung stattgefunden hatte, grundherrlichen Beamten, in den Wiken und Suburbien der civitates zu den späteren bürgerlichen Stadtvorstehern, also letzten Endes dem Rat, ist allerdings schwer zu finden. Immerhin gibt es Spuren. In Straßburg wurde nach dem ältesten Stadtrecht (Mitte des 12. Jahrhunderts) die Regierung der Stadt, abgesehen vom Vogt, der ein nobilis und freier Vasall war und die hohe Gerichtsbarkeit ausübte, von vier Ministerialen geführt: dem Schultheiß, dem Burggrafen, dem Zöllner (der auch Maß und Gewicht zu verwalten hatte) und dem Münzmeister.[98] Keutgen[99] hebt hervor, daß diese keineswegs einfach als Beamte des Bischofs zu betrachten sind, sondern daß sie unabhängig von ihm und z. T. ihm entgegen die Interessen der Bürgerschaft vertreten. Nach der Koblenzer Rheinzollrolle von 1104[100] erhalten der Zöllner und acht Älterleute (senatores) gewisse Pflichtabgaben von den Koblenzer Gewerbetreibenden. In Köln wird das Zöllneramt im 12. Jahrhundert von Angehörigen der Richerzeche, zweifellos Leuten, die zu den reichsten und mächtigsten Bürgern gehörten, gegen eine größere Geldzahlung auf mehrere Jahre erkauft. Die Ansicht von Hoeniger, daß die bürgerlichen Richter und die Zöllner direkte Vorläufer des Bürgermeisteramtes seien,[101] ist allerdings wohl abzulehnen, aber man sieht

---

97. O. Fengler, Quentowic (Hans. Gbll. 1907) S. 101, 106.

98. Keutgen, Urkk. z. städt. Verfassungsgesch. Nr. 126, §§ 7 u. 49 f. (S. 96 f.). E. Rütimeyer, Stadtherr und Stadtbürgerschaft in den rhein. Städten (Stuttg. 1928) S. 10 f., 83 f., 92 f. — Zu erinnern ist hier namentlich auch an die Münzerhausgenossenschaften, vgl. W. Jesse, Die deutschen Hausgenossen, Wiener Numismat. Zft. 63, 1930, S. 47—92.

99. Untersuchungen über d. Ursprung d. dt. Stadtverfassung, S. 148.

100. Keutgen, Urkk. z. städt. Verfassungsgesch., Nr. 80, S. 49.

101. R. Hoeniger, Die älteste Urkunde der Kölner Richerzeche (Beiträge z. Gesch. vornehml. Kölns u. d. Rheinlande, Mevissen-Festschrift, Köln 1895) S. 253 f., bes. S. 275 f., wozu E. Liesegang zur Ver-

doch deutlich, wie jene ursprünglich königlichen (öffentlich-rechtlichen) Kompetenzen allmählich in die Hände der Kaufmannsgilde und damit der Bürgerschaft gelangen.

* *
*

Zum Schluß noch eine Folgerung, die zunächst überraschend erscheinen mag, die mir aber doch durchaus erwägenswert erscheint. Das Wort „Wiking", das einem ganzen Zeitalter und gewissermaßen einer bestimmten Lebensanschauung seinen Namen gegeben hat, ist bisher noch nicht befriedigend erklärt worden. Meist wird es von der nordischen Form unseres Wortes, *vik* = Bucht, abgeleitet und als Leute, die in den Buchten landen um zu plündern, erklärt, oder, wie es El. Wessén m. E. ansprechender gefaßt hat,[102] Leute, die in den Buchten den vorbeifahrenden Schiffen auflauern. Nun ist das Wort aber, worauf R. Much und E. Wadstein[103] aufmerksam gemacht haben, nicht bloß nordisch, sondern es begegnet schon früher im Angelsächsischen und sogar im Hochdeutschen, hier als Personenname in einem Gebets-Ver-

---

fassungsgesch. d. St. Köln, Zft. d. Sav.-Stiftg. f. Rechtsgesch., G.A., 11, 1890, S. 22 f. zu vergleichen ist. F. Lau, Entwicklung der komm. Verfassung und Verwaltung der St. Köln (Bonn 1898) S. 97 lehnt die Herleitung des Bürgermeisteramtes vom Zöllneramt mit wohl zutreffenden Gründen ab. Jedoch gibt er S. 71 f. zu, und das ist doch sehr wesentlich, daß die Zöllner, obwohl bürgerlichen Standes, durch ihr Amt den Ministerialen des Erzbischofs verwandt erschienen, daß sie ferner zu den angesehensten Männern der Stadt gehörten (einige waren nebenher Schöffen und verdiente Amtleute der Richerzeche) und deswegen als auch für das Bürgermeisteramt geeignet betrachtet wurden; dieses hat übrigens (Lau S. 91) in Köln ursprünglich eine andere Bedeutung als in den übrigen deutschen Städten, es hat mit dem Rat von vornherein nichts zu tun. — Für den Hinweis auf diese Kölner Verhältnisse und die Auseinandersetzungen darüber bin ich Frl. L. v. Winterfeld zu Dank verpflichtet.

102. De nordiska folkstammarna i Beowulf (Kungl. Vitterheds, Hist. och Antikv. Akademiens Handlingar, Del 36, 2, S. 38).

103. R. Much, Der Volksname Wikinger (Petermanns Geogr. Mitt. 74, 1928, S. 208). E. Wadstein, Norden och Västeuropa i gammal tid (Stockholm 1925) S. 112, 185.

brüderungsbuch von St. Gallen und Reichenau aus dem 8. Jahrhundert:[104] Wiching; später auch im Altfriesischen als witsing, wising. Schon in den ältesten angelsächsischen Glossaren, deren Urschrift man um 680 ansetzt, begegnet das Wort, so im Glossar von Epinal (um 700) Gl. 736: piraticum = *uuicingsceadan;* hier ist das 2. Kompositionsglied, *sceada,* ein schwach flektiertes Nomen agentis = „Schädiger". Das 1. Kompositionsglied, *uuicing,* wird gewöhnlich als dem Sinne nach identisches Wort von verstärkender Wirkung aufgefaßt, wie in mehreren anderen Zusammensetzungen mit *sceada,* z. B. *feóndsceada* („schädlicher Feind"), *þeófsceada* („schädlicher Dieb"); es könnte aber auch akkusativisch als Objekt der Tätigkeit des Schädigers aufgefaßt werden, wie in den Parallelbeispielen *folcsceada, leódsceada* („Volkschädiger") und würde dann als „Wikbewohner oder -besucher, Kaufmann" zu denken sein; *uuicingsceada* demnach als „Schädiger der Wikbesucher, der Kaufleute", was zu der Erklärung „piraticum" durchaus passen würde. Erst in späteren Glossaren, z. B. Aelfric um 990, heißt es dann unzweideutig: *wicing odde scegdman* = pirata.[105] Im ags. Exodus

---

104. Hoops Reallexikon d. germ. Altertumsk. IV, S. 530; s. v. Wikinger.

105. The oldest English Texts ed. by Henry Sweet (Early English Text Society Vol. 83, London 1885) S. 84, 87: Außer dem Glossar von Epinal, das man aus paläographischen Gründen um 700 n. Chr. ansetzt, haben das von Erfurt (um 720) und das von Cambridge (Corpus Christi College, um 740—50) die gleiche Glosse, mit kleinen graphischen Abweichungen. Die Ursprünglichkeit der Glosse wird dadurch bewiesen, daß Ep. und Erf. alle Wörter, die mit dem gleichen Anfangsbuchstaben beginnen, zusammenstellen, aber sonst die Reihenfolge beibehalten, in der die Glossen in den Texten, wo sie über den lat. Wörtern stehen, vorkommen; so kann man die Texte zum größten Teil völlig sicher identifizieren: die Reihenfolge und die Formen (flektierte!) veraten die lat. Vorlage. Cp. (Cambr.) hat weitere Glossen aus anderen Quellen hinzugefügt, aber gleichfalls die allgemeine Reihenfolge der Urschrift beibehalten. Vgl. auch K. Gruber, Hauptquellen des Corpus, Epinaler und Erfurter Glossars, Erlangen 1904. — Ich verdanke die Aufklärung über diese Zusammenhänge Herrn Dozent Dr. G. Weber in Bonn. — Hinweis auf Aelfrics Glossar bei Bosworth-Toller, Anglosax. Dict. s. v. wícing.

werden, eigentlich seltsamerweise, die Juden, die durch das Rote Meer ziehen, *saewicingas* genannt.[106]

Im Widsith, dem ags. Heldengesang (schwer datierbar, im Kern wohl 8. Jhdt.) werden Wikinger anscheinend als Volksname verwendet, es werden nebeneinander (V. 59) Wendlen, Warnen und Wikinger genannt *(mid Wendlum ic wæs ond mid Wœrnum ond mid Wīcingum),* und auf die Heado-Barden (d. h. die Langobarden) wird der Ausdruck *Wīcinga cynn* (d. h. Geschlecht der Wikinger) angewandt,[107] was R. M u c h[108] zu der freilich zögernd vorgebrachten Hypothese veranlaßt hat, der Name habe ursprünglich die Langobarden, und speziell vielleicht die Bewohner von Bardowik bezeichnet; er hält aber auch die Möglichkeit offen, daß die Langobarden diesen Nebennamen als ursprüngliche Anwohner einer Bucht in vorgeschichtlichen Sitzen erworben haben.

Man hat aber bisher übersehen, daß das Wort vielleicht noch früher in offenbar anderer Bedeutung vorkommt. Einmal werden gelegentlich die Bewohner eines Wik-Ortes in der entsprechenden Zusammensetzung so genannt, z. B. Eoforwicingas = „Yorker",[109] was aber nur die ohnehin selbstverständliche Tatsache bekräftigt, daß die Ableitung auf -ing die Bewohner eines Ortes bezeichnet. Immerhin hat darauf gestützt schon vor einigen Jahren W a d s t e i n vorgeschlagen,[110] das Wort von Wik = Handelsort abzuleiten. Er meint, die seefahrenden Kaufleute (Wik-Einwohner) hätten gelegentlich Räubereien bei ihren Fahrten unternommen und damit hätte das Wort allmählich die Nebenbedeutung, dann Hauptbedeutung, „Seeräuber" angenommen. Indessen so einfach wird man sich die Sache kaum vorstellen dürfen. Einen beachtenswertenAufschluß würde dagegen, was auchWadstein übersehen hat, eine der angeblich ältesten englischen Urkunden, nämlich die Schenkung eines Landstücks für das neugegründete Peter-

106. R. Much a. a. O. (oben Anm. 103).

107. Widsith v. 47—49: Heađo-Beardu thrym („Macht der H.-B.") = Wīcinga cynn.

108. a. a. O. (oben Anm. 103) S. 208.

109. Wadstein, Norden och Västeuropa S. 112, dazu S. 185.

110. Ebenda.

Pauls-Kloster in Canterbury durch König Aethelbert v. Kent an den Missionar und Erzbischof Augustin vom Jahre 605[111] geben — wenn man sich auf ihre Echtheit verlassen könnte. Hier werden die Grenzen des Grundstücks genau umschrieben, und zwar durch die benachbarten Landstücke, die anscheinend Viehweiden oder Feldfluren waren, denn sie werden als „Mark" bezeichnet. Da begegnen wir neben der *cyninges marce,* der *burchware marce* (Burgmannenmark), der *Riđerescæpe* (Reiterschaft, Ritterschaft) und *Drutingstræte* (Gefolge- oder Hofstaat-Straße) auch einer *Wycinges marce.* Wenn man die Namen miteinander vergleicht, so bekommt man unbedingt den Eindruck, daß hier die Hauptabteilungen der Ortsbewohner ihre Allmenden hatten: Der König, sein Gefolge, die Reiterschaft oder Reitertruppe, also wohl die berittene Leibgarde des Königs, die Burgmannen[112] und eben die „Wikinger". Und welche Bedeutung würde da näher liegen, als daß es sich hier um das kaufmännische Element handelt, die Händlerschaft, die die Königsresidenz und das Land mit überseeischen Waren versorgt? Daß das Flurstück dagegen von Seeräubern seinen Namen tragen sollte, erscheint in dem binnenländischen Canterbury schwer verständlich, ja geradezu absurd. — Leider unterliegt nun allerdings die Echtheit der ältesten Urkunden von St. Augustin (wie das Peter-Pauls-Kloster später hieß) begründeten Zweifeln, und wenn auch gerade die vorliegende Urkunde zu den inhaltlich weniger verdächtigen gehört und mit Recht gesagt worden ist, daß ein stichhaltiges Motiv für ihre Fälschung bisher nicht entdeckt worden sei, so muß doch wohl zugegeben werden, daß mindestens in formaler Hinsicht eine Verfälschung vorliegt.[113] Ob insbesondere die oben erwähnte Ortsbeschreibung

---

111. Kemble, Cod. dipl. æv. Sax. I, n. 3 (S. 3) = Gray-Birch, Cartularium Saxonicum I n. 5 (S. 9).

112. *Burhwaru* war der übliche Name für die eigentlichen, typischen Bewohner eines Borough im älteren Sinne. Vgl. C. Stephenson, Borough and Town, Register s. v. burhwaru.

113. Der Text bei Kemble geht zurück auf Thomas of Elmhams Historia monast. S. Augustini Cantuariens. (Ausg. v. Ch. Hardwick in der Rolls Series = Chronicles and Memorials of Great Britain and Ire-

erst später hinzugefügt worden ist oder nicht — die Ansichten der englischen Beurteiler darüber gehen auseinander — muß ich dahingestellt sein lassen, bis eine genauere Nachprüfung des Urkundentextes größere Gewißheit gibt; mir scheint gerade der inhaltliche Zusammenhang der Flurnamen auf altertümliche Verhältnisse zu deuten, die zu den Zuständen des 11. und 12. Jahrhunderts nicht mehr passen und schwerlich

---

land, London 1858), einen Autor des 15. Jhdts. Doch gibt es ältere handschriftl. Chartulare der Urkk. von St. Augustin, welche W. Holtzmann, Papsturkunden in England (vgl. d. Register S. 648 unter Canterbury St. Augustine I, Abh. d. Ges. d. Wiss. z. Göttingen, Phil.-hist. Bl., N.F. XXV, 1, Berlin 1930) erwähnt. Ich bin Herrn Prof. W. Holtzmann in Halle für eingehende Auskünfte in dieser Frage zu großem Danke verpflichtet. Über die Frage der Echtheit äußern sich u. a. G. I. Turner u. H. E. Salter, The Register of St. Augustine's Abbey, Canterbury, commonly called The Black Book (Brit. Academy, Records of the Social and Econ. History of England and Wales, Vol. 2, London 1915), Part I, S. XV f., bes. S. XIX (Mangel eines Fälschungsmotivs) u. XX—XXI, wo über die fragliche Urk. u. a. gesagt wird: The other charter, which also purports to have been granted in A. D. 605 and the eighth indiction, seems to relate to the land at Langport surrounding the abbey. Its attestation clause is obviously a later addition (sie fehlt in einigen der älteren Chartulare), and so also may be the detailed description of the boundaries. Dagegen meint R. C. Fowler in s. Geschichte der Abbey of St. Augustine (in: Victoria County History, Kent, Vol. II, London 1926, S. 127), der im übrigen die Urkunde für eine Fälschung hält: The Saxon place-names in it appears to be genuine, and the substance may perhaps be correct. Zu beachten ist, daß die Gegend, wo wir die Wycinge marce suchen müssen, auch die Namen Langport und Barton (die Parallelform zu Berwick) trug, Turner und Salter a. a. O. S. XX. — Was die Form der Flurnamen anbetrifft, so könnte man an dem s in Wycinges marce Anstoß nehmen, daß den Gen. sing. und somit eher einen Personennamen andeutet. Indessen, abgesehen davon, daß der sachliche Zusammenhang die von mir vorgeschlagene Deutung und somit den Gen. plur. nahelegt, gibt eines der alten Chartulare (D=Cotton M.S. Claud., D. X, f. 8, von 1270) in der Tat die Pluralform: Wykenge mearche. S. Gray-Birch, Cart. Sax. a. a. O. S. 10. — In einer späteren Urkunde vom Anfang des 9. Jahrhunderts, Kemble I n. 225 (S. 290 unten) begegnet auch in Kent ein Uuigincgga ham = Wikingaham, jetzt Wickham, zu welchem ein Gegenstück, Wicquinghem, jenseits des Kanals, bei Huqueliers (Pas-de-Calais) liegt.

auf Grund der damaligen örtlichen Verhältnisse interpoliert sein können.

Ich halte es also für möglich, daß Wikinger ursprünglich „Bewohner der Wik-Orte“ bezeichnet (was nach Much a. a. O. noch heute in Norwegen der Fall sein soll), und daß der Bedeutungswandel sich vielleicht in der Weise vollzogen hat, daß man dann im skandinavischen Norden wie in England die Leute so bezeichnete, die Wike in bestimmter Absicht, zunächst vielleicht friedlicher Absicht, regelmäßig aufsuchten; etwa wie im heutigen Englisch die Endung -ing einem Substantivum angehängt wird, um den Besuch eines Ortes oder die regelmäßige Beschäftigung mit einem Ort anzuzeigen, z. B. shopping, camping, gardening. Wir wissen ja aus anderen Quellen, z. B. der Vita Ansgarii,[114] daß Nordländer schon vor der Wikingerzeit friedliche Besucher der friesischen Handelsplätze z. B. Dorestats waren. Allmählich wandelte sich die friedliche kaufmännische Absicht in Plünderungsabsicht, und der „Wikinger“ in späterem Sinne war fertig. Möglich, daß man dann schon früh diese Entstehung verkannte und das Wort mit den Schlupfwinkeln der Wikinger, den Buchten und den dort gelegenen Stapelplätzen der geraubten Waren zusammenbrachte.

* *
*

Kurz zusammengefaßt ist das Ergebnis meiner Untersuchungen folgendes:

Man sagt oft, die Germanen waren ein Bauernvolk. Das ist, wenn man damit ländliches, städteloses Dasein meint, richtig. Aber im übrigen waren die Germanen mindestens ebenso sehr Krieger, als Bauern, und außerdem begegnet man einer ausgesprochenen kaufmännischen Begabung und Neigung, mindestens bei Friesen, Sachsen, Angelsachsen.[115]

---

114. Cap. 20, 24, 27 (MG. SS. II, 705—12). Flodoardi Hist. Rem. Eccl. II c. 20 (SS. XIII, 472). Vgl. W. Vogel, Die Normannen u. d. fränk. Reich, S. 45 f.

115. Und nicht nur bei diesen! Man denke etwa an die handeltreibenden Hermunduren (Tac. Germ. c. 41) am römischen Limes, von wo ja der Sprachgebrauch Burgus = Markt seinen Ausgang genommen hat (s. o. S. 10).

Diese abenteuernden Kaufleute — so könnte man sie mit Fug nennen — haben den Handel solange wie möglich ohne Städte betrieben. Erst als die Anziehungskraft der Verbraucherschaft an den Verwaltungszentralen so groß wurde, die Märkte hier so guten Absatz sicherten, daß sie zwangsläufig die Wanderkaufleute mit ihren Gilden und Häusern an sich zogen, entstand das Gebilde der Stadt.

Aber selbst noch bei der vollentwickelten Stadt des Mittelalters kann man die drei konstituierenden Elemente: Politische Herren, Kaufleute und Bauern, deutlich unterscheiden, in den drei Stadttypen der Residenzen, der Fernhandelsstädte und der Ackerbürgerstädte.

Nachschrift: Herr Prof. F. M. Stenton, Reading, hatte die Freundlichkeit mir in bezug auf die Beurteilung der Urkunde Kemble I n. 3 (oben S. 42) Folgendes mitzuteilen: Wie bei allen angeblichen Landschenkungs-Urkunden, die vor der Ankunft des Erzbischofs Theodor in England 669 liegen, sprechen auch bei dieser mehrere Indizien (Nennung gewisser Zeugen, bestimmte sprachliche Wendungen, die in so frühen Texten nicht übliche genaue Angabe der Grenzen, die Rechnung nach Inkarnationsjahren) deutlich gegen die Echtheit in der vorliegenden Form. Das besagt aber nicht, daß es sich bei der Urk. einfach um eine ma. Erfindung handelt. Es läßt sich kein ernsthafter Einwand gegen die Annahme erheben, daß die Ortsnamen in ihr eine echte Tradition wiedergeben; die späte Form der Namen deutet eher darauf, daß der Urkundenverfasser einer mündlichen Tradition als einer schriftlichen Vorlage folgte, doch besteht kein Anlaß zu zweifeln, daß die Namen eine echte Beschreibung der Grundstück-Grenzen darstellen, wie sie vor und vielleicht lange vor dem Ende der altenglischen Periode bestanden. In dieser Hinsicht hat die normannische Eroberung die Tradition nicht unterbrochen. — Im übrigen meint Prof. Stenton, daß im Altenglischen vielleicht ein Personenname *Wicing* schon vor der Wikingerzeit bei der Bildung von ON mitgewirkt hat, z. B. bei Wicklesham, urspr. Wikingesham (NW-Berkshire); auch glaubt er beobachten zu können, daß ON, in denen Wic- das 1. Kompositionsglied bildet (z. B. der nicht seltene ON Wickham) sich mit Vorliebe in der Nähe römischer Straßen oder Baureste finden.

II.

Blockade, Kaperfahrten und neutrale Handelsschiffahrt im amerikanischen Bürgerkrieg (1861–1865).

Nach bremischen Quellen.

Von

Hermann Wätjen.

Ältere Geschichtsforscher pflegten in der Sklavenfrage die Hauptursache des amerikanischen Sezessionskrieges zu sehen, also in dem bekannten Streite der Nord- und Südstaaten, ob die Negersklaverei als Arbeitssystem bestehen bleiben oder abgeschafft werden sollte.[1] In dem sklavenarmen Norden bildeten die Schwarzen einen Luxusgegenstand. Im Süden aber, wo in der Kolonialzeit der Anbau von Reis, Tabak und Indigo dominiert hatte, und wo seit dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts die Baumwollkultur — in sprunghafter Aufwärtsbewegung — dem Wirtschaftsleben die Signatur gab, waren die Neger unentbehrliche Arbeitskräfte für den Pflanzer geworden. Alle Emanzipationsbestrebungen stießen hier auf den hartnäckigsten Widerstand. Und je nachdrücklicher der Norden die Forderung der Sklavenbefreiung erhob, desto widerspenstiger wurden die Südstaaten, desto enger schlossen sie sich zur Wahrung ihrer Interessen zusammen.

---

1. Vergl. zum Folgenden im allgemeinen: Paul Darmstaedter, Die Vereinigten Staaten von Amerika (Leipzig 1909) S. 140 ff. und Friedrich Luckwaldt, Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika (Berlin u. Leipzig 1920) II, S. 37 ff.

Der Kampf um die Negersklaverei hätte allein nicht ausgereicht, die amerikanische Union in einen blutigen Bürgerkrieg zu stürzen. Der wirkliche Grund des Zwiespalts lag tiefer. Er lag darin, daß Nord und Süd eine ganz verschiedene Entwicklung genommen, daß sich in beiden Landesteilen andersgeartete Lebensformen und andere Menschen herausgebildet hatten.[2] Die nüchternen Puritaner des Nordens waren in die Neue Welt gezogen, um frei von staatlichem und kirchlichem Druck ihre religiösen Ideale zu verwirklichen. Mittlere und kleine Farmbetriebe, kommerzielle und industrielle Beschäftigung wurden charakteristisch für die von ihnen besiedelten Landschaften. Und gestützt auf die kulturelle und wirtschaftliche Umgestaltung Europas im 19. Jahrhundert nahm der Norden einen gewaltigen Aufschwung. Sehr viel trug die überseeische Einwanderung dazu bei, die sich vornehmlich in die Nordstaaten ergoß und das gewaltige Stromgebiet des Mississippi und Missouri mit werktätigen Menschen anfüllte. Überall entstanden in dem von ihnen urbar gemachten Westen neue Städte und Ortschaften, deren Bevölkerung sich rasch vervielfältigte. Eisenbahngesellschaften wurden gegründet. Sie überzogen die westlichen Territorien mit Schienensträngen und schufen eine direkte Verbindung zwischen ihnen und den großen Handelshäfen der Ostküste. Das junge, rührige Volk des Westens durchdrang puritanischer Geist. Es lernte demokratisch fühlen, demokratisch denken und haßte, wie der Neuengländer es tat, niemanden mehr in der Welt als die reichen Baumwollpflanzer des Südens, die „Schmarotzer", die Stock und Peitsche schwingenden Sklavenvögte, die sich einbildeten, turmhoch über den nordstaatlichen Plebejern zu stehen.

An dem großartigen Aufstieg des Nordens um die Mitte des 19. Säkulums nahm der Süden nur geringen Anteil. Wohl gab es hier Eisenbahnen. Aber das Bahnnetz genügte in keiner Weise. Die Landstraßen befanden sich in jammervollem Zustand, Kanäle fehlten, und nur wenige der vernachlässigten

---

2. James T. Adams, Der Aufstieg Amerikas vom Land der Indianer zum Weltreich (Deutsche Übersetzung), Wien 1933, S. 291.

Flüsse waren schiffbar. Auch das Schulwesen ließ viel zu wünschen übrig, denn mehr als $^1/_{10}$ der Bevölkerung bestand aus Analphabeten. Die herrschende Schicht bildeten die Plantagenbesitzer. Es mochten etwa 10 000 Familien sein, und ihnen gehörte das Land. Im Süden kannte man, schreibt James T. Adams in seinem bemerkenswerten Buche: „The Epic of America",[3] „keine großen Städte, keine Zentren geistiger Gärung und geistigen Einflusses. Trotz dem Land- und Sklavenbesitz fehlte es seit langem schon an freiem Kapital. Es gab keine Colleges, die sich der Zahl und der Ausbildungsmöglichkeit nach mit jenen im Norden vergleichen ließen. Über die ganzen Südstaaten verstreut, gab es reizende Besitze, wo der gesellschaftliche Verkehr eine edle Kunst war, und wo Männer und Frauen Anmut und Bildung besaßen. Aber allmählich blieb der Süden inmitten einer Welt, die sich rasend weiterbewegte, zurück."[4]

Die meist auf europäischen Hochschulen erzogenen, sehr gebildeten Baumwollpflanzer waren Herrenmenschen im wahrsten Sinne des Wortes. Sie verglichen sich gern mit den englischen Aristokraten, trieben wie sie neben ihrem Beruf als Lieblingsbeschäftigung Politik und gaben bis 1850 im Senat und im Kongreß den Ton an. Mit Geringschätzung sahen sie auf die dem Dollar nachjagenden Yankees des Nordens herab, auf die Geldprotzen der großen Handelszentralen, auf die Kleinbürger und Farmer mit ihren schlechten Manieren und ihrer geringen Bildung. Das waren Menschen zweiter Klasse, und mochten ihre Geldbeutel noch so schwer sein!

Doch es ließ sich nicht bestreiten, der Norden war im Vormarsch. Und da seine Einwohnerzahl bei weitem die des Südens übertraf, gewann er im Kongreß die meisten Sitze. Die politische Macht kam in die Hände der Nordmänner. Ihrem Joche aber wollten die Baumwollmagnaten sich nicht beugen. Sie wünschten nach ihrer Façon weiterzuleben, an ihrem auf der Sklavenarbeit aufgebauten Wirtschaftssystem festzuhalten,

---

3. Die deutsche Übersetzung trägt den in der vorangehenden Anmerkung zitierten Titel.

4. J. T. Adams a. a. O. S. 301.

und gab der Norden nicht nach, dann mußte als ultima ratio der Trennungsstrich gezogen werden. Unerträglich ward in den 50er Jahren die Spannung! Man atmete auf, als am 20. Dezember 1860 Südkarolina den entscheidenden Schritt tat und aus der Union ausschied. Damit war den andern Sklavenstaaten das Signal zur Sezession gegeben. Kurz vorher hatte man Abraham Lincoln, einen unbekannten Advokaten von geringer Herkunft aus Illinois, zum Präsidenten der Vereinigten Staaten gewählt. Und nun hieß die Frage: würden die Nord- und Weststaaten die Loslösungsbestrebungen des Südens gutheißen, würden sie dem Auseinanderfall der amerikanischen Union tatenlos zuschauen oder zur Exekution schreiten?

Es sind Vorgänge, die immer wieder das Interesse der Historiker erregt und eine heute kaum mehr zu übersehende Literatur hervorgerufen haben, Vorgänge, die ich im Einzelnen nicht zu schildern brauche. Man sah im Norden das Unheil nahen, und mit tiefer Sorge betrachtete Bremens Repräsentant in Washington, der Schleswig-Holsteiner Dr. Rudolf Schleiden — einer der besten Männer, die bremische und später hanseatische Interessen draußen in der Welt vertreten haben — den kommenden Bruch zwischen Nord und Süd.[5] Seine im Bremer Staatsarchiv bewahrten, ungedruckten Berichte an den Senat erreichen, was Form und Inhalt angeht, in den Jahren des Sezessionskrieges ihren Höhepunkt. Man hat sie mit Recht als Dokumente von bleibendem, historischem Wert bezeichnet, und ich stütze mich im wesentlichen auf diese Quelle. Schleiden war ein ungewöhnlich guter Beobachter, stets gründlich unterrichtet und durch seine Beziehungen zu den amerikanischen Ministerien manchmal in Dinge eingeweiht, von denen andere auswärtige Diplomaten nichts erfahren haben. In all seinen während des Bürgerkrieges nach Bremen geschickten Briefen stellt er 2 Punkte in den Vordergrund. Erstens, welche Rückwirkung wird der Zerfall des mächtigen Gebäudes der Vereinigten Staaten auf die alte Welt haben, und zweitens, wie

5. R. Schleiden an die Senatskommission für die auswärtigen Angelegenheiten in Bremen, 22. Mai, 30. November, 17., 21., 28. Dezember 1860.

wird sich wirtschaftlich das Verhängnis in Amerika selbst auswirken? Eindringlich warnte er die Hansestädte davor, die Bedeutung der Sezessionsbewegung zu unterschätzen, wie die Engländer es zu Kriegsbeginn getan haben.

Man war in Washington zunächst sehr optimistisch. Der einflußreiche New Yorker Senator und spätere Staatssekretär, William H. Seward, meinte, es handle sich bei dem Konflikt zwischen Nord und Süd um eine akute Krankheit, die ihren natürlichen Verlauf nehme. Rasch genug werde die südliche Fieberhitze verraucht sein! „The Union", erklärte er, „will not be destroyed and will be right after a short while."[6] Schleiden teilte diesen Optimismus nicht. Er kannte die südlichen Fanatiker und ihren blinden Glauben, daß die Baumwolle das Allheilmittel und der Zauberstab sei, um Europa zur Intervention und sofortigen Anerkennung der südlichen Unabhängigkeit zu zwingen. Pathetisch hatte am 4. März 1858 Senator Hammond ausgerufen: „Was würde sich ereignen, wenn wir drei Jahre lang keine Baumwolle lieferten? Ich will nicht erst breit ausmalen, was sich jeder selbst vorstellen kann, aber das ist sicher, England würde elend zusammenbrechen und die ganze Welt in seinem Sturz mitreißen, nur den Süden nicht. Nein, ihr wagt es nicht, der Baumwolle den Krieg zu erklären! Die Baumwolle ist die Königin!"[7]

Da der Süden ein Rohstoffe erzeugendes Wirtschaftsgebiet war und seine Hauptprodukte seewärts exportierte, um sie gegen Fertigfabrikate umzusetzen, mußte es das Bestreben der Nordstaaten sein, durch Lahmlegung dieses Handelsverkehrs die Rebellen schwer zu treffen. Schon am 21. Januar 1861, als noch kein Kanonenschuß gefallen war, konnte Schleiden dem Bremer Senat melden, über sämtliche Seehäfen der aufständischen Staaten würde in Kürze die Blockade verhängt werden. Der Süden lache über diese Drohung und sei fest davon überzeugt, daß England und Frankreich niemals eine solche Absperrung dulden würden. „Darin liegt ja," heißt

---

6. Schleiden an die Senatskommission in Bremen, 7. Januar 1861.
7. Harold Underwood Faulkner, Amerikanische Wirtschaftsgeschichte II, (Dresden 1929) S. 51.

es wörtlich in Schleidens Brief, „das größte Hindernis der Verständigung. Der Süden baut auf die Allmacht des ‚king cotton', des Königs Baumwolle, der Norden vertraut auf die Energie seiner Bevölkerung und sein materielles Übergewicht."[8]

Es vergingen noch 3 Monate, ehe die Blockade zur Tatsache wurde. Inzwischen verschiffte man in New Orleans, Galveston und anderen Plätzen Baumwolle nach dem Norden, als ob die Union im tiefsten Frieden lebe. Aber die Männer des Südens täuschten sich sehr, wenn sie meinten, der Konflikt würde die Nachfrage nach Baumwolle in allen Absatzgebieten gewaltig steigern und die Importeure zu erhöhter Eindeckung veranlassen. Amerikanische Wirtschaftshistoriker haben nachgewiesen, daß die Baumwollrekordernte des Jahres 1860 den englischen Markt geradezu „verstopft" hatte, und daß sich britische Fabrikanten und Zwischenhändler wie vom Alpdruck befreit fühlten, als sie von der beabsichtigten Blockade hörten. Wurde doch dadurch der weiteren Überschwemmung Englands mit Baumwolle ein Ende gemacht und den Spinnern Zeit gelassen, den vorhandenen Rohstoff in Ruhe zu verarbeiten. Auch in den Nordstaaten lagerte soviel Baumwolle, daß die Vorräte bis 1862 ausgereicht haben.[9]

Seward besprach mit Schleiden — auch in der Folgezeit hat er gern die Meinung des bremischen Ministerresidenten vernommen — und mit dem englischen Gesandten Lord Lyons den gesamten Blockadeplan. Beide rieten ihm, wenn die Sperre fest beschlossen sei, unverzüglich damit zu beginnen und für Freund und Feind klare Verhältnisse zu schaffen.[10] Daß der Süden zu Repressalien greifen würde, war vorauszusehen. Er hat die Ankündigung der Blockade mit der Ausrüstung von Kapern beantwortet.

Mit sehr geteilten Gefühlen und wachsender Unruhe hatten die Hansestädte die Entwicklung in den Vereinigten

---

8. Schleiden an die Senatskommission in Bremen, 21. Januar 1861.

9. Emerson D. Fite, Social and industrial conditions in the North during the Civil War. 1910, S. 86. Vergl. auch Faulkner a. a. O. II, S. 52.

10. Schleiden an die Senatskommission, 19. April 1861.

Staaten verfolgt. Bremen vor allem. Keine der deutschen Seestädte war so eng mit Nordamerikas Wirtschaftsleben verbunden, keiner konnten ökonomische Störungen am andern Ufer des Atlantischen Ozeans so schweren Schaden zufügen. Denn das wichtigste Arbeitsfeld der bremischen Segel- und Dampfschiffahrt war der Nordatlantikverkehr. Von drüben holten bremische Fahrzeuge die Hauptmengen des den Bremer Markt beherrschenden Tabaks und der sich mehr und mehr in den Vordergrund schiebenden Baumwolle. Nach drüben transportierten sie Jahr für Jahr zehntausende von deutschen Auswanderern, für die Bremen seit dem Jahre 1856 der bedeutendste Einschiffungshafen geworden war. Ging das nordamerikanische Geschäft schlecht, dann litt der bremische Gesamthandel darunter, und die Kaufmannschaft zeigte besorgte Mienen. Doch zunächst klangen die Berichte aus New York nicht bedenklich. Schleiden schrieb Mitte April 1861, die bei Kriegsausbruch befürchtete Panik sei in den großen Handelsplätzen bislang ausgeblieben, und mit Besonnenheit und Festigkeit sähe die amerikanische Handelswelt den kommenden Ereignissen entgegen.[11]

Am 19. April verhängte Lincoln den Blockadezustand über die Häfen der abtrünnigen Gebiete, die sich unter dem Namen „Konföderierte Staaten von Amerika“ und unter der Führung des Präsidenten Jefferson Davis zusammenschlossen. Gelang es Lincoln, sagt Friedrich Luckwaldt in seiner „Geschichte der Vereinigten Staaten“, „diese Blockade effektiv zu machen, so mußte sie neben der Behinderung der Waffenbeschaffung die weitergreifende Wirkung haben, die ganze auf den Absatz übers Meer begründete Volkswirtschaft des Südens zum Absterben zu bringen, seine Bürger verarmen zu lassen und seinen Staatskredit zu vernichten. Wo wollte er mit seinem ohnehin wenig entwickelten Bankwesen auf die Dauer die ungeheuren Mittel hernehmen, die der moderne Krieg verlangt, und die der Norden seinerseits leicht beschaffen konnte.“[12]

---

11. Schleiden an die Senatskommission, 13. April, 13. Mai 1861.
12. Luckwaldt II, S. 58.

Die Regierung zu Washington hatte schon vor der Blockadeerklärung „unter eigentümlichen Umständen" Dampfer von Privatreedereien gechartert „to enter any ports of the Westindies". Natürlich benutzte der smarte Geschäftsmann Cornelius Vanderbilt, dessen Steamer dem Norddeutschen Lloyd Ende der fünfziger Jahre unliebsame Konkurrenz gemacht hatten, die günstige Gelegenheit, seine unrentabeln Schiffe gegen hohe Vergütung dem Staat zur Verfügung zu stellen. Alle gecharterten Dampfer wurden in Hilfskreuzer umgewandelt und erhielten Order, „to shut up every hole from the Chesapeake Bay to Texas".[13]

Zur Absperrung der gewaltigen, sich über tausende von Meilen ausdehnenden Seeküste des feindlichen Gebiets reichte natürlich die Schiffszahl der nordstaatlichen Marine, die in den Quellen stets als Bundesflotte bezeichnet wird, in keiner Weise aus. Auch erschwerte die Eigenart dieser Küste mit den vielen Barren, Sandbänken und vorgelagerten Inselchen, mit ihren Buchten, Sunden und dem verschlungenen Netzwerk von natürlichen Kanälen den Wachtschiffen die Kontrolle in hohem Maße. Immer wieder gelang es, — besonders an dem zerrissenen Gestade von Nord- und Südkarolina — wagemutigen Schiffern den Fangarmen der Bundesflotte zu entrinnen. Und wie oft durchbrachen in der Nacht kleine schnelle Fahrzeuge die dünne Blockadelinie und gewannen die offene See. So war der Überwachungsdienst zwar ungefährlich, aber außerordentlich anstrengend und nervenzermürbend.[14] Denn die Blockadebrecher ersannen immer neue Tricks, um die Sperrschiffe zu überlisten und den Verkehr mit den südlichen Häfen offenzuhalten. In dieser Hochkonjunktur des Seeschmuggels erhielten die England gehörenden Bahama-Inseln und besonders New Providence eine Bedeutung wie sie sie seit den Tagen der Bukaniers und Flibustier nicht mehr gehabt hatten. Der Regierungssitz auf New Providence, Nassau, ward der Hauptstützpunkt der Blockadebrecher.[15]

---

13. Schleiden an die Senatskommission, 10. April, 2., 6. Mai 1861.

14. James Kendall Hosmer, Outcome of the Civil War. (New York and London 1907) S. 163 f.

15. S. E. Morison, The Oxford History of the United States Vol. II (London 1927) S. 195.

Da der Süden keine Flotte besaß und nur über ein paar armierte Schiffe verfügte, half er sich — ich deutete es schon an — mit Kapern. Alle zufällig in seinen Häfen liegenden Dampfer und Segler der Nordstaaten wurden beschlagnahmt und in den Kaperdienst eingestellt. Um sich dieser sehr unbequem werdenden Seeplage zu erwehren, rief der Norden alle seine auf Auslandsreisen befindlichen Kriegsschiffe zurück, ließ Kauffahrteier bewaffnen, und große Firmen in New York, Baltimore, Boston und in anderen Städten rechneten es sich zur Ehre an, auf eigene Kosten Hilfskreuzer auszurüsten. Schleiden benachrichtigte die ihm im Feindesgebiet unterstellten Konsuln und bat den Bremer Senat, die Reeder der Weserhäfen auf die Gefahren und Schwierigkeiten aufmerksam zu machen, mit denen die neutrale Handelsschiffahrt von nun an im amerikanischen Verkehr rechnen müsse.[16] Schon in den ersten Monaten des Jahres 1861 wurden im Hafengebiet von Charleston, Savannah, Pensacola und Mobile die Seezeichen entfernt und die Feuer gelöscht.

In den Golfhäfen war bis zum Frühjahr 1861 von erheblichen Verkehrsstörungen gar keine Rede. Unbelästigt durch die Kreuzer der Bundesflotte konnten neutrale, also auch deutsche Schiffe dort ein- und ausgehen. Aber die Furcht vor Kontrolle veranlaßte schon am 20. Januar 50 Handelsfahrzeuge, geschlossen die Reede von New Orleans zu verlassen. Sie hatten 110 000 Ballen Baumwolle geladen. Zu ihnen gehörten die Bremer Barken „Albert“ und „Heinrich von Gagern“. Die konföderierten Häfen an der Ostküste dagegen fühlten die Wirkungen der Blockade sehr bald. In erster Linie Charleston. Hier sanken in dem Zeitraum von Weihnachten 1860 bis zum 31. Januar 1861 — gemessen an den Ziffern des Vorjahrs — der Wert des Exports von 3 Millionen Dollar auf 900 000 Dollar, die Hafenfrequenz von 269 auf 141 fremde Schiffe und die Ergebnisse der Zolleinnahmen von 600 000 Dollar auf 140 000 Dollar. Auch begannen deutsche Kapitäne über Schikanen aller Art in Charleston zu klagen[17]

16. Schleiden an die Senatskommission, 2., 6., 16. Mai 1861.

17. Schleiden an die Senatskommission, 25. Januar, 18., 22. Februar 1861.

Um die Freundschaft der Neutralen, auf die der zum Staatssekretär des Äußern ernannte William H. Seward großes Gewicht legte, nicht zu verlieren, ward die Bestimmung getroffen, den Schiffen „nichtkriegführender Staaten“ beim Eintritt der effektiven Blockade zum Löschen und Laden 15 Tage Zeit zu lassen. Auch erwirkte Schleiden für den bremischen Segler „Admiral Brommy“ und eine Reihe anderer Bremer Schiffe, die sich auf der Reise nach südlichen Häfen befanden oder dort längere Zeit auf Ladung warten mußten, Freipässe. Es wurde ihnen erlaubt, Tabak oder Baumwolle in Baltimore oder New York zu laden, wenn im Süden nichts zu erhalten war. In loyalster Weise sollten neutrale Dampfer und Segler behandelt werden. Aber die Befehlshaber der Blockadegeschwader schenkten diesen Vorschriften meist keine Beachtung. So hatte der bremische Ministerresident, der 1862 den ehrenvollen Auftrag erhielt, alle 3 Hansestädte in Washington zu vertreten, viel zu tun, den in Not geratenen deutschen Schiffen die freie Ausfahrt zu ermöglichen. Wiederholt sind hanseatische Kauffahrteier trotz Sewards Zusagen als Prisen aufgebracht worden. Und dann lief es Sturm in Schleidens Büro. Er müsse helfen und Vorstellungen bei der amerikanischen Regierung erheben. Dank seiner Freundschaft mit Seward, dank des hohen Ansehens, das er in Washington genoß, ist es ihm auch in den meisten Fällen gelungen, die Freilassung der beschlagnahmten Schiffe durchzusetzen.[18]

Als die Nordstaaten im Laufe des Jahres 1861 den Blockadegürtel enger zogen und die Zahl der in 4 Geschwader eingeteilten Sperrschiffe erheblich verstärkten, verweigerten sie der neutralen Handelsschiffahrt den weiteren Verkehr mit den konföderierten Häfen. Alle Fahrzeuge der nicht am Kriege beteiligten Mächte wurden gezwungen, im Norden zu löschen. So mußte z. B. die Bremer Bark „Eberhard“ ihre für New Orleans bestimmten Auswanderer in New York ans Land setzen, mochten die Leute schelten und klagen, soviel sie wollten. Es war Krieg, und Macht ging vor Recht. Systematisch sollte der

---

18. Schleiden an die Senatskommission in Bremen, 2., 9., 16., 20., 24. Mai, 3., 14., 24. Juni 1861.

Seeverkehr mit den Rebellen stillgelegt werden. Und in der Tat, es wurde auch an der Golfküste schwierig, die sich zuziehende Kette zu sprengen. Den Konsuln fremder Staaten verbot Washington, Landsleuten Pässe nach südlichen Handelsplätzen auszustellen, nachdem Wilhelm Toel aus Bremen, der spätere Teilhaber von D. H. Wätjen & Co. in New York, auf der Reise nach dem Süden in eine mißliche Lage geraten war. Toel wollte im Auftrag der Pariser Firma Hüffer & Co. virginischen Tabak für die französische Regie einkaufen. Auf Schleidens Bitte hatte ihm der französische Gesandte in Washington eine Legitimationskarte und ein Empfehlungsschreiben an das französische Konsulat in Richmond mitgegeben. Beide Dokumente schützten ihn aber nicht vor Verhaftung durch die Militärpolizei, als er die Kampfzone passieren wollte. Erst auf telegraphische Anweisung Sewards ward ihm die Weiterreise gestattet.[19]

Das harte Zupacken der Bundesflotte jagte der neutralen Handelsschiffahrt einen gehörigen Schrecken ein. Die meisten Kapitäne weigerten sich, ins Sperrgebiet zu fahren und das Risiko der Konfiskation von Fahrzeug und Ladung zu laufen. Und doch blieb allen Anstrengungen zum Trotz die vollständige Abschließung der Konföderierten Staaten zur See ein frommer Wunsch. Auch glückte es der Bundesflotte nicht, die eigenen Handelsschiffe vor Übergriffen südlicher Kaper wirksam zu schützen. Furchtbaren Schaden haben diese Korsaren Kaufleuten und Reedern des Nordens zugefügt. Bis zum 18. Mai 1861 — also in den Anfangsstadien des Krieges — hatte der Süden, nach Schleidens Aufzeichnungen — 15 Mississippidampfer und 15 Hochseefahrzeuge erbeutet.[20]

Über die Totalziffer der feindlichen Kaper gingen in Washington die Meinungen stark auseinander. Man sprach von Piratenschwärmen, sah im Geiste 50, 60, ja 100 Freibeuter auf dem Meere ihr unheimliches Gewerbe treiben, während tatsächlich die zu gleicher Zeit tätigen Korsaren die Zahl von 12

---

19. Schleiden an die Senatskommission, 24. Juni 1861.

20. Schleiden an die Senatskommission, 10. Juni, 5., 12. Juli, 19. August 1861.

bis 15 Booten wohl nie überstiegen haben. Aber — und darauf kam es ja an — sie wurden von Seeleuten geführt, die genau wußten, was auf dem Spiele stand, und die gewohnt waren, dem Tode ins Auge zu schauen. Wie unsere Ubootkämpfer sagten auch sie sich bei jeder Ausreise, es kann deine letzte Fahrt sein, sei darauf vorbereitet und gehe mit Ehren zugrunde. Außerordentliche Leistungen haben einzelne dieser Kaperkapitäne vollbracht. Sie tauchten dort auf, wo sie niemand vermutete, sie beunruhigten bald die atlantische, bald die Golfküste, sie erschienen innerhalb und außerhalb der Sperrlinie, fuhren allein, bisweilen auch in kleinen Verbänden. Seine Beute schleppte der Pirat, solange es ging, in einen der südlichen Häfen, später nach den Bahama-Inseln, nach dem dänischen St. Thomas, nach kubanischen Seeplätzen oder dem mittelamerikanischen Festland. Damals blühte das Prisengeschäft in ganz Westindien. Ereilte aber den Kaper sein Geschick, so mußte er den angerichteten Schaden mit dem Tode büßen oder sich auf eine sehr harte Gefangenschaft gefaßt machen.

Um der „Seepest", wie man sie im Norden nannte, die Verbindung mit den Heimathäfen abzuschneiden und ihr das Verschwinden in Schlupfwinkeln möglichst zu erschweren, verstärkten die Nordstaaten unermüdlich ihre Blockadegeschwader. Rasche Kreuzer, gutarmierte Handelsdampfer wurden in Fahrt gebracht, neutrale Schiffe gekauft und 49 Kanonenboote in Bau gegeben. Vor unübersichtlichen Küsteneinschnitten, vor Buchten, Sunden und Seegatts ließ man alte, mit Steinen gefüllte Segler versenken. Eine Maßnahme, die im Süden Wutschreie auslöste, aber ein gut Teil ihrer Wirksamkeit einbüßte, weil die Brandung diese Hindernisse zerschlug, und die auf dem Meeresboden ruhenden Steinschiffe bald versandeten.[21]

Die Namen einer Reihe von konföderierten Kaperfahrzeugen leben in der Geschichte weiter, und die Augen des jungen amerikanischen Seemanns leuchten, wenn er sie nennen

---

21. Schleiden an die Senatskommission, 25. November 1861; 28. Januar, 12. Februar 1862.

hört. Es zeichneten sich u. a. aus: Die „Virginia“, „Arkansas“, „Tennessee“, die „Nashville“, „Albemarle“, „Sumter“, „Jefferson Davis“ und „Florida“. Hell überstrahlte ihre Taten die berühmte „Alabama“, die Vorgängerin unserer Heldenkreuzer, der „Emden“, „Karlsruhe“, „Möwe“ und „Wolf“. Die „Nashville“ bereitete Schleiden eine zeitlang ernste Sorgen. Sie störte auf der Hochstraße des Nordatlantik den Verkehr der Passagierdampfer, und es hieß im Dezember 1861, sie sei nach einem europäischen Hafen, und zwar nach Bremen gefahren, um dort Schäden zu reparieren und Maschinen und Kessel zu reinigen. Schleiden glaubte nicht an das Gerücht, bat aber den Bremer Senat um authentische Nachrichten und warnte dringend vor Aufnahme derartiger Schiffe in den bremischen Häfen. Das hieße die Freundschaft der Nordstaaten aufs Spiel setzen! Auch die Fahrten der „Alabama“ verfolgte der Ministerresident mit lebhaftem Interesse.[22] Zwei Jahre lang war dies Gespensterschiff der Schrecken des Nord- und Südatlantik. Die „Alabama“ vernichtete 68 Kauffahrteier und schlug der Meute ihrer Verfolger immer wieder ein Schnippchen, bis sie im englischen Kanal, vor Cherbourg, nach heftigem Kampf mit einem amerikanischen Kreuzer, am 19. Juni 1864, in den Fluten versank.

Der Kaperkrieg, die wirksamer werdende Blockade und das Auftreten der „Merrimac“, einer schwimmenden Batterie, die im März 1862 bei Newport News mehrere Wachtschiffe der Bundesflotte zerstörte, dann aber durch das von dem schwedischen Ingenieur John Ericsson konstruierte Panzerturmschiff „Monitor“ außer Gefecht gesetzt ward,[23] machten das Befahren der südlichen Gewässer so schwierig, daß die Blockadebrecher mit größter Vorsicht operieren und eine neue Taktik anwenden mußten. An neutrale Firmen, die mit den Konföderierten in Geschäftsverbindung geblieben waren, erging die Bitte, ihre mit Kontrebande (Waffen, Munition, Bekleidungsstücke, Lebensmittel, Arzneien und Verbandstoffe) beladenen Fracht-

---

22. Schleiden an die Senatskommission, 6., 13. Dez. 1861; 17. Oktober, 12. Dezember 1862; 15. Januar, 2., 10. Februar, 10. März 1863.

23. Schleiden an die Senatskommission, 11., 14., 17., 25. März 1862.

schiffe nach Westindien, den Bermudas oder nach New Providence zu dirigieren. Dort wurden die Waren in lange, bleigrau angestrichene Raddampfer umgeladen. Diese Fahrzeuge nannte der Volksmund „Die Windhunde des Ozeans". Sie entwickelten eine für jene Tage erstaunliche Schnelligkeit, waren sehr flach gebaut und bei diesigem Wetter oder hohem Seegang mit den damaligen unvollkommenen Schiffsgläsern kaum zu erkennen. Nachts, auch bei grauendem Morgen, nach Eintritt der Dunkelheit wanden sie sich behend durch die Sperrlinie und verschwanden blitzschnell im Getöse der Brandung. Das Treiben dieser wagehalsigen Gesellen gab der Bundesflotte mehr Arbeit, als ihr lieb war. Sie mußte ihre Wachsamkeit verdoppeln und von der Spannkraft der Besatzungen das Äußerste verlangen. Trotzdem war das Resultat in der ersten Zeit sehr mager. Aber nach und nach lernte man es, die Schmuggler zu überlisten und abzufangen.[24]

Die Durchbruchsversuche freilich hörten bis zum Ende des Krieges nicht auf. Sie wurden zum Sport, zum gefährlichen Spiel, das dem Erfolgreichen klingenden Lohn in den Schoß warf. Glückte es einem der Windhunde, Munitions- und Medizinkisten herein- und größere Partien Baumwolle herauszubringen, dann konnten für die Ein- und Ausfahrt Profite von je 150 000 Dollar, insgesamt also 300 000 Dollar erzielt werden. Glänzend hat man Kapitäne und Mannschaften der Schmugglerschiffe belohnt. Waren ihnen mehrere Durchbrüche gelungen, dann hatten sie Geld genug, um sich ins Privatleben zurückziehen zu können. Kein Wunder, daß es nie an Mannschaftsersatz fehlte! Die hohen Prämien lockten Abenteurer aus aller Herren Länder in die Schlupfwinkel, in denen die Blockadebrecher zu ihren abenteuerlichen Fahrten ausgerüstet wurden. Hosmer erzählt uns, daß der Raddampfer „Robert E. Lee" im Laufe eines halben Jahres 21 Male durch die Sperrkette schlüpfte, 6000 Ballen Baumwolle herausholte und gleichwertige Kontrebande den Golfhäfen zuführte.[25] Am 1. Juli 1864 schrieb Dr. Johannes Rösing, — er war Schleidens Attaché gewesen, und sein Nachfolger in Washington ge-

24. Faulkner a. a. O. II, S. 55; Hosmer a. a. O. S. 165.
25. Hosmer, S. 166.

worden — das Blockadebrechen stehe nach wie vor in hoher Blüte.[26] Und in der Tat, trotz starker Schiffsverluste müssen die Blockadebrecherkompanien enorme Gewinne erzielt haben. Ihnen hatten es die Konföderierten Staaten mit zu verdanken, daß sie nach dem Fall von New Orleans (1862) und nach der effektiven Schließung der Häfen Pensacola und Mobile bis zum Frühjahr 1865 durchhalten konnten.

Wie weit sich in den Südstaaten etablierte deutsche Firmen an diesem riskanten Handel beteiligt haben, entzieht sich unserer Kenntnis. Die von mir eingesehenen hamburgischen und bremischen Quellen schweigen darüber. Aus leicht verständlichen Gründen. Denn die Kaufleute, die in solche Geschäfte verwickelt waren, hielten wohlweislich den Mund. Wir wissen aus bremischen Konsulatsberichten, daß im Jahre 1861 Bremer Segler noch im Hafen von New Orleans verkehrt haben. Dann werden sie in den Listen nicht mehr genannt und erscheinen erst 1865, nach Friedensschluß, wieder. Allerdings gingen 1862 Kauforders von bremischer Seite nach New Orleans. Die Firma Gebrüder Kulenkampff beauftragte ihre dortigen Agenten Warneken, Kirchhoff & Co., das Handelshaus Roessingh und Mummy seine Freunde Mummy, Lüling & Co., einige Partien Baumwolle aufzukaufen. Sie sollten dort liegen bleiben und erst nach Aufhebung der Blockade verschifft werden. Roessingh und Mummy bezahlten für 45 Ballen Baumwolle rund 2812 Dollar, was als billiger Preis in dieser baumwollarmen Zeit angesehen wurde. Aber die von den genannten Firmen erworbenen Ballen kamen nicht nach Bremen. Truppen der Nordstaaten, teilweise auch Schiffe der Bundesflotte belegten sie mit Beschlag, und vergebens hat sich Dr. Rösing bemüht, die Freigabe des Bremern — also Neutralen — gehörenden Gutes zu erreichen. Seward erklärte lakonisch: „If your people trade with our enemies, they must take the chances of the war.“ Baumwolle sei nun einmal Kontrebande, weil die Rebellen auf „cotton“ ihre Anleihen basierten.[27]

---

26. Das Original im bremischen Staatsarchiv.
27. Roessingh u. Mummy an den bremischen Senat, 4. Nov. 1863;

Die Verluste, die der deutsche Seehandel in den Südstaaten erlitten hat, sind im Norden wieder ausgeglichen worden. Zwar setzte auch hier wie im Westen in den ersten Monaten des Krieges eine starke Depression ein, die in der Bank- und Handelswelt zu bösen Zusammenbrüchen geführt hat.[28] Aber die Krisis zog rasch vorüber, und für die vielen Farmer, die zur Truppe eilten, sprangen die Frauen und der aus Europa kommende Menschenersatz ein. Infolge der hohen Arbeitslöhne und der wachsenden Nachfrage nach Soldaten und Matrosen, stieg die Einwanderungsziffer seit 1863 beträchtlich. Auch der Industrie des Nordens gab der Krieg reichliche Beschäftigung. Waffen-, Munitions-, Tuch-, Leder- und Nahrungsmittelfabriken erhielten so große Aufträge, daß sie den Riesenbedarf in den ersten Kriegsjahren nicht decken konnten. Daher hatte Europa lebhaften Anteil an den Lieferungen, und die deutsche Frachtschiffahrt bekam Arbeit in Hülle und Fülle. Die New Yorker Hafenstatistiken von 1863 zeigen eine erfreuliche Zunahme des deutschen Segelschiffsverkehrs.[29] Mitte Juli dieses Jahres lagen, wie die mir zur Verfügung gestellte Privatkorrespondenz des Bremer Reeders C. H. Wätjen mit seinem in New York tätigen Sohn Heinrich ausweist, zur selben Zeit auf dem Hudson 8, Ende November 6 und im Juli 1864 wieder 6 Segler der Wätjenschen Reederei.[30] Sie hatten Stückgut und Auswanderer gebracht und luden Tabak für deutsche und italienische Häfen. Verdient wurde hauptsächlich an den Auswanderertransporten, und der steigende Personenverkehr wirkte sich 1864 für die jungen deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften, für Hapag und Lloyd, so günstig aus, daß die Hamburger Linie 8, die Bremer 10% Dividende verteilen

---

Gebrüder Kulenkampff an denselben, 9. Nov. 1864; Dr. Johannes Rösing an Senator Dr. Duckwitz, 13. Dezember 1864.

28. Faulkner, II, S. 36 ff.

29. H. Wätjen, Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs (Leipzig 1932) S. 87 ff.

30. Meinem Vetter Heinz Wätjen in Bremen sage ich für den mir gewährten Einblick in diesen wertvollen Briefwechsel aus den Jahren 1862—1866 herzlichsten Dank. Für die bremische Segelschiffahrt jener Zeit ist jetzt ausschlaggebend das Buch von Otto Höver, Von der Galiot zum Fünfmaster. Bremen 1934.

konnten. C. H. Wätjen schrieb am 29. April 1865 dem Sohne: „Unsere Lloydaktien haben wir zu früh verkauft. An eine Dividende von 10% hatte niemand gedacht, aber es wird wohl nicht so fortgehen."

Mit dem Siege der Nordstaaten begann für die transatlantische Fahrt eine neue Blüteperiode. Vertrauensvoll blickten Kaufleute und Reeder in die Zukunft. Es kamen Zeiten, an die unsere Großväter und Väter gern zurückdachten. Und wenn sie später davon sprachen, dann sagten sie mit leiser Wehmut im Klang der Stimme: „Damals ging es uns gut, da fing die große Entwicklung des amerikanischen Geschäfts an, ja, das waren Jahre!"

III.

Der Schiffahrtsstreit zwischen Bremen und Minden.*

Von

Martin Krieg.

Minden verdankt seine Existenz und seine Entwicklung in erster Linie seiner geographischen Lage. Diese ist auch bestimmend für sein Verhältnis zur Hanse. Minden liegt an der schiffbaren Weser, vor der Westfälischen Pforte, die früher wesentlich enger war und deren einzigen Durchgang das etwa 5 km nördlich gelegene Minden dadurch beherrschte, daß die Straße, die durch die Porta kam, von dieser an bis zu der Stadt rechts und links von sumpfigem Gelände umgeben war, also über einen Moorpaß führte. Hier bei Minden befand sich durch eine Teilung der Weser der bis Bremen hinauf günstigste Weserübergang. Infolgedessen liefen hier eine Reihe wichtiger Heer- und Handelsstraßen zusammen, wie die Verbindung zwischen Holland und dem Inneren und dem Osten Deutschlands, zwischen Lübeck, Hamburg, Bremen und Köln oder zwischen Bremen und Frankfurt a. M. u. a.[1]

Diese Lage hat auch Karl den Großen bestimmt, hier um

---

1. Langewiesche, Minden vor der Weserpforte. Mind. Heimatbll. Jg. 10, Nr. 11. — Bächtold, Der norddeutsche Handel im 12. und beginn. 13. Jh., 1910, S. 130 ff. — Seeger, Westfalens Handel u. Gewerbe vom 9.—14. Jh., 1926, S. 37, 41 ff. u. a. — Dörries, Entstehung und Formbildung der niedersächsischen Stadt, 1929, S. 36 ff.

* Im Anschluß an den Vortrag „Minden als mittelalterliche Handels- und Hanse-Stadt", gehalten bei der Tagung des Hansischen Geschichtsvereins und des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung zu Minden i. Westf. am 1. Juli 1935.

800 einen Bischofssitz anzulegen. Und dieser geistliche Mittelpunkt in Verbindung mit der günstigen Verkehrslage bedingte früh einen lebhaften Handelsverkehr. Dem entsprechend erhielten die Bischöfe von Minden schon 977 das Recht, einen Lebensmittelmarkt (macellum publicum) einzurichten, Münzen zu schlagen und Zoll zu erheben.[2] Im 11. Jahrhundert werden berufsmäßige Kaufleute (mercatores) in Minden genannt. Unter dem Bischof Thietmar (1185—1206) ist zum ersten Mal von der Weserschiffahrt die Rede aus Anlaß eines Zollstreites zwischen den Bürgern von Minden und Hameln.[3] Unter demselben Bischof hören wir von einer 14tägigen Martinimesse.[4] Die verhältnismäßig lange Dauer von 14 Tagen läßt auf ziemlich starken Zuzug von auswärtigen Kaufleuten schließen. Namentlich muß in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts der Handel mit Getreide und Tuchen schon regelmäßig fremde Händler angezogen haben. Davon zeugen die beiden ersten Stadturkunden von 1232.[5] Der Getreide- und Holzhandel hat für die Weserschiffahrt immer eine große Rolle gespielt. Es ist anzunehmen, daß Minden ein Umschlagplatz für Getreide war, das nach Bremen und weiter verschifft wurde. Denn im Jahre 1232 bewilligt Bischof Konrad von Minden der Stadt einen Wochenmarkt, namentlich für Getreide (forum annonae singulis sabbatis).[6] Er gewährt den Leuten seiner Diözese Freiheit von Markt- und Brückenzoll, verbietet den spekulativen Aufkauf von Getreide der neuen Ernte vor Jakobi und trifft Fürsorge für die Unterbringung des Getreides der Gäste bei den Wirten, d. h. bei den Bürgern, die gewöhnlich Fremde aufzunehmen pflegen.

Im Jahre 1246 schließt die Stadt Minden zum Schutz ihrer Kaufleute mit Münster und Osnabrück den Ladberger Vertrag[7]

---

2. MG. Dipl. II, Otto II, 147. Wilmans-Philippi, Kaiserurkunden Westfalens II, 133.
3. WUB VI, Nr. 1 (Westfäl. Urk.Buch Bd. VI: Urkk. des Bistums Minden 1200—1300. Hrsg. v. Hoogeweg 1898.
4. WUB VI, Nr. 60.
5. WUB VI, Nr. 250 u. 256.
6. WUB VI, Nr. 256.
7. WUB VI, Nr. 458.

ab, der dadurch eine gewisse Berühmtheit erlangt hat, daß er der erste seiner Art in Nordwestdeutschland war und hier den ersten Städtebund begründete. Im 13. Jahrhundert sehen wir nun Mindener Kaufleute nicht nur in den westfälischen und niedersächsischen Nachbargebieten, sondern in verhältnismäßig großer Anzahl auch im östlichen Kolonisationsgebiet bis nach Riga und Nowgorod als Angehörige der deutschen Hanse.[8]

Zu den Voraussetzungen für die günstige Entwicklung des Mindener Handels gehört neben den bereits erwähnten sehr bedeutenden Straßenverbindungen nach allen Richtungen hin zweifellos auch der Wasserweg der Weser. Sie hat von Minden abwärts die gefährlichen Hindernisse des Berglandes, Felsen und Stromschnellen, hinter sich gelassen und bildet nun eine relativ bequeme Verbindung zum Meer.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die Schiffahrt und der Handel auf der Weser älter sind als die Nachrichten, die wir darüber haben. Diese sind für die ältere Zeit äußerst spärlich, nicht nur für Minden, sondern auch für Bremen. Die Dürftigkeit der Überlieferung für die Schiffahrt auf der Strecke zwischen diesen als Handelsplätze vor allem in Frage kommenden Orten überrascht umsomehr, als die Nähe Bremens und der Umstand, daß hier der gesamte Schiffsverkehr des Allergebietes einmündete, eine lebhafte Schiffahrtübung auf diesem Endglied der Weserstraße völlig gewiß macht.[9] Mögen auch natürliche oder willkürliche Hindernisse, wie Stromschnellen und Untiefen oder Schiffahrtszölle dem Schiffsverkehr Schwierigkeiten gemacht haben, er hat während der ganzen hansischen Zeit bestanden und sogar eine Verbindung der Binnenstädte mit dem Ausland vermittelt.

---

8. Seeger, a. a. O. S. 46 ff. — Rondorf, Die westfäl. Städte in ihrem Verhältnis zur Hanse bis zum Beginn des 16. Jhs., 1905, S. 5 ff., 10 u. a. — Stein, Die Hansestädte. Hans. Geschbll. 1913, S. 244, 276 u. a.

9. Wegener, Die mittelalterliche Flußschiffahrt im Wesergebiet. Hans. Gesch.Bll. 1913, S. 13 f. — Müller, J., Handel und Verkehr Bremens i. Ma., Bremer Jahrbuch, Bd. 30, S. 223.

Deutlich bezeugt eigentlich erst der Schiffahrtsstreit zwischen Bremen und Minden am Ausgang des Mittelalters eine von Minden weserabwärts gerichtete Schiffahrt.

Dieser Streit ist neben der Mindener Schicht, den Stadtunruhen von 1405—1408, der Gegenstand, mit dem Minden die Hanse am meisten beschäftigt hat. Er hat insofern auch ein allgemeines Interesse, als er auf ein gewisses Entwicklungs-, oder richtiger gesagt, schon Niedergangsstadium der Hanse ein Licht wirft. Es ist bezeichnend, daß es der Hanse nicht gelungen ist, die Sache beizulegen. Der Streit hat über 200 Jahre gedauert und ist im 17. und 18. Jahrhundert von den neuen Landesherren von Minden, den brandenburgischen Kurfürsten und preußischen Königen, weitergeführt worden. Gerhard Noack hat dieser zweiten Phase eine eingehende Studie gewidmet: Das Stapel- und Schiffahrtsrecht Mindens vom Beginn der preußischen Herrschaft 1648 bis zum Vergleich mit Bremen 1769.[10] Uns interessieren hier besonders die Anfänge und der Verlauf des Streites, die beide in die hansische Zeit fallen. Wir wollen versuchen, sie bis zum 30jährigen Kriege zu verfolgen und kurz darzustellen.

Minden hat, wie die einleitenden Bemerkungen erkennen lassen, und wie sich aus den Akten des Streites ersehen läßt, einen nicht unbeträchtlichen Anteil an der freien Schiffahrt auf der Weser an Bremen vorbei und über See ins Ausland gehabt. Aber seit der Mitte des 15. Jahrhunderts versucht Bremen den binnenländischen Städten, zuerst Braunschweig, dann besonders Minden, Schwierigkeiten zu machen,[11] ja, den Verkehr zur See völlig lahm zu legen, mit anderen Worten: es versucht, die Anteilnahme am Auslandhandel, die jeder Hansestadt eben durch ihre Zugehörigkeit zur Hanse zusteht, zu unterbinden. Mit diesem Verfahren verstößt Bremen also gegen den Grundgedanken des hansischen Gemeinschaftsgeistes. Das hat Minden in seinen vielen Klagen auf Gesamthansetagen,

---

10. Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens, Bd. XVI (1904).

11. Wegener, a. a. O. S. 143 ff.

Viertelstagen und Tagfahrten mündlich und schriftlich immer wieder zum Ausdruck gebracht. Es hat Bremen einen zähen Widerstand entgegengesetzt, der nicht ohne Erfolg geblieben ist, wenn es auch nicht gelungen ist, alle Hindernisse zu beseitigen.

In welcher Weise Bremen versucht hat, die Mindener Schiffahrt und den Handel zu verhindern, das zeigen zum ersten Male deutlich die Beschwerden, die von Minden am 30. Juni 1511 auf dem Hansetage zu Lübeck gegen Bremen vorgetragen werden:

Dannoch dyt alles unangesehen hebben de upgenanten van Bremen tho itliken tyden sick understan in mathen wo ock noch, de van Mynden, ore borger unde koplude in besokinge des fryen Weserstromes uth egenem vornemende to behinderen unde to beletten der maten unde also, wanner de borger unde koplude van Mynden ore guder unde copmans war langens den Weserstrom nedderwert willen foren, schepen ofte bringen lathen, werden se dorch de van Bremen to velen tyden na orem mothwillen genodiget unde bedrenget, ore ware unde guder aldar to Bremen upthoschepende unde darsulvest, de meysten tydt nicht ane oren schaden unde nadel, to vorkopende, unde mothen de sulften guder to orem besten dalewart in Freszlant, Hollant oft in ander ende ock in der Bremer schepe nicht foren oft bringen laten.[12]

Es handelt sich hier offenbar um die Ausübung des Stapelrechts in seiner schärfsten Ausprägung, d. h. die Bremer beschränken sich nicht darauf, die Mindener Waren, die auf der Weser abwärts ankommen, anzuhalten und ihre Feilbietung innerhalb bestimmter Zeit zu verlangen, was der gewöhnlichsten Übung des Stapelzwanges entspräche, sie gestatten auch nicht den Weitertransport der Mindener Waren auf bremischen Transportmitteln, in den meisten Fällen Seeschiffen, eine Erweiterung des einfachen Stapelrechts durch den Umladezwang, der bei der Lage von Bremen immerhin eine gewisse Berechtigung hat: nein, sie zwingen die Mindener, ihre Waren schlechthin in Bremen zu verkaufen.

---

12. Hanserecesse 1477—1530, VI, Nr. 194.

Der Stapelzwang ist zum Verkaufszwang gesteigert. Es ist den Mindener Kaufleuten also keine Möglichkeit mehr gegeben, weder mit eigenen noch mit Bremer Schiffen an Bremen vorbei seewärts zu kommen und mit den Anwohnern der Unterweser, der Küste, Frieslands, Hollands und anderer Länder — wir denken besonders an Norwegen, wohin Mindener Geschäftsbeziehungen führten — Handel zu treiben.

Außerdem sind noch bemerkenswert die Willkür der Übung von Seiten Bremens und damit zusammenhängend die Tatsache, daß keine bestimmten Gegenstände genannt werden, die dem Stapelzwang unterworfen sein sollen. Der Zwang ist nicht immer geübt worden und wird nicht immer geübt, sondern nur to velen tiden nach orem mothwillen, d. h. also, häufig gerade, wenn es ihnen paßt. Dieses Moment ist aber charakteristisch für das Stapelrecht: es wird nur geübt, wenn es dem Berechtigten vorteilhaft erscheint. Dieser Vorteil bestimmt dann auch die Gegenstände, die angehalten und dem Stapel- bzw. dem Verkaufszwang unterworfen werden. Da nun in der Klage die Waren und Güter Mindens, die angehalten worden sind, nicht näher gekennzeichnet werden, so scheint es fast so, als ob nichts unbehindert durchgelassen worden ist.

Nach einer Zollrolle von der Mitte des 16. Jahrhunderts werden auf dem Wasserwege der Weser befördert: Korn, Bier, Kalk, Stein, Butter, Tonnengut, worunter wohl in erster Linie eingesalzene Fische zu verstehen sind, ferner Talg, Öl, Holz in verarbeitetem oder unverarbeitetem Zustand, Häute, Wein, Rosinen und Feigen, Eisen, gefärbtes Tuch und Waid. Zwischen aufwärts und abwärts verschifften Gütern wird nicht unterschieden.[13] Die Bremer haben es besonders auf Holz, Korn und Bier abgesehen, die wichtigsten Produkte, die weserabwärts gehen. Es sind vornehmlich zwei Gesichtspunkte, aus denen heraus sie diese Waren bei ihrer Talfahrt festhalten: Einmal der eigene Bedarf, namentlich an Korn und Holz, sodann die Ausschaltung der Mindener Konkurrenz an weserabwärts oder über See gelegenen Handelsplätzen, z. B. bei dem Absatz des Bieres.

---

13. Wegener, a. a. O. S. 128.

Betrifft der harte Verkaufszwang insonderheit den weserabwärts und zur See gehenden Handel, so lassen die Bremer aber auch die von der anderen Seite „über See und Sand", also stromauf kommenden Güter nicht unbehelligt passieren, wie der zweite Teil der Klage besagt, sondern erheben eine besondere Abgabe oder Zise; und, wenn die ankommenden Güter ausgeladen und gestapelt werden, um etwa auf Mindener Schiffen oder anderen Transportmitteln weiterbefördert zu werden, wird ein besonderes Platzgeld oder Niederlagegeld erhoben.[14]

In der Beschwerde vom 30. Juni 1511 finden wir den Gegenstand des Streites zwischen Bremen und Minden vor der Hanse am klarsten herausgestellt. Um die hier gekennzeichneten Dinge handelt es sich mehr oder weniger schon in den 1498, 1506 und 1507 vor die Hanse gebrachten Mindener Klagen, die uns im einzelnen nicht überliefert sind, und ebenso später in dem Streit, der erst im 18. Jahrhundert beigelegt werden konnte, und bei dem dann die Klagen Bremens über das Mindener Stapelrecht hinzukamen.

Wie begründet nun Bremen seine Ansprüche vor der Hanse gegenüber den Beschwerden Mindens? Mit Recht fordern die Mindener von Bremen, sodane angematede privilegie oft ander vorgewante rechticheit uptobringen unde, wo recht, to bewisen. Das aber fällt den Bremern schwer. Ihr Stapelrecht ist weder frühzeitig durch ein Privileg bestätigt worden, noch überhaupt für die früheren Jahrhunderte zu erweisen.[15] Deshalb sind die Klagen der Mindener auf den Hansetagen oder Tagfahrten den Bremer Ratssendeboten unbequem und sie suchen ihrer Beantwortung nach Möglichkeit aus dem Wege zu gehen, indem sie entweder Mangel an Instruktionen vorgeben oder gar — wie 1511 — den Spieß umzudrehen versuchen und sich über die Mindener beschweren, weil diese sich angeblich über sie beim Grafen von

---

14. Wegener, a. a. O. S. 103. W. meint, daß diese Abgabe mit Berechnung gegen die gerichtet war, die das Bremer Stapelrecht nicht anerkannten, wie die Mindener.

15. Wegener, a. a. O. S. 143.

Friesland beklagt hätten. Auf diese Ablenkungsmanöver gehen aber die übrigen Ratssendeboten nicht ein, und so muß der Bremer Bürgermeister auf die am 30. Juni 1511 vorgebrachte ausführliche Klage entsprechend antworten.[16] Es geschieht in etwas gewundener und nicht vollkommener Art.

Zuerst weist er darauf hin, daß mit der Behinderung der freien Fahrt auf der Weser denen von Minden nichts anderes widerfahre als anderen umliegenden Städten und Herren auch. Denn es sei ja bekannt, daß der Rat von Bremen den Weserstrom zu „vorbidden", zu schützen und zu sichern habe, worum er auch mit etlichen unter großen Kosten zu tun gehabt habe. So sei es von altersher üblich, daß man den Rat pflegt zu „begrüßen", um Erlaubnis anzusprechen, wenn man an der Stadt vorbeifahren will. Dazu seien auch die eigenen Bürger verpflichtet. Dem Einwand des Mindener Bürgermeisters, daß die Mindener aber von altersher den Weserstrom frei und unbehindert benutzt haben, entgegnet der Bürgermeister Bremens, es wäre vielleicht möglich, daß sich in früheren Zeiten Minden mit Bremen über die freie Schiffahrt durch besondere Vereinbarung geeinigt habe, wie seiner Zeit Hannover und andere Städte. Darauf weisen die Bürgermeister von Minden und Lübeck auf die Zise hin, die die Bremer erheben, auch von den Gütern, die die Mindener selbst über Sand und See holen. Dies sei, so wird geantwortet, keine neue Abgabe. Sie müsse auch von den Bremern entrichtet werden, und die Mindener könnten keine größere Freiheit genießen als die eigenen Bremer Bürger.

Nach eingehender Beratung wird beschlossen, wieder einen Ausgleichsversuch zu machen und damit je einen Ratssendeboten von Hamburg, Lüneburg und Hannover zu beauftragen. Doch dieser Vergleichsversuch hat wie schon frühere keinen nachhaltigen Erfolg. Das Verfahren, immer wieder einen gütlichen Ausgleich zu schaffen, ist charakteristisch für die ganze Verhandlungsweise der Hanse, namentlich in der Spätzeit. Hier sprechen nun freilich zwei Momente mit, die das Verhalten der Städte bestimmen: Einmal will man nicht,

16. Hanserecesse 1477—1530, VI, Nr. 196, § 61 ff.

wie Köln auf dem Hansetag 1507 bei der Verhandlung der Mindener Frage äußert, solke partilike saken imande to schaden efte framen richten und des eynen ungunst umme des andern fruntschop hebben.[17] Auf der anderen Seite kann man vielleicht auch schwer eine bündige Entscheidung treffen. Schriftliche Privilegien für die von beiden Parteien behauptete Freiheit der Weser kann keine von ihnen vorlegen.

Bei dem dauernden Widerstand gegen ihre Ansprüche muß es der Stadt Bremen natürlich darauf ankommen, ihre Rechte irgendwie urkundlich privilegiert zu haben. Daher erwirkt sie im Jahre 1541 bei Kaiser Karl V. ein Privileg, das aber ihren weitgehenden Forderungen nicht entspricht. Der Verkaufszwang muß ganz aufgegeben werden, ebenso der Stapelzwang für Holz. Anerkannt wird das Stapelrecht für Getreide, Mehl, Wein, Bier, die eine nicht festgesetzte, aber nicht ungebührlich lange Zeit feilgeboten und bei ihrer Weiterbeförderung auf Bremer Schiffe umgeladen werden müssen.[18]

Bremen hat sich aber mit den hier zugestandenen Rechten nicht begnügt, sondern sich neue Übergriffe gegen die Weserschiffahrt Mindens erlaubt. Deshalb hat sich dieses nun seinerseits an den Kaiser gewandt und sich 1548 bei den kaiserlichen Hofräten über Bremen beschwert, wie es auch 1551 drastisch an den kaiserlichen Hofmarschall Ritter von Boicklin schreibt, daß die Bremer durch die Hinderung der Fahrt an Bremen vorbei bis in die Niederlande und die wilde weite See seit Jahren seinen armen Bürgern und handeltreibenden Kaufleuten gegen alle beschriebenen Rechte und natürliche Billigkeit die Nahrung und Brot aus dem Maul gezogen hätten.[19]

Die Bemühungen Mindens am kaiserlichen Hof sind nicht ohne Erfolg geblieben. Zwar hat die Stadt nicht einen vom Kaiser erbetenen Weserzoll, wie die bischöflichen Häuser zu Hausberge und Petershagen ihn erheben durften, zur Erhaltung ihrer „stattlichen Brücke“ erlangt, aber, was es erhalten hat,

---

17. Hanserecesse 1477—1530, V, Nr. 252, § 73.
18. Wegener, a. a. O. S. 147.
19. Stadtarchiv Minden B 45.

das ist unter den obwaltenden Umständen mehr wert: nämlich ein Privileg Karls V. vom 4. Januar 1552 über die freie Schiffarht auf der Weser an Bremen vorbei.[20] Darin heißt es, daß burgermaister, rath und gantze gemaind der stat Minden und ire nachkomen ..... hinfuro zu ewigen zeithen unwiderruefflich auf dem wasser, die Weser genant, auf und ab und für die stat Bremen und sonst allenthalben irer notturfft und gelegenhait nach ..... frey unverhindert schiffen, auch allerley kaufmanschafft und handtierung treiben und uben sollen und mogen one gemelter stat Bremen irrung, einrede oder verhinderung.

Nach Vorbehalt der kaiserlichen Gerechtigkeiten und der Verpflichtung der Stadt Minden, die Weserzölle nach altem Herkommen zu entrichten, folgt die für den ganzen Weserstreit so wichtige ausdrückliche Wendung gegen Bremen: Ob aber gemelte stat Bremen von uns oder unsern vorfarn am reiche, romischen kaisern und konigen hiewider gefreyet were oder noch wurde, so setzen und wollen wir doch, das solche freyhait hiewider kain stat noch macht haben noch verstanden werden, sonder gantz crafftloß und von unwirden sein und gedachten burgermaistern, rath und gemaind der stat Minden und iren nachkomen an dieser unser freyhait und begnadung gar kainen schaden pringen oder gepern solle. Dann wir die alle und jede sovil die hiewider weren oder verstanden werden mochten, hiemit gantz abstellen, vernichten und widerrueffen von obberuerter unserer kaiserlicher machtvolkomenhait."

Dieser Absatz bezieht sich deutlich auf das Privileg Bremens von 1541. Danach möchte man annehmen, daß nunmehr die Freiheit der Schiffahrt Mindens für alle Zeiten gesichert ist und daß damit auch der vor der Hanse geführte Streit sein Ende erreicht hat. Das ist aber nicht der Fall. Im Gegenteil. Der Kampf geht weiter und erhält sogar noch eine erhebliche Verschärfung. Denn Bremen bekämpft jetzt die Ansprüche Mindens, die nunmehr mit kaiserlicher Sanktion auftreten, aber das eigene Stapelrecht gefährden, aufs heftigste. Bremen stützt sich dabei auf ein Restitutionsedikt,

20. Stadtarchiv Minden A 614.

das Karl V. der Stadt nach der Entzweiung im Schmalkaldischen Bunde gegeben hat. Dieses Edikt erklärt alle inzwischen erfolgten Beseitigungen von Privilegien für null und nichtig. Und für eine solche Beseitigung sieht nun Bremen das Mindener Privileg von 1552 an; aber darüber hinaus versagt es dem Mindener Stapelrecht jede Anerkennung.[21]

Ungefähr um dieselbe Zeit, wo Minden seine Angelegenheiten vor den Kaiser gebracht hat, im Jahre 1550 hat es sich wieder mit bitteren Klagen an Lübeck und die wendischen Städte gewandt.[22] Bremen hat die zur Schlichtung der Sache angesetzte Sondertagfahrt in Verden, wo die von den Hansestädten ernannten Kommissare der Städte Lüneburg, Hannover und Osnabrück den Streit untersuchen und beilegen sollten, abgeschrieben. Da dies nicht der einzige Fall ist, sondern der Taktik Bremens entspricht, entweder die angesetzten Tage nach Möglichkeit hinauszuschieben oder aber, wenn ein solcher zustande kommt, den dort gefällten Spruch nicht anzunehmen, weil sie ihn erst vor ihre Oberen bringen müßten, reißt den Mindenern schließlich die Geduld. Sie fordern, bei der nächsten Ausschreibung eines Hansetages die Bremer anzuweisen, daß sie erscheinen, auf die Mindener Klage antworten und keinerlei Ausflüchte machen. Gleichzeitig drohen sie mit dem Austritt aus der Hanse. Dieses energische Schreiben hat seine Wirkung bei Lübeck und den wendischen Städten nicht verfehlt. Bald darauf, im April 1550, fordern sie Bremen auf, sich in ihrer Streitsache mit Minden von den dazu deputierten Städten Lüneburg, Hannover und Osnabrück zu einem Vergleich bringen zu lassen. Andernfalls müßten sie vor den versammelten Hansestädten endlich auf die Klagen Mindens antworten. Daraufhin ist es 1551 zu einer Tagfahrt in Walsrode gekommen, die aber wegen der ablehnenden Haltung Bremens ergebnislos verlief.[23]

Die Behinderung und Belastung der Mindener Schiffahrt und des Handels durch Bremen ist, wie 1557 Minden an die

---

21. Noack, a. a. O. S. 9.
22. Staatsarchiv Bremen R 8 d 2 a Nr. 7 u. 8.
23. Ebenda Nr. 9—11.

Hansestädte schreibt, dieselbe wie vor 40 und 50 Jahren und hat eher noch zugenommen: Erhebung neuen Zolls, Weggeldes, Wipp-Reuter- und Tonnengeldes, Verkaufszwang und strenge Handhabung des Gästerechtes. Daß die Mindener auch ihr Bauholz in Bremen nur an Bremer verkaufen dürfen, wird besonders hervorgehoben und offenbar schmerzlich empfunden. Ihr Privileg von 1552, das sie den Bremern haben insinuiren lassen, sei von diesen nicht geachtet worden.[24]

Abermals werden auf diese Klage hin die Städte Lüneburg, Hannover und Osnabrück beauftragt, die Sache zu verhören und nach Möglichkeit in der Güte zu vertragen. Darauf kommt 1558 nochmals eine Tagfahrt in Walsrode zustande.[25] Wieder mit einem negativen Ergebnis. Bemerkenswert ist aber, daß Minden von vornherein kein Vertrauen zu der Sache hat. Es gibt zu Beginn der Verhandlung eine feierliche Protestation ab und behält sich darin die Anwendung aller ordentlichen Rechts- und Hilfsmittel vor, wenn diese gütliche Tagfahrt zu keiner Frucht- und Nutzbarkeit gereichen würde.

Danach hat sich anscheinend noch einmal ein Hansetag eingehend mit der Angelegenheit befaßt und eine Einigung versucht, wie aus einem Schreiben Kölns und der hier versammelten Ratssendeboten des westfälischen Quartiers vom 30. Januar 1561 hervorgeht. Auch die westfälischen Städte wollen nichts unversucht lassen, den Streit beizulegen, „in erwegung, sie, die gedachte von Minden, der loblichen Anze und dießem quartier von vil jarhen bewandt, auch zu jederzeit ihre gemeiner Anze furfallende beschwerden nach irem vermogen tragen helffen und hinfuro zu thuen geneigt.“

Offenbar hat es auf Seiten der Hansestädte an Sympathien und Bemühungen für Minden nicht gefehlt. Und diese Tatsache scheint doch nicht ohne Eindruck in Bremen geblieben zu sein. Denn der Bremer Bürgermeister Detmar Kenckel läßt in einem persönlichen Handschreiben vom 13. Februar 1561 an drei, vielleicht ihm befreundete Mindener Ratsherren, das sehr entgegenkommend gehalten

---

24. Staatsarchiv Bremen R 8 d 2 a Nr. 16.
25. Stadtarchiv Minden B 45.

ist, den Rat von Minden einladen, einige Vertreter zu einem gütlichen Ausgleichsversuch nach Bremen zu schicken.[26] Ebenso zeigt ein Antwortschreiben Bremens an Köln eine gewisse versöhnliche Stimmung und begründet nur die Ablehnung der freien Bierdurchfuhr mit der zu starken Konkurrenzgefahr für das Bremer Bier im Ausland.[26]

Tatsächlich scheint jetzt Bremen der Mindener Schiffahrt für einige Jahrzehnte keine erheblichen Schwierigkeiten mehr gemacht zu haben. Endlich haben anscheinend die gemeinsamen Bemühungen der Hansestädte für Minden zu einem Ergebnis geführt. Ob man darin aber den alleinigen Erfolg der Hanse erblicken darf, ist nach ihren zahlreichen vergeblichen Bemühungen zweifelhaft. Gewiß ist auch die Privilegierung Mindens 1552 durch Kaiser Karl V. nicht ohne Wirkung gewesen. Wahrscheinlich haben aber noch andere Momente mitgesprochen: Schwierigkeiten, die Bremen nach außen mit feindlichen Nachbarn und Seeräubern und nach innen mit Stadtunruhen hatte, die zu einer 14jährigen Verhansung geführt haben. Schließlich mag auch die in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts stärker hervortretende Geltendmachung des Mindener Stapelrechts nicht ohne Einfluß geblieben sein.

Hören wir auch eine Zeitlang wenig oder nichts von Auseinandersetzungen über die Vorbeifahrt an Bremen in die See, so ist doch der Schiffahrtsstreit zwischen den beiden Weserstädten noch nicht beendet. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts lebt er wieder auf. Er zeigt aber ein anderes Gesicht. Denn jetzt tritt das Mindener Stapelrecht in den Vordergrund. Und die Verhandlungen werden weniger vor der Hanse geführt als zwischen den Städten selbst und — im Gegensatz zum alten Hansegeist — vor Nachbarfürsten und dem Kaiser.

Über die Anfänge des Mindener Stapelrechts wissen wir ebenso wenig wie über das von Bremen. Die Lage Mindens und die frühe Ausbildung eines Getreidemarktes legen die Vermutung nahe, daß hier früh ein Stapelrecht geltend gemacht

---

26. Stadtarchiv Minden B 45.

worden ist. Vielleicht gehört in diesen Zusammenhang auch der eingangs erwähnte Zollstreit zwischen den Bürgern von Hameln und Minden, der von Bischof Thietmar von Minden (1185—1206) dahin geschlichtet wird, daß die Mindener in Hameln ganz zollfrei verkehren dürfen, die Hamelner in Minden dagegen zollfrei nur, wenn ihre Fahrt in Minden endet. Bei der Vorbeifahrt weserab- oder aufwärts müssen die Hamelner in Minden Zoll entrichten. Es ist zu beachten, daß es sich hier offenbar nicht um einen bischöflichen Zoll handelt, sondern um eine städtische Abgabe, die dem Handel nutzbar gemacht wurde.

Das frühste direkte Zeugnis eines Mindener Stapels ist wohl die Abmachung zwischen der Stadt Herford einerseits und Stift und Stadt Minden andrerseits vom Jahre 1457 über die Schiffbarmachung der Werre, die oberhalb Mindens in die Weser mündet. Nach dieser Übereinkunft müssen sich die Werreschiffer verpflichten, bei Berg- und Talfahrt in Minden anzuhalten und ihre Ware dem, der sie kaufen wolle, nach Redlichkeit zu verkaufen.[27] Im Jahre 1530 verleiht Herzog Heinrich der Jüngere von Braunschweig-Lüneburg der Stadt Minden das Recht, kein Brennholz weserabwärts vorbeizulassen: ein Privileg, das besonders bei dem großen Bedarf der Stadt an Brennholz für den umfangreichen Brauereibetrieb von Bedeutung ist.[28] Diese Verleihung ist insofern bemerkenswert, als sie schon ein gewisses Stapelrecht voraussetzt. Denn ein Stapelrecht in dieser schärfsten Form des Verkaufszwangs pflegte nicht unvermittelt aufzutreten, sondern eine Vorstufe vorauszusetzen, auf der die davon betroffenen Waren für eine bestimmte Zeit feilgeboten oder doch nur zum Teil verkauft werden mußten, eine Form, die ja auch durch den eben angeführten Werre-Schiffahrtsvertrag ziemlich deutlich bezeugt ist.[29]

Bei dem Streit, der zwischen Bremen und Minden um das Mindener Stapelrecht entsteht, handelt es sich besonders um

---

27. Wegener, a. a. O. S. 131.
28. Noack, a. a. O. S. 7.
29. Wegener, a. a. O. S. 131. Noack, a. a. O. S. 7.

Getreide und Holz. Beide sind die wichtigsten Güter, für die Minden das Stapelrecht in Anspruch genommen hat. Im Jahre 1532 teilt der Rat von Bremen dem von Minden zum ersten Male die Beschwerden Bremer Bürger mit, daß ihnen in Minden auf der Durchfahrt die 4. Last Korns ihrer Ladung zurückgehalten worden sei. Auch sollen Bremer verhindert worden sein, weiter als bis Minden aufwärts zu fahren.[30] Dabei wird die Vermutung ausgesprochen, daß es sich nur um eine Retorsion von Seiten Mindens handelt, die auf einige „unbeständige Berichte" Mindener Bürger zurückzuführen sein könnte, daß ihnen das Gleiche in Bremen geschehen sei. Dazu erklärt man von Seiten Bremens, daß keine Mindener Bürger mehr beschwert worden seien, als ihre eigenen Bürger, wenn sie Korn weserabwärts zur See verschifft hätten. Der Rat von Bremen, der die Maßnahme Mindens als „Neuerung" bezeichnet, bittet daher, seine Bürger nicht weiterhin zu behelligen und ihnen das ausgemessene Korn zurückzuerstatten.

Natürlich hat das Ersuchen Bremens um freie Schiffahrt bei Minden ebenso wenig Erfolg wie das Mindens bei Bremen. So beschwert sich der Bremer Rat bei Bischof Franz von Minden, daß die Mindener den Bremern ihr Korn vor ihrer Stadt auf dem freien Strome eigenmächtig ausmessen und nach ihrem eigenen Gefallen bezahlen, mit einem Preise, der unter dem Einkauf liegt, und beim freien Verkauf doppelt so hoch erzielt werden würde. Diese Klage wird am 15. Dezember 1544 dringend wiederholt mit der Bitte um Anweisung an die Mindener, die Bremer privilegierte Schiffahrt unbehindert zu lassen. Dabei kommt auch zum Ausdruck, daß die Mindener das von den Bremern zwangsweise unter Preis gekaufte Korn selbst in Bremen auf den Markt brächten und sich dort doppelt so hoch bezahlen ließen.[31]

Um ihr Stapelrecht vollauf ausüben zu können und keine fremden Schiffe bei Nacht und Nebel durchschlüpfen zu lassen, haben die Mindener den Strom bisweilen mit einem Baum oder einer Kette gesperrt. Das sieht aber der Bischof als einen

---

30. Staatsarchiv Bremen R 8 d 2 a Nr. 4.
31. Ebenda Nr. 5.

Eingriff in seine Hoheitsrechte an und gebietet ihnen 1551, den Baum ungesäumt abzuschaffen und den Kaufmann den Weserstrom vor der Stadt auf und ab frei und ohne alle Versperrung, wie bisher gebräuchlich, mit seiner Ware fahren und schiffen zu lassen und sich dergleichen Neuerungen und Eingriffe in die bischöfliche Hoheit und Obrigkeit gänzlich zu enthalten.[32]

Vielleicht in Auswirkung dieses landesherrlichen Mandats und der anscheinend erfolgreichen hansischen Vergleichsverhandlungen um 1560 finden sich einige Jahrzehnte auch keine Klagen Bremens über das Mindener Stapelrecht.

Erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts beginnt der Streit von neuem. Aus den nun folgenden Verhandlungen über den Kornstapel in Minden gewinnt man den Eindruck, daß sich Bremen infolge der Teuerungen in Norddeutschland um diese Zeit im Oberland neue Getreidemärkte erschlossen hat. In einer allerdings etwas später (1614) liegenden Verteidigung des Mindener Stapelrechts vor dem Reichskammergericht weist Minden nicht nur auf die frühere Anerkennung des Kornausmessens und auf seine maßvolle Handhabung durch die Kornherren hin, sondern macht gegenüber Bremen das ius retorsionis, namentlich aber ein Recht auf Schutzmaßnahmen geltend, da die Bremer versuchen, wie „flagellatores annonare", in Thüringen, Braunschweig, Schaumburg, Lippe und anderen Herrschaften einfallen, ihre pro- und monopolia exerciren, mit vielen unzähligen Schiffen geladenes Korn totum annum praeternavigiren und durch ihre Vorkäuferei große Teuerung verursachen.[33]

Im Jahre 1591 bitten Bremer Eichenschiffer den Bremer Rat um Unterstützung gegen die Mindener Schiffer, die ihnen nicht gestatten wollen, in Minden wieder Güter einzunehmen, wenn sie dort ihre Fracht gelöscht haben, obwohl sie (die Mindener) in Bremen dasselbe Recht zum Nachteil der dortigen Schiffer hätten und das jus praeternavigandi beanspruchten, weil es ihnen für Wein eine Zeitlang gestattet

---

32. Stadtarchiv Minden B 45.
33. Stadtarchiv Minden B 101, Reichskammergerichtssachen 1614—1616.

worden sei. Diese Nachricht stammt aus dem Mai 1591. Am 28. Mai desselben Jahres beschwert sich Minden bei Bremen darüber, daß Mindener Schiffer daran gehindert worden sind, dem Grafen von Oldenburg Steine an Bremen vorbei nach Vegesack zu bringen.[34] Wenn hierauf der Rat von Bremen auch antwortet, daß solche Vorüberfahrt laut kaiserlichen Privilegs jedem untersagt sei, so fällt doch das zeitliche Zusammentreffen beider Beschwerden auf, und man denkt unwillkürlich wieder an Retorsionen.

Um dieselbe Zeit oder wenig später sollen die Bremer auch den Bischof Anton von Minden, einen Grafen von Schaumburg, heimlich unterstützt und aufgemuntert haben, als er das Mindener Brennholzprivileg anfocht. Die Stadt Minden hat darauf Klage beim Reichskammergericht erhoben. Als dieses am 18. September 1595 den beklagten Bischof zur Darlegung seiner Gegengründe auffordert, hat es der Bischof vorgezogen, dem nicht Folge zu leisten, so daß der Prozeß liegen geblieben ist. Darin hat Minden natürlich mittelbar eine Bestätigung seines Rechts gesehen.[35]

Im Jahre 1598 hat der Graf Johann von Oldenburg in Minden 40 Last Roggen und 40 Last Gerste für seine Hofhaltung gekauft und ersucht den Rat von Bremen, diese Schiffsladung ungehindert an Bremen vorbeizulassen. Diese Bitte wird abgelehnt.[36] Ablehnung und Begründung, die Bremen dem Grafen dazu gibt, sind deshalb bemerkenswert, weil sie auch nach Abzug der üblichen Übertreibungen die Momente erkennen lassen, die die Stapelpolitik Bremens beeinflussen: Uneingestanden hat gewiß die um jene Zeit mehr oder weniger hervortretende Spannung zwischen Bremen und dem Oldenburger Grafenhaus mitgesprochen. Davon ist natürlich in dem Schreiben nicht die Rede. In ihm beruft sich Bremen vielmehr auf seine Privilegien, die keine Durchfuhr von Roggen, Weizen und Gerste zulassen. Außerdem wird darauf hingewiesen, daß in der Stadt Bremen selbst große

---

34. Staatsarchiv Bremen R 8 d 2 a Nr. 33.
35. Noack, a. a. O. S. 9.
36. Staatsarchiv Bremen R 8 d 2 a Nr. 48.

Knappheit herrsche, so daß viele Bürger ihren Braubetrieb eingestellt und dadurch ihre Nahrung verloren haben, und daß bei den Klagen über Mangel an Brotkorn die Vorbeilassung von soviel Last Korn bei dem gemeinen Mann Sauersehen und Ungeduld hervorrufen werde. Zum Dritten wird auch Minden Schuld an der Ablehnung zugeschoben. Denn, so heißt es, die Mindener, mit denen man erst vor kurzem wieder in Streit geraten sei, haben sich unterstanden, nach ihrem Gefallen aus Bremer Schiffen Korn auszumessen unter dem Vorwand, daß ihre armen Bürger solches nötig hätten, dabei wäre es aber möglich, daß sie das den Bremern abgenommene Korn an den Grafen von Oldenburg weiterverkauft hätten. — Schließlich zeigt sich jedoch Bremen großmütig und erbietet sich, trotz des eigenen Mangels dem Grafen 20 Last Roggen ohne Akzise und Zoll gutwillig verabfolgen zu lassen.

Gleichzeitig unternimmt Bremen einen Schritt, der ganz und gar gegen den Geist der Hanse verstößt, und der auch nur denkbar ist in einer Zeit, wo die Hanse schon völlig ohnmächtig ihrer Auflösung entgegengeht. Es sucht die Nachbarfürsten in den Streit mit Minden hineinzuziehen. Die Bremer sind sich auch des Neuen und Ungewöhnlichen an diesem Vorgehen wohl bewußt, denn in der Einleitung der Instruktion[37] zur „Werbung bei den benachbarten Fürsten und Grafen, um dem widerrechtlichen Verfahren Mindens in Ausmessung des Korns zu eigenem Gebrauch und festgesetzten Preis ein Ende zu bereiten", kommt zum Ausdruck, daß die Sache den Herren prima fronte etwas aliena vorkommen möchte. Sie berufen sich zur Begründung des Schrittes auf die gemeinen beschriebenen Rechte und des heiligen Reiches Konstitutionen, daß keiner dem andern die freien Kommerzien und Gewerbe sperren und hindern solle, und auf ihre eigenen Privilegien. Dann folgt die Klage gegen die Mindener wegen gewaltsamer Anhaltung des im Oberland (Braunschweig, Hessen, Schaumburg) gekauften Getreides, die Zurückweisung des Mindener Vorwandes der Bedürftigkeit und des daraus hergeleiteten, angeblich von alters bestehenden An-

37. Staatsarchiv Bremen R 8 d 2 a Nr. 53.

spruches auf Markthaltung, sowie Zitierung des erwähnten Falles des Grafen von Oldenburg. Ein Protest bei dem Bischof von Minden habe keinen wesentlichen Erfolg gehabt. Deshalb bitten sie die benachbarten Fürsten und Grafen mit dem Hinweis, daß ihre Zolleinnahmen ja auch durch das Vorgehen Mindens geschädigt würden, hier gemeinsame Schritte mit ihnen zu unternehmen.

In dem 1598 anhebenden bis 1601 dauernden Austausch notarieller Beschwerden und Gegenbeschwerden[38] protestiert Minden gegen den Vorwurf, daß es sich um Gewalttaten seinerseits handele, behauptet seine Ansprüche als alten Brauch und altes Recht, weist auf die Übung des Rechts durch kleinere Städte, wie Münden und Hameln, hin, von Bremen ganz zu schweigen, lehnt Berufung auf das Privileg von 1541 ab und beruft sich seinerseits auf das Privileg von 1552. Der ganze Schriftwechsel bleibt ohne Erfolg, da beide Parteien auf ihrem Standpunkt beharren. Ebenso ergebnislos sind die Erwirkung eines Mandats gegen die Stadt Minden im Jahr 1603 beim Bischof Christian und die gütlichen Verhandlungen zu Barenberg im August und in Nienburg im September 1603.[39]

Auch die Hanse muß sich mit dieser Auseinandersetzung nochmals befaßt haben, denn 1603 beklagt sich Minden bei Köln, daß sein Streit mit Bremen durch die Hansestädte immer noch nicht der Billigkeit nach entschieden worden sei. Indes erfahren wir für längere Zeit nichts von dem Streit; er scheint beinah ein Jahrzehnt lang geruht zu haben, bis er 1611 mit erneuter Heftigkeit ausbricht.[40] Wieder wendet sich Bremen an den Bischof von Minden, den Grafen von Schaumburg, den Landgrafen von Hessen und den ravensbergischen Drosten zu Vlotho mit einer Klage über die ganz unvernünftige, barbarische Gewohnheit Mindens. Der Bischof Christian sucht zu vermitteln und setzt einen Vergleichstag in Petershagen im Mai 1612 an. Doch haben diese Verhandlungen zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt, da Bremen seine Stellung-

---

38. Staatsarchiv Bremen R 8 d 2 a Nr. 54—67.
39. Ebenda Nr. 69—93.
40. Ebenda Nr. 100—178.

nahme wieder verschiebt. Denn wie Minden im August 1612 klagt, läßt Bremen die mit Heringen und Fettwaren aus Holland kommenden Schiffe auch gegen Erstattung der gebührlichen Akzise, Tonnen- und Bakengeldes nicht vorüber, sondern arrestiert sie mit der Begründung, daß der Rat sie weder könne noch wolle passieren lassen. Der Mindener Rat beruft sich auf die Handlung zu Petershagen und die vom Bischof und Domkapitel gemachten Vorschläge, demzufolge er erwartet, daß die Mindener Bürger mit ihren Waren nach Entrichtung der Gebühr ungehemmt weiterfahren dürfen.[41]

Vor allem sieht sich Minden veranlaßt, durch seinen Notar beim Rat von Bremen gegen Punkt 8 der revidierten Bremer Weddeordnung von 1612 protestieren zu lassen. Nach diesem Punkt 8 soll den benachbarten Städten nicht gestattet werden, Hering, Käse, Butter, Fisch, Teer, Tran, Talg, Roggen, Weizen, Gerste, Hafer, Bohnen, Malz, Wein, Bier und dgl. vorbeizufahren, noch diese Waren in Bremen von Fremden zu kaufen oder handeln, es sei denn, daß sie dazu durch besondere Verträge privilegiert sind. Diese Vorschrift der Weddeordnung ist nicht im Sinne der vom Bischof zu Petershagen vorgeschlagenen Vereinbarung, zu der eine Stellungnahme Bremens noch immer aussteht. Ihre Durchführung unterbindet völlig den Handel der Binnenstädte und besonders Mindens mit den Niederlanden, aber auch anderen Plätzen der Unterweser und Übersee. Deshalb sieht sich der Bischof Christian am 12. November 1612 veranlaßt, die Forderungen Mindens nach einer klaren Stellungnahme zu den letzten Vereinbarungen und den Protest gegen die Weddeordnung beim Bremer Rat zu unterstützen.

Diese Stellungnahme des Mindener Bischofs ist interessant. Offenbar ist sie nicht aus Sympathie für seine Stadt erfolgt, sondern aus Besorgnis um den Weserhandel überhaupt. Denn mit der Stadt war er um dieselbe Zeit in Konflikt geraten, weil diese das Korn eines Nienburger Bürgers angehalten hatte, wodurch er seine Botmäßigkeit verletzt

41. Staatsarchiv Bremen R 8 d 2 b Nr. 1 u. 2.

sieht. Deshalb richtet er am 3. und 13. November scharfe Mandate an die Stadt.[42]

In den Jahren 1613 und 1614 scheint die Verschiffung des Korns von der Oberweser her und die Anhaltung in Minden besonders umfangreich gewesen zu sein, wie die häufigen Klagen, die bereits angeführte Exception Mindens und Aussagen eines fürstlich mindischen Zollschreibers zu Petershagen erkennen lassen.[43]

Da die Stadt Minden auf das Mandat des Bischofs Christian anscheinend nicht weiter reagiert hat, erwirkt er am 27. November 1613 ein mandatum inhibitorium et de restituendo cum clausula beim Kaiser Matthias.[44] Darin wird Minden untersagt, Korn anzuhalten oder sonst auf irgend eine Weise der Schiffahrt Schwierigkeiten zu machen, da dies durch das Natur- und Völkerrecht verboten sei und die fürstlichen Zölle schädige. Außerdem stände dem Bischof und nicht der Stadt die Gerichtshoheit über die öffentlichen Straßen zu. Die Verteidigungsschriften,[44] die die Stadt darauf beim kaiserlichen Kammergericht einreicht, geben eine äußerst geschickte Widerlegung der vorstehenden Punkte. Die Stadt weiß überhaupt so gut ihren Standpunkt zu vertreten, daß der Bischof nicht durchdringt und die Weiterverfolgung des Prozesses schließlich aufgibt. Er hat danach die Anerkennung des Mindener Stapelrechts nicht mehr verweigert.[45]

In das Verfahren gegen Minden vor dem Reichskammergericht hat sich auch Bremen eingeschaltet und ist 1619, als der Bischof zurückgetreten war, selbständig mit einer Beschwerdeschrift in Speyer vorgegangen. Aber auch diese kann von Minden mit Erfolg widerlegt werden.[45] Und so ist die Sache ohne Ergebnis verlaufen. Wie bei den Verhand-

---

42. Staatsarchiv Bremen R 8 d 2 b Nr. 11.

43. Staatsarchiv Bremen ad R 8 d 2 b. Acta vor dem Reichskammergericht in causa Minden contra Minden, item Bremen contra Minden als Intervenient 1619, Nr. 6.

44. Ebenda Nr. 1. — Stadtarchiv Minden B 101, Reichskammergerichtssachen 1614—1616, vgl. oben S.

45. Noack, a. a. O. S. 10.

lungen vor der Hanse ist auch in diesem Stadium des Streites eine endgültige Entscheidung sehr schwer. Hier steht Anspruch gegen Anspruch, Recht gegen Recht. Und Übergriffe sind auf beiden Seiten vorgekommen.

So ist die Lage unentschieden, als der 30jährige Krieg über das Land zieht. Er macht dem Streit vorläufig ein Ende, zumal da auch die Weserschiffahrt, wie der gesamte Handel schwer in Mitleidenschaft gezogen wird. Nach der Besetzung durch Tilly hat Minden sehr unter der Kriegslast, namentlich starker Einquartierung und Kontribution, zu leiden gehabt. Als Entschädigung für die gebrachten Opfer erhält die Stadt Minden aber im Jahre 1627 einen kaiserlichen Schutzbrief, die Erneuerung des Schiffahrts-Privilegs Karls V. von 1552, vor allem aber die Bestätigung des Stapelrechts durch die Aurea Bulla Caysers Ferdinandi Secundi für die Stadt Minden überdie Staffel-Gerechtigkeit oder das Jus Emporii cum generali Privilegiorum Confirmatione.[46] Darin wird bestimmt, „daß nun hinführo in ewige Zeit ein jeder Schiffahrender auff der Weser wer der auch sey, alles Getraid, so da ist an Korn, Rogken, Gersten, Weitzen, Mehl und dergleichen Sachen, auch Bau- und Flößholtz, so vor Minden nacher Bremen oder andere Orther oder sonsten fürthers in Holl- und Seeland, auch andere exotische Provinzen und Königreiche fürüber geschiffet oder geflösset werden will, vorhero in gedachter Stadt Minden 3 Tage lang gegen den gemeinen Werth feil gebotten und niedergelegt auch ehnder nicht von dannen weiters passirt werden soll.“ Alle, diesem Stapelrecht entgegenstehenden Privilegien sollen ungültig sein und neue dagegen nicht mehr erteilt werden dürfen. Minden solle auch seines Rechtes nicht verlustig gehen, selbst wenn es dieses 100 oder mehr Jahre lang nicht ausüben würde. Endlich wird besonders betont, daß dieses Privileg nur „von neuen verwilliget“ sei, und es wird noch einmal allgemein eine Bestätigung aller Mindener Rechte und Freiheiten gegeben.

---

46. Stadtarchiv Minden A 803. Gedruckt bei Peter Lucius, Rinteln 1629, und im Anhang von Crusius, Jus statutarium rei publicae Mindensis, 1674.

Als Minden diese wichtigen Urkunden in aller Form im Oktober 1628 dem Rat von Bremen mitteilen läßt, hält er die von dem Mindener Syndikus und Kammergerichtsnotar Leonhard von Bippen überreichten Kopien für unglaublich und läßt sothane angemaste insinuation auff ihren unwürden dahin verstellet pleiben. Als man sich aber danach von der Echtheit der Originale überzeugt hat, wird sofort beim Kaiser dagegen appelliert.[47] Indes hat der Protest keine Wirkung gehabt und ist über den Kriegsunruhen in Vergessenheit geraten. —

Da durch den Krieg die Weserschiffahrt still lag, ist bis 1650 auch nicht mehr vom Stapelrecht die Rede. So endet im großen Krieg der erste Akt des langwierigen Streites um die Weserschiffahrt zwischen Bremen und Minden, der vor der Hanse begonnen hat und in dem sich die Hansestadt Minden trotz aller Schwierigkeiten gegen ihre viel größere und mächtigere Schwester Bremen schließlich behauptet hat.

---

47. Bremen R 8 d 2 b Nr. 44—53. Noack, a. a. O. S. 11 f.

Vorbemerkung der Schriftleitung.

Die nachfolgende Abhandlung ergänzt in willkommener Weise die Darstellungen von L. C. Götz, Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters (1916) und deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters (1922), sowie von H. G. Schröder, Der Handel auf der Düna im Mittelalter (Hans. Gbll. 1917), insofern sie weniger auf die Dünahandelspolitik der Russen, Polen und Litauer, als auf die Stapel- und Gasthandelspolitik der Stadt Riga eingeht; übrigens behandelt sie auch jene Fragen auf Grund eines vollkommen selbständigen Quellenstudiums und von einem anderen Standpunkt als die genannten Autoren.

Da die älteren Urkundenbestände Rigas zum größten Teil vernichtet sind, mußte der auf Rigas Stapel- und Gästepolitik bezügliche Stoff in mühsamer Kleinarbeit aus den Urkundenveröffentlichungen anderer Städte herausgesucht werden. Völlig unbearbeitet war bisher noch die Zeit vom Ende des 15. Jahrhunderts bis zum Untergange der Ordensherrschaft im Jahre 1562, die einen tiefen Einschnitt in Rigas Entwicklung bedeutet. Ihre Erforschung wird erschwert durch den Umstand, daß bisher fast sämtliche einschlägigen Urkundenveröffentlichungen mit dem Beginn oder dem ersten Drittel des 16. Jahrhunderts abbrechen; auch die Inventare hansischer Archive aus dem 16. Jahrhundert (Köln, Danzig, Niederlande) bieten nur teilweise Ersatz. Dagegen war es dem Verfasser möglich, die für die Mitte des 16. Jahrhunderts klaffende Lücke durch handschriftliche Belege wenigstens zum Teil auszufüllen, nämlich durch die Abschriften von Hermann Hildebrand für das livländische Urkundenbuch über die Zeit von 1514—1550, vor allem aber durch die außerordentlich wertvolle Handschrift von Oskar Stavenhagen für die Akten und Rezesse der livländischen Ständetage von 1535—1561.

Wichtigste Abkürzungen (die allgemein bekannten, wie HUB, HR usw. sind hier nicht mit angeführt):

AuR = Akten und Rezesse der livländischen Ständetage
DI = Danziger Inventar, bearb. v. P. Simson
KI = Kölner Inventar, bearb. v. K. Höhlbaum
LUB = Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch.

Ein vollständiges Quellen- und Literaturverzeichnis zu dieser Abhandlung findet sich in dem gleichzeitig erscheinenden Abdruck als Dissertation der Leipziger Philosophischen Fakultät, Philol.-hist. Abteilung.

IV.

Die Stapel- und Gästepolitik Rigas in der Ordenszeit (1201–1562)

Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte Rigas in der Hansezeit

Von

Gerd Hollihn

Einführung.

Schon im 12. Jahrhundert waren Kaufmann und Missionar beide gleich stark an der Gründung eines festen Stützpunktes in Livland interessiert. Die Folge davon war, daß in den ersten Jahren nach der Gründung Rigas 1201, die Bevölkerung sich fast nur aus Händlern und Geistlichen zusammensetzte. Schon bald nach der Gründung ergab sich die Notwendigkeit eines Schutzes für die Stadt, zu welchem Zwecke im Jahre 1204 der Schwertbrüderorden ins Leben gerufen wurde, denn von allen Seiten war die Stadt durch die ihr feindlich gesinnten eingeborenen Völker bedroht. Insbesondere die Litauer und die Russen haben dem Orden bis zu seinem Untergang feindlich gegenübergestanden; doch haben auch Kriege mit den Liven, Kuren u. a. Völkerschaften, Orden und Stadt oft in die größte Gefahr gebracht.

Besonders in der ersten Zeit nach der Gründung der Siedlung hat der Bischof als Oberherr der Stadt gegolten, und nachdem Riga im Jahre 1255 Erzbistum geworden war, haben die Erzbischöfe den Anspruch erhoben, Oberhaupt der städtischen Gemeinde zu sein. Doch sowohl die Stadt, als auch der Orden haben sich diesen Ansprüchen widersetzt: die Stadt, weil sie frei und ohne Herrn leben wollte, der Orden, weil er selbst die Oberherrschaft beanspruchte. Auch dann noch hielt der Orden an seinen Machtansprüchen fest, als er nach der Niederlage durch die Litauer an der Saule 1236 in den Deutschorden in Preußen aufgegangen war.

In blutigen Auseinandersetzungen, die 1297 begannen und erst 1330 ihren Abschluß fanden, haben die Bürger um ihre Unabhängigkeit von Orden und Erzbischof gekämpft, doch mußten sie 1330 den Ordensmeister als ihren Oberherrn anerkennen. Dadurch war auch der Erzbischof beiseite geschoben worden, doch hat er trotzdem seine Machtansprüche nicht aufgegeben und fortwährend dem Orden zu schaden gesucht. Eine Regelung dieses Haderzustandes innerhalb der eigenen Stadt brachte der Kirchholmer Vertrag 1452, in welchem Abkommen sich Ordensmeister und Erzbischof in ihren Herrschaftsansprüchen teilten, die Stadt somit eine Doppelherrschaft erhielt. Doch trotz dem Kirchholmer Vertrage haben beide Parteien auch in der Zukunft den Anspruch auf alleinige Oberherrschaft nicht aufgegeben und mit wechselndem Erfolge ihren Standpunkt verfochten.

Die Stadt hat sich von den Auseinandersetzungen zwischen Ordensmeister und Erzbischof nach Möglichkeit fern zu halten versucht und immer den Standpunkt vertreten, als freie Stadt keinem von beiden huldigen zu müssen, doch hat sie sich im Frieden am Mühlgraben (1330) dem Ordensmeister und 1452 auch dem Erzbischof unterwerfen müssen; mit Unterbrechungen hat dieser Zustand dann bis zum Untergang des Ordens fortbestanden. Eins muß jedoch betont werden: in Handelsangelegenheiten hat die Stadt immer freie Verfügungsgewalt gehabt und eine vollkommen selbständige und unabhängige Politik getrieben. Nur so ist es auch zu verstehen, daß die Stadt Handelsbestimmungen erlassen

konnte, die sogar den Wünschen des Ordensmeisters entgegengerichtet waren.

Die wirtschaftliche Machtstellung Rigas stützte sich auf das Hinterland der Stromnetze der Livländischen und der Kurischen Aa, vor allem aber auf die weiten und reichen Gebiete am Oberlauf der Düna. Durch die Annäherung des oberen Dnjeprs an die Düna konnte Riga sogar mit Rohstoffen aus der Ukraine beliefert werden, doch hat auch das Gebiet um Moskau und Susdal bei der Versorgung eine Rolle gespielt.

Da bis zum Aufkommen moderner Verkehrsmittel die Wasserstraßen die wichtigsten Handelswege darstellten, war die Lage Rigas hervorragend günstig: ein ganzes Netz von Wasserstraßen war der Grund dafür, daß der Handel bis weit nach Rußland hinein über Riga seine Richtung nahm. Diesem Umstand verdankte die Stadt auch ihre unabhängige Stellung, denn selbst politische Grenzen haben an der hervorragenden Bedeutung der Wasserwege nichts ändern können. So nimmt es auch nicht wunder, daß Riga neben Lübeck und Danzig eine der bedeutendsten Handelsstädte an der Ostsee gewesen ist. Durch den Beitritt zur Handelsgemeinschaft des gemeinen deutschen Kaufmanns 1281 und späterhin als Glied der Hanse hat sich die Stadt weit über die Landesgrenzen hinaus Geltung verschafft.

Die Unabhängigkeit der Stadt war erst gefährdet, als seit der Wende des 15. Jahrhunderts die Russengefahr immer drohender wurde. Als 1558 die Katastrophe über Livland hereinbrach, hat Riga als einziger Selbstverwaltungskörper seine Selbständigkeit zu wahren gewußt. Polen, Russen, Dänen und Schweden stritten um das Land und nahmen von ihm Besitz. Der Orden entband die Stadt 1560 ihres Eides und löste sich selbst auf. Riga jedoch trotzte allen Gewalten und ist noch 20 Jahre lang eine freie Stadt geblieben: erst 1582 huldigte es dem polnischen König und begab sich damit unter polnische Herrschaft.

A. Die Freihandelsperiode der Stadt als Zeichen der wirtschaftlichen Schwäche Rigas gegenüber dem fremden Kaufmann.

Schon vor der Gründung Rigas war als Stützpunkt der deutschen Herrschaft und des Christenglaubens im Livenlande, am Oberlauf der Düna, das Schloß Üxküll als Bischofssitz entstanden. Die Anlage entsprach jedoch nicht dem Zwecke gleichzeitig ein Stützpunkt des Handels zu sein, denn sie befand sich zu weit flußabwärts und war daher für größere Schiffe unerreichbar. Somit war man gezwungen, sich nach einem geeigneteren Ort umzusehen, und man entschied sich für einen Platz unweit der Dünamündung, wo der Rigebach in die Düna mündete. Es haben also hauptsächlich Handelsrücksichten den Ort zur Anlage der Stadt bestimmt.

Der Stadt wurde ihre künftige Stellung als Marktplatz gewissermaßen schon in die Wiege gelegt: sie sollte der alleinige Umschlagshafen für westeuropäische und russisch-polnisch-litauische Waren im Dünahandelsgebiet werden. Schon im Jahre 1200 hatte Bischof Albert beim Papst Innocenz III. ein Verbot des Handels in und an der Semgaller Aa erwirkt, da sonst dieser Hafen dem Handel an der Dünamündung Abbruch getan hätte; und als zwei Jahre nach Erlaß dieses Verbotes die Landeseinwohner dünaabwärts an Riga vorbei in die Aa fahren wollten, wurden sie mit Gewalt daran gehindert und zur Umkehr gezwungen.[1] Es war eben eine Siedlung entstanden, die von vornherein gewillt war, die ihr gegebene Monopolstellung zu wahren. Allerdings bestand die Monopolstellung fürs erste nur darin, daß Riga der einzige Seehafen des Dünahandelsgebietes war. Eine einseitige Ausnutzung der Monopolstellung zugunsten der Bürger kam vor

1. Goetz, Deutsch-russische Handelsgeschichte, S. 444.

der Hand nicht in Frage, da die Stadt als junge Siedlung viel zu stark an den westlichen Kaufmann gebunden war, und eine selbstsüchtige Politik Rigas den überseeischen Händler vom Besuch des Dünamarktes abgehalten hätte. Daher ist der Handel keinen einengenden Bestimmungen unterworfen, sondern im Gegenteil sogar, durch weitgehende Freiheiten gefördert worden. So gewährte Bischof Albert im Jahre 1211 den anreisenden Kaufleuten dauernde Zollfreiheit, regelte das Münzwesen, befreite die Kaufleute vom Zwang der Gottesurteile (des glühenden Eisens sowie des gerichtlichen Zweikampfes) und von dem Strandrecht.[2]

Zwei Tatsachen verdienen es jedoch besonders erwähnt zu werden: es ist dies erstens der Umstand, daß nach der Gründung der Stadt sämtliche am Handel nach und in der Stadt interessierten westlichen Kaufleute aus Städten kamen, welche später der Hanse angehörten. Daher konnte nur die Hanse sich in späteren Jahrhunderten auf alte Rechte beufen. Von einem „Eindringen" der Hansen in den rigaschen Handel konnte somit keine Rede sein, da die Hansen ja diejenigen gewesen sind, die die Stadt gegründet, gefördert und dauernd an ihrem Handel teilgenommen haben. Wohl aber ist es berechtigt, von einem Eindringen nichthansischer, westlicher Kaufleute seit dem 16. Jahrhundert zu sprechen (siehe Kap. III B), denn diese haben sich in den beiden ersten Jahrhunderten des Bestehens der Stadt um den Handel nach Riga überhaupt nicht kümmern können, da ihre Beteiligung an einem aktiven Eigenhandel erst seit dem 15. Jahrhundert reger wurde.

Zweitens ist besonders die Tatsache zu betonen, daß die den anreisenden Kaufleuten gewährten Freiheiten ausschließlich vom Bischof, Erzbischof oder Ordensmeister gewährt wurden und nicht von der Stadt Riga. Sowohl die oben angeführte Urkunde aus dem Jahre 1211, als auch die später ausgestellten Handelsvorrechte sind nur vom Ordensmeister oder Erzbischof ausgestellt worden. Eine Erklärung für diese Tatsache ist dadurch gegeben, daß der Orden, Bischof und Erz-

---

2. LUB Reg. n 25.

bischof die alleinigen Herren des Landes gewesen sind. Die Stadt hat also gar nicht die Möglichkeit gehabt, sich am Erlaß von Handelsprivilegien zu beteiligen. Riga hat jedoch diesen Umstand zu seinen Gunsten auszulegen verstanden. Besonders im 15. und 16. Jahrhundert, als im Anschluß an das Gasthandelsverbot die Hanse der Stadt Riga gegenüber sich auf alte verbriefte Rechte berief, machte Riga demgegenüber geltend, daß die Stadt selbst nie Handelsfreibriefe ausgestellt habe, vom Ordensmeister oder Erzbischof gewährte Privilegien dagegen für sie nicht bindend seien. Es ist dies eine Bestätigung dessen, daß Riga nur solange von den Landesherren erlassene Handelsverordnungen einhielt, als sie dem Nutzen der Stadt entsprachen. Sobald jedoch eine einheitliche Linie der landesherrlichen und städtischen Belange nicht zu erreichen war, hat die Stadt sich nicht gescheut, ihren Willen auch gegen die Wünsche der Landesherren durchzusetzen.

Wenn Riga auch selbst keine Freihandelsprivilegien unterschrieben hat, so ist doch nicht zu bezweifeln, daß die Stadt im ersten Jahrhundert ihres Bestehens eine Freihandelspolitik getrieben hat. Denn irgendwelche, den Handel einengende Bestimmungen zu Ungunsten der anreisenden Kaufleute in Gestalt der später auftretenden Stapel- und Gasthandelsverordnungen hat es nachweislich vor der Einführung des Hamburgisch-Rigischen Stadtrechts in Riga, im Jahre 1270, nicht gegeben. Daher erscheint auch die Behauptung Bulmerincqs[3] nicht zutreffend, daß die rigaschen Kaufleute den Wechselverkehr zwischen Rußland und Deutschland schon im Jahre 1210 am rigaschen Markte festlegen wollten. Dies wäre ja einem rigaschen Stapel gleichgekommen, während doch die Stadt bei ihrer Kapitalarmut und bei der geringen Zahl ansässiger Kaufleute im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens bestimmt keine Sonderpolitik treiben konnte. Die zahlenmäßige Überlegenheit fremder Kaufleute in Riga hat noch Jahre hindurch bestanden, und selbst noch im 14. Jahrhundert haben die Fremden einen sehr bedeutenden und wesentlichen Bestandteil der Einwohnerschaft ausgemacht.[4]

3. Bulmerincq, Der Ursprung der Stadtverfassung Rigas, S. 42.
4. Bunge, Die Stadt Riga im 13. u. 14. Jhdt. (Leipz. 1878), S. 94.

Von ausschlaggebender Bedeutung war also der Umstand, daß sich in Riga erst allmählich ein unabhängiger Kaufmannsstand entwickelte. Solange aber der rigasche Kaufmann z. B. in Handelsverträgen bevormundet wurde, kam ein selbständiges Auftreten der Stadt gar nicht in Frage. Man denke nur an den Dünahandelsvertrag des Jahres 1229, wo Riga als vertragschließende Partei an letzter Stelle nach den Vertretern von Gotland, Lübeck, Soest, Groningen, Dortmund und Münster genannt wird,[5] und man erkennt die Stellung Rigas als bloße Kolonialstadt. Solange sich eben kein eigener kräftiger Kaufmannsstand entwickelt hatte, und solange die Stadt den Händler aus dem Westen nicht entbehren konnte, war sie auf Gedeih und Verderb an ihre Stammesgenossen gebunden. Wie schon erwähnt, besaß die Stadt weder genügend eigenes Kapital, um selbständige Wege zu gehen, noch verfügte sie über eine hinreichende Anzahl von Schiffen, um eigene Verfrachtungen betreiben und Absatzmärkte suchen zu können. Dies bestimmte somit von vornherein die Richtung, in welcher die Stadt ihre Politik zu treiben hatte. Daher wurde auch die enge Verbundenheit zwischen dem Mutterland und der Kolonie, besonders in der ersten Zeit, stark betont: „Eure Beschwerden sind unsere Beschwerden",[6] konnte Riga im Jahre 1227 Lübeck gegenüber bezeugen. Es ist bezeichnend, daß Lübeck besonders erwähnt wird, denn in der herrschenden Stellung der westlichen Kaufleute in Riga nahm Lübeck von Anfang an eine Sonderstellung ein. Ein wichtiges Belegstück hierfür ist eine Schenkungsurkunde Rigas, durch die den Bürgern Lübecks ein Handelshof innerhalb der Stadtmauer zugewiesen wurde, „mit allen Rechten und Nutzungen zum freien und ruhigen Besitz auf immerwährende Zeit"[7] (noch im Jahre 1262 wurde das Vorhandensein dieses Hofes bezeugt[8]). Gleichfalls legen die Namen vieler lübischer Bürger im rigischen Schuldbuch[9] Zeugnis ab für die Menge lübischer Kaufleute, die in der zweiten Hälfte des 13. Jahr-

5. HUB I n 232.
6. Höhlbaum, Die Gründung der deutschen Kolonie an der Düna.
7. LUB Reg. n 124.
8. LUB Reg. n 408.
9. Hildebrand, Das rigische Schuldbuch, S. XXXII.

hunderts am rigaschen Markte tätig waren.[10] Auch griff Lübeck um die Wende des 13. Jahrhunderts vermittelnd in die Streitigkeiten zwischen dem Orden und der Stadt ein, woraufhin der Ordensmeister den Lübeckern zum Dank ihre alten Freiheiten bestätigte und noch erweiterte: „Wenn zwischen dem Orden und seinen Freunden einerseits und den Russen oder Heiden und deren Verbündeten andererseits Unfriede ausbricht, so dürfen die Lübecker Bürger dessen ungeachtet mit ihren Gütern unter des Ordens Schutz und auf ihr Glück durch die Ordenslande und darüber hinaus reisen, sicher vor allen, die unter des Ordens Befehlen stehen. Alles was die Lübecker in die Ordenslande einführen, dürfen sie frei verkaufen und auch wieder ausführen.“ Desgleichen wurde den Lübeckern freie Benutzung der Land- und Wasserstraßen zugesichert, und zwischen Preußen und Livland durften sie auf dem Landwege, auf ihre eigene Gefahr hin, mit ihren Gütern reisen.[11] Auch gestattete der Ordensmeister im selben Jahre den Lübeckern, Getreide und andere Güter in allen dem Orden unterworfenen Städten, Flecken und Dörfern zu verkaufen, zu kaufen und auszuführen.[12]

Ein näheres Eingehen auf diese schon bekannten Privilegien schien notwendig, weil sie besonders im 16. Jahrhundert, in den Meinungsverschiedenheiten zwischen der Hanse und besonders Lübeck einerseits und Riga andrerseits, eine wichtige Rolle spielten.

In ihrer Freihandelspolitik kargten weder der Ordensmeister noch der Erzbischof mit Privilegien: in den Jahren 1250,[13] 1256,[14] 1275,[15] 1277,[16] 1278[17] und 1295[18] wurden dem deutschen Kaufmann alte Rechte bestätigt und erweitert. Be-

10. Siehe hierüber auch Rörig, Hans. Beitr. z. dt. Wirtschaftsgesch., S. 141.
11. LUB Reg. n 659.
12. LUB n 666.
13. LUB Reg. n 241.
14. LUB Reg. n 327.
15. LUB Reg. nn 499 und 501.
16. LUB Reg. n 514.
17. LUB Reg. n 518.
18. LUB Reg. n 641.

sondere Erwähnung verdient das Strandrechtsprivileg des Erzbischofs Albert aus dem Jahre 1265, das den Kaufleuten in Zusammenfassung früherer Freibriefe ausgestellt wurde und das Ideal eines Standrechtsprivilegs verkörperte. Es hat anderwärts in den wichtigsten Ländern noch Jahrzehnte gedauert, ehe den Seestädten eine entsprechende volle Strandrechtsfreiheit zugesichert worden ist.[19]

Der eben geschilderten Freihandelspoiltik dem deutschen Kaufmann gegenüber, entsprach eine gleiche Einstellung im Verkehr mit den Russen. Von einer Behinderung der Weiterfahrt russischer Kaufleute über Riga hinaus nach Gotland — einer der Hauptstreitpunkte in späterer Zeit — ist anfangs nicht die Rede. Hierfür bietet der bekannte Smolensker Vertrag aus dem Jahre 1229 ein Beispiel, welcher ausdrücklich die Gotlandfahrt gestattet;[20] selbst in den Jahren 1250,[21] 1263,[22] 1265[23] und 1284[24] wurde den russischen Kaufleuten noch freie Reise bis Gotland zugesichert. Obgleich nicht angenommen werden kann, daß die Russen von dieser Erlaubnis tatsächlich Gebrauch gemacht haben, so verdient doch die Tatsache Beachtung, daß Stapelbestrebungen, d. h. Fahrtverbote über Riga hinaus, in der Zeit der oben angeführten Verträge nicht vorhanden gewesen sind, oder sich nicht durchsetzen konnten. Auch wurde durch den gleichen Smolensker Vertrag (aus dem Jahre 1229) den Russen in Riga die gleiche Freiheit zugestanden wie den westlichen Kaufleuten, nämlich der freie An- und Verkauf von Gütern.

Wie schon erwähnt, ist die Freihandelspolitik Rigas in der ersten Zeit des Bestehens der Stadt nur als Ausdruck ihrer wirtschaftlichen Schwäche zu verstehen. Sobald aber die Verhältnisse es erlaubten, griff die Stadt zu Maßnahmen, die den Handel der Fremden einengten, den der Bürger dagegen bevorzugte. Dieses zu schildern, ist den Kapiteln über die Stapel- und Gasthandelspolitik vorbehalten.

---

19. Vogel, Gesch. d. dt. Seeschiff. I, S. 544.
20. HUB I n 232.
21. HUB I n 398.
22. HUB I n 595.
23. HUB I n 616.
24. LUB Reg. n 561.

B. Die Periode der Einschränkungen des Handels der Fremden als Folge der wirtschaftlichen Erstarkung und Verselbständigung der Stadt.

Kapitel I.

Die Dünahandelspolitik der Russen, Polen und Litauer als teilweise richtunggebender Faktor für die wirtschaftlichen Maßnahmen Rigas.

Die Erörterung der Dünahandelspolitik der Russen, Polen und Litauer scheint sich für den ersten Augenblick nicht ganz in den Rahmen dieser Arbeit einzufügen. Es ist jedoch das Herausarbeiten einer allgemeinen Entwicklungslinie in dieser Frage notwendig, da mehrfach handelspolitische Maßnahmen Rigas zum Teil als Reaktionserscheinungen gegen die Dünahandelspolitik der das Hinterland beherrschenden Mächte aufgefaßt werden müssen. Erst eine Schilderung der gegnerischen Kräfte ermöglicht das Verständnis für die handelspolitischen Maßnahmen der Stadt. Jedoch muß hervorgehoben werden, daß die Dünahandelspolitik der Russen, Polen und Litauer sich nicht gegen den rigaschen Kaufmann im besonderen richtete, sondern gegen den deutschen Kaufmann im allgemeinen. Erst die noch zu behandelnde Stapelpolitik Rigas, die den westlichen Kaufmann an der Dünareise hinderte, hatte zur Folge, daß die Verfügungen der Russen, Polen und Litauer einseitig die Bürger Rigas trafen.

Das erste Handelsabkommen im Jahre 1210 zwischen deutschen Kaufleuten und dem Bischof von Livland einerseits und dem Fürsten von Polozk andererseits bedeutete einen beträchtlichen Erfolg für die Deutschen, wurde doch Livland den Deutschen ohne Tribut überlassen und den deutschen Kauf-

leuten ein dauernd freier Weg auf der Düna zugesagt.[1] Der grundlegende Vertrag für den Dünahandel stammt jedoch aus dem Jahre 1229: er wurde zwischen Vertretern überseeischer Städte und Rigas einerseits und Smolensk andererseits abgeschlossen.[2] Obgleich dieser Vertrag auf voller Gegenseitigkeit aufgebaut war, so bedeutete er in Wirklichkeit einen einseitigen Erfolg der Deutschen;[3] denn es wurden in ihm weitgehende Rechte, so z. B. der freie Handel bis nach Moskau, dem gemeinen deutschen Kaufmann zugestanden.

Eine grundlegende Änderung zu ungunsten des deutschen Kaufmanns finden wir 177 Jahre später im Frieden zu Kopussa, doch hatte schon bereits bedeutend früher ein Rückstoß gegen die großen Zugeständnisse an die Deutschen eingesetzt. So zeigt sogar schon ein Smolensker Vertrag mit Riga aus dem Jahre 1250[4] das Bestreben, die Vorherrschaft der Deutschen zu beseitigen. Nicht wie im Jahre 1229 wurden die einzelnen Satzungen als friedliche Vereinbarung erlassen, sondern der Fürst bestimmte allein von sich auch und sehr entschieden, was geschehen sollte. Es war eine Forderung, von der der Fürst einseitig den Verkehr auf der Düna abhängig machte,[5] ein Sich-auflehnen des selbstbewußten russischen Fürsten von Smolensk gegen das allzu starke Aufblühen und die Verselbständigung des deutschen Dünahandels. Wie der Vertrag von 1229 auf den Handel der Deutschen zugeschnitten war, so standen jetzt überall die Interessen der Russen im Vordergrund; die deutschen Kaufleute hatten z. B. bei einer Weiterreise über Smolensk hinaus, zuerst beim Fürsten um eine diesbezügliche Erlaubnis nachzusuchen.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts auf Seiten der Russen das Bestreben vorhanden gewesen ist, den Handelsverkehr der Deutschen, der sich über Smolensk hinaus in das Innere Ruß-

---

1. Schröder, Der Handel auf d. Düna im MA., Hans. Gbll. 1917, S. 35.
2. HUB I n 232.
3. Goetz, Deutsch-russ. Handelsgeschichte, S. 451.
4. HUB I n 398.
5. Goetz, a. o. O. S. 453.

lands erstreckte, an gewisse Schranken zu binden.[6] Smolensk sollte Mittelpunkt und Endziel des deutschen Dünahandels nach Rußland hinein werden, wie wir dasselbe von Polozk in seinem Verhältnis zu den Deutschen gleichfalls noch sehen werden. Obgleich sich nämlich der Vertrag von 1250 nur auf das Gebiet des Fürsten von Smolensk bezog, (Witebsk und Polozk standen damals schon unter litauischer Oberherrschaft) machte sich auch bei den Litauern die gleiche Tendenz bemerkbar. Man kann also, wenn auch nicht von einem gemeinsamen, so doch von einem gleichgerichteten Streben der das Dünahinterland beherrschenden Mächte sprechen.

In der Zeit zwischen dem Vertrage von 1250 und dem Frieden von Kopussa im Jahre 1406 haben Litauer und Russen den deutschen Dünahandel sich bald frei entwickeln lassen, bald dem Verkehr der Deutschen die engsten Schranken gezogen. Bedingt war dieses wechselnde Verhalten durch die sich dauernd ändernde politische Lage im Dünahandelsgebiet. Unter den einschränkenden Bestimmungen der Russen und Litauer in jener Zeit war besonders eine Maßnahme des Fürsten von Witebsk von allergrößter Bedeutung: ein Gasthandelsverbot im Jahre 1298.[7] Während Riga erst im 15. Jahrhundert ein derartiges Handelsverbot erließ, begegnet uns also schon im ersten Jahrhundert des rigaschen Dünahandels ein Gasthandelsverbot auf russischer Seite; um die gleiche Zeit sind auch die Wegegebühren in Witebsk erhöht worden.[7]

Eine grundlegende Neuregelung erfuhr der Dünaverkehr unter dem Großfürsten Witowt von Litauen (1392—1430), denn dieser Herrscher richtete sein Hauptaugenmerk darauf, Polozk zum Mittelpunkt des Dünahandels zu machen und die Deutschen an der altgewohnten Weiterreise über Polozk hinaus zu hindern.[8] Seinen Ausdruck fand dieses Streben im Frieden zu Kopussa (1406), der von so grundlegender Bedeutung war, daß er das ganze letzte Jahrhundert des mittelalterlichen Dünahandels beeinflußte.[9] Allerdings erreichte

6. Schröder, S. 46.
7. HUB I n 1300.
8. Goetz, a. o. O. S. 467.
9. HUB V n 726.

dieser Vertrag noch nicht die Ausschaltung der Deutschen aus dem aktiven Dünahandel, denn die Fragen des Groß-, Klein- und Fernhandels der Deutschen über Polozk hinaus konnten noch nicht endgültig geregelt werden. Der Vertrag enthielt aber eine Reihe unklar abgefaßter Stellen, die die Polozker ausgenutzt haben, um ihrer Willkür freien Lauf zu lassen. So lehrt uns denn auch die Folgezeit, daß die Polozker sich nicht geschuet haben, den deutschen Kaufleuten die allergrößten Hindernisse in den Weg zu legen. Das Privileg des Großfürsten Alexander für Polozk vom Jahre 1498, das dem Dünahandel der Deutschen schließlich tatsächlich den Todesstoß versetzte, war daher zum Teil nur ein rechtmäßiges Anerkennen schon bestehender Zustände.

Auch durch eine Reihe von Urkunden kann belegt werden, daß zwar in der Zwischenzeit von 1406—1498 den Deutschen vertragsmäßig die freie Weiterreise über Polozk hinaus erlaubt gewesen ist, sie aber trotzdem stark behindert, ja sogar unterbunden wurde. So schrieb schon 1446 der Stadthalter von Polozk an Riga, daß den Deutschen nur dann der Handel an Polozk vorbei gestattet wäre, wenn den Polozkern freie Fahrt über das Meer erlaubt sei.[10] Dasselbe Verlangen stellte der Wojewode von Polozk im Jahre 1469.[11] Da die Polozker diese Zusage von Riga nicht erhalten haben, darf mit Recht angenommen werden, daß schon damals den Deutschen die Fahrt über Polozk hinaus verboten worden ist; durch ein Schreiben des deutschen Kaufmanns zu Polozk an Riga wird diese Annahme zur Gewißheit.[12] Riga sah sich daher veranlaßt, über diese wichtige Frage, aber auch noch über andere Meinungsverschiedenheiten in bezug auf den Handel, Besprechungen mit Polozk in die Wege zu leiten. Wir erfahren sogar von einer Besendung und Beschenkung König Kasimirs von Polen durch das Kontor von Polozk, das aber im Auftrage Rigas handelte. Der König verhielt sich jedoch ebenso ablehnend zum Antrag der Deutschen wie die Polozker selbst.

---

10. LUB X n 272.
11. LUB XII n 682.
12. LUB X nn 416 und 529 anno 1448.

So hielt er das Verbot der Smolensker Fahrt aufrecht und bedrohte die Übertretung mit Beschlagnahme der Waren und Ertränkung der Täter.[13] Übrigens erfolgte die Sperrung der Weiterreise von Polozk nach Witebsk auch für die preußischen Kaufleute, die auf der Landreise durch Litauen nach Polozk kamen. Dies zeigt sich besonders in den Klagen Danzigs gegen die Polen, im Jahre 1462. Es lag also zur Einschränkung des gesamtdeutschen Handels und seiner Zurückdrängung auf Wilna und Polozk ein einheitlich durchgeführter Plan vor.[14/15]

Die wichtigsten Fragen, auf deren Lösung Polozk schon lange hinarbeitete, wurden 1498 endgültig in einem Polozk günstigen Sinne geklärt. Damals verlieh der Großfürst Alexander von Litauen der Stadt Polozk das Magdeburger Recht,[15] gewährte ihr das Stapelrecht und regelte den Handel der Fremden von Grund auf neu:[16] Polozk wurde damit endgültig der Endpunkt der Dünareise der Deutschen. Die Urkunde über diese Handelsverordnung unterscheidet sich wesentlich von den früheren Dünaverträgen, denn sie stellt nicht mehr einen Vertrag zwischen zwei gleichberechtigten Parteien dar, sondern ist eine einseitige Regelung der Handelsverhältnisse in Polozk durch dessen Oberherrn. Die Deutschen wurden lediglich als geduldete Gäste aufgefaßt,[17] nur der Großhandel blieb den Deutschen gestattet, und allein während der drei Jahrmärkte — zu je zwei Wochen — wurde ihnen auch der Kleinverkauf erlaubt. Außerdem hatten die Polozker neben der Beschränkung auf den Großhandel auch schon lange das Verbot des Gasthandels sowie das offizielle Verbot der Fahrt nach Witebsk und Smolensk für die Deutschen gewollt. Auch darin siegten sie jetzt, und Polozk wurde Mittelpunkt des russischen Dünahandels. Diese litauische Neuschaffung der Grundlagen des deutschen Handels in

---

13. LUB XI n 167 anno 1451; siehe auch Hildebrand, Das deutsche Kontor zu Polozk, S. 351.
14. Goetz, a. o. O. S. 490/91.
15. LUB II, 1 n 721.
16. Goetz, a. o. O. S. 499.
17. Goetz, a. o. O. S. 500.

Polozk war die Grablegung der alten, auf zweiseitige Verträge gegründeten Rechtstellung der Deutschen im Dünaverkehr.[18] Außer einer bedeutsamen Verfügung für Polozk vom Jahre 1510 ist von weiteren Bestimmungen in der Folgezeit nichts mehr bekannt. Es harrte ja aber auch nichts mehr einer Regelung, denn die Deutschen hatten wohl oder übel als die Schwächeren das Feld geräumt, indem sie bedingungslos alle Maßnahmen der gegnerischen Seite anerkannt hatten, d. h. anerkennen mußten. Die politische Macht Polen-Litauens war eben eine derart große geworden, daß ein offenes Auflehnen oder ein Vorgehen mit Waffengewalt von deutscher Seite nicht zum Ziel geführt hätte. Bei einem gemeinsamen Vorgehen mit dem Orden hätte vielleicht ein Druck auf Litauen ausgeübt werden können, jedoch entsprach es nicht der Politik des Ordens, sich in derartige handelspolitische Händel einzumischen.

In bezug auf die Politik der Russen, Polen und Litauer, die Deutschen aus ihrer beherrschenden Stellung im Dünahandelsgebiet zurückzudrängen, stellt man also folgende Entwicklungsstufen fest: 1250 erfolgte erstmalig die Hinderung der Weiterreise über Smolensk hinaus nach Innerrußland; um die Wende des 13. Jahrhunderts erließ Witebsk ein Gasthandelsverbot und erschwerte auch sonst den Freihandel der Deutschen; im Zeitabschnitt 1300—1406 wechselten einschränkende Bestimmungen mit Zugeständnissen; 1406 verbot Polozk teilweise den Kleinhandel und behinderte in der Folgezeit die Weiterreise auf der Düna. Seit 1498 waren die Deutschen nur noch zum Großhandel in Polozk zugelassen und in die Rolle geduldeter Gäste zurückgedrängt.

Kapitel II.

Die Stapelpolitik.

a) Wesen und Besonderheit des Stapels.

In den modernen Rechtsstaaten ist durch die breite Grundlage staatlicher Rechtsordnung jedem einzelnen Bürger

18. Goetz, a. o. O. S. 501.

die Möglichkeit gegeben, sich wirtschaftlich zu betätigen; jedoch in Zeiten schwächer ausgebildeter staatlicher Rechtsordnung suchten einzelne Stände wirtschaftliche Garantien durch Privilegierung, durch rechtliche Sonderstellung gegenüber anderen Ständen zu erlangen. Besonders die Städte hoben sich im Mittelalter durch Rechte und Privilegien aus der Umgebung hervor. Es kann zwar nicht geleugnet werden, daß dadurch die Bewegungsfreiheit des Handels begrenzt wurde, doch genügte es im allgemeinen den Bedürfnissen eines noch langsamen Verkehrs. Durch schlechte Münzverhältnisse, üblen Zustand und Unsicherheit der Straßen wurde jedenfalls der ältere Handel ungleich mehr bedrückt als durch engherzig-eigennützige Satzungen der Städte.[19]

Jede Marktstadt glaubte, die Sicherstellung der „Nahrung"[20] nicht entbehren zu können;[21] und auch der Stapelzwang sollte seinen Teil dazu beitragen, die Rechte der Bürger zu gewährleisten und auszubauen. Denn wenn man den Fremden das Eindringen in das Innere des Landes verweigerte, so wollte man dadurch den unmittelbaren Absatz der von ihnen eingeführten Waren verhindern.[22] Man versuchte also, den Bürger des Stapelortes in eine Vermittlerrolle zu bringen und diese Stellung zu festigen. Diese Art des Stapelzwanges, dem Fremden den Durchfuhrhandel zu verbieten und dem Bürger allein den Zwischenhandel einzuräumen, nennt Rachel das Jus emporii oder „das Recht einer rechten Handelsstadt".[23] Jedoch gelang es fast nur Seehandelsstädten auf die Dauer ein solches Jus emporii durchzuführen, da ihnen das Errichten einer derartigen Schranke am ehesten möglich war. Auch Riga hat diesen Weg der

---

19. Rachel, Die Handelsverfassg. d. norddt. Städte im 15. bis 18. Jhdt. (Schmollers Jahrbuch NF. 34, 1910), S. 109.

20. Die „Nahrung" oft auch „Bürgernahrung" genannt, ist ein im Mittelalter häufiger Sammelbegriff für einzelne wirtschaftliche Sonderrechte der Bürger und für die mittelalterliche Wirtschaft vielfach maßgebender Wirtschafts-Grundsatz.

21. Rachel, S. 81.

22. Stein, Beiträge z. Gesch. d. deutsch. Hanse, S. 128.

23. Rachel, S. 90.

Nahrungssicherung und Nahrungsförderung seiner Bürger eingeschlagen.

Die Stapelbestrebungen Rigas äußerten sich einerseits in der Hinderung der Seefahrt der Russen, also in dem Bestreben, Riga zum Endziel ihrer Reise zu machen; andererseits fanden sie ihren Ausdruck im Verhindern der Dünafahrt der anreisenden Kaufleute. Es war eine ganz natürliche Folge der Lage der Stadt, daß mit der wachsenden Wirtschaftserstarkung und Verselbständigung das Streben in der Kaufmannschaft erwachte, den Verkehr der Gäste auf den rigaschen Markt zu beschränken. Die gleiche Politik, die Gunst der Lage auszunutzen, können wir ja auch bei anderen Städten beobachten.[24]

Es darf auch nicht übersehen werden, daß Riga zu einer Stapelpolitik gewissermaßen gezwungen gewesen ist. Wenn es der Stadt nämlich nicht gelungen wäre, ihre Bürger als Vermittler zwischen die tauschenden Parteien aus dem Westen und Osten einzuschalten, wäre ihr schließlich nur noch eine bescheidene Rolle übrig geblieben, nämlich die: den Marktpolizisten zu spielen.

Obgleich die Stapelpolitik Rigas nur als ein Teil der Gasthandelspolitik aufgefaßt werden muß, empfiehlt es sich, in der Behandlung des Stoffes eine Trennung vorzunehmen, denn die Stapelpolitik bildete die Grundlage, auf der erst die Stadt in der Folgezeit ihre allgemeine Gasthandelspolitik aufbauen konnte. So wäre es z. B. ein Unding gewesen, in Riga ein Gasthandelsverbot zu erlassen, bevor die Stadt den Stapel fest in ihrer Hand hatte. Sonst hätte ja den Fremden die Möglichkeit offen gestanden, dieses Verbot durch Verlegung ihres Handels nach Polozk zu umgehen. Erst der Stapelzwang, der alle Kaufleute aus dem Westen und Osten in der Stadt festhielt, gab ihr die Möglichkeit, in der Folgezeit den unmittelbaren Austausch zwischen den Fremden zu verhindern, indem sie den Bürger zum gesetzlichen Vermittler erhob.

Jedoch noch ein zweiter Grund gibt Anlaß die Stapel- und Gasthandelspolitik getrennt zu behandeln. Während

---

24. Schröder, S. 71.

nämlich das Gasthandelsverbot sich stufenweise entwickelte, indem zuerst Kleinhandelsverbote erlassen wurden, dann einschränkende Bestimmungen und Verbote für Undeutsche und Nichthansen folgten, und endlich in der Mitte des 15. Jahrhunderts das allgemeine Gasthandelsverbot, dem selbst die Hansen unterworfen waren, einen Schlußstein bildete, trafen die Stapelbestimmungen schon bedeutend früher auch den hansischen Handel. Auch läßt sich die Stapelpolitik Rigas schwerer verfolgen. Denn während es bekannt ist, daß in den Jahren 1459—1460 das allgemeine Gasthandelsverbot in Riga erlassen worden ist, hat Riga ein rechtskräftiges Stapelprivileg nicht besessen. Nicht in öffentlichen Bestimmungen, sondern hauptsächlich in Klagen der durch den Stapel Betroffenen, sind uns die Stapelbestrebungen Rigas überliefert. Dies läßt sich besonders in bezug auf die Hinderung der Düna-„Bergfahrt" der Hansen sagen, denn das Bestreben, die Russen von der Seefahrt abzuhalten, zeigt sich doch noch klarer in einigen uns erhaltenen Schreiben. Darum soll auch die Behandlung der Stapelpolitik in bezug auf Russen und Hansen getrennt ausgeführt werden.

b) Die Stapelpolitik gegenüber den Russen, Polen und Litauern.

Wie schon oben erwähnt, sicherten die ältesten deutsch-russischen Handelsverträge den Russen die freie Ostseereise zu;[25] und wenn 1299/1300 der Smolensker Vertrag von 1229 erneuert wurde, so wurde damit den Russen erneut das Recht der freien Ostseefahrt gegeben.[26] Dies vertragliche Zugeständnis der Rigaer an die Russen finden wir zum letzten Mal in den Jahren 1323 und 1338.[27] Wenn auch von einem Seehandel der Russen bei deren Geldarmut nicht gut die Rede sein konnte, so ist es immerhin wichtig, in diesem Zusammenhang festzustellen, daß bis 1338 den Russen vertragsmäßig die freie Seereise offen gestanden hat.

---

25. HUB I n 232 anno 1229, HUB I n 616 anno 1265.
26. HUB I n 1330.
27. HUB II nn 412 und 632.

Erst gegen Ende des 14. Jahrhunderts machte sich bei den Litauern das Bestreben bemerkbar, sich die freie Ostseereise sichern zu lassen.[28] Es ist möglich, daß sie tatsächlich an einen eigenen Ostseehandel gedacht haben; doch sowohl damals, als auch im Vertrage von Kopussa 1406, wurde eine klare Lösung dieser Frage umgangen. Diese Unklarheiten in den Abmachungen haben es aber nicht verhindern können, daß Riga seine Stapelpolitik den Russen und Litauern gegenüber durchgesetzt hat. Man kann mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß ein Seehandel der Russen und Litauer während der ganzen Ordenszeit nicht stattgefunden hat. Die Beunruhigung des livländischen Städtetages von 1398 wegen eines angeblichen Seehandels der Russen, dürfte Fahrten der Nowgoroder, nicht der Russen aus dem Dünagebiet zur Ursache gehabt haben.[29] Diese Vermutung liegt schon daher nahe, weil im hansischen Frieden von 1312 den Nowgorodern ein „freier Weg nach Gotland" gewährleistet worden war.[30] Die Annahme erhält aber auch noch dadurch eine Bestätigung, daß Riga im Jahre 1470 erklären konnte, „daß es den Russen bis hiezu nicht gestattet habe, über Riga nach Danzig und den Städten zu fahren".[31]

Es haben jedoch sowohl die Litauer als auch die Russen die Hoffnung nicht aufgegeben, zu ihrem Ziele, einem eigenen Seehandel, zu kommen. So boten die Litauer den Rigaern, als sie merkten, daß Riga beharrlich bei seiner Stapelpolitik blieb, für ein Zugeständnis in der Seehandelsfrage eine Gegenleistung: die freie Fahrt über Polozk hinaus nach Smolensk. So traten die Polozker in den Jahren 1446, 1448, 1450 mit diesem Angebot an Riga heran,[32] und bereiteten der Stadt damit nicht unerhebliche Sorgen. Gab doch bei einer abschlägigen Antwort Riga den Polozkern ein Mittel in die Hand, den sowieso ernstlich gefährdeten Dünaverkehr

---

28. Goetz, a. o. O. S. 470.
29. LUB Reg. n 1788, s. auch AuR I n 155.
30. HR IV n 45 S. 49 f.
31. LUB XII n 716.
32. LUB X n 272, LUB X n 529, LUB XI n 88.

über Polozk hinaus vollkommen zu verbieten. Nachdem wir schon gesehen haben (vgl. S. 106), wie die Dünareise der Deutschen immer stärker eingeengt und auf Polozk gerichtet wurde, nimmt es jedoch nicht wunder, wenn Riga, zugunsten seiner Stapelpolitik, die zweifelhafte Zusicherung einer freien Fahrt nach Smolensk schließlich unberücksichtigt ließ. Nur der Umstand, daß sich Polozk auch an König Kasimir von Polen gewandt hatte, veranlaßte Riga im Jahre 1470, in dieser Angelegenheit auch Danzig um Rat zu fragen,[33] das damals schon unter polnischer Herrschaft stand. Riga schrieb, daß es besonders in einer Frage viel Unannehmlichkeiten mit den Polozkern habe, und zwar wollten diese über Riga nach Danzig und den anderen Städten segeln, was ihnen jedoch bisher zur Wohlfahrt des gemeinen Kaufmanns verboten gewesen sei. Demgegenüber behaupteten die Polozker, daß ihnen schon zu Großfürst Witowts Zeiten die Seereise gestattet gewesen sei. Sie hätten sich daher mit einer Klage an den polnischen König gewandt, woraufhin sich der König für die Polozker eingesetzt und in Riga um Aufklärung über das Verhalten der Stadt gebeten habe. Hierauf habe die Stadt geantwortet, daß in Riga ein solches Privileg für die Polozker völlig unbekannt sei.[34] — Schließlich konnte auch das Dazwischentreten König Kasimirs die Politik Rigas nicht beeinflussen, denn Riga gab dem Drängen und den Klagen der Polozker nicht nach und behauptete seine Stapelstellung mit Erfolg.

Die Frage der Seefahrt der Russen wurde erneut aufgerollt, als die russischen Großfürsten in der Mitte des 16. Jahrhunderts eine besonders rege Tätigkeit in ihrer Livlandpolitik entwickelten. So stellte der Großfürst Iwan IV. den 1557/58 in Moskau weilenden livländischen Gesandten die Forderung, daß man den russischen Kaufleuten die Schiffahrt von Riga und Reval nach Lübeck und anderen Städten gestatte. „Doch in diese fremde Sache konnten wir nicht willigen, trotzdem die Russen längere Zeit darauf beharrten“, schrieben die

33. LUB XII n 716.
34. LUB XII n 716.

livländischen Gesandten in ihrem Bericht an die Städte.[35] Über die Ursache des bald darauf ausbrechenden Krieges zwischen Livland und Rußland äußerte sich der Zar Iwan, daß die Livländer den Krieg selbst verschuldeten, da sie den überseeischen Handel der Russen verhindert hätten.[36]

Demgegenüber muß betont werden, daß die Hinderung der Seereise für die Russen nur ein Vorwand gewesen ist, ihre Unschuld am Ausbruch des Krieges darzutun. Es zeigt jedoch der Ausspruch des Zaren, daß die Russen nie den Plan aufgegeben haben, das Meer zu befahren. Gleichzeitig aber erkennen wir auch, daß Riga unbeirrt dieser Forderung ein Nein entgegengesetzt hat.

Allerdings könnte man trotzdem auf den Gedanken kommen, daß die Russen des Dünagebietes Seehandel getrieben haben, denn § 10 des Landtagsrezesses 1537 befaßte sich mit Ostseereisen der Russen und verbot schließlich den Russen die Seefahrt; auch sollten diejenigen bestraft werden, welche Russen in ihre Schiffe aufnahmen.[37] Dieses Verbot wird sich jedoch auf die ungefähr 1528 aufgekommene Fahrt Riga—Narwa bezogen haben,[38] die sowohl von Rigaern,[39] wie von Russen[40] betrieben wurde.

Es muß auch die Frage aufgeworfen werden, ob Riga eine dauernde Verlegung des gesamten russischen Handels in seine Mauern angestrebt hat, d. h. ob die Stadt nicht nur den Dünahandel der Hansen verhindern, sondern auch den Aktiv-Handel ihrer eigenen Bürger im Dünagebiet freiwillig aufgeben wollte, um alle Russen nach Riga zu ziehen, und die Bürger nur eine Vermittlerrolle spielen zu lassen. Doch wird der Rückgang des Eigenhandels im Dünagebiet nicht frei-

---

35. Schirren, Quellen z. Gesch. d. Untergangs d. livl. Selbständigkeit, Bd. I n 8.

36. Dreyer, Die lüb.-livl. Bezieh. z. Zt. d. Unterg. d. livl. Selbständigkeit, Lüb. 1912, S. 65, Anm. 4.

37. Stavenhagen, Abschriften, Rezeß vom Landtag zu Wolmar, 1. Oktober 1537, § 10.

38. Hildebrand, Melanges Russes, Bd. 4, S. 781 n 557.

39. Stavenhagen, a. o. O. Städteverhandlungen auf dem Landtag zu Wolmar 1537, September 22, § 4.

40. Napiersky, russ.-livl. Urkunden, S. 375 ff.

willig erfolgt sein und seinen Grund nur im Zurückdrängen durch die Russen und Litauer gehabt haben; denn die Rigaer haben ihren Anspruch auf Eigenhandel bis ins Innere Rußlands hinein noch im 16. Jahrhundert aufrecht erhalten. Demgegenüber wird dem Ordensmeister eine Verlegung des gesamten Handels nach Riga ungleich näher gelegen haben, weil er sich dadurch einen bedeutenden wirtschaftlichen Vorteil versprechen konnte; zudem wäre er bei den stets vorhandenen Streitigkeiten mit den Russen leichter zu seinem Ziel gekommen, wenn er nicht dauernd Rücksicht auf die in Rußland befindlichen Kaufleute hätte nehmen müssen.[41]

c) Die Stapelpolitik den Hansen gegenüber.

In den livländischen Verboten der Rußlandfahrten, für die Dauer von Kriegen und kleineren Streitigkeiten, wird man die Ansatzpunkte zu der sich allmählich entwickelnden Hinderung der ausländischen Kaufleute an der Dünareise erblicken müssen. Aus politischen Gründen stand größtenteils hinter den Fahrtverboten die Würde des Ordensmeisters, dessen Verlangen nach Unterbrechung der Rußlandfahrt die Hansestädte meistens nachgeben mußten; jedoch haben die Rigaer diese Fahrtverbote selten eingehalten, sondern gerade in solchen Zeitabschnitten, ungehindert durch den hansischen Wettbewerb, einen besonders schwunghaften Handel getrieben.

Es ist schon oben angedeutet worden, daß der Ordensmeister wahrscheinlich bestrebt gewesen ist, Riga zum alleinigen Handelsplatz des Dünagebietes zu machen. Soweit sich nun diese Politik des Ordens in allgemeinen Dünafahrtverboten äußerte, konnte also die Stadt ihr willig folgen. Da die Hansen die Fahrtverbote einhalten mußten, die Rigaer sie jedoch umgingen, sah sich die Stadt in der Herrschaft im Dünahandelsgebiet ungehindert.

Dieses Streben nach Alleinherrschaft in seinem Hinterlande machte sich bei Riga schon im 13. Jahrhundert bemerk-

41. Osten-Sacken, Der Kampf der livl. Städte, S. 311.

bar. Erreicht hat die Stadt dieses Ziel teilweise schon früh; was allein die Tatsache beweist, daß um 1298 die Vermögensverwaltung der deutschen Kirche in Smolensk sich ganz in den Händen von Mitgliedern des rigaschen Rats befand. Es wird somit schon damals der dortige deutsche Handelshof in ausschließlicher Abhängigkeit von Riga gestanden haben.[42] Auch in dem für den Dünahandel noch wichtigeren Polozk hat Riga seine Stellung schon früh geltend gemacht, denn 1338 erließ es vollkommen selbständig eine Verordnung über die Waage und den Verkauf von Wachs für den deutschen Kaufmann zu Polozk.[43]

Man wird jedoch in der Stapelpolitik Rigas nicht nur eine handelspolitische Maßnahme, sondern auch ein gewisses allgemein-politisches Unabhängigkeitsstreben erblicken müssen, und als solches deckte sich dieses Streben mit der Politik aller livländischen Herrschaftsgewalten. Ein Beispiel hierfür ist ein Schreiben aus dem Jahre 1277, unterzeichnet vom Erzbischof von Riga, vom Ordensmeister, vom Bischof von Ösel, vom dänischen Hauptmann in Reval sowie dem Rat und der Gemeine der Stadt Riga, gerichtet an alle die Ostsee befahrenden Kaufleute. Das Schreiben hat im wesentlichen folgenden Inhalt: Alle die Ostsee befahrenden Kaufleute hätten sich selbst davon überzeugen können, welchen Beschwerden und Gefahren die des Handels wegen nach Rußland fahrenden Kaufleute unterworfen wären. Deshalb hätten sich die Unterzeichneten zu einer Beratung vereinigt, und durch einhelligen Beschluß es für unumgänglich notwendig erkannt, daß der Handelsmarkt nach einigen livländischen Orten verlegt werden müsse; sie bitten daher alle auswärtigen Kaufleute, diesem Vorschlag ihre Zustimmung zu geben.[44]

Auf den ersten Blick erweist sich dieser Vorschlag als ein von ganz Livland gutgeheißener Plan, Rußland dem westlichen Kaufmann zu versperren, und dessen Verkehr auf die

---

42. Hildebrand, Das rigische Schuldbuch, S. XXXII.
43. HUB II n 631.
44. LUB Reg. 513.

livländischen Städte zu beschränken. Obgleich die Antwort auf diesen Vorschlag nicht erhalten ist, so dürfte sie fraglos ablehnend gewesen sein; denn durch eine zustimmende Antwort der nichtlivländischen Seestädte wären die livländischen Städte ja in aller Form als Stapelplätze anerkannt worden. Fand also dieser Vorschlag keine Zustimmung, so bestand darin doch immer noch eine Gefahr für die anreisenden westlichen Kaufleute, daß die Dünareise für die Dauer von Streitigkeiten geschlossen werden konnte. Dies haben die westlichen Kaufleute nicht nur früh erkannt, sondern auch im Hinblick darauf gehandelt: schon 1268 stellten sie die Bedingung, bei Kriegen zwischen Livland und Rußland in ihrem Handel nicht behindert zu werden.[45] Wenn die die Ostsee befahrenden Kaufleute 1278 trotzdem in die Bitte des Ordensmeisters willigten, den gemeinen Markt in Rußland vorübergehend nicht zu besuchen, so mußte der Ordensmeister doch gleichzeitig versprechen, daß die Livländer auch ihrerseits weder zu Wagen noch zu Schiff nach Rußland fahren würden.[46] Man sieht also, woher Lübeck und die anderen Städte Gefahr erwarteten: Sie fürchteten, daß die livländischen Kaufleute das Verbot zu ihrem Vorteil ausnutzen könnten. Und diese Befürchtungen werden sich auch bewahrheitet haben, denn 1299 ließ sich Lübeck vom Ordensmeister ausdrücklich von neuem das Recht verbriefen, auch während eines Krieges zwischen Rußland und Livland im Feindesland zu handeln.[47] Der Ordensmeister hat allerdings nicht lange dieses Zugeständnis aufrecht erhalten können[48] — zum Vorteil Rigas, denn das bedeutete ja ein Zurückdrängen der Hansen aus seinem Hinterland. Es liegt sogar die Vermutung nahe, daß der Ordensmeister und die Stadt in der Hinderung der Dünareise für überseeische Kaufleute zum Teil gemeinsam gehandelt haben, und daß der Ordensmeister der Stapelpolitik gewissermaßen Vorschub geleistet hat. So beschwerte sich Lübeck 1368 beim Ordensmeister darüber, daß

45. LUB Reg. n 464.
46. LUB Reg. n 518.
47. LUB Reg. n 659.
48. HR I, 1 n 396 und n 398.

der Orden, trotzdem er sich am 7. Mai 1366 der Herrschaft über Riga völlig begeben hätte, den Hansestädten die Düna verbiete, während die Livländer dieselbe befahren.[49]

Es hat also den Anschein, daß die westlichen Kaufleute aus dem Dünahandel allmählich zurückgedrängt wurden, indem die Rigaer Fahrtverbote für die Dünareise erließen, die jedoch nur von den überseeischen Kaufleuten eingehalten wurden. Diese Vermutung wird noch dadurch bekräftigt, daß uns kein einziger Fall bekannt ist, in dem anreisende Kaufleute gewaltsam an der Dünareise gehindert worden wären.

Wird die Hinderung der Weiterreise anfangs nur mehr gelegentlicher Natur gewesen sein, so wird in einer Zeit, in der sich die Stadt besonders stark fühlte, die Kaufmannschaft diese Hinderung als Gewohnheitsrecht ausgelegt haben. Man wird wohl nicht fehlgehen in der Annahme, diese Zeit in den 60er Jahren des 14. Jahrhunderts zu suchen, denn in jener Zeit zeigte sich ein auffallend selbständiges Auftreten der Stadt. Die Ursache hierfür ist in dem unglücklich verlaufenen Krieg der Hanse gegen Dänemark (1362) zu suchen. Dies hatte eine starke Lockerung im Bunde der Hansestädte zur Folge gehabt, und das Ansehen der wendischen Städte, vor allem aber die Stellung Lübecks, war stark erschüttert worden. Diese Lage wurde nun von Riga ausgenutzt, indem es auf dem Hansetag 1366 seine Unterstützung, bei einem weiteren Kampfe gegen Dänemark, von Zugeständnissen in Nowgoroder Fragen abhängig machte.[50] Obgleich sich diese Fragen nicht auf den Dünahandel bezogen, ist doch der Umstand hervorzuheben, daß Riga sich mit seinen Forderungen durchgesetzt hat, denn dieser Erfolg macht auch die regere Stapelpolitik verständlich. Schon 1368 sah sich Lübeck genötigt, auf seine Rechte im Dünahandel hinzuweisen:[51] eine Behinderung muß also diesem Schritt vorangegangen sein. Die sich nun häufenden Beschwerden Lübecks und der Hanse

---

49. HR I, 1 n 397.
50. AuR n 79.
51. HR I, 1 n 397.

über Herausdrängen aus dem Dünahandel haben keinen greifbaren Erfolg gehabt, denn Riga hat sich von dem einmal eingeschlagenen Weg nicht abbringen lassen.[52]

Diese Politik kann der Stadt nicht weiter verübelt werden: obgleich Riga Glied der Hanse war, kann sein Vorgehen damit gerechtfertigt werden, daß im Mittelalter, ganz allgemein, die Anschauung galt, eine Handelsstadt habe nur ihre eigenen Belange zu vertreten. Auch die anderen Hansestädte und Städtegruppen haben nie aufgehört, eine Sonderpolitik zu treiben. Da die Hanse nur eine Interessengemeinschaft darstellte, kam es eben oft vor, daß sich das Interesse einzelner stärker erwies als das der Gesamtheit. Übrigens handelte die Gesamthanse Livland gegenüber gar nicht anders: sah sich doch Dorpat 1371 genötigt, Riga und Reval vor dem hansischen Gesandten in Nowgorod zu warnen, denn ein den Russen vorgelegter Vertragsentwurf wahre nur die Belange der Überseeischen, nicht aber die der Livländer.[53]

Die Klagen über Hinderung der Dünareise gelangten sogar bis auf den Hansetag; und 1383 verfaßten die zu Lübeck versammelten Ratssendeboten ein Schreiben an Riga, in dem über Alleinbeherrschung des Dünahandels Beschwerde geführt und um Abstellung dieses Übels gebeten wurde. Der Erfolg dieses Schreibens war der, daß zwar auf dem Papier dem gemeinen deutschen Kaufmann auf der Düna volle Gleichberechtigung zugestanden wurde,[54] in Wirklichkeit jedoch alles beim alten blieb.[55]

Um die Wende des 14. und 15. Jahrhunderts hatte der überseeische Kaufmann seine Rolle im Dünahandelsgebiet ausgespielt. Jedenfalls wurden 1393 die Gerichtssatzungen für den deutschen Kaufmann in Polozk allein von Riga aus erlassen[56] — das deutsche Kontor in Polozk war zu einer Niederlassung des rigaschen Kaufmanns geworden. Besonders geschickt verstand es die Stadt, in Zeiten der Un-

52. HR I, 2 n 266 § 16, n 268 anno 1383.
53. AuR n 96.
54. AuR n 100.
55. LUB Reg. n 1487 anno 1388.
56. HUB V n 125.

einigkeit in der Hanse, die Lage zu ihren Gunsten auszunutzen. Schon erwähnt ist die Tatsache, daß die Stadt nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges gegen Dänemark im Jahre 1362 ihre Stellung als Stapelplatz festigte. Aber auch während der Unruhen in Lübeck zu Beginn des 15. Jahrhunderts faßten die livländischen Städte ohne Mitwissen der Überseeischen einen außerordentlich schwerwiegenden Beschluß: 1416 untersagte die Versammlung auf dem Städtetag zu Pernau die Kaufmannsfahrt nach Rußland, dagegen sollte der Verkehr nach Riga, Dorpat, Reval und Narwa sowie der Handel mit den Russen in diesen Städten den Hansen freistehen. Dieser Beschluß zeigte unverblümt die Absicht der livländischen Städte, den gesamten Rußlandhandel in ihre Mauern zu verlegen. Obgleich diese Absicht für ganz Livland nicht in vollem Umfange verwirklicht werden konnte, hat der Dünahandel des überseeischen Kaufmanns in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zu bestehen aufgehört; die westlichen Hansestädte haben sich wohl oder übel mit dem Gedanken abfinden müssen, daß aus ihrer Niederlassung an der Düna eine selbständige Handelsstadt geworden war, die es verstand, die Belange ihrer Bürger zu vertreten.

Riga war jedoch nicht nur der alleinige Stapelplatz des Dünahandelsgebietes geworden, sondern der wirtschaftliche Machtbereich der Stadt ging bedeutend weiter. Dafür spricht vor allem die Tatsache, daß sich bis ins 16. Jahrhundert hinein, im weiteren Umkreise der Stadt, nur wenige Städte und Ortschaften entwickeln konnten. Das Aufkommen von Hakelwerken in der Nähe der Schlösser und der Handel der kleinen Nachbarstädte und Stadtkleingebilde ist von Riga rücksichtslos und erfolgreich bekämpft worden.[57]

d) Die Durchkreuzung der Stapelpolitik durch den Handel auf Landwegen.

Die Hauptgefahr, die dem rigaschen Stapel drohte, waren Umgehungsversuche dieser Vorzugsstellung. Eine Umgehung kam jedoch nur dann in Frage, wenn man den Wasserweg

57. Eckert, Kurland unt. d. Einfl. d. Merkantilismus, S. 192.

nach Riga über das Meer oder die Düna stromabwärts aufgab und den Handel auf Landwegen betrieb. Es konnte jedoch auch der Landhandel der Stadt nur dann gefährlich werden, wenn er sich Wege suchte, die Riga vollkommen ausschalteten. Daher wird zu untersuchen sein, welche Landwege in der damaligen Zeit als Zufuhrstraßen zu werten sind, der Stadt also nur förderlich waren, und welche den rigaschen Stapel umgehen konnten.

Zu den Zufuhrstraßen gehörten vor allen Dingen der Landweg von Preußen über Kurland nach Riga und die große Straße nach Pleskau und Dorpat. Die Straße Riga—Dorpat führte über Neuermühlen—Segewold—Wenden—Wolmar—Walk nach Dorpat,[58] die unmittelbare Straße Riga—Pleskau über Neuermühlen—Segewold—Wenden—Trikaten—Smilten — Adsel — Marienburg — Charlottendburg—Tschemericy[59] nach Pleskau.[60] Der zuletzt genannte Weg hat besonders seit 1521 für den Handel Rigas eine große Bedeutung gehabt, und der umfangreiche Verkehr auf der „Marienburger Straße" hat Anlaß zu ernsten Meinungsverschiedenheit zwischen Riga einerseits und Dorpat, Reval, Narwa andererseits gegeben, da allein Riga aus diesem Handel Vorteile hatte und besonders Dorpat dadurch geschädigt wurde.

Auf dem preußisch-kurischen Landwege entwickelte sich schon im 13. Jahrhundert ein Handel, der bis nach Flandern reichte.[61] Der Weg führte von Antwerpen über Amsterdam durch Westfalen nach Lübeck, von dort durch Mecklenburg, Pommern über Schlawe, Neustadt, Rheda und Danzig nach Königsberg, dann über die Kurische Nehrung nach Memel, Polangen, Heiligen Aa, Grobin, Hasenpoth, Goldingen, Zabeln, Kandau, Tuckum, Kaugern, Schlock, die Aa entlang bis Bullenhof und von dort nach Riga.[62]

---

58. Goetz, a. o. O. S. 202.
59. Nach Angaben von Herrn Bibliothekar Carl von Stern.
60. siehe besonders Schwartz, „Wenden, ein Stapelplatz", S. 4 ff.
61. HR II, 6 n 356 § 34, HR III, 2 n 160 §§ 330, 331.
62. Arbusow, Geschichtliche Landeskunde, S. 401. Keußler, Sitzungsberichte d. Ges. f. Gesch. u. Altertumsk. d. Ostseeprov. Rußl. 1907, S. 46—49. Bulmerincq, Die Besiedlung, S. 7.

Weiter sind an rigaschen Handelsstraßen noch die Straße Riga—Eckau—Bauske—Poswol (Pasewalk)—Wilna sowie der Mitausche Weg zu erwähnen, der am Südufer des Babitsees an die Aa bei Kalnezeem führte, längs dem Fluß nach Mitau lief[63] und auch nach Samaiten und Litauen hineinführte.[64] Auch der Landweg Riga—Narwa über Neuermühlen — Segewold — Wenden — Wolmar — Burtneek — Rujen — Karkus — Fellin — Weißenstein[65] ist für eine, wenn auch beschwerliche Landreise benutzt worden.

Waren diese Landstraßen von unmittelbarem Nutzen für Riga, so lagen die Verhältnisse im folgenden Falle ganz anders: im Laufe der Zeit hatte sich nämlich eine besondere Landreise der Preußen entwickelt, die für Riga wohl am gefährlichsten werden konnte. Diese Landfahrt führte von Danzig und Königsberg über Kowno und Wilna nach Polozk, wurde jedoch auch bis nach Nowgorod ausgedehnt. Der Handel auf diesem Wege bedeutete ein Eindringen ins rigasche Hinterland bei einer gleichzeitigen Ausschaltung der Stadt. Trotzdem muß angenommen werden, daß diese preußische Landreise nach Kowno, Polozk und Nowgorod auf die Dauer den rigaschen Kaufmann nie ernstlich bedroht haben wird, denn der Haupthandel im Dünagebiet wird sich immer auf dem bedeutend vorteilhafteren Wasserweg abgewickelt haben und nicht auf dem beschwerlicheren Landwege. Außerdem werden die Alleinhandelsbestrebungen der Fürsten von Witebsk und Polozk im Laufe der Zeit den preußischen Kaufmann ebenso aus dem Aktivhandel an der Düna zurückgedrängt haben,[66] wie sie es mit den Rigaern taten; denn wie Polozk Endziel der Dünareise wurde, wird Wilna zum Endpunkt der preußischen Landreise gemacht worden sein. Auch ist der Landhandel bis nach Nowgorod vom dortigen deutschen Kaufmann nicht zugelassen worden. Im Verein mit den Fahrtverboten der livländischen Städte werden diese Hinder-

---

63. Bulmerincq, a. o. O. S. 7.
64. Hirsch, Danzigs Handels- u. Gewerbegeschichte, S. 161.
65. Arbusow, a. o. O. S. 401.
66. HUB VI n 485.

nisse so groß gewesen sein, daß die Preußen den Landhandel nach Nowgorod über Polozk sowie ins rigasche Hinterland aufgegeben haben werden. Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts wird uns daher nur noch sehr selten die Anwesenheit von Preußen am Oberlauf der Düna bezeugt. Doch anstatt des eingestellten verbotenen Landhandels nach Nowgorod und Pleskau, benutzten die Preußen fortan von der Hanse verbotene Wasserwege, indem sie ihre Waren an Geschäftsfreunde in Wisby, Stockholm, Abo und andere Seestädte sandten, von wo man die Waren auf Schleichwegen weiter nach Nowgorod schickte. Dies bedeutete natürlich eine Schädigung des Handels vieler Hansestädte, jedoch wurde Riga davon nicht mitbetroffen, da der Nowgoroder Handel für die Stadt bedeutungslos geworden war.

Eine ganz andere Entwicklung nahm der Handel auf dem preußisch-kurischen Landwege. Bis 1364 wurden den Kaufleuten keine Schwierigkeiten in den Weg gelegt, wenn sie diese Straße befuhren. Im Gegenteil: das Handelsprivileg des Ordensmeisters Gotfried von Rogga gestattete den Lübeckern 1299[67] sogar ausdrücklich die freie Landreise durch Preußen nach Livland. Verboten wurde die Landreise durch Preußen nach Nowgorod zum ersten Mal durch die Willkür des deutschen Kaufmanns zu Nowgorod im Jahre 1346 — eine Verordnung, welche die 4. und 5. Nowgoroder Schra in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts übernahm, wobei noch Kurland als die Fortsetzung des Weges von Preußen nach Livland hinzugefügt wurde.[68] Auch die livländischen Städte haben diesen Handel heftig bekämpft, wobei Riga sich dem Wunsche Dorpats und Revals nach vollkommenem Verbot der preußischen Landreise anschloß. Obgleich Riga gegen den Landhandel der Preußen nach Nowgorod, soweit er sich über Riga bewegte,[69] nichts einwenden konnte, — da ja dadurch die Belange der Stadt nicht geschädigt wurden, — wird sich Riga doch mit Recht gesagt haben, daß bei einer freien Landreise durch Kurland, auch der preußische Handel nach Polozk nicht verboten werden konnte.

67. LUB Reg. n 659.
68. Goetz, a. o. O. S. 210.

Doch bald erwies es sich, daß man in Preußen diese Behinderung nicht ruhig hinnehmen wollte. Sowohl die preußischen Städte als auch der Orden in Preußen, der ja selbst einen ausgedehnten Handel betrieb, widersetzten sich diesen Fahrtverboten. Schon auf dem Städtetag zu Wolmar 1388 zeigte es sich, daß die livländischen Städte dem Hochmeister gegenüber machtlos waren. Der livländische Ordensmeister erklärte nämlich, anläßlich einer Handelssperre gegen Rußland, daß er nur für seine Untergebenen das Handelsverbot verbindlich machen könne, einem preußisch-russischen Handel durch Livland entgegenzutreten habe er jedoch nicht die Macht, da er dem Hochmeister untergeordnet sei.[70] Zwei Schreiben aus dem folgenden Jahre beweisen dann auch, daß der Orden in Preußen tatsächlich die Handelssperre nicht beachtet hat.[71] Ihren besonderen Grund hatte diese Sonderpolitik des Ordens in Preußen sowie der preußischen Städte darin, daß die Hanse dem preußischen Kaufmann keine gleichberechtigte Stellung im Nowgoroder Handel einräumte. Auf diesbezügliche Forderungen erhielten die Preußen stets abschlägige Antworten, woraufhin sie drohten, Sonderverträge mit den Russen abzuschließen und die Handelssperre durch Eröffnung eines starken Verkehrs zu Wasser und zu Lande hinfällig zu machen. Der Hochmeister unterstützte diese Bestrebungen seiner Städte, allerdings mit dem Vorbehalt, für seinen eigenen Handel die gleichen Rechte in Nowgorod zu erhalten.[72]

Zeitweilig verlangten es die Zeitumstände, die Landhandelssperre in aller Form aufzuheben.[73] Besonders bei gleichzeitiger Sperrung der Schiffahrt in Kriegswirren, und auch der Vitalienbrüder wegen,[74] ließ sich das Landhandels-

---

69. Hirsch, S. 84.
70. AuR n 128.
71. HR I, 3 nn 415, 416.
72. AuR n 131, Anm. 4.
73. HR I, 6 n 376.
74. Zwischendurch nahm das Piratenunwesen derartige Ausmaße an, daß eine zeitweilige Sperrung der Schiffahrt der einzig mögliche Ausweg war.

verbot nicht durchführen, da der Verkehr auf die Dauer eine zwangsweise Drosselung nicht vertrug und sich eigene, d. h. verbotene Land- und Wasserwege suchte.[75] So drohte Livland 1427 die Gefahr einer Schrumpfung seines Handels, indem der Verkehr sich neue Wege durch Polen und Litauen bahnte.[76] Der Grund dieses ungewöhnlichen Zustandes war das hansische Schiffahrtsverbot von 1427, das aus Anlaß des Krieges der wendischen Städte gegen König Erich von Dänemark erlassen worden war. Unter dem Druck dieser Umstände sahen sich die livländischen Städte veranlaßt, den Landhandel vorübergehend zu gestatten.[77]

Übrigens haben sich die Landhandelsverbote, auch in Zeiten einer freien Schiffahrt, auf die Dauer nicht durchsetzen können oder ihren Zweck verfehlt: das Verbot wurde entweder übertreten, oder der preußische und russische Handel suchte sich Wege, die, — wie bereits oben angedeutet, — die livländischen Städte als Zwischenhandelsplätze völlig ausschalteten.

Es haben nun die einschränkenden Handelsbestimmungen der livländischen Städte und der Gesamthanse, außer dem Anwachsen des Handels auf Schleichwegen, noch eine weitere für die Hanse unangenhme Folgeerscheinung gezeitigt, nämlich einen zunehmenden Eigenhandel der Russen nach Polen, Litauen und Preußen. Sogar bis zu den oberdeutschen Städten sind die Russen auf Landwegen vorgedrungen und gelegentlich auf ihren Fahrten bis nach Oberitalien gelangt, wie man aus einem Einspruch der Thorner Kaufleute anläßlich eines Handelsverbotes der Hanse gegen die Russen 1497 erfährt. Der Grund der Verwahrung der Thorner war der, „daß sich die Russen bei einer Schließung der Straßen in Preußen und bei Verbot des Handels ihre Wege über Wilna, Warschau, Breslau, Leipzig oder Frankfurt a. M. und vielleicht auch weiter nach Venedig suchen werden, wie sie es schon vormals mehrfach getan".[78]

---

75. AuR n 477 anno 1444.
76. LUB VII n 802.
77. LUB VII n 802.
78. Hirsch, S. 160, Anm. 453.

War nun der Landhandel der Russen durch Polen und Litauen noch zu Beginn des 15. Jahrhunderts mehr oder weniger eine Folgeerscheinung der Schiffahrtsverbote oder anderer außergewöhnlicher Ereignisse, so hatte er im 16. Jahrhundert schon so bedrohliche Formen angenommen, daß der Hansetag 1525 sich mit dieser Frage zu befassen hatte. Danzig schlug als Abwehrmaßnahme vor, die Städte Breslau und Krakau wieder in die Hanse aufzunehmen, da vor allem über diese Städte der russische Verkehr vonstatten gehe, und die Russen auf dieser Straße sogar bis nach Antwerpen gezogen seien.[79]

Auch der Hansetag zu Lübeck 1540 hatte sich mit den gänzlich veränderten Verhältnissen auseinanderzusetzen; und besonders Riga wies darauf hin, „daß Hochdeutsche, Türken, Armenier usw. frei nach Moskau reisten, alle Stapelgüter aufkauften und durch Litauen führten, wodurch die Hansestädte schwer geschädigt würden".[80] Ebenso setzten sich die livländischen Städte unter sich mit dieser neuartigen Erscheinung auseinander, und 1539 kennzeichnete Riga die veränderte Lage dadurch, daß „die Russen frei nach Wilna, Krakau usw., desgl. nach Nürnberg, Frankfurt, Antwerpen und „in summa in dat uterste marcket" verkehren, und das Volk der Polen und Hochdeutschen wieder nach Rußland zieht.[81]

Es lag natürlich außerhalb des Machtbereichs der Stadt, gegen diese Landfahrer einzuschreiten, die fernab vom rigaschen Wirkungsbereich ihre Straße über Warschau, Krakau und Breslau zogen. Diese veränderten Verhältnisse in einer bestimmten Richtung zu beeinflussen, besaß Riga nicht die Macht, aber schließlich auch nicht das Bestreben, was unbedingt betont werden muß! Denn das rigasche Hinterland war das Dünahandelsgebiet, und hier konnte der Stadt der Alleinhandel nicht so leicht genommen werden. Es muß nachdrücklich hervorgehoben werden, daß das rigasche

---

79. HR III, 9 n 131 §§ 34—42.
80. KI I S. 322 Anm. 4.
81. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Riga, Febr. 19—März 8. § 11.

Hinterland ein mehr oder weniger fest umrissenes Gebiet war. Weder die Preußen noch Kaufleute aus anderen Ländern haben daran etwas ändern können, daß der Handel aus dem Kerngebiet im Oberlauf der Düna nach Riga hin strebte. Trotz den gewaltigen Veränderungen, die in Rußland vor sich gegangen waren, konnte Riga noch 1549 von seinem Handel sagen: „Wir sind mit Pleskau und Smolensk verbunden".[82] Und lediglich in Kriegszeiten, wenn das Hinterland gezwungen war sich andere Absatzgebiete zu suchen, sah Riga seine Stapelstellung vorübergehend bedroht; wie z. B. im Jahre 1550, als es die Befürchtung äußerte, die Witebsker wollten ihren Handel nach Kowno wenden.[83]

Diese unabhängige Stellung Rigas ist auch durch den Handel von Preußen über Kurland nicht gefährdet worden, wie überhaupt der Meinung entgegengetreten werden muß, daß Riga den Handel auf diesem Wege ungern gesehen habe. Das Gegenteil ist der Fall gewesen: besonders im Winter hat Riga selbst einen nicht unbedeutenden Handel auf dem Landwege bis weit nach Norddeutschland hinein unterhalten. Nur im 14. Jahrhundert, als Rigas Interesse am Nowgoroder Handel vielleicht noch stärker gewesen ist, und als die Preußen das rigasche Hinterland noch stärker bedrohten, hat Riga auf der Landreise befindliche preußische Kaufleute verhaftet,[84] und auch den Ordensmeister zu einem Landreiseverbot veranlaßt.[85] Jedoch die Sperrmaßnahmen im 15. und 16. Jahrhundert, einerlei, ob sie von den livländischen Städten oder der Gesamthanse ausgegangen sind, wird Riga schwerlich unterstützt haben. Denn soweit die livländischen Städte die preußisch-kurische Landreise verboten haben, ist die treibende Kraft hierfür von Reval ausgegangen, da diese Stadt am stärksten durch den Landhandel gefährdet gewesen ist. Dies kommt allein schon darin zum Ausdruck, daß nur Reval des Landhandels wegen bei Lübeck vorstellig wurde und sich

82. KI I S. 340.

83. Stavenhagen, a. o. O. Gutachten der Städte auf dem Landtag zu Wolmar 1550, § 10.

84. HUB V n 643, AuR n 202.

85. AuR nn 202, 220.

über den Landhandel Rigas und Danzigs beklagte.[86] Aber auch die Landhandelsverbote der Hanse[87] vertraten hauptsächlich die Belange einer Stadt, und zwar Lübecks. Obgleich nämlich der Landweg Livland—Preußen—Flandern über Lübeck führte, wurde der lübische Kaufmann bei diesem Verkehr ausgeschaltet — von einem Travestapel konnte bei einem Landhandel nicht mehr gut die Rede sein. Die Bedeutung des Landhandels war besonders in den Wintermonaten derartig groß, daß selbst der deutsche Kaufmann in Brügge in aller Form um die Aufhebung des Verbotes bat, im Winter kein Gut von Livland und Polen westwärts auszuführen.[88] Der Hansetag kam dieser Bitte nicht nach, was zur Folge hatte, daß das Verbot fortwährend übertreten wurde. Obgleich also der Landhandel dauernd untersagt wurde, ist dieser Verfügung kein wirklicher Erfolg beschieden gewesen.[89]

Hauptsächlich Riga, Danzig und Königsberg waren die am Landhandel interessierten und beteiligten Städte, was durch eine ganze Reihe von Urkunden bezeugt wird. So ging während des Streits zwischen dem Orden und Danzig (1454—1466)[90] ein großer Teil des Königsberger Handels über Riga.[91] Selbst die Lübecker schickten in dieser Zeit ihre Ausfuhrwaren (Salz und Laken werden besonders genannt) über Riga nach Königsberg,[92] da der Wasserweg nach Königsberg von Danzig blockiert worden war. Doch auch in Friedenszeiten blühte auf dem Landwege ein reger Handel: 1433 gestattete der Komtur von Memel den Danzigern ausdrücklich, in Geschäftsangelegenheiten am Strande entlang nach Riga zu reiten;[93] 1439 wurden rigasche Kaufgesellen bei

86. LUB II, 2 nn 529, 531.
87. HR II, 6 n 356 § 34, HR III, 5 n 243 § 105.
88. HR III, 2 n 160 §§ 330, 331.
89. HR II, 6 n 356 § 34.
90. In diesem Zwist wurde Riga gegen seinen Willen auf die Seite des Ordens gezogen, auch Königsberg war eine demselben verbündete Stadt.
91. Stein, Handelsbriefe aus Riga u. Königsberg, Hans. Gbll. 1898, nn 23 u. 67.
92. Stein, a. o. O. n 27.
93. LUB VIII n 731.

Schlawe in Pommern gefangen,[94] und 1442 kam die Landreise der Livländer, also doch wohl der Rigaer, sogar auf die Tagesordnung des preußischen Ständetages zu Marienburg. Der Rezeß dieser Versammlung spricht „vom Zoll zu Labiau etc., den die Livländer zahlen müßten, wenn sie im Winter mit Wagen und Schlitten über das Eis kämen"; und der Hochmeister verordnete hierzu, daß dieser Zoll nicht zu hoch angesetzt werden solle.[95] Es hat demzufolge also ein regelmäßiger Verkehr von Riga nach Preußen stattgefunden. Weiter wird 1449 die Anwesenheit eines livländischen Kaufmanns in Frauenberg in Ostpreußen bezeugt,[96] 1519 wurde von einem preußischen Zolleinnehmer einem rigaschen Kaufmann Pelzwerk abgenommen[97] und 1569 eine ganze Karawane bei Rheda in Westpreußen gefangen, wobei die meisten Rigenser waren.[98] Und 1503 hatte der rigasche Landhandel bereits einen derartigen Umfang angenommen, daß Reval sich genötigt sah, bei Lübeck Beschwerde dagegen einzulegen.[99]

Alle diese Urkunden erbringen den Beweis, daß ein reger Landhandel Rigas nach Preußen und Norddeutschland stattgefunden hat, und daß somit die preußisch-kurische Landreise den Stapel Rigas nicht gefährdet hat. Alle Strafbestimmungen der Hanse haben daher versagt, und der Landhandel Preußen-Kurland-Riga hat erst mit dem Aufkommen moderner Verkehrsmittel im 19. Jahrhundert sein Ende gefunden.

Der Wirtschaftskampf, der der Stadt durch den Landhandel der Holländer, der Oberdeutschen und des inländischen Adels entstand, muß von einem ganz anderen Standpunkt betrachtet werden wie die obigen Erörterungen. Daher ist die Behandlung dieser Frage einem Sonderkapitel vorbehalten worden.

---

94. LUB IX n 461.
95. HR II, 2 n 571.
96. LUB X n 549.
97. Napiersky, Index corporis Historico-Diplomatici Livoniae etc. (Riga 1835) II n 2780—2782.
98. DI nn 5509, 5512, 5543.
99. LUB II, 2 n 529.

Kapitel III.

Die Gasthandelspolitik.

a) Allgemeines und Begriffsumgrenzung.

Im Mittelalter und darüber hinaus wuchs im allgemeinen in den Kaufmannschaften das Bestreben den fremden Wettbewerber nach Möglichkeit zurückzudrängen und den einheimischen Handel nach Kräften zu stärken.[100] Diese den Handel der Fremden einengenden Bestimmungen ergaben sich so selbstverständlich aus den Anschauungen und dem Wesen städtischer Wirtschaft, daß sie in nahezu völliger Übereinstimmung in Deutschland, Italien, Frankreich, Holland, Skandinavien, Polen und Rußland zu finden waren.[101] Auch in der Hanse machte sich das gleiche Streben bemerkbar: es erfolgte insbesondere unter dem Druck der großen Wirtschaftsverschiebungen im nordeuropäischen Wirtschaftsgebiet, die den Übergang der Handelsvorherrschaft von den niederdeutschen Städten an die westlichen Völker bewirkten. Diese Gefahr, den eigenen Handel an die westlichen Völker abtreten zu müssen, hat die Hanse zum Teil durch ihre Gasthandelspolitik bannen wollen. Jedoch hatte nicht nur die Gesamthanse ihre Gasthandelspolitik, sondern es vertrat auch jede einzelne Hansestadt eine solche auf eigene Faust.

Rigas Stapelbestrebungen bezweckten: den Fremdhandel innerhalb der Stadtmauern zusammenzufassen, um dem Bürger einen möglichst bequemen, vorteilhaften und gesicherten Lebensunterhalt zu gewährleisten. Darüber hinaus war es das Streben der Stadt, auch den Handel innerhalb der Stadt soweit als möglich nur den Bürgern zugute kommen zu lassen. Diese Politik äußerte sich in dem Verhalten den Gästen gegenüber, in der Trennung der Rechte von ortsansässigen und anreisenden Kaufleuten.

Eine ganz besondere Bedeutung kommt innerhalb der Gasthandespolitik dem Gasthandelsverbot zu. Dieses Verbot besagte nicht etwa, daß den Gästen der Handel überhaupt

---

100. Stein, Beiträge S. 67.
101. Rachel, S. 105.

verboten werden sollte, sondern er untersagte nur den Handel der Gäste untereinander. Der Zweck einer derartigen Verordnung ist natürlich ganz eindeutig: der gesamte Handel sollte in den Händen der Bürger vereinigt, der unmittelbare Austausch zwischen den Fremden verhindert und der einheimische Kaufmann in die Rolle eines Zwischenhändlers versetzt werden.

Die Gasthandelspolitik Rigas richtete sich im Laufe der Zeit gegen alle Nichtbürger: der Begriff des Gastes war also gleichbedeutend mit dem des Nichtbürgers. Trotzdem kann man innerhalb der Gesamtheit der Gäste einzelne Gruppen unterscheiden; insbesondere muß auf die Abgrenzung der Nichthansen gegenüber den Hansen hingewiesen werden. Wie schon erwähnt, vertrat die Hanse ihre eigene Gasthandelspolitik, und da auch Riga Glied der Hanse war, ergab sich für die Stadt schon aus diesem Zusammenhang eine bestimmt geartete Politik allen Nichthansen gegenüber. In diese Gruppe gehörten vor allem die Holländer und Engländer; auch die Oberdeutschen müssen hier eingereiht werden. Im weiteren Sinne sind noch der Adel und für Riga die Russen, Polen, Litauer und die sog. „Undeutschen", das sind hauptsächlich die Letten und Liven, hierher zu rechnen.

Die Hanse hat es versucht, ihren einzelnen Gliedern ein ganz bestimmtes Verhalten den Nichthansen gegenüber vorzuschreiben; jedoch endete diese Politik gewöhnlich damit, daß die einzelnen Hansestädte nur solange die Gesamtpolitik einhielten, als es ihren eigenen Interessen entsprach. Zwar ist auch Riga zum großen Teil eigene Wege gegangen, doch muß dem Vorwurf entgegengetreten werden, daß gerade Riga innerhalb der Hanse eine Sonderpolitik getrieben habe. Man denke nur an die Verhansung Bremens, die Eigenmächtigkeiten Kölns, die Stellung Hamburgs in den Kriegen gegen Dänemark, die selbstsüchtige Politik Danzigs, Lübecks und der wendischen Städte, und man erkennt, daß mehr oder weniger oft eine jede Hansestadt ihre eigenen Wege gegangen ist.

Abgesehen von der Stapelpolitik und einigen kleineren, noch zu behandelnden Einschränkungen des hansischen

Handels in Riga hat sich die Gasthandelspolitik der Stadt zuerst gegen die Nichthansen gerichtet. In derselben Reihenfolge, wie die Nichthansen erstmalig mit dem rigaschen Handel in Berührung kamen, haben sie auch diese Politik der Stadt fühlen müssen.

Wie in allen großen Stapelplätzen, strebte auch in Riga das Gästerecht dahin, alle Fremden von den Vorteilen des unmittelbaren Handels auszuschließen. Daher war es nur eine Frage der Zeit, wann schließlich auch die Rechte der Hansen stärker beschnitten werden sollten. Bestimmend hierfür war die Stellung Rigas zur und in der Hanse. Diese Frage in allen Einzelheiten zu untersuchen, ist nicht Aufgabe der vorliegenden Arbeit. Hier soll vielmehr nur soviel festgehalten werden, daß die Lockerung im Gefüge der Hanse, die im 15., besonders aber im 16. Jahrhundert einsetzte, auch auf die Stellung Rigas zur Hanse nicht ohne Einfluß gewesen ist. Jedoch hat besonders der Umstand auf die Politik Rigas eingewirkt, daß die Stadt in den Holländern einen kaufkräftigen Abnehmer sowie einen erwünschten Wettbewerber der Ostseestädte gefunden hatte; aber auch die wirtschaftliche Verselbständigung der Polen, Litauer und Russen hat mit dazu beigetragen den Handelsbestrebungen der Stadt eigene Wege zu weisen. Nicht zuletzt hat das Bewußtsein der eigenen, bedeutend gestiegenen Macht der Stadt eine Sonderpolitik vorgeschrieben und möglich gemacht. So sehen wir denn seit dem 15. Jahrhundert ein strengeres Vorgehen der Stadt auch gegen die übrigen Hansen. Es galt in wirtschaftlichen Fragen eben nicht mehr die Einstellung „hie Hanse — hie Nichthanse", sondern „hie Bürger — hie Nichtbürger". Eine Ausnahme hierin bildeten die Bürger der beiden anderen größeren Hansestädte in Livland, also die Kaufleute aus Reval und Dorpat. Wenn auch ihnen gelegentlich Hindernisse in den Weg gelegt wurden, so waren sie im allgemeinen unbedeutend. Die allgemeinen Handelsverbote seit dem 15. Jahrhundert erstreckten sich zumeist nur auf die nichtlivländischen Hansen.

Die ersten Anzeichen einer Abkehr von der Freihandelspolitik zeigten sich im hamburgisch-rigischen Stadtrecht aus

dem Jahre 1270.[102] Hier findet sich nämlich die Bestimmung, daß es den Gästen bei 3 Mark Strafe verboten war, in der Stadt gekauftes Gut dortselbst wieder zu verkaufen. Diese Bestimmung bezweckte: den Handel der Gäste auf den Verkauf der von ihnen eingeführten und den Ankauf der von ihnen erwünschten Waren zu beschränken; der Gast hatte sich nicht in den rein örtlichen Handel der Stadt einzumischen, der den Bürgern vorbehalten bleiben sollte. Eine weitere Einschränkung brachten die umgearbeiteten rigischen Statuten um die Wende des 13. Jahrhunderts.[103] Darin wurden den anreisenden Kaufleuten und Pilgern für das erste Jahr ihres Aufenthaltes in der Stadt die gleichen Rechte wie den Bürgern eingeräumt. Wollten sie jedoch länger in der Stadt bleiben und handeln, so mußten sie die Bürgerschaft erwerben. Der Kleinhandel der Gäste wurde in der Bürgersprache von 1376 unter Strafe gestellt:[104] Tuch und Leinwand durften die Gäste nicht nach der Elle und Salz, Hering und Osemund (Eisen) nicht unter einer halben Last verkaufen. Riga steht mit diesen Bestimmungen aber nicht allein da. Ähnliche Bestimmungen findet man vielmehr gleichfalls in den anderen Hansestädten; so verbot auch Lübeck den Kleinhandel,[105] ebenso Danzig im Jahre 1379,[106] wie sich dies überhaupt für die meisten anderen Städte im Mittelalter nachweisen läßt.[107]

Vollkommen abwegig ist aber die Behauptung Dreyers, daß die livländischen Städte in ihrer Handelspolitik durch Wareneinfuhrverbote einen Druck auf die Hansen ausüben wollten.[108] Dreyer schreibt auf Seite 9:[109] „Als die Mehrzahl der Städte an dem Beschluß festhielt, mit dem Zaren wegen des Naugarder Kontors zu verhandeln, und zugunsten jener

102. Napiersky, Quellen. Hamburgisch-rigisches Stadtrecht, Abschn. 11, § 14.

103. Napiersky, Quellen. Umgearbeitete rigische Statuten, § 1 der Verordnung für Pilger und Gäste.

104. Napiersky, a. a. O. Bürgersprache von 1376, § 21.

105. Hansen, Beiträge z. Gesch. des Getreidehandels usw. Lübecks, Lüb. 1912, S. 93.

106. Hirsch, S. 230.

107. Rachel, S. 107.

108. Es bezieht sich dieses schon auf das 16. Jahrhundert.

109. Dreyer, S. 9.

Gesandtschaft die Erhebung eines Pfundzolles ausschrieb, da verweigerten die Livländer dessen Bezahlung. Um die Überseeischen von diesem Plane abzubringen, verboten ihnen die Rigaer und Revaler die ertragreiche Einfuhr von Draht und Kupfer nach Rußland, dadurch besonders neuen Unwillen bei Lübeck erregend."

Diese Darstellung ergibt ein völlig schiefes Bild, denn das Verbot, Metallwaren nach Rußland auszuführen, entsprang nicht einer selbstsüchtigen Handelspolitik der livländischen Städte. Im Gegenteil, dieses vom Ordensmeister und nicht von den Städten erlassene Verbot erregte die allergrößte Unzufriedenheit der livländischen Städte.[110] Sie versuchten sogar, mit einem Umweg über die Hanse, beim Ordensmeister die Aufhebung des Verbotes zu erlangen.[111] Und solange der Orden bestand haben die livländischen Städte um Zurücknahme dieser Bestimmung gekämpft;[112] ja, 1537 schickten Riga und Reval sogar eine Gesandtschaft an den Ordensmeister nach Wenden, um das den livländischen Städten schädliche Ausfuhrverbot rückgängig zu machen.[113] Also handelt es sich beim Ausfuhrverbot auf Metallwaren um einen politisch bedingten Erlaß des Ordens, der die Russen durch Sperrung der Zufuhr dieser Waren in ihren Rüstungen hindern sollte, und es ist keineswegs eine gegen die Hansen gerichtete handelspolitische Maßnahme der livländischen Städte gewesen.

b) Die Stellung der Undeutschen, Russen, Polen und Litauer in Riga und die Beziehungen der Städte Riga, Dorpat und Reval zueinander.

Wir besitzen außerordentlich wenig Nachrichten über den Handel der Landeseinwohner in Riga, jedoch steht soviel

110. HR III, 5, n 402 § 4.

111. HR III, 5, 389 anno 1508, Stavenhagen, a. a. O., Städtetag zu Wolmar 1549 § 16.

112. Stavenhagen, a. a. O., Städteverhandlungen auf dem Landtag zu Wolmar 1535 § 13; Hildebrand, Melanges Russes, Bd. IV, S. 785 n 591 anno 1536; Stavenhagen, a. a. O. Landtag zu Wolmar 1537 § 46.

113. Stavenhagen, a. a. O. Verhandlungen der Städte Riga und Reval mit dem Ordensmeister und seinem Rat zu Wenden 1537 § 15.

fest, daß sie schon in frühester Zeit in Riga Handel getrieben haben. Darauf deutet vor allem das rigische Schuldbuch[114] hin: zwölf der eingetragenen Namen lassen vermuten, daß deren Träger Letten gewesen sind.[115] Da die Undeutschen nur über unbedeutende Kapitalien verfügt haben, muß angenommen werden, daß es sich hierbei um kleine Händler gehandelt hat. Auch vor den Undeutschen machte das Streben der rigaschen Bürgerschaft nicht halt sich gegen das Eindringen fremder Elemente abzukapseln (für die Abwehr der Undeutschen werden auch nichtwirtschaftliche Gründe maßgebend gewesen sein). So verschloß sich schon 1354 die Gilde der Kaufleute (später die sog. Große Gilde) allen Undeutschen.[116] Besonders einschneidende Verordnungen erfolgten in den Jahren 1384 und 1392:[117] kein Deutscher durfte mit Undeutschen eine Handelsgemeinschaft eingehen; ebenso wurde den Undeutschen untersagt Kaufmannsware von anderen Undeutschen zu erstehen, was wiederum ein Unterbinden des Handels der undeutschen Gäste untereinander bedeutete. Doch trotz allen einschränkenden Bestimmungen haben die Undeutschen sich im örtlichen Kleinhandel behaupten können. Darauf weist z. B. ein Schreiben der russischen Krämer zu Riga hin, die im Jahre 1503 um den Erlaß von Bestimmungen baten, die Tätigkeit der russischen und undeutschen Hausierer einzuschränken.[118] Auch ist aus einer weiteren Urkunde des Jahres 1503 ersichtlich, daß die Russen und Undeutschen in Buden gehandelt haben.[119] Diese Urkunden geben uns gleichzeitig über den Kleinhandel der Russen Aufschluß, denn aus den gleichen Urkunden geht hervor, daß die Russen in Buden gehandelt und sich als Krämer und Hausierer betätigt haben. Sie haben aber im Vergleich zu den Undeutschen zweifellos eine ungleich bedeutendere

---

114. Hildebrand, Das rigische Schuldbuch.
115. Jensch, Tirdzniecība, S. 302.
116. Arbusow, Studien S. 80.
117. Napiersky, a. a. O., Bürgersprache von 1384 §§ 42, 43 und 1392 §§ 37, 39 und 42.
118. LUB II, 2 n 428.
119. LUB II, 2 n 430, siehe auch LUB II, 2 n 429.

Stellung in der Stadt eingenommen. (So besaßen sie z. B. ihre eigene Kirche in Riga.) Diese gehobenere Stellung der Russen darf nicht überraschen, denn während die Undeutschen sich aus der Bevölkerung der nächsten Umgebung der Stadt zusammensetzten, also aus einem wirtschaftlich armen oder noch unentwickelten Gebiet kamen, galt im allgemeinen der Russe als Träger des den rigaschen Markt versorgenden russischen Hinterlandes. Weiter fiel den Russen in Riga aber auch noch die wichtige Rolle zu, Vermittler des Verkehrs zwischen dem großen, mit dem Auslande in Verbindung stehenden Kaufmannsstande Rigas und dessen östlichem Handelsgebiet zu sein. Entsagte auch der deutsche Kaufherr keineswegs den Fahrten ins Innere, so mußte er doch häufig die Hilfe von Unterhändlern in Anspruch nehmen, und in solchen Fällen bediente er sich meistens der ortsansässigen Russen. Die Bedeutsamkeit dieser Vermittlerrolle hat man in Riga richtig zu erkennen und die Einwanderer durch Erteilung des Bürgerrechts dauernd an sich zu fesseln gewußt.[120] Soweit jedoch der Russe als selbständiger Händler aus dem Hinterlande kam, hat er sich den Handelsbestimmungen Rigas für anreisende Kaufleute unterwerfen müssen.

Die Stapelpolitik den Russen gegenüber haben wir schon kennengelernt, jedoch soll die Stellung der Russen zum Gasthandelsverbote erst später behandelt werden, da sie sich nur im Anschluß an das Gesamtgasthandelsverbot verstehen läßt.

Über den Handel der Polen und Litauer in Riga sind wir ebenso ungenügend unterrichtet wie über den Handel der Undeutschen. Ihre Bedeutung wird gegenüber der Stellung der Russen ebenfalls in den Hintergrund getreten sein. Sonst hätten sich doch noch mehr Quellen über ihren Handel in Riga erhalten müssen. Es darf auch nicht der Fehler gemacht werden, die Händler aus Polozk und Witebsk als litauische oder polnische Kaufleute hinzustellen. Wenngleich beide Städte lange Zeit unter litauischer und auch polnischer Herrschaft gestanden haben, so waren ihre Bürger der Nationalität nach Russen. Sind also die Polozker, Witebsker und Smolensker

120. Hildebrand, Das rigische Schuldbuch, S. LXXVIII, LXXIX.

Russen gewesen, so kam der Litauer aus dem Gebiet südlich der Düna und aus dem Gebiet am Oberlauf der Kurischen Aa. Doch, wie schon gesagt, besitzen wir zu wenig Nachrichten, um diesem Handelszweige eine Sonderbetrachtung widmen zu können.

Es muß auch die Frage untersucht werden, inwieweit die Handelspolitik Rigas die Bürger der Schwesterstädte Dorpat und Reval mit betroffen hat. Selbstverständlich war, daß sich gegenüber diesen beiden Städten eine andere Einstellung ergeben mußte als im Verkehr mit den nichtlivländischen Hansen. Galten doch die drei livländischen Städte auch innerhalb der Hanse gewissermaßen als Einheit, und das nicht mit Unrecht, denn Riga, Dorpat und Reval waren die drei Hansestädte, die den russischen Handel vermittelten und zugleich durch ihre politische Entwicklung aneinander gebunden waren. Daher war es den drei ilvländischen Städten lange Zeit hindurch eine Selbstverständlichkeit, daß sich ihre handelspolitischen Maßnahmen nicht auf die Schwesterstädte bezogen. Erst im 16. Jahrhundert, als Riga und Reval eine besonders selbständige Politik entwickelten, Dorpat jedoch durch den Untergang des Nowgoroder Kontors ins Hintertreffen geraten war, hören wir auch hier von gegenseitigen Behinderungen. Der erste Fall dieser Art ist uns durch eine Klage aus dem Jahre 1523 überliefert, in der sich Dorpat über Behinderung ihrer Bürger in Riga aufhielt;[121] und bald darauf wurde diese Frage in ihrer ganzen Schwere zum Gegenstand der Verhandlung zwischen den drei Städten. Dorpat stellte die beiden anderen Städte vor die Entscheidung: dürfen die Bürger Dorpats in Riga und Reval nach alter Weise handeln oder nicht. Woraufhin die Ratssendeboten der drei Städte den Beschluß faßten, daß ihre Bürger in Riga, Reval und Dorpat ungehindert handeln dürften.[122] Der Freihandel wurde also nach alter Weise gestattet. Immerhin blieben Behinderungen verschiedenster Art auf der Tagesordnung; auch Riga bildete hierin keine Ausnahme und gab besonders durch

121. AuR III n 138 § 7.
122. AuR III, n 301 § 29, anno 1532.

dauernde Änderungen der Gewichte und Wägegebühren Anlaß zu Beschwerden.[123] Schließlich wurde sogar das Versprechen, den freien Handel nicht zu hindern, nicht eingehalten, denn 1555 beklagte sich Dorpat, Riga behindere, entgegen dem alten Brauch, die Seinigen im Salzhandel, auch müsse auf jede Last ausgeschifften Roggens eine Abgabe gezahlt werden. Daraufhin versprach Riga, die Behinderung des Salzhandels der Dörptschen abzustellen. Die erhöhte Abgabe auf ausgeschifften Roggen bezeichnete es dagegen als eine nur vorübergehende Maßnahme, um Hafenunkosten zu begleichen, weil es die Bollwerke um 100 Faden zur See hin verlängern müßte, und die Erhaltung der Bake (Leuchtfeuer) mit großen Unkosten verbunden sei.[124]

Durch die Unterwerfung Revals unter Schweden 1561 und Dorpats unter Rußland 1558 wird sich auch in Handelsangelegenheiten das gegenseitige Verhältnis nicht unbedeutend verschoben haben. Doch gehört eine Betrachtung hierüber nicht mehr in diese Arbeit, da sie über die Ordenszeit hinausreicht.

c) Das Eindringen von Nichthansen in den Rigaschen Handel und die Gegenmaßnahmen der Stadt.

1. Die Holländer.

Die Holländer, die in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ihren Handel immer stärker ins Ostseegebiet ausdehnten, drangen um die Wende dieses Jahrhunderts bis nach Livland vor. In der ersten Zeit beschränkte sich ihre Tätigkeit auf die Frachtschiffahrt, die den Livländern eine neue, überaus günstige Möglichkeit einer unmittelbaren und billigen

---

123. Stavenhagen, a. a. O., Instruktionen für die Revaler Ratssendeboten für die während des Landtages stattfindenden Städteverhandlungen 1537 § 4. Stavenhagen, a. a. O., Städtetag zu Riga 1539 §§ 29, 34.

124. Stavenhagen, a. a. O., Landtag zu Wolmar 1555, §§ 36—39 und 40—42.

Verbindung mit der Nordsee durch den Sund[125] gab. Erst als die Holländer sich auch dem Eigenhandel zuwandten und dem Bürger „Eindrang in seine Nahrung" taten, gab ihre Tätigkeit den Rigensern zu Bedenken Anlaß. Sobald daher Riga den Wettbewerb der Holländer im Handel spürte, ergriff es tatkräftige Abwehrmaßnahmen. Es ist jedoch der Stadt kein voller Sieg über die Holländer möglich gewesen. Einschränkende, zum Teil sehr harte Bestimmungen haben den Handel der Holländer wohl einengen und begrenzen können; der Endzweck aber, den Handel der Bürger auf Kosten der Gäste auszubauen, ist — soweit die Holländer in Frage kommen — nicht erreicht worden. Im Gegenteil: im 16., 17. und 18. Jahrhundert ist es sogar zu einer Überfremdung des Handels durch holländische Kaufleute gekommen.

Der Kampf Rigas gegen den Handel der Holländer setzte um die Wende des 14. Jahrhunderts ein, also bald nach ihrem erstmaligen Erscheinen in der Stadt. Es ist dies ein Zeichen dafür, daß sich die Holländer auf ihren Fahrten nach Livland nur eine kurze Zeit auf die Frachtschiffahrt allein beschränkt haben und schon früh in den Handel eingedrungen sind.

Die ersten, auch den holländischen Handel einengenden Verfügungen finden sich in den Bürgersprachen der Jahre 1392 und 1412. Die Bürgersprache von 1392 verbot in § 39 zwar zunächst nur das Eingehen einer Handelsgesellschaft mit Undeutschen,[126] doch ist das Verbot späterhin auch auf den Handel der Holländer ausgedehnt worden. Auch § 57 der Bürgersprache aus dem Jahre 1412 bezog sich nicht unmittelbar auf die Holländer, obgleich man mit dieser Bestimmung fraglos ein Einschränken des holländischen Handels bezweckte. Diese Bürgersprache verbot bei einer Strafe von 10 Mark rigisch jedermann „Buden und Wohnungen aufzuhalten, noch mit Gewichten oder Maßen umzugehen, er sei

---

125. Der größte Teil der Waren, besonders der Wertwaren, mußte laut Hansebeschluß von Riga nach Lübeck gehen und dort umgeladen werden. Von Lübeck gingen die Waren auf dem Landwege, zum Teil unter Ausnutzung des Stecknitzkanals nach Hamburg, um zur Weiterbeförderung dort wieder in Schiffe verladen zu werden.

126. Napiersky, Quellen, Bürgersprache aus dem Jahre 1392 § 39.

denn Bürger oder habe Bürger-Wedderlegginge" (Gesellschaft).[127] Obgleich also auch diese Bestimmung die Holländer nicht namentlich nannte, so traf sie diese doch besonders, da wohl den Hansen das Eingehen einer Handelsgesellschaft gestattet war, den Holländern jedoch nicht.[128]

Dem Hansetag ist es vorbehalten geblieben die erste, allein gegen die Holländer gerichtete Verfügung zu erlassen, und zwar veröffentlichte er 1417 Bestimmungen, die den Handel der Holländer auf die Seestädte beschränkten und ihnen sogar das Erlernen der Landessprache verboten, um den Umgang mit den Eingeborenen zu erschweren.[129] Diese Verordnungen fanden natürlich die volle Zustimmung Rigas, denn der Erfolg kam ja zum großen Teil seinen Bürgern zugute.

Auf dem Hansetag im Juni 1421 kam es zu einer weiteren, gegen alle Nichthansen, besonders aber gegen die Holländer gerichteten Bestimmung:[130] es wurde nämlich verfügt, daß keine Handelsgesellschaft zwischen Hansen und Nichthansen eingegangen werden dürfe, und dieser Beschluß sollte besonders den Preußen und Livländern mitgeteilt werden. Das war jedoch — im Grunde genommen — für Riga keine Neuerung, denn, wie wir gesehen haben, bestand diese Bestimmung in Riga bereits seit 1392.

Konnte Riga also diese ersten, gegen die Holländer gerichteten Verfügungen der Hanse gutheißen, so zeigte sich

---

127. Napiersky, a. a. O., Bürgersprache aus dem Jahre 1412 § 57.

128. Es waren zum großen Teil Handelsgesellschaften, die den hanseatischen Großhandel und das Transportwesen betrieben; allerdings wurde die Gesellschaft sehr oft nur für ein einmaliges Geschäft abgeschlossen. Die Zusammensetzung der Gesellschaft hat man sich nicht so vorzustellen, daß etwa mehrere Bürger einer Stadt sich zusammentaten, sondern je nach der Art des Geschäftes vereinigten sich Kaufleute aus den verschiedensten Hansestädten. In Riga galt nun die Bestimmung, daß ein Teil der städtischen Handelsverordnungen sich nicht auf solche Hansen bezog, die mit einem Bürger eine Handelsgesellschaft eingegangen waren. Da jedoch den Holländern das Eingehen einer Handelsgesellschaft mit Rigensern verboten worden war (s. Bürgersprache 1392, § 39), konnten sie sich nicht auf diese Weise Handelsvorteile verschaffen.

129. HR, 16 n 397 §§ 89—91, 108.

130. HR I, 7 n 355 §§ 11—12.

sehr bald, daß besonders in einem Punkte die Politik Rigas von jener der Hanse stark abwich. Während nämlich hauptsächlich die wendischen Städte ein Zurückdrängen des Handels und der Schiffahrt der Holländer erstrebten, ist Riga nur am Zurückdrängen des holländischen Eigenhandels gelegen gewesen. Dagegen lag der Stadt an der Schiffahrt der Holländer außerordentlich viel. Die Hauptgründe hierfür sind das billige Frachtangebot[131] und die Möglichkeit der Umgehung des Travestapels gewesen. Somit fand das Bestreben der Hanse, auch das Befrachten der holländischen Schiffe zu verbieten, bei Riga keinen Anklang.[132] Die Stadt hat sich durchaus geweigert eine derartige Bestimmung anzunehmen.[133] Die Gästepolitik Rigas gegenüber den Holländern verstand sich also nur zu Einschränkungen, soweit die „Bürgernahrung" in Gefahr war; die allgemein-hansischen Bestrebungen mußten den örtlichen Belangen gegenüber in den Hintergrund treten. Zusammen mit Reval und Dorpat verstand es Riga schließlich, seine eigenen Belange mit derartigem Nachdruck zu vertreten, daß die Hanse auf dem Hansetag 1423 diesem Wunsche Rechnung tragen mußte und den Handel der Holländer in Livland verbot, den Schiffsverkehr damals aber noch nicht zu untersagen wagte.[134] Diesen Schritt tat sie zwei Jahre später,[135] stieß damit jedoch

---

131. Schon im 14. Jahrhundert ging die eigene Frachtschiffahrt des rigischen Kaufmanns stark zurück. Es fällt schwer, hierfür eine Erklärung zu finden. Jensch spricht in seiner Abhandlung „Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert", auf S. 54, die Vermutung aus, daß die Konzentration der rigaschen Handelstätigkeit auf den östlichen Handel den Rückgang des Eigenhandels nach dem Westen verursacht hätte. Diese Annahme stimmt zumindest nicht im vollen Umfange. Wenn wir auch von einem Rückgange der Eigenschiffahrt sprechen können, so doch noch längst nicht von einem Rückgange des Eigenhandels. Denn obgleich die nur spärlichen Urkunden eine klare Beantwortung dieser Frage nicht zulassen, hat es doch den Anschein, daß der Eigenhandel des rigaschen Kaufmanns nach dem Westen in der Ordenszeit nicht wesentlich zurückgegangen ist.

132. HR I, 7 n 576—77.

133. HR I, 7 n 584.

134. LUB VII n 14.

135. HR I, 7 n 800 § 11.

wiederum auf die bestimmte Ablehnung bei den 3 livländischen Städten. Die Livländer lehnten sich offen gegen den obersten Beschlußträger der Hanse, den Hansetag, auf und setzten auf dem Städtetag zu Walk 1426 das Verbot der Hanse, holländische Schiffe zu befrachten, in ihrem Gebiete bis zum nächsten Hansetag außer Kraft.[136]

Der Beschluß zeigt die zielbewußte und sichere Handelspolitik der livländischen Städte. Ihr Verhalten hatte naturgemäß ein scharfes Schreiben Lübecks zur Folge,[137] das die livländischen Städte zum Gehorsam aufforderte, ohne aber die Einstellung Rigas, Revals und Dorpats ändern zu können. In der Folgezeit haben die livländischen Städte ihren Standpunkt der Hanse gegenüber weiterhin durchgesetzt: das Verbot des Handels der Holländer wurde erneuert, das Schiffahrtsverbot dagegen nicht.[138]

Hat Riga also, vereint mit den Schwesterstädten, seinen Willen zur Aufrechterhaltung der holländischen Frachtschiffahrt der Hanse gegenüber durchgesetzt, so wäre es voreilig, aus den gegen die Holländer gerichteten Handelsverboten die Folgerung zu ziehen, daß die Holländer dadurch tatsächlich aus dem Handel ausgeschaltet worden sind: vielmehr haben sie sich ungeachtet aller Verfügungen aus dem Handel nicht zurückdrängen lassen.

Gegen das Überhandnehmen des holländischen Handels hat sich Riga hartnäckig gewehrt und es ganz besonders zu vermeiden gesucht zu den Holländern in ein Abhängigkeitsverhältnis zu geraten. Daher verbot die Stadt ihren Bürgern von Holländern Handelsdarlehen aufzunehmen,[139] und bestätigte das Verbot der Hanse, mit Holländern Handel zu treiben.[140] Doch ist wahrscheinlich der Handel der Holländer schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts so bedeutend gewesen, daß die livländischen Städte sich in das Unvermeidliche gefügt und den holländischen Handel geduldet haben.

---

136. AuR n 352.
137. HR I, 8 n 26.
138. HR I, 8 n 59 § 18.
139. LUB 8 n 753 § 8 anno 1434.
140. LUB 8 n 753.

Aber nicht nur der Umfang des holländischen Handels wird die Stadt zur Duldung veranlaßt haben, sondern auch die schon erwähnte Abhängigkeit von der holländischen Frachtschiffahrt, von der holländischen Salzeinfuhr und vom holländischen Absatzmarkt werden Riga zu dieser Politik bewogen haben. In der gleichen Lage haben sich auch die anderen livländischen Städte befunden. Der Hansetag zu Pernau 1437 mußte daher offen zugeben, daß den Holländern nicht der Gesamthandel, sondern nur der Handel mit den Russen verboten wäre,[141] und obgleich in den Städtetagsverhandlungen zu Wolmar 1443 neben anderen Nichthansen auch von den Holländern die Rede war, spitzte sich doch das Handelsverbot auf den Verkehr der Seeländer und Kampener zu.

Ebenso verbot der Städtetag zu Pernau 1450 den Handel der Franzosen, Walen, Lombarden, Engländer, Schotten, Spanier und Fläminger in Livland; die Holländer wurden jedoch in dies Verbot nicht mehr einbezogen.[142] Wenn nun auch die Stadt nicht mehr wirksam genug gegen den Handel der Holländer vorgehen konnte, so hat doch immerhin der Rigasche Kaufmann von sich aus den Handel der Holländer einzuengen versucht, so z. B. dadurch, daß er ihren Salzhandel verhindern wollte.[143] Doch halfen schließlich weder Drohungen noch Klagen:[144] die Stellung der Holländer war nicht mehr zu erschüttern. Darum wurden auch erneute Beschlüsse der Hanse gegen das Befrachten holländischer Schiffe[145] von Seiten Rigas abgelehnt.[146]

Nach wie vor ließ es die Stadt trotzdem nicht an Maßnahmen fehlen die Rechte der Holländer so weit wie möglich zu beschneiden. Eine Bürgersprache aus dem 15. Jahrhundert[147] verbot allen Außenhansen sich länger als drei

---

141. AuR n 425.
142. AuR I n 526 § 4.
143. Stein, Handelsbriefe Nr. 15.
144. Stein, a. a. O. Nr. 10.
145. HR II, 5 n 121 § 14.
146. LUB XII n 112.
147. Es ist nicht bekannt, in welches Jahr die Abfassung dieser Bürgersprache fällt, jedoch ist sie nicht vor 1432 veröffentlicht worden.

Monate in der Stadt aufzuhalten, versagte ihnen weiter den Winter über in Riga zu bleiben und erneuerte das Sprachverbot sowie die Bestimmung, außerhalb der Stadt keinen Handel treiben zu dürfen. Trotzdem werden auch hier die Holländer langsam aber unaufhaltsam vorgedrungen sein, denn schon der Umstand, daß die Handelsverordnungen dauernd erneut werden mußten, deutet darauf hin, daß sie mindestens ebensooft übertreten worden sind.[148]

Wenn das Verhalten der livländischen Städte gegen die Holländer nicht den gewünschten Erfolg hatte, war es natürlich von vornherein ausgeschlossen, daß die Hanse mit der Erneuerung des Handelsverbotes für die Holländer in Livland im Jahre 1507 Erfolg haben konnte.[149] Obgleich Königsberg auf die wichtige Rolle der Holländer im Handel Preußens und Livlands hinwies und auch darauf aufmerksam machte, welche Gefahren aus einer unverständigen Verfügung des Hansetages erwachsen könnten, fand diese Mahnung doch nur taube Ohren und das Handelsverbot wurde rechtskräftig. Jedoch bedeutete dieser Beschluß keinen Sieg der wendischen Städte: da das Verbot außer acht gelassen wurde, hat es keine wirkliche Bedeutung erlangen können.[150]

Die Lage änderte sich erst, als Lübeck und die anderen wendischen Städte zur letzten, aber wirksamsten Gewaltmaßnahme griffen — zur Sperrung der Sundschiffahrt, denn dies traf Riga besonders stark. Wohl hatte es sich, wie bereits erwähnt, gegen das unaufhaltsame Eindringen der Holländer in den Handelsbereich der Bürger heftig gewehrt und 1507 den Holländern sogar die Möglichkeit gesperrt die Bürgerschaft zu erlangen;[151] aber ein Ausschalten der Holländer aus dem Gesamthandel Rigas und Livlands durch die Sundsperre bedeutete für das Land einen kaum zu ertragenden Schlag. Aus diesem Grunde fand das Sundschiffahrtsverbot vom Jahre

---

148. Napiersky, Quellen, Bürgersprache aus dem 15. Jahrhundert §§ 84—86.

149. HR III, 5 S. 316 Anm. 3.

150. HR III, 6 n 189 § 11.

151. Napiersky, Quellen, Bürgersprache 1507.

1509 in ganz Livland allgemeine Ablehnung, und auf dem Landtage zu Wolmar 1512 beschlossen alle Stände die Aufhebung der Sundsperre zu verlangen.[152]

Eine weitere Sundsperre in den zwanziger Jahren des 16. Jahrhunderts zeigte erneut die Abhängigkeit der Livländer von den Holländern. Besonders die dadurch unterbundene Salzzufuhr brachte das Land in große Not.[153] (Im November 1524 war so wenig Salz im Lande, daß die Mastschweine nicht geschlachtet wurden, weil sie nicht gesalzen werden konnten.[154])

So beklagten sich die livländischen Städte unter Berufung auf eine Botschaft der Herren Livlands bei Lübeck über die schwere Bedrängnis, die durch Aufhören der holländischen Schiffahrt über das Land gekommen wäre. Weiterhin schrieben die Städte, der durch das Ausbleiben der holländischen Schiffe eingetretene Salzmangel wirkte verheerend unter der Landbevölkerung, und die Herren und Ritter hätten sich schwer darüber beklagt, daß der Bauer aus Salzmangel sterben müsse, weil die livländischen Städte die holländische Schiffahrt aus Eigennutz und Gewinnsucht unterbunden hätten.[155] Die livländischen Städte bitten daher, den Holländern die Schiffahrt wieder zu gestatten, damit sie, die Städte, wieder zu ihrer alten Nahrung kämen.[156]

Im 16. Jahrhundert nahm das Abhängigkeitsverhältnis Livlands und auch Rigas von den Holländern weiter zu. Nach wie vor erließ die Stadt für den Handel der Holländer einschränkende Bestimmungen. Sie gab jedoch offen ihre Ab-

---

152. HR III, 6 n 420.

153. Hildebrand, Abschriften aus dem Jahre 1524.

154. Hildebrand, Abschriften aus dem Jahre 1524.

155. Den Vorwurf des Eigennutzes im Zusammenhange mit dem Ausbleiben der Holländer hatten die livländischen Städte schon anläßlich der Sundsperre 1512 von Seiten der anderen Stände einstecken müssen. In beiden Fällen waren die Vorwürfe natürlich haltlos. Wie in einem späteren Kapitel noch ausgeführt werden wird, entsprangen diese, wenn auch unbegründeten Vorwürfe, aus den Gegensätzen zwischen Stadt und Land.

156. HR III, 8 n 894, AuR III n 154.

hängigkeit von den Holländern zu,[157] da sie selbst nicht genug Schiffe besaß, um ihre Güter selbst befördern zu können.[158]

Der Gegensatz Rigas zur Hanse, der sich zwangsweise aus der verschiedenartigen Einstellung zur holländischen Frachtschiffahrt ergeben mußte, tritt uns scharf und grell aus den Worten eines lübischen Bürgermeisters entgegen: „Wenn die von Riga, Danzig und Reval allein die Holländer haben, so fragen sie nicht viel darnach, wo die anderen und das gemeine Gut fährt. Aber ehe daß uns die Holländer von der See segeln, wollen wir mit Hilfe und Rat der anderen, auch der Heiden alle, die wir haben, uns dagegen auflehnen."[159] Doch das Sichauflehnen der wendischen Städte hat nichts gefruchtet. Im Jahre 1525 gingen die preußischen Städte und Riga sogar ein Sonderabkommen mit den Holländern ein;[160] denn die Stellung der Holländer im rigaschen Gesamthandel zwang die Stadt dazu, die Beziehungen zu Holland auf vertraglicher Grundlage zu regeln.

Die Holländer sind sich ihrer Stärke bewußt gewesen und haben die Lage auszunützen verstanden. Schon im 15. Jahrhundert dehnten sie ihren Handel über die Stadtgrenzen auf das Binnenland aus, indem sie durch Benutzung verbotener Häfen, aber auch von Riga aus, bis zum Kornerzeuger selbst vordrangen und dadurch den Zwischenhandel Rigas ausschalteten. Es muß angenommen werden, daß der noch später zu behandelnde Handel der Landesherren, Adel und Geistlichkeit mit Bauerngetreide durch die Holländer begünstigt worden ist, dadurch daß sich die Holländer unmittelbar an diese Kreise gewandt haben. Eine Klage der livländischen Städte über den Handel der Holländer im Binnenlande liegt z. B. aus dem Jahre 1535 vor.[161] Jedoch fallen die an

---

157. HR III, 7 §§ 167—171.

158. Daß Riga tatsächlich keine eigene Schiffahrt betrieb, zeigt uns deutlich ein Ausspruch Jürgen Wullenwebers auf der Tagung in Kopenhagen 1532: „Riga, Reval und den anderen livländischen Städten brauche man die Verfuhr ihrer Stapelgüter nicht verbieten, da sie keine Schiffe besäßen". Häpke, Die Sundfrage, S. 122.

159. HR III, 8 § 72.

160. Häpke, Die Regierung Karls V., S. 125.

161. NAU I, n 245.

diesen Punkt sich knüpfenden Beschwerden und der Ausgang dieses Eindringens in einen der wichtigsten Handelszweige der Stadt, nicht mehr in den hier zu behandelnden Zeitabschnitt. So viel soll aber zusammenfassend festgehalten werden, daß die Gästepolitik Rigas den Holländern gegenüber einen immer stärker anwachsenden Handel der Holländer nicht verhindern konnte.

2. Die Engländer.

In den Jahren 1404 und 1406 hatten die Engländer livländische Schiffe gekapert und auch Riga dadurch schwer geschädigt.[162] Dieser Umstand hat den Engländern für eine lange Zeit den Handel nach Riga versperrt. Die Schadenersatzansprüche Rigas waren von England zwar anerkannt und eine Abfindungssumme versprochen worden, aber noch rund 100 Jahre später bildete die nicht erfolgte Entschädigung den Gegenstand von Verhandlungen.

Über das erstmalige Erscheinen der Engländer in Livland berichtet uns die Versammlung zu Wolmar 1439: der Rezeß enthält Bestimmungen, die gegen den Handel der Engländer in Livland gerichtet waren. Die hier gefaßten Beschlüsse haben aber nur geringe Bedeutung: ein Handel der Engländer in und nach Riga wird damals noch nicht stattgefunden haben. Es fehlen selbst die allergeringsten Anhaltspunkte, die eine Anwesenheit von Engländern in Riga bezeugen könnten. Erst die Verhandlungen der Hanse mit England zu Utrecht 1473/74 brachten die Frage auf die Tagesordnung, ob die Engländer auch nach Livland segeln dürften. Ein solches Ansinnen der Engländer wurde von der Hanse fürs erste abschlägig beschieden.[163] Ebenso befaßten sich die livländischen Städte auf mehreren Tagungen mit dieser Frage;[164] jedoch auch diese Verhandlungen lassen erkennen, daß man den Engländern den Zugang ins Land hat versperren wollen, solange die alte Entschädigung an die Livländer nicht geleistet worden war.[165]

---

162. HR I, 5 n 211 und 348.
163. HR II, 7 n 34 § 69.
164. HR III, 1 n 2 § 3 anno 1477; HR III, 1 n 65 §§ 1 u. 2 anno 1477.
165. HR III, 1 n 83 § 4.

Trotz dieser grundsätzlich ablehnenden Einstellung der Livländer kam es 1498—1501 zu außerordentlich wichtigen Sonderverhandlungen zwischen Riga und England.[166] Die Anregung hierzu ging von England aus, da in Danzig, wo die Engländer einen umfangreichen Handel trieben, ihre Handelsfreiheiten eingeengt worden waren. Ein Versuch der Engländer ging nun dahin, durch ein Sonderabkommen mit Riga, das den Utrechter Frieden nicht unterzeichnet hatte, den festgeschlossenen Ring der hansischen Vorrechte zu durchbrechen. Dieser Vorstoß der Engländer nahm einen vielversprechenden Anfang, weil Riga von vornherein für einen derartigen Vertrag eingenommen war. Obgleich es dadurch der Hansepolitik in den Rücken fiel, war es von dem Gedanken begeistert, einen Teil des bedeutenden englischen Ostseehandels an sich ziehen zu können. Ohne viel Zeit zu verlieren, schickte es einen Gesandten nach London, der auch am 26. November 1498 einen für die Engländer glänzenden Vertrag abschloß: den Engländern wurde unter anderem gestattet, in alle zu Riga gehörigen Orte zu kommen, Waren englischer Herkunft dahin zu bringen, daselbst zu verweilen, sowohl mit Bürgern der Stadt als auch mit jedem andern zu handeln und Güter jeglicher Art überall hin auszuführen. Desgleichen sollten die von den Engländern eingeführten Waren zollfrei sein.[167] Der Vertrag wurde vom englischen König genehmigt; das gleiche war von Riga beabsichtigt, aber dem rigaschen Boten wurde von der Hanse, die über dieses eigenmächtige Vorgehen Rigas empört war, die Bestätigungsurkunde abgenommen. Auf den Wunsch der Hanse hin trat Riga dem Utrechter Frieden bei, so daß der ganze Plan fallen gelassen werden mußte. England versuchte es trotzdem an diesem günstigen Vertrag festzuhalten. Da aber, so weit man sehen kann, die Auslieferung der Gegenurkunde unterblieb, ist der Vertrag schwerlich jemals rechtskräftig geworden.

---

166. HR III, 4 S. X; HR III, 4 n 128, 129, 131, 143, 144, 151, 195, 278, 279, 280 §§ 2 u. 3, 295 §§ 18 u. 19, 309—11, 312 §§ 3 u. 4, 315, siehe auch Schanz, S. 238/39.

167. Den Rigaern wurden verschiedene Handelsvorteile in England zugesichert, die jedoch für unsere Betrachtung nicht wichtig sind.

Die den Engländern im Vertrage von 1498 gemachten Zugeständnisse des freien Handels überraschen außerordentlich, denn sie fielen vollkommen aus dem Rahmen der allgemeinen Gästepolitik Rigas und dieser Schritt erfolgte sogar zu einer Zeit, wo selbst die alten Rechte der Hansen in Riga geschmälert wurden. Dies Entgegenkommen kann nur so gedeutet werden, daß die Stadt mit allen Mitteln versuchen wollte, den englischen Handel von Preußen nach Riga zu ziehen, und daher mit verlockenden Angeboten nicht gespart hat. Durch das Dazwischentreten der Hanse ist Riga nicht in die Lage gekommen zu beweisen, daß es tatsächlich gewillt gewesen ist den Engländern ein dauerndes Sonderrecht bei sich einzuräumen.

Das plötzliche Abbrechen der Verhandlungen wird zur Folge gehabt haben, daß noch zu Beginn des 16. Jahrhunderts ein Handel der Engländer nach Riga nicht stattfinden konnte. Allerdings schreibt Schanz: „Die englischen Kaufleute mußten sich auch in Riga dem Gastrecht fügen, man duldete nicht, daß sie in der Stadt mit Fremden handelten, und scheute sich nicht, schwere Strafen über die Engländer zu verhängen".[168] Schanz hat aber keine Quellenangabe für seine Behauptungen erbringen können, so daß man sie mit Vorsicht aufnehmen muß. In allen Urkunden der Jahre 1501—1550 finden sich über etwaige Beziehungen Rigas zu England nur zweimal Angaben, die vielleicht auf Riga hinweisen, ihres ungenauen Inhalts wegen aber vollkommen wertlos sind. Das eine Mal wird auf dem Städtetag zu Wolmar 1521 von der „Segelei der Engländer in Livland" gesprochen, Riga selbst also gar nicht erwähnt;[169] das andere Mal ist immerhin von einem Handelsgeschäft zwischen Riga und England die Rede,[170] doch ist es unwahrscheinlich, daß dies Geschäft von Engländern in Riga getätigt worden ist. Erst in den fünfziger Jahren des 16. Jahrhunderts nimmt die Zahl der Urkunden über den Handel der Engländer in Riga zu,[171] doch geben sie keine genügenden An-

168. Schanz, S. 241.
169. AuR III, n 110 § 11.
170. HR III, 8 n 722.
171. KJ I S. 384 § 8; Schirren, Quellen Band I, n 39.

haltspunkte, um von einer bestimmt gearteten Gastpolitik gegenüber den Engländern sprechen zu können. Außer den Verhandlungen um die Wende des 15. Jahrhunderts haben also die Engländer während der Ordenszeit keine Rolle in der Handelspolitik Rigas gespielt.

3. Die Oberdeutschen.

Nachdem um die Wende des 14. Jahrhunderts die Holländer als erste Fremdlinge bis nach Riga vorgedrungen waren, machte sich um die Mitte des 15. Jahrhunderts ein neuer Händler bemerkbar — der Nürnberger; ihm folgten die Fugger und die Große Ravensburger Gesellschaft. Die Nürnberger wurden zum ersten Male auf dem Städtetag zu Wolmar 1457 erwähnt,[172] „die hier dieses Land, Städte und auch Rußland besuchen mit ihren Waren und welche doch nicht in der Hanse sind".[173] Jedoch erst die Versammlung zu Wolmar im folgenden Jahr faßte einen Beschluß in dieser neuartigen

172. AuR 631 § 8.

173. Goetz, a. a. O., S. 373, Anm. 3 gibt Quellenangaben aus den Jahren 1442 und 1443 über das erste Auftreten der Nürnberger in Livland. Diesen Angaben kann jedoch nach Überprüfen der Quellen nicht zugestimmt werden. Die erste von Goetz angeführte Stelle (HR II, 2 n 603 § 6) spricht von Klagen der Livländer über die Holländer „und andere", die die Gesellschaft mit Hansen hätten, doch nicht ein einziger Hinweis deutet darauf hin, daß unter diesen „anderen" die Nürnberger gemeint sind. Die zweite Stelle (HR II, 2 n 701 §§ 7 u. 8) bezieht sich auf den Rezeß des Städtetages zu Pernau 1443. Auf dieser Versammlung sprachen die Städte von den Holländern und allen anderen, die nicht in der Hanse sind; diese sollen nur in den Seestädten handeln, wo sie mit ihren Schiffen ankommen, und die Deutschen sollen von ihnen kein Geld aufnehmen. Jedoch ist es höchst unwahrscheinlich, daß auch hier unter den „anderen" die Nürnberger gemeint sind, da sie ja nicht mit Schiffen anreisten, sondern über Land nach Livland kamen. Unter diesen „anderen" sind wahrscheinlich die Seeländer gemeint (siehe auch HR II, 1 n 226 § 7 anno 1434), aber auch die Franzosen, Walen, Lombarden, Engländer, Schotten und Spanier (siehe HR II, 3 n 598 § 4 anno 1450). Besonders die zuletzt angeführte Stelle macht es wahrscheinlich, daß die Nürnberger erst nach 1450 Anlaß zu Verhandlungen gegeben haben, denn sonst hätten bei der Aufzählung aller Außenhansen in der oben angeführten Urkunde die Nürnberger doch nicht fehlen dürfen.

Angelegenheit.[174] Hier wurde mit aller Schärfe gegen das Eindringen der Nürnberger in den Handelsbereich der Bürger Stellung genommen; nur drei Tage im Jahr durften sie in der Stadt handeln, und Übertretungen dieser Bestimmung sollten mit 50 Mark rigisch bestraft werden. Diese Verfügung ist jedoch allem Anschein nach nicht eingehalten worden, denn der Städtetag zu Wolmar 1461 sah sich genötigt, den Beschluß von 1548 zu erneuern und zu erweitern. Nach den Verordnungen zu schließen, muß sogar von Seiten der Bürger diesem Handel der Nürnberger Vorschub geleistet worden sein. Die Ergänzungsbestimmungen geben nämlich ausschließlich dem Bürger Verhaltungsmaßregeln:[175] sie durften ihre Keller den Nürnbergern nicht länger als auf drei Tage vermieten, keinem Nürnberger Geld vorschießen, mit ihnen keine Gesellschaft eingehen und ihnen nicht die Landessprache beibringen; Zuwiderhandelnde wurden mit einer Strafe von 50 Mark rigisch bedroht.[176] Im Jahre 1464 wurde diese einschneidende Verfügung erneut bekräftigt[177] und bald darauf auch durch die Tat bewiesen, daß es den Städten mit ihren Verfügungen ernst gemeint war; denn Nürnberger Güter wurden in Reval gepfändet, und an hieran sich knüpfende Klagen und Verhandlungen auf einem Hansetage stellten sich auch Riga und Dorpat geschlossen hinter Reval,[178] um hiermit ihre Zustimmung zum Vorgehen Revals zu bezeugen. Dies rücksichtslose Einschreiten gegen den Handel der Nürnberger zu einer Zeit, wo sie noch nicht recht Fuß gefaßt hatten, drängte sie aus Livland zurück — nach 1465 hören wir nichts mehr von ihnen.

---

174. AuR I n 651 § 2.

175. HR II, 5 n 60 § 5.

176. Birkner äußert sich S. 45 folgendermaßen: „Eigenartig berührt die Maßnahme gegen die unheimliche Konkurrenz, indem man sie von den Sprachschulen ausschloß". Es handelt sich jedoch weder um Ausschluß von Sprachschulen, die es gar nicht gab, noch um eine eigenartige Bestimmung, denn das Verbot des Erlernens der Sprache wurde von vornherein von der gesamten Hanse allen Nichthansen gegenüber angewandt.

177. HR II, 5 n 384 § 21.

178. HR II, 5 n 589.

Immerhin war damit der Vorstoß oberdeutscher Händler ins livländische Handelsgebiet nicht endgültig abgewehrt. Zwar waren die einzeln auftretenden Nürnberger Kaufleute verdrängt worden; aber statt deren erschienen die eine Macht vertretenden Kaufleute der Fugger und der Großen Ravensburger Gesellschaft. Dieser neue Wettbewerb wurde dadurch besonders gefährlich, daß die Landesherren, Vasallen und Prälaten den Handel der Oberdeutschen begünstigten, zumindest ihn nicht unterdrücken halfen. Zum besseren Verständnis dieser Tatsache muß darauf hingewiesen werden, daß in die gleiche Zeit, in der die Fugger und die Ravensburger Gesellschaft nach Livland vordrangen, eine Sundsperre Lübecks gegen die Holländer fiel. Wir haben schon gesehen, welch' großer Nachteil allen Livländern durch die Sundsperre erwuchs, in welcher Weise alle Stände dagegen Front machten und welch' schwere Beschuldigungen über Eigennutz die livländischen Städte im Zusammenhang damit einstecken mußten. Daher wird der Wettbewerb, der den Städten durch die Oberdeutschen entstanden war, von nichtstädtischen Kreisen begrüßt worden sein, wenn auch die Beschuldigungen gegen die Städte einer Grundlage entbehrten.

Die erste Nachricht über das erneute Auftreten oberdeutscher Kaufleute im Jahre 1511 rief begreiflicherweise bei ben Städten eine große Beunruhigung hervor. Damals berichtete Dorpat, daß Fugger und andere Außenhansen ihre Güter nach Narwa gesandt hätten, und sprach die Befürchtung aus, jene könnten den Hof von Nowgorod in ihren Besitz bringen. Dorpat hielt daher ein Verbot des Ankaufs und der Durchfuhr außerhansischer Güter durch Riga für notwendig.[179] (Diese Bemerkung Dorpats bestätigt die Tatsache, daß die Oberdeutschen nur auf dem Landwege vorgedrungen sind, und daß sie ihren Weg nach Livland hinein besonders über Riga genommen haben.)

In der Folgezeit häuften sich die Klagen der Städte über die Oberdeutschen und über deren Begünstigung durch Nichtbürgerliche im Lande.[180] Jedoch schenkte der Ordensmeister

179. HR III, 6 n 117.
180. HR III, 6 n 188 § 90.

solchen Vorstellungen Rigas kein Gehör; im Gegenteil: nachdem ein Fugger sich sechs Wochen lang in Riga aufgehalten hatte, gestattete ihm der Ordensmeister sogar die freie Reise bis nach Narwa;[181] ebenso wenig erhielten die Städte eine Zusage vom Ordensmeister, der Großen Ravensburger Gesellschaft das Befahren Livlands zu verbieten.[182] Es deuten sogar verschiedene Nachrichten darauf hin, daß zwischen den Fuggern und einzelnen einflußreichen Personen in Livland sehr enge Beziehungen bestanden haben müssen; einen Anhaltspunkt hierzu gibt ein Handschreiben des Bischofs von Dorpat an den Hochmeister.[183] Aus diesem Brief geht hervor, daß der Faktor der Fugger in Leipzig, bei der Anzeige vom Tode des samländischen Bischofs, den Bischof von Dorpat gebeten hatte, seine ganze Aufmerksamkeit auf diesen freien Posten zu richten. Diese Bitte weist auf eine ebenso große Anteilnahme wie auf die ausgezeichneten Verbindungen der Fugger in Livland hin. Daher beschlossen die Städte auf dem Landtage zu Wolmar 1514[184] den Kampf gegen die Oberdeutschen allein aufzunehmen und die anderen Stände sowie die Landesherrschaft ganz beiseite zu lassen. Es ist ihnen hierin aber kein Erfolg beschieden gewesen, und der Städtetag zu Wolmar 1521[185] unternahm daher einen erneuten Versuch den Ordensmeister für ein allgemeines Handelsverbot gegen die lästigen Mitbewerber zu gewinnen. Auch der Hansetag richtete Schreiben an den Ordensmeister und Erzbischof,[186] ohne daß sich auch hier irgend ein Erfolg feststellen ließe. Vielmehr bezeugen erneute Klagen,[187] daß die livländischen Städte in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts dieser ungern gesehenen Gäste nicht Herr geworden sind, daß also der Kampf gegen das Eindringen der Oberdeutschen in den livländischen Handel während der Ordenszeit keinen Abschluß gefunden hat.

181. AuR III, n 54 § 15.
182. HR III, 6 n 420.
183. Napiersky, Index II, n 2768 anno 1518.
184. AuR III, n 57 § 28.
185. AuR III, n 109 § 17.
186. HR III, 7 n 413 § 288 anno 1521.
187. HR III, 9 n 589, § 54, anno 1530; Stavenhagen, Abschriften, Städtetag zu Riga 1539 § 25.

4. Der Handel der Landesherren, Hofleute und Geistlichen und die Durchbrechung des Marktzwanges durch die Bürger.

Die im 15. und 16. Jahrhundert stark anwachsende Nachfrage nach Getreide blieb auch auf Livland nicht ohne Einfluß: obgleich das Land schon viel früher Kornland gewesen war, so hat die gesteigerte Nachfrage und das Anziehen der Kornpreise einen erhöhten Kornbau zur Folge gehabt.[188] Folgte dem erhöhten Anbau naturgemäß auch ein Wachsen des Ausfuhrhandels, so hat diese Erscheinung dem städtischen Kaufmann gleichzeitig auch einen Nachteil gebracht, nämlich: den Handel des Adels und der Geistlichkeit. Auch der Orden wird in dieser Zeit seinen Handel auf Kosten der Städte stärker ausgebaut haben. Die Anregung hierzu werden diese Kreise zum nicht geringen Teil von den Holländern erhalten haben, denn, wie schon ausgeführt, trat der Holländer in Livland nicht nur als Frachtführer, sondern auch als Händler auf. Das Gewinnstreben drängte die Holländer weiterhin dazu, den Vermittler — in unserem Falle also den Bürger Rigas — auszuschalten und bis zum Kornanbauer selbst vorzudringen. Auf diese Art haben nichtbürgerliche Kreise außerhalb der Städte ihr Geschäft unmittelbar mit dem Holländer tätigen können, woraus beide Teile bestimmt Vorteile gezogen haben. Es ist diesen nichtbürgerlichen Kreisen auf dem flachen Lande nun ein mächtiger Ansporn gewesen, ihren Handel mit dem Holländer auf einer breiteren Grundlage als bisher aufzubauen; infolgedessen suchten sie in Zukunft nicht nur ihr eigenes Getreide an den Mann zu bringen, sondern kauften auch von ihren Bauern das Getreide auf, ja, versuchten schließlich die Bauern vollkommen an der Getreidezufuhr zur Stadt zu verhindern.

Es ist verständlich, daß die hiergegen einsetzenden Abwehrmaßnahmen der livländischen Städte sich zuerst gegen die Holländer richteten; denn es lag viel eher in ihrer Macht,

188. Obgleich die steigende Kornausfuhr aus dem rigaschen Hafen zahlenmäßig noch nicht erfaßt ist, so erkennt man doch die zunehmende Bedeutung Rigas als Kornausfuhrhafen aus den Berichten der Getreide einführenden Länder.

den Handel der Holländer einzuengen, als gegen Landesherren, Adel und Geistlichkeit im eigenen Lande vorzugehen.

Da dieser Handel der Holländer nicht nur die livländischen Städte, sondern auch die gesamte Hanse bedrohte, sahen sich beide Teile zu tatkräftigem Vorgehen veranlaßt. Die auf dem Hansetag zu Lübeck 1417[189] gefaßten Beschlüsse über die Beschränkung der „Kaufmannschaft" in Livland auf die dortigen Seestädte waren einseitig gegen die Holländer gerichtet und sollten deren Eindringen ins Hinterland verhindern. Wie schon oben ausgeführt worden ist, sind in der Folgezeit von den livländischen Städten diese Bestimmungen fortwährend erneuert worden, und die Holländer durften ihren Handel nicht über die Stadtgrenzen ausdehnen.[190] Jedoch deutet der Umstand, daß diese Bestimmungen so oft erneuert werden mußten, schon darauf hin, daß die Holländer trotzdem Gelegenheit gesucht haben, mit dem Adel und den geistlichen Würdenträgern in Verbindung zu treten. Daß ihnen dies auch gelungen ist, zeigen die Verhandlungen auf dem Städtetag zu Wolmar 1512.[191] Damals beschlossen Riga, Dorpat und Reval, daß außenhansische Güter nicht über diese Städte hinausgeführt werden dürften. Sie sahen jedoch selbst die Unvollkommenheit ihres Beschlusses ein, da ja die Städte keine Beschlüsse über das Verhalten sämtlicher Landeseinwohner erlassen konnte. Darum „sollte auf dem nächsten Landtag der Herrschaft selbst vorgelegt werden, wie verderblich es für das Land sein wird, wenn dieses nicht geändert werden kann". Damit haben wir ein klares Eingeständnis dessen, daß sich die Städte von ihrem Verbot nur dann eine Wirkung versprachen, wenn sich die Landesherren und Lehnsritter gleichfalls diesem Verbot anschlossen. Es ist wohl als selbstverständlich anzunehmen, daß der Adel, die Prälaten und der Ordensmeister auf die Forderungen der Städte nicht eingegangen sind. Es war schließlich auch ein aussichtsloses Beginnen der Städte, auf dem Landtage von den übrigen Landesvertretern ein

189. HR I, 6 n 397 §§ 90, 91.

190. AuR I n 466, anno 1443; HR II, 3 n 288 § 43 anno 1447.

191. AuR III n 52 § 7.

Handelsverbot zu erwirken, durch das sich letzte selbst geschädigt hätten. Die Städte verlangten ja nichts weniger, als daß die nichtstädtischen Landtagsabgeordneten einen Beschluß fassen sollten, durch den deren eigener Handel verboten wurde.

Die gesteigerte Verdienstmöglichkeit und die leichtere Absatzmöglichkeit haben also Orden, Adel und Geistlichkeit in Livland dazu veranlaßt, ihren Kornanbau zu erweitern und sogar den Handel selbst auszuüben. Neben dem Holländer und Oberdeutschen war somit den Städten ein neuer Nebenbuhler erwachsen, dessen Wettbewerb um so gefährlicher war, als er im Lande selbst lebte und die üblichen Handelsverbote ihm gegenüber ihre Wirksamkeit versagten.

Die Urkunden lassen leider nicht erkennen, wie und seit wann sich der Handel der Vasallen entwickelt hat. Das erste Schriftstück, das über diese Frage berichtet, ist der Hanserezeß aus dem Jahre 1511. Dieser Hansetag zu Lübeck[192] setzt den Eigenhandel der livländischen Vasallen auf die Tagesordnung, da „die Kaufmannschaft der Vasallen täglich mehr und mehr zunimmt".[193] Hat also das kapitalistische Streben der livländischen Vasallen, das im Eigenhandel seinen Ausdruck fand, im Jahre 1511 zur ersten Klage geführt, so wird man die Ansätze dieser „Kaufmannschaft des Adels" in Livland schon um die Wende des 15. Jahrhunderts suchen müssen.[194] Denn bis es überhaupt zu einer Beschwerde kam, und diese Klage wiederum ihren Weg bis zum Hansetag fand, wird eine geraume Zeit vergangen sein.

Der angeführte Hanserezeß von 1511 spricht nur „Von den Landknechten, die zum Schaden der Städte kaufen und verkaufen". Soviel steht jedoch fest, daß nicht nur der Handel der Landknechte, sondern auch der Handel der Ritter, Prälaten und Amtleute schon in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts für die livländischen Städte sehr bedrohliche Formen angenommen hatte. Auf eine Klage beim Ordensmeister erhielten

---

192. HR III, 6 n 188 § 91.

193. AuR III 53 § 35.

194. siehe hierüber besonders Bosse, S. 386—388.

die livländischen Städte die Antwort, der Orden könne eine Änderung nicht herbeiführen, solange die Holländer am Handel nach Livland gehindert würden.[195] (Es ist dies die schon beobachtete Erscheinung, daß, besonders für die Dauer von Sundsperren, die Erbitterung gegen die Städte im Lande groß war.) Es muß bezweifelt werden, ob der Ordensmeister gewillt gewesen wäre, auch unter anderen Umständen den Städten nachzugeben. Bei der Kriegshilfe, die die Vasallen dem Ordensmeister leisten mußten, würde sich der Orden schwerlich dazu bereit erklärt haben diese Einnahmequelle des Adels zu sperren, da er damit keine geringe Unzufriedenheit innerhalb seiner Gefolgschaft hervorgerufen hätte.

Aber nicht nur die Holländer haben Adel, Geistlichkeit und Amtleute zum Eigenhandel angeregt, sondern auch die Kaufleute aus den livländischen Städten haben ihrem Kornhandel eine breitere Grundlage geben wollen, indem sie mit den Herren, Rittern, Vasallen und Geistlichen Handelsgesellschaften eingingen. Also auch geschäftstüchtige Bürger waren es, die dem Handel dieser Nichtbürger Vorschub leisteten, indem sie letztere in ihren eigenen Geschäftskreis hereinzogen. Gegen derartige Verstöße des mittelalterlichen Stadtrechtes, das dem Bürger allein den Handel und dessen Vermittelung zuerkannte, mußten die Städte streng einschreiten. Daher bestimmte der Städtetag zu Wolmar 1512,[196] daß kein Bürger aus Riga, Reval und Dorpat eine Handelsgesellschaft mit den Herren und Rittern, Vasallen und Geistlichen eingehen dürfe, und 1532 wurde dieser Beschluß erneuert.[197] Jedoch konnte das Eindringen dieser nichtbürgerlichen Stände sowie der Holländer in den Kornhandel der städtischen Kaufleute, trotz den verschiedenartigen Maßnahmen, auf die Dauer nicht unterbunden werden. Die auf dem Landtage zu Wolmar 1512 vorgebrachten Klagen „des Ordensmeisters, der Prälaten, Gebietiger, Ritter und Gudemannen“ über Ausschluß der Holländer aus dem Ostseehandel durch die Sundsperre[198] werden

195. HR III, 6 n 420, anno 1512; AuR III n 53 §§ 25, 35.
196. AuR III n 52 § 18.
197. AuR III n 301 § 37.
198. AuR III 53 § 26.

zum großen Teil in dem durch die Sundsperre geschädigten Eigenhandel dieser Kreise ihren Grund gehabt haben. Bezeichnend ist auch der den livländischen Städten gemachte Vorwurf, sie wären diejenigen, welche die Holländer aus dem Lande hielten.[199] Denn es war natürlich bekannt, daß der Handel des Adels, der Amtleute und der Geistlichkeit mit den Holländern den Städten ein Dorn im Auge war, und daher wurde der Ausschluß der Holländer aus dem Lande als Gegenmaßnahme des städtischen Kaufmannes aufgefaßt.

Sowohl die Beschlüsse der Hanse als auch die der livländischen Städte verfehlten ihren Zweck: die Holländer ließen sich durch Verbote nicht davon abhalten unmittelbar vom Adel oder der Geistlichkeit das Getreide aufzukaufen,[200] zumal auch die Beschlüsse der Landtage dem städtischen Kaufmann nicht entgegenkamen. Obgleich die städtischen Ratssendeboten auf dem Landtag 1513 beantragten „es solle geändert werden, daß die Hofmannen Kaufleute werden";[201] obgleich ferner auch auf dem Landtag des folgenden Jahres von den Städten der Beschluß gefaßt wurde, „den Handel der livländischen Hofleute vor die Herren zu bringen",[202] so blieb doch alles beim alten. Die Klagen Rigas aus der Mitte des 16. Jahrhunderts über „den außerordentlich schädlichen Handel der Prälaten, Gebietiger und Hofleute"[203] bekunden, daß die Stadt mit ihren Forderungen nach Abstellung dieses Übels nicht durchgedrungen ist.

Adel, Amtleute und Geistliche gingen in ihren Handelsbestrebungen noch weiter. Sie begnügten sich nicht nur mit einem gelegentlichen Aufkauf des Getreides von ihren Bauern, sondern machten sogar Anstalten den Getreidehandel zwangsweise in ihren Händen zu vereinigen. Dies versuchten sie da-

---

199. AuR III 53 § 35 anno 1512.

200. Hopfensteiner, Agent der niederländischen und kaiserlichen Regierung schreibt an die Regentin: „Die Livländer beklagen sich, daß die Holländer mit barem Gelde von den Geistlichen und vom Adel in Livland Korn kaufen und Teuerung ins Korn bringen". NAU I n 245 anno 1533.

201. AuR III n 54 § 90.

202. AuR III n 57 § 36.

203. Stavenhagen, Abschr. Städteverhandlungen auf dem Landtage zu Wolmar 1535 § 1.

durch, daß sie die Getreidezufuhr in die Städte verhinderten. Die Waren, die der Bauer sonst in der Stadt für den Erlös seines Getreides einkaufte, hielten Adel und Amtleute in ihren Höfen vorrätig und machten so dem Bauern die Fahrt in die Stadt teilweise entbehrlich.[204] Wenn diese Politik sich durchsetzte, war eine der wichtigsten Einnahmequellen des städtischen Kaufmanns gefährdet. Auf Anraten der Städte hatte sich daher der Landtag 1522 mit dieser Frage zu befassen,[205] und zwar wurde folgender Beschluß gefaßt: „Auf die Klage, daß die Herren und Mannen und besonders die Amtleute sich je länger desto mehr des Handels annehmen, und die Bitten, das abzustellen und die Zufuhr durch die Bauern nicht zu hindern, beschließen die Ritterschaft und Städte, diese Behinderung aufzuheben und dem Bauern freien Weg in die Stadt zu lassen". Jedoch bedeutete dieser Beschluß nur einen teilweisen Erfolg der Städte, denn auf die andere Seite der Klage, nämlich, daß die Herren und Mannen sich immer stärker am Handel beteiligten, wurde gar nicht eingegangen, also hatte der Landtag nicht den Wunsch hierin eine Änderung herbeizuführen. Aber auch die Zusage, den Bauern frei in die Stadt ziehen zu lassen, war nur ein scheinbarer Erfolg, denn in Wirklichkeit blieb alles beim alten.[206]

Eine Folgeerscheinung dieser für den Bürger sich so ungünstig gestaltenden Verhältnisse war die Durchbrechung des Marktzwanges. Zur besseren Erkenntnis der Dinge ist ein knappes Eingehen auf das Marktrecht im allgemeinen und den Marktzwang Rigas im besonderen, soweit er den Getreidehandel betrifft, erforderlich.

Mit dem Entstehen der Städte bildete sich der Grundsatz heraus, daß bestimmte „Nahrungen", nämlich Handel, Ge-

---

204. Eine interessante Belegstelle hierfür, allerdings nicht auf Riga bezüglich, bietet ein nicht eingereichtes Gutachten der Pernauer Ratssendeboten zum Landtage in Wolmar 1546. Darin wird ein Verbot des Eigenhandels des Adels und der Amtleute gewünscht, die „in velen orthen tho lande tho kope in eren haven solth, herinck, osemunth, allerlei buren notrafft haben, so dat de landtman jo nicht thor stadt edden tho markede kommen mach". Arbusow, Bauerrechte n 50 Art. 8.

205. AuR III n 136 §§ 22, 23.

206. Hansen, Beiträge S. 31 Anm. 3; AuR III n 302 § 7 anno 1532.

werbe und Brauwerk den Städten und ihren Bürgern allein vorbehalten sein sollten. Es war dies ein einseitiges Recht zugunsten der Städte. Doch die mittelalterliche Wirtschaftspolitik der Städte war beherrscht von dem Gedanken, daß Handel und Gewerbe nur in der örtlichen Vereinigung und in der rechtlichen Ordnung des städtischen Gemeinwesens gedeihen könnten.[207] Um nun diese städtische Nahrung den Bürgern allein zu erhalten, und um die Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Lebensmitteln sicherzustellen, war es notwendig, daß die Bewohner des umliegenden Landes in die Stadt kamen; sie mußten ihre Erzeugnisse auf den städtischen Markt bringen, um sie dort wiederum gegen ihre Bedürfnisgüter einzutauschen. Als besonders wichtig galt die Bestimmung über das bürgerliche Vorkaufsrecht oder das sogenannte Marktrecht. Dies bestand darin, daß dem Bürger der erste Anspruch, das Vorkaufsrecht, auf die Erzeugnisse der ländlichen Umgebung gegeben war.[208] Jedoch war das bürgerliche Markt- oder Vorkaufsrecht in der Regel derart festgesetzt, daß nur der zur Hausnotdurft einkaufende Bürger auf Lebensmittel und der städtische Handwerker auf die ihm notwendigen Rohstoffe den ersten Kauf hatten; ihnen sollte in erster Linie die Möglichkeit gegeben werden unmittelbar vom Erzeuger zu beziehen. Dagegen mußte der Kaufmann und vor allen Dingen der fremde Kaufmann in den Marktordnungen zurückstehen.

Dieses bürgerliche Vorkaufsrecht ist streng zu unterscheiden von dem überall stets verpönten und unzulässigen Vorkauf, d. h. Marktwaren vor Erreichung des Marktes zu kaufen oder auch den zu Markt Ziehenden entgegenzufahren. Auch einem anderen in den Kauf zu fallen und ihn zu überbieten galt als verwerflich,[209] denn der Markt war für die Versorgung der Bürger da und sollte jedem Gelegenheit bieten aus erster Hand zu kaufen.[210] Besonders der Vorkauf von Korn hat in den meisten Städten eine besondere Regelung

---

207. Rachel, S. 72/73.
208. Rachel, S. 73.
209. Rachel, S. 76.
210. Techen, Marktzwang, S. 104.

erfahren.[211] In Riga verbot die Bürgersprache von 1376[212] ganz allgemein außerhalb der Pforten von den Bauern zu kaufen, und im § 20 derselben Bürgersprache wurde alle Vorkäuferei mit Deutschen und Undeutschen verboten. Jedoch muß angenommen werden, daß diese Bestimmung des § 20 damals noch nicht rechtskräftig geworden ist, da im Original dieser Punkt durchgestrichen ist. Trotzdem ist dieser Beschluß spätestens mit der Bürgersprache von 1384 in Kraft getreten.[213]

Reval verbot nur den Vorkauf von Korn in seiner Bürgersprache vom Jahre 1400,[214] Riga hingegen scheint bis ins 16. Jahrhundert hinein am allgemeinen Vorkaufverbot festgehalten zu haben.[215] Denn auf dem Städtetag zu Wolmar 1540, bestand Riga hartnäckig darauf, „daß sich niemand aus den Städten erdreisten solle binnen Landes zu ziehen, um irgend welche Ware bei großen Summen aufzukaufen".[215] Der Rezeß der Versammlung aller Ritterschaften zu Wemel im Jahre 1482[216] kann nicht zur Widerlegung der Annahme herangezogen werden, daß Riga seinen Bürgern den Großhandel auf dem flachen Lande untersagt hat. Wenn es im Adelsrezeß 1482 heißt: „De varende Koipman licht yn dussem lande yn steden und yn dorpen und wokerth de ritterschopp und de armen buren gantz uth", so kann dieser Bericht verschieden gedeutet werden. Erstens ist es möglich, daß diese Klage die rigaschen Verhältnisse gar nicht berührt, indem sie z. B. nur die Lage in Harrien-Wierland wiedergibt. Sollte jedoch die Ritterschaft des rigaschen Kreises an dieser Beschwerde beteiligt gewesen sein, so ist anzunehmen, daß die Kaufleute schon damals gegen den Willen der Stadtobrigkeit ihre

211. Techen, Die Bürgersprache der Stadt Wismar S, 187, Anm. 4; siehe auch Hansen, Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels S. 62.

212. Napiersky, Quellen, Bürgersprache von 1376, § 10.

213. Napiersky, a. a. O., S. 207.

214. Bunge, Archiv III, S. 91.

215. Stavenhagen, Abschr. Städtetag zu Wolmar 1540 § 20; vergleiche über die gleichen Bestimmungen in Mecklenburg: Techen, „Über Marktzwang und Hafenrecht in Mecklenburg, S. 104.

216. Arbusow, Bauerrechte n 25.

Fahrten auf das Land unternommen haben, und sich somit die Bürger der eigenen Stadt gegen das starre Verhalten der Stadtobrigkeit aufgelehnt haben. Der Eigenhandel der Herren, Vasallen und Geistlichen und die Hindernisse, die dem Bauern von diesen Kreisen bei seiner Fahrt in die Stadt in den Weg gelegt wurden, zwangen somit den Bürger im 16. Jahrhundert seinen Handel teilweise aufs Land zu verlegen. Besonders die stets drohende Gefahr direkten Warenaustausches zwischen den Holländern und den Amtleuten, Rittern und Geistlichen, wird den städtischen Kaufmann zu diesem Schritt gezwungen haben. Mit dieser Angelegenheit hatte sich, wie schon angedeutet, zum ersten Male der Städtetag zu Wolmar 1540 zu befassen. Dieser Versammlung wurden Klagen eingereicht über „diejenigen, die aus den Städten ins Land ziehen und den Herren und Hofleuten die Waren zu großen Summen abkaufen". Dorpat führte Fälle an, wo Kaufleute aus Riga im Stift Dorpat allerlei Waren aufgekauft hätten, besonders Roggen: zu 40 statt 35 Mark, wie gewöhnlich.[217] Die sich hieran knüpfenden Äußerungen der livländischen Städte über das Vorkaufsverbot gingen auseinander, denn während Riga ein allgemeines Verbot verlangte, bestanden Reval und Dorpat darauf, nach alter Gewohnheit alles, außer Korn, von den Bauern kaufen zu dürfen.[217] Schließlich wurde der Beschluß gefaßt nur den Ankauf von Korn im Lande bei 5 Mark rigisch je Last zu verbieten.[217]

Es darf nicht wundernehmen, daß dieser Beschluß nicht eingehalten worden ist; denn der Kornhandel der Herren, Geistlichen und Vasallen wurde immer unerträglicher,[218] und der Bürger sah seine einzige Rettung darin, daß er selbst zum Einkauf aufs Land hinauszog. Allerdings ließ Riga selbst die letzte Möglichkeit nicht unausgenutzt und klagte beim Hanse-

---

217. Stavenhagen, Abschr. Städtetag zu Wolmar 1540 § 20; vergleiche über die gleichen Bestimmungen in Mecklenburg: Techen, „Über Marktzwang und Hafenrecht in Mecklenburg", S. 104.

218. Hansen, Regesten aus 2 Missivbüch. i. Reval. Stadtarchiv, S. 106, anno 1540; Städtetag zu Pernau 1541 § 31. Monumenta livonica antiqua, Bd. 5, S. 657 anno 1543.

tag über den Handel der nichtbürgerlichen Stände;[219] doch wird auch dieser Schritt erfolglos gewesen sein, da bald darauf das noch zu besprechende Gasthandelsverbot von der Stadt mit dem Eindringen der Herren und Hofleute in den Handel gerechtfertigt wurde.[220]

Die Besorgnis der livländischen Städte über die Konkurrenz im eigenen Lande wurde schließlich so groß, daß zweimal Städtetage einberufen wurden, um über diese wichtige Angelegenheit zu verhandeln.[221] Die Dringlichkeit dieser Frage geht besonders daraus hervor, daß außer den drei Städten Riga, Dorpat und Reval auch noch Pernau, Wenden, Wolmar und Fellin zu einer dieser Tagungen hinzugezogen wurden; denn allen livländischen Städten war ein merklicher Schaden durch den nichtbürgerlichen Handel entstanden. Jedoch stand das Ergebnis dieser Besprechungen in keinem Verhältnis zur Wichtigkeit der angeschnittenen Frage. Der Grund hierfür ist in der politischen Machtlosigkeit der Städte den anderen Landesvertretern gegenüber zu suchen; so war es z. B. den livländischen Städten unmöglich Handelsverbote gegen die Landesherren zu erlassen.

Somit konnte weder der Handel der Amtleute, Vasallen und Geistlichen abgestellt, noch der fremde Kaufmann am Vordringen bis zum Kornanbauer verhindert werden.[222] Machtlos standen die Städte diesem Handel gegenüber. Der Handel in Klipphäfen blühte,[223] und die Wirkung städtischer Beschlüsse wird auch hiergegen nur gering gewesen sein. Allerdings beschloß der Städtetag zu Riga 1547, laut Rezeß der allgemeinen Hansestädte, diejenigen als „Ranefahrer" zu behandeln, welche ungewöhnliche Häfen und Ströme be-

---

219. KI S. 332 anno 1540.

220. Hildebrand, Melanges Russes, Bd. 4, S. 789 n 622 anno 1542.

221. Stavenhagen, Abschr., Städtetag zu Wolmar 1543 und Städtetag zu Riga 1547.

222. Stavenhagen, Abschr. Städtetag zu Wolmar 1543 §§ 18—21; Hildebrand, Abschr. 1550 § 10.

223. Stavenhagen, Abschr., Städtetag in Riga 1547 § 1 und Städtetag in Wolmar 1549 XIII.

nutzten. Auch sollten diese Ranefahrer in den livländischen Städten zu keiner Kompanie oder Gesellschaft zugelassen werden. Außerdem sollte diesem Beschluß noch dadurch ein größerer Nachdruck verliehen werden, daß die Ranefahrer in allen Hansestädten nicht gelitten werden durften.[224] Jedoch versagten obige Bestimmungen in den gewiß nicht seltenen Fällen ihre Wirksamkeit, wenn Holländer mit Beamten der Landesherren in Klipphäfen handelten.

Diese Verhältnisse verschoben sich noch weiter zum Nachteil der Städte. Denn während die Städte bisher den Handel der Holländer im Lande als etwas Unrechtmäßiges bekämpft hatten, versuchten die nichtstädtischen Landesvertreter seit dem Landtag zu Womar 1546 Vormachtbestrebungen der Städte zu brechen, indem sie ihnen die rechtlichen Grundlagen hierzu entziehen wollten. Paragraph 8 der Proposition zum Landtage lautete: „Alle Häfen und Ströme sollen frei gelassen werden, Gast soll mit Gast handeln dürfen, den Einwohnern der Städte sowohl als auch der Herrschaft, dem Adel und den Städten sollen die Straßen durch das ganze Land frei und offen stehen".[225] Diese Proposition der nichtbürgerlichen Vertreter hatte durchaus ihre Berechtigung, denn alle handelspolitischen Maßnahmen der Städte waren immer nur darauf ausgerichtet, die Belange der Bürger zu wahren. Die Landesherren und die Ritterschaft sahen sich daher veranlaßt, auch ihre Belange zu vertreten. Besonders der Ordensmeister befand sich in einer schwierigen Lage, da Hansen und Russen über die Politik der Städte Klage führten,[226] aber auch die eigenen Vasallen ihre Unzufriedenheit über das Vorgehen der Städte äußerten.

Kann also dem § 8 der Propositionen zum Landtage eine gewisse Berechtigung nicht abgestritten werden, so wäre doch eine Anerkennung dieses Vorschlages von Seiten der Städte

---

224. Stavenhagen, Abschr., Städtetag zu Riga 1547 § 2.

225. Stavenhagen, Abschr., Propositionen für den Landtag zu Wolmar 1546 § 8.

226. Stavenhagen, a. o. O. Rezeß des Landtages zu Wolmar § 5, 29. Juli 1548.

einer Vernichtung ihrer wirtschaftlichen Vormachtstellung gleichgekommen, und Kampf bis aufs äußerste war daher die Losung der Städte. Gemeinsam und offen traten sie in Gegensatz und lehnten diese Forderung rundweg ab.[227] — Aber auch die nichtstädtischen Landtagsvertreter gaben nicht nach, und um ihren Willen durchzusetzen, faßten sie auf dem Landtag zu Wolmar 1548 in Abwesenheit der städtischen Gesandten den Beschluß, „von nun an einem jeden den Kauf auf dem Lande und in den Städten freizugeben";[228] den städtischen Ratssendeboten wurde der Rezeß erst vorgelegt als die Versammlung ihn schon angenommen hatte und reisefertig den Landtag abbrechen wollte. Gegen eine derartige herausfordernde Behandlung verwahrten sich die Städte entschieden, besonders als sie merkten, welch' ihnen schädliche Punkte im Rezeß enthalten waren. Doch die übrigen Vertreter gaben nicht nach und drohten sogar an den alten Vorrechten der Städte zu rütteln, falls die Letztgenannten nicht nachgeben sollten; zu ihrem Beschluß stand die Versammlung „vor eynem man". Aber auch die Vertreter der Städte blieben unnachgiebig: sie bestanden auf ihrem Einspruch und beschlossen auch ihrerseits „vor eynem man to stehende", sich gegenseitig in der Not zu unterstützen und sich nicht zu zersplittern.[229] Es hat den Anschein, als ob die Städte im Kampf um ihre Vorrechte selbst vor dem äußersten nicht zurückgeschreckt hätten, doch ist es zu einem offenen Zerwürfnis nicht gekommen. Aber auch ein Ausgleich hat nicht stattgefunden: so verbot Riga 1550 den Nichthansen erneut außerhalb der Seestädte zu handeln[230] und untersagte ihnen somit auch den Handel mit den Amtleuten, Vasallen und Geistlichen, obgleich doch der Landtag einen freien Handel gewünscht

---

227. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Wolmar Juli 1546 § 8.

228. Stavenhagen, a. o. O. Rezeß des Landtages zu Wolmar 1548 § 5.

229. Stavenhagen, Abschr., Landtag zu Wolmar 1548 §§ 27—31.

230. Hildebrand, Abschr., 1550 § 10. (Bei dieser Urkunde scheint es sich um das Fragment einer Bürgersprache zu handeln.)

hatte. Auf dem Landtage 1550[231] erklärten die Städte kurz und bündig, die Herrschaft wäre nicht befugt sich in Handelsangelegenheiten einzumischen.

Die letzte Nachricht über den Handel der Amtleute scheint für Riga günstig zu sein: der Ordensmeister versicherte 1557 der Stadt, daß den Amtleuten verboten werden solle durch Eigenhandel den Kaufleuten in den Städten Abbruch zu tun.[232] Jedoch darf man in dieser Zusage nichts weiter als ein Lockmittel erblicken, um die Stadt zur Unterstützung gegen die drohende Russengefahr gefügig zu machen. Die Bedeutung dieser Zusage wird auch noch dadurch gemindert, daß der Ordensmeister nur seinen Untergebenen den Eigenhandel verbieten konnte; eine Regelung über den Eigenhandel der Geistlichen und Vasallen konnte er jedoch in jener Zeit nicht mehr herbeiführen.

Ebenso wie im Verhältnis zu den Holländern hatte sich auch gegenüber dem Eigenhandel nichtbürgerlicher Kreise die Gasthandelspolitik Rigas nicht durchsetzen können. Im Gegenteil, der Übergang von der Grundherrschaft zur Gutsherrschaft[233] und das daraus erwachsende kapitalistische Gewinnstreben der Gutsbesitzer hat Anlaß genug gegeben, den Gegensatz zwischen Stadt und Land zu vertiefen. Aber auch der Handelsgeist der Bürger war stärker als die einengenden Bestimmungen der Stadt: um im Kornhandel nicht in die Rolle eines unbeteiligten Dritten gedrängt zu werden, war der Kaufmann gezwungen, den Aufkauf im Lande nicht fallen zu lassen.[234] Selbst eine so scharfe Bestimmung, daß der Kornaufkauf im Lande mit einer Strafe von 10% der Kaufsumme geahndet werden sollte,[235] hat ihr Ziel nicht erreicht: der rigasche Kaufmann hat seine Fahrten aufs Land nicht mehr aufgegeben.

---

231. Stavenhagen, a. o. O., Landtag zu Wolmar 1555 § 30.

232. Bienemann, Briefe u. Urkk. z. Gesch. Livlands i. d. J. 1558—62, Bd. 1 n 16 anno 1557.

233. siehe hierüber besonders Bosse, Mitt. a. d. livl. Gesch. 24, Riga 1928/33, S. 388.

234. Stavenhagen, a. o. O., Städtetag in Riga 1547 § 7.

235. Stavenhagen, a. o. O., Städtetag in Riga 1547 § 7.

d) Das Gasthandelsverbot als Schlußstein in der Abwehr des nichthansischen, besonders aber des hansischen Gasthandels.

Die erste Hälfte und Mitte des 15. Jahrhunderts waren für Riga reich an einschneidenden Vorgängen im Wirtschaftsleben: man denke nur an die Dünahandelspolitik des Großfürsten Witowt, das Eindringen der Holländer und Oberdeutschen in den rigaschen Handel und an den großen preußischen Krieg 1454—1466 und man erkennt die Fülle der Ereignisse innerhalb einer verhältnismäßig kurzen Zeit. — Eine Fülle von Ereignissen, die sich jedoch fast sämtlich nachteilig auf den Handel ausgewirkt haben, nicht gerade insofern nachteilig, als dadurch etwa der Umfang des Handels in Riga abgenommen hätte (er ist im Gegenteil in jener Zeit sogar angewachsen), sondern insofern, als der rigasche Kaufmann darunter leiden mußte. Der rigasche Kaufmann, dies muß besonders betont werden, denn die nach Riga handelnden Gäste sind von den nachteiligen Folgen der geschilderten Ereignisse zum großen Teil verschont geblieben. Diese Behauptung kann an jedem einzelnen Beispiel erhärtet werden.

Erstens sei an die Dünapolitik der Russen, Polen und Litauer erinnert: Wie schon früher ausgeführt worden ist, war diese Politik dahin gerichtet, die Deutschen aus dem Eigenhandel im Dünagebiet zurückzudrängen. Sie wirkte sich also nicht auf den Umfang des rigaschen Handels aus sondern nur auf die Handelstätigkeit im Hinterlande. Da in jener Zeit hauptsächlich die Bürger Rigas im Hinterlande Eigenhandel trieben, wird der überseeische Kaufmann diese Veränderung kaum verspürt haben.

Zweitens: das Eindringen der Holländer und Oberdeutschen. Auch hier traf der Kramhandel der Nürnberger einseitig den Handel der Bürger Rigas. Allerdings liegen die Verhältnisse beim Handel der Holländer und Fugger anders; denn diese Händler wetteiferten nicht nur mit dem rigaschen Kaufmann, sondern drängten gleichzeitig die Hansen aus ihrer Stellung zurück.

Drittens: der große preußische Krieg 1454—1466. In dieser Zeit hatte der rigasche Kaufmann außerordentlich große Verluste zu erleiden;[236] und zwar auch hier wieder fast nur der Bürger Rigas. Die Danziger „Auslieger" kaperten nämlich nicht alle Schiffe, die aus Riga ausliefen oder nach Riga bestimmt waren, sondern beschlagnahmten nur solche Güter, die Rigaern gehörten. Es wurde also nicht der gesamte Handel Rigas lahmgelegt (was sämtliche Hansen stark mitgetroffen hätte), sondern einseitig nur der rigasche Kaufmann geschädigt.[237]

Diese Vorgänge machten Riga darauf aufmerksam, daß unter ganz verschiedenen Umständen der Gegensatz Bürger —Gast entstehen konnte, und zwar zum Nachteil der Stadt. Mußte dieses nicht auch die Gasthandelspolitik der Stadt beeinflussen?

Doch bevor auf diese Frage näher eingegangen wird, muß noch einer weiteren Tatsache Rechnung getragen werden: den stark erhöhten Ausgaben Rigas in den ersten 60 Jahren des 15. Jahrhunderts. Hierüber geben die Kämmereiregister einen willkommenen Aufschluß,[238] und zwar haben sich die Gesamtausgaben Rigas im Zeitabschnitt 1405—1465 vervierfacht (seit 1465 machte sich ein Sinken bemerkbar). Es betrugen die Gesamtausgaben in den einzelnen Zeitabschnitten:

Gesamtausgaben:

1405—1415	9 327	Mark
1415—1425	13 453	„
1425—1435	25 201	„
1435—1445	24 344	„
1445—1455	30 087	„
1455—1465	36 284	„

236. Hausmann, Balt. Monatsschrift 58, Riga 1904, S. 275/76; AuR n 659 S. 738 Anm. 1.

237. Danzig durfte den ganzen Handel von und nach Riga nicht abschnüren, da es durch eine derartige Maßnahme seine Stellung zur gesamten Hanse gefährdet hätte.

238. Die folgenden Zahlen sind aus dem statistischen Material Bulmerincq's gewonnen. Kämmereiregister S. 284/85.

Das Wachsen der Ausgaben der Stadt ist auffallend. Obgleich die Kämmereiregister keinen Aufschluß über die Einnahmen der Stadt geben, muß die Frage untersucht werden, mit welchen Mitteln diese erhöhten Ausgaben bestritten worden sind.[239]

Einerseits wird die Stadt Mehreinnahmen aus der gesteigerten Handelstätigkeit bezogen haben, denn die dauernd steigende Nachfrage nach den Rohstoffen des rigaschen Hinterlandes hatte ein stetiges Anwachsen des rigaschen Handels zur Folge. Besonders die steigende Getreideausfuhr seit dem 15. Jahrhundert gab dem Handel Rigas einen mächtigen Auftrieb, und zweifellos hat sowohl der rigasche Einzelkaufmann als auch die Stadt hieraus Vorteile gezogen. Doch ist kaum anzunehmen, daß die Stadt z. B. die in den 50er Jahren um das Fünfzehnfache gestiegenen Ausgaben für Kriegszwecke (im Vergleich zur Periode 1405—1415) aus Handelseinnahmen gedeckt haben wird.[240] Besonders der Umstand, daß über eine Erhöhung der Handelsgebühren in jener Zeit nichts bekannt ist, legt es nahe, einen Teil der Einnahmequelle woanders zu suchen. Wahrscheinlich wird dieser Unterschied in irgend einer Weise vom Bürger getragen worden sein.

Hat der Bürger also einerseits erhöhte Ausgaben tragen müssen, so wird andererseits der in der Stadt verbleibende Handelsgewinn nicht in gleichem Maße zugenommen haben wie der Gesamtumfang des Handels. Zum großen Teil wird der Profit in fremde Taschen geflossen sein. Vor allem werden es die Holländer verstanden haben, ihre Belange zu wahren; ebenso werden die Hansen dem rigaschen Kaufmann den Verdienst geschmälert haben.

---

239. Über die Höhe der Wägegebühren und andere den Handel betreffende Abgaben ist uns leider aus der Zeit vor dem 16. Jahrhundert nichts Genaueres bekannt. Im Anhang können daher nur die uns erhaltenen Akziseordnungen aus der Mitte des 16. Jahrhunderts wiedergegeben werden.

240. Die Ausgaben für Kriegswesen betrugen: 1405—1415: 404 Mark, 1445—1455: 6078 Mark. Bulmerincq, Kämmereiregister S. 284/85.

Es muß also festgehalten werden: der rigasche Bürger hatte größere Ausgaben zu tragen als der Gast; der Erlös aus dem vergrößerten Warenumsatz mußte zwischen Bürger und Gast geteilt werden; der rigasche Kaufmann hatte die nachteiligen Folgen der Dünapolitik der Russen, Polen und Litauer allein zu tragen; das Eindringen der Holländer und Oberdeutschen schädigte die Stadt empfindlich; der große preußische Krieg 1454—1466 brachte Riga große Verluste, während die Hansen von den Danzigern verschont wurden.

Die eben geschilderten Vorgänge haben die Gasthandelspolitik Rigas insofern beeinflußt, als die Stadt sich veranlaßt sah Maßnahmen zu ergreifen, um die Stellung der Bürger zu schützen. Soweit nun die obigen Ereignisse zum Gasthandelsverbot von 1459 geführt haben, ist dieser Schritt lediglich als Abwehrmaßnahme aufzufassen. Jedoch lag es gleichzeitig im Zuge der Zeit, den Handel der Fremden einzuschränken; von diesem Standpunkte aus gesehen erhält das Gasthandelsverbot auch einen angreifenden Zug.

Sind die Gründe für das Gasthandelsverbot als Schutzmaßnahme schon angeführt, so muß noch die Frage untersucht werden, inwiefern es zu einem angreifenden Vorgehen Rigas kommen konnte.

Die Hauptursache hierfür waren die im 15. Jahrhundert sich zeigenden Zersetzungserscheinungen in der Hanse und die dadurch bedingte veränderte Stellung Rigas zur letzteren. Konnte man noch um die Wende des 14. Jahrhunderts von einer vollkommenen wirtschaftspolitischen Abhängigkeit Rigas von der Hanse sprechen, so änderten sich diese Verhältnisse grundlegend als die Holländer bis nach Livland vordrangen. Während vorher sowohl die Schiffahrt als auch der Überseehandel zum großen Teil in den Händen Lübecks und anderer Hansestädte lag, gleichzeitig das Absatzgebiet Rigas jederzeit durch Sundsperren oder Stapelbestimmungen der Hanse eingeengt werden konnte, gingen Handel und Schiffahrt nunmehr allmählich an die Holländer über. Auch der Untergang des hansischen Kontors zu Brügge verbesserte insofern die Lage Rigas gegenüber der Hanse, als dadurch die Überwachung durch diese wegfiel. Zwar blieb die Stellung der Hansen

nach wie vor ausgezeichnet, aber es konnte von einem Abhängigkeitsverhältnis nicht mehr die Rede sein.

Diese veränderte Sachlage mußte natürlich sehr verlockend sein, die durch Kleinhandelsverbote, durch die Stapelpolitik sowie durch Handelsverbote für Undeutsche und Nichthansen angedeutete Richtung der Handelspolitik Rigas auch auf die Hansen auszudehnen. Den ersten Schritt hierzu tat die Stadt im Jahre 1412, denn die Bürgersprache aus diesem Jahre[241] verfügte, „daß niemand Buden und andere Wohnung aufhalten, noch mit Gewichten oder Maßen umgehen soll, er sei denn Bürger, oder er habe Gesellschaft mit einem Bürger". Diese Bestimmung zeigt, daß die Stadt gewillt war, den eigenen Bürger auch dem Hansen gegenüber zu bevorzugen. Obgleich zwar den Hansen die Möglichkeit gegeben war, mit Bürgern Rigas eine Handelsgesellschaft einzugehen, so bedeutete obige Bestimmung doch schon ein Beschneiden der hansischen Sonderrechte in Riga.

Riga stand jedoch mit seiner Gasthandelspolitik nicht allein da, sondern auch andere Städte haben den Gasthandel stark einschränkende Verfügungen erlassen, so z. B. Danzig und Lübeck. Man wird vielleicht sogar von einer Wechselwirkung der Gasthandelsverordnungen in den einzelnen Städten sprechen können, weil auf Gasthandelsverordnungen einer Stadt andere Städte mit ähnlichen Bestimmungen antworteten.

Lübeck scheint schon 1437 den Handel der Nichtbürger eingeschränkt zu haben, denn in jenem Jahre klagten die livländischen Ratssendeboten auf dem Tag zu Pernau über Hinderung des Handels in Lübeck.[242] Den Livländern wurde es z. B. verweigert ihre Keller offen zu halten, „darin sie Flachs und andere Waren aufbewahrten". Gegen diese schädlichen Neuerungen legten die livländischen Städte Verwahrung ein und richteten an Lübeck die Bitte, den Livländern keine neuen Gesetze aufzuerlegen. Der Eefolg war gering: 1442 mußten die Livländer erneut dagegen Verwahrung ein-

---

241. Napiersky, Quellen. Bürgersprache aus dem Jahr 1412 § 57.
242. LUB IX n 182.

legen, daß ihre Handlungsgehilfen in Lübeck einer Besteuerung unterzogen würden.[243]

Riga war aber nicht die einzige livländische Stadt, die den Gasthandel einzuengen begann; vielmehr bewegte sich auch die Politik Dorpats und Revals in der gleichen Richtung. So faßten die 3 livländischen Städte auf dem Städtetag zu Wolmar 1453 gemeinsam einen wichtigen, gegen die Fremden gerichteten Beschluß. Nachdem § 14 des Rezesses[244] sich wiederum mit Klagen livländischer Kaufleute über Hinderung des freien Handels in Lübeck befaßt hatte (Lübeck hatte den livländischen Gesellen verboten, ihre Keller in Lübeck länger als 14 Tage offen zu halten), brachte der nächste Punkt der Tagesordnung einen Gegenstoß. Paragraph 15 der Tagesordnung schlug nämlich vor,[245] „daß niemand in den 3 livländischen Städten Bürgernahrung tun solle, er habe denn Bürgergeld".[246] Einen bindenden Beschluß hierüber faßte jedoch erst die nächste Tagung, auf der einstimmig dies Verbot befürwortet und auf die Übertretung eine Strafe von 3 Mark gesetzt wurde.[247] Dieser Beschluß deutet darauf hin, daß die Bürger trotz schützenden Bestimmungen früherer Bürgersprachen durch den Handel der Gäste geschädigt worden sind. Auch macht die allgemeine Fassung der Verordnung es wahrscheinlich, daß sowohl Hansen wie Nichthansen die Bestimmungen Rigas übertreten hatten und nun durch dies Verbot in ihrem Handel zurückgedrängt werden sollten.

Diese Verordnung ist aber in den einzelnen livländischen Städten entweder nicht durchgeführt oder von den Fremden umgangen worden, denn der nächste Städtetag hatte sich wiederum damit zu befassen.[248] Die Ratssendeboten sprachen

---

243. LUB IX n 858 § 5.
244. AuR n 560.
245. AuR n 560 § 15.
246. „Bürgergeld haben" heißt soviel wie „Bürger sein", denn erst nach Zahlung eines Aufnahmegeldes, des Bürgergeldes, wurde man Bürger der Stadt.
247. AuR n 570 Städtetag zu Wolmar 1454 § 11.
248. AuR I n 602 § 8.

nämlich „über die Gäste, die hier in den Städten liegen und kein Bürgergeld haben, trotzdem aber Bürgernahrung tun, die allerlei Ware kaufen oder verkaufen, sogar in kleinen Mengen". Doch auch dies Mal scheuten sich die Ratssendeboten, sofort zu scharfen Gegenmaßregeln zu greifen. Der Grund für dieses Verhalten wird wohl der gewesen sein, daß ein scharfes Vorgehen gegen die Hansen, denn um diese wird es sich ja neben den Holländern gehandelt haben, zunächst noch zu gewagt erschien. Trotz aller Selbständigkeit der livländischen Städte war eine starke Bindung an die Hanse ja noch immer vorhanden. Daher wurde die Angelegenheit vertagt, ein Beschluß auch auf der nächsten Tagung wieder hinausgeschoben und die Frage späterhin gar nicht mehr erörtert. Der livländische Städtetag ist vor dem allerletzten Schritt — einem allgemeinen Gasthandelsverbot — zurückgeschreckt.

Da beschloß Riga allein zu handeln. Wahrscheinlich gegen Ende des Jahres 1459, vielleicht auch am Anfang des Jahres 1460 (der genaue Zeitpunkt ist nicht bekannt) verbot Riga sämtlichen Gästen den Handel untereinander: Gast sollte mit Gast nicht mehr handeln.

Wenn man sich nochmals die Ereignisse und Veränderungen im Wirtschaftsaufbau Rigas während der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts ins Gedächtnis zurückruft, so wird man das 1458 erfolgte Gasthandelsverbot Rigas verständlich finden. Selbstredend ist die im 15. Jahrhundert sich anbahnende Neugestaltung im Handel Rigas nicht die alleinige Ursache der Verordnung gewesen, denn das Bestreben, die Fremden aus dem Handel zurückzudrängen, hat ohnehin schon bestanden. Auch stand Riga mit diesem Verbot gar nicht allein da, denn schon ungefähr 20 Jahre früher hatte Danzig bei sich den Gasthandel untersagt.[249] Trotzdem kann nicht geleugnet werden, daß die oben geschilderten Umstände dem schon vorhanden gewesenen Bestreben einen starken Auftrieb gegeben haben; sie machen es auch zum Teil verständlich, warum Dorpat und Reval erst später dem Beispiel Rigas gefolgt sind. Auch diese Städte haben über Schmälerung ihrer

249. Hirsch, S. 230.

„Bürgernahrung“ geklagt, doch wird der Druck der Zeitumstände in Riga am stärksten verspürt worden sein. Man denke z. B. nur an die Dünahandelspolitik der Russen und Litauer, einen Vorgang, von dem Dorpat und Reval völlig unberührt geblieben sind. Auch am preußischen Krieg war Riga der am stärksten leidende Teil.[250] Andererseits muß aber auch in Betracht gezogen werden, daß Riga, als die mächtigste livländische Stadt, am ehesten dazu befähigt war eine Bestimmung gegen den Willen der Hanse zu erlassen.

Wie zu erwarten war, hat Lübeck als Haupt der Hanse und gleichzeitig als die am stärksten durch das Verbot betroffene Stadt sich gegen das Gasthandelsverbot aufgelehnt. Lübeck beschwerte sich darüber bei allen livländischen Städten und der Städtetag zu Walk 1460 hatte sich daraufhin erstmalig mit dieser Frage zu befassen.[251] Auf die im Auftrage Lübecks gemachten Vorstellungen der Vertreter Revals und Dorpats erwiderte aber Riga, „es könne nicht zulassen, daß in seiner Stadt wie im Stapel zu England, Flandern oder sonstwo gehandelt werde, sondern es müsse für das Wohl der Bürger sorgen“. Nachdem Riga die Einwände Dorpats und Revals abgewiesen hatte, wurden beide Städte noch einzeln in dieser Angelegenheit bei Riga vorstellig;[252] doch taten sie auch dieses nur unter dem Druck Lübecks. Klagen auf früheren Städtetagen lassen zur Genüge erkennen, daß ihre Stellung im Grunde genommen sich mit der Rigas deckte. Riga selbst lehnte alle Vermittelungsversuche ab und rechtfertigte in einem Schreiben an Lübeck seine Politik:[253] es hätte einerseits dem Willen seiner Bürger nachgeben müssen, die über starken Eindrang und Schaden durch die Gäste geklagt hätten, andererseits wäre die Handlungsweise der Stadt auch dadurch gerechtfertigt, daß die anderen Städte genau ebenso gehandelt hätten, um das Wohlergehen ihrer Bürger sicherzustellen.

---

250. vergl. AuR I n 659 S. 738 Anm. 1.

251. HR II, 4 n 757 § 1 und n 758. Diese Urkunde ist der erste Hinweis auf das in Riga erfolgte Gasthandelsverbot.

252. HR II, 4 n 767.

253. HR II, 4 n 764, 770.

Ein vollkommen reines Gewissen wird Riga aber nicht gehabt haben, denn die Stadt gab gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck, daß ihre Verfügung nicht den Unwillen der Hanse erregen möge. Doch erfüllte die Hanse diesen Wunsch nicht, und besonders Lübeck scheute sich nicht Riga die schwersten Vorwürfe über Eigennutz zu machen. Riga ließ diesen Vorwurf nicht auf sich sitzen[254] sondern antwortete mit einer Gegenklage, in der es sich 1468 darüber beschwerte, daß Lübeck selbst bei sich den Handel von Gast zu Gast verbiete.[255] Diese Klage Rigas wird auch nicht ganz unbegründet gewesen sein, denn im Jahre 1472 erließ Lübeck amtlich ein Gasthandelsverbot. Allerdings wurde für Hansen diese allgemeine Bestimmung dadurch gemildert, daß sie ihre Waren nach achttägigem Ausliegen in der Stadt auch an Fremde verkaufen durften.[256] Trotzdem besteht kein Zweifel darüber, daß diese Verfügung Lübecks den Handel der Fremden, auch den der Hansen, stark eingeengt hat.

Riga hat sein Gasthandelsverbot nicht mehr rückgängig gemacht und Lübecker Bürger und deren Gesellen sahen sich auch weiterhin veranlaßt über Riga Beschwerde zu führen, da sie in der Ausübung ihrer Handelstätigkeit gehindert wurden.[257] Riga wies sie jedoch erneut darauf hin, daß es lediglich ebenso wie die Lübecker in ihrer eignen Stadt[257] handele.

So konnte Lübeck auf dem Verhandlungswege weder als Haupt der Hanse noch als selbständig auftretende Stadt seinen Willen Riga gegenüber durchsetzen. Da griff es zu einem ungewöhnlichen, in der Hanse streng verpönten Mittel und verklagte Riga bei den livländischen Landesherren. Aber auch dieser Schritt erwies sich als ein Fehlschlag, denn bei den Landesherren erreichte Lübeck ebenfalls nichts. Dagegen

---

254. Auch die neueste Geschichtsschreibung pflegt derartige handelspolitische Verordnungen in abfälliger Weise als Eigennutz zu strafen; dabei wird vergessen, daß man die Verhältnisse im 15. und 16. Jahrh. nicht mit einem modernen Maßstab messen darf.

255. LUB XII n 604.

256. HUB X n 76, I.

257. LUB XII n 604.

nahmen Dorpat und Reval diesen Anlaß wahr, um sich geschlossen hinter Riga zu stellen.[258] Riga selbst ließ sich auch nicht beirren und hielt zäh an seiner Gasthandelspolitik fest. Die Stadt ging sogar noch weiter und schloß die „Steinhäuser" der Lübecker in Riga, worauf Lübeck eine neue Beschwerdeschrift verfaßte, sich auf seine alten Freiheiten berief und mit Zwangsmaßnahmen drohte, falls Riga die Lübecker nicht schadlos halten sollte.[259] Auf diese Klage im Jahre 1469 folgte eine gleiche auf dem Hansetag 1476, und zum Beweis dafür, daß die Lübecker und der gemeine Kaufmann frei in Livland handeln dürften, auch von allen Zöllen befreit wären, legte Lübeck die Sonderrechte vor, die es vom Erzbischof von Riga, dem Bischof von Ösel, dem Ordensmeister und dem ganzen Orden erhalten hatte. Auch drohte es mit einer neuen Beschwerde bei den Ausstellern dieser Privilegien, falls Riga weiterhin gegen diese alten Rechte verstoßen sollte.[260]

Riga fiel es jedoch nicht schwer, seine Handlungsweise zu entschuldigen. Besonders die Übertretungen alter rigascher Handelsverbote, z. B. der Verbote des Klein- und Zwischenhandels für die Fremden, gaben Riga willkommenen Anlaß zur Rechtfertigung des allgemeinen Gasthandelsverbotes. Es hat auch tatsächlich den Anschein, daß der Handel in Riga vollkommen in fremde Hände übergegangen wäre, wenn nicht schützende Maßnahmen dem vorgebeugt hätten, denn Holländer und Süderseeische, Hansen und Oberdeutsche bedrohten die Stellung der rigaschen Bürger. Klagen der durch das Gasthandelsverbot Betroffenen beantwortete Riga daher immer mit Gegenklagen. Als sich z. B. Ratssendeboten Deventers und die Süderseeischen Städte 1478 bei Riga beschwerten, daß man sie am alten Handelsverkehr behindere, entgegnete Riga: „Wir legen euch keine Hindernisse in den Weg die hergeführten Güter hier zu verkaufen sowie Waren hier zu kaufen und auszuführen. Die Stadt ist aber genötigt gegen schädliche Handelsformen der Fremden aufzutreten,

258. HR II, 6 n 145.
259. HR II, 6 n 151.
260. HR II, 7 n 377.

denn das hier gekaufte Gut soll am selben Ort nicht wieder verkauft werden. Dagegen liegen die Süderseeischen hier im Winterlager und sogar das ganze Jahr hindurch und bauen Häuser, darin sie gleich den Bürgern handeln. Sie betreiben auch Klein- und Zwischenhandel und halten Jungen in merklicher Zahl, desgleichen lassen sie die Jungen an den Geschäften teilnehmen und machen Gesellschaften mit ihnen. Und wenn ein Süderseeischer aus Riga fortreist, so läßt er gleich mehrere an seiner Stelle, als ob er hier einen Stapel hat. Alle diese Mißstände haben uns zu Gegenmaßnahmen veranlaßt.[261]

Auch mit Lübeck kam es zu ähnlichen Auseinandersetzungen, die schließlich 1487 den Hansetag dazu veranlaßten, sich erneut mit der Lage des überseeischen Kaufmanns in Riga zu befassen. Besonders Lübeck trat hier wieder als Kläger auf, indem es anführte, die Steinhäuser der Lübecker würden in Riga geschlossen und ein ungewöhnlicher Zoll werde auf alle nach Ploskouwe (Pleskau oder Polozk?) gehenden Güter gelegt, so z. B. auf ein Terling Laken 3 Mark. Auch wäre ein neuer Zoll auf alle seewärts aus- und eingehenden Waren gelegt, auf ein Terling Laken 2 Mark usw.; desgleichen wären die Wägegebühren in Riga verdoppelt worden. Lübeck schloß seine Klage mit den Worten, daß Riga vollkommen eigene Wege gehe, indem es die Hansen bedrücke, die Außenhansen dagegen bevorzuge.[262]

Die Antwort der rigaschen Ratssendefoten auf diese Klage ist sehr aufschlußreich: keine einzige Klage der Lübecker wird entkräftet. Riga wird also tatsächlich einen neuen Zoll bei sich eingeführt haben; ebenso wird eine Erhöhung der Wägegebühren stattgefunden haben (wahrscheinlich nur eine vorübergehende Erscheinung; denn in der folgenden Zeit ist diese Klage nicht mehr erhoben worden). Auf die Klage, daß es den Außenhansen gestattet wäre die Sprache zu erlernen, geht die rigasche Antwort ebenfalls nicht ein. Dies ist ein erneutes Zeichen dafür, daß Riga den Hol-

261. HR III, 1 n 89.

262. HR III, 2 n 164 §§ 54—57 und 63.

ländern gegenüber (denn diese sind ja unter den Außenhansen gemeint) zum Nachgeben gezwungen gewesen ist. Die Bindung Rigas an die Holländer wird somit damals schon stärker gewesen sein als die Bindung an die Hanse.

Aus allem geht also hervor, daß Riga die Anklagen Lübecks nicht entkräften konnte. Das bedeutet jedoch durchaus nicht, daß Riga seine Handelspolitik auch nicht rechtfertigen konnte. Vielmehr ergriff der Vertreter Rigas zu einer umfangreichen Verteidigungsrede das Wort, in der er dieselben Punkte vorbrachte wie in den schon erwähnten Auseinandersetzungen mit den Süderseeischen; also auch hier war die Verteidigung im wesentlichen eine Gegenklage. Rigas Ratssendebote betonte, Riga wäre zu scharfem Vorgehen herausgefordert worden, weil die Lübecker die ältesten Handelsverordnungen nicht beachtet hätten. Die Lübecker trieben Kleinhandel, sandten Jungen mit Pferden vor die Pforten damit sie Honig, Hopfen, Korn und Malz aufkauften (dies war sogar den Bürgern Rigas verboten), und brächten ihr Gut nach Wolmar und Wenden, um es dort zu verkaufen und anderes dafür zu kaufen. Ebenso hielten die Lübecker Speicher mit Hering, Salz, Tuchen, Häuten und allerlei Waren in der Stadt. Alles in allem hätte das Treiben der Lübecker in Riga schon solche Ausmaße angenommen, daß man einen Gast vom Bürger nicht mehr unterscheiden könne.[263]

An der Wahrheit der rigaschen Klagen zu zweifeln ist kein Grund vorhanden. Die Lübecker Kaufleute standen tatsächlich überall im Ruf, neben den Holländern besonders rücksichtslos in den Hinterländern anderer, selbst eng verbündeter Städte Vorkäuferei zu treiben. Der Lübecksche Rat hinderte seine Bürger daran in keiner Weise; im Gegenteil er unterstützte sie vielfach sogar.[264]

Es ist daher verständlich, daß Riga seine Gästepolitik in bisheriger Weise weiterführte.[265] Sonst drohte ja den Bürgern die Gefahr, die Führung in der eigenen Stadt zu verlieren.

---

263. HR, III, 2 n 164 §§ 70—72.

264. Hansen, Beiträge S. 20.

265. HR III, 3 n 353 §§ 92 u. 100, anno 1494; HR III, 5 n 243 § 189 anno 1507.

Allerdings fügt sich der Beschluß des Landtages zu Wolmar 1513 nicht in den Rahmen der allgemeinen Gasthandelspolitik Rigas, denn auf dem Landtag wurde der Handel zwar von Gast mit Gast verboten, dagegen den Hansen der Handel mit den Russen gestattet.[266] Es ist aber nicht möglich, aus diesem Landtagsbeschluß eine Folgerung auf die Gästepolitik Rigas zu ziehen, denn der Rezeß läßt nicht erkennen, ob es sich um einen selbständigen Beschluß der Städte oder um einen allgemeinen Landtagsbeschluß handelt. Dies ist insofern wichtig, als auch späterhin die Städte das Gasthandelsverbot tatkräftig verteidigten, die übrigen Landesvertreter hingegen seine Aufhebung verlangten. Jedoch auch für den Fall, daß obiger Beschluß tatsächlich von den städtischen Ratssendeboten gefaßt sein sollte, ist noch keine Gewähr dafür gegeben, daß Riga ihn gebilligt oder bei sich durchgeführt hat. Vielmehr enthält die Bürgersprache aus dem Beginn des 16. Jahrhunderts (deren Redaktion in der Zeit um das Jahr 1510 zu suchen ist) erneute Einschränkungsbestimmungen des Handels.[267] Kein Gast, also auch keine Hanse, durfte in den Städten Böden aufhalten, auch „kein Wand schneiden noch keinerlei Dinge den Bürgern zum Verfange tun". Weiterhin durfte kein Gast Knechte in Handelsgesellschaften aufnehmen. Es sollte überhaupt niemand Bürgernahrung tun, „er sei denn Bürger oder in der Stadt verheiratet". Die Summe dieser Bestimmungen kam einem Gasthandelsverbote gleich. Besonders war in der Bestimmung, daß kein Gast Bürgernahrung tun sollte, das Gasthandelsverbot einbegriffen, denn der Handel mit Gästen war eben eine Bürgernahrung.

Bemerkenswert ist auch die Bestimmung, daß es den Fremden verboten sein sollte rigasche Knechte für sich handeln zu lassen, denn hierdurch wurde den Gästen die Möglichkeit genommen das Gasthandelsverbot zu umgehen.

Im Jahre 1516 wurde das Gasthandelsverbot auf alle livländischen Städte ausgedehnt und auf die Übertretung dieser

---

266. AuR III n 54 § 67.

267. Napiersky, a. a. O., Bürgersprache zu Beginn des 16. Jahrh. §§ 77, 78, 85.

Bestimmung die strenge Strafe der Beschlagnahme der Ware gesetzt. Sehr aufschlußreich ist auch die Fassung, in der das Verbot verkündet wurde, denn es heißt: „Gast soll mit Gast nicht handeln, besonders mit den Fuggern". Hier tritt das Gasthandelsverbot also nicht als Angreifsmaßnahme auf, sondern als vorbeugende Verordnung, als Schutzmaßnahme für die Bürger gegen das Überhandnehmen des Handels der Fremden.

Weder die Verhältnisse in der Hanse noch die in Livland waren dazu angetan, die selbständige Handelspolitik und besonders die Gästepolitik Rigas zu ändern. Als Wirtschaftsgemeinschaft war die Hanse entstanden und wirtschaftlicher Vorteile wegen war Riga Glied der Hanse geworden. Jedoch die veränderten Verhältnisse hatten den Schwerpunkt der Belange Rigas verlagert und nur zum kleinen Teil bewegte sich die Politik Rigas noch in dem Betätigungsgebiet der Gesamthanse. Daher half es auch nichts, daß die Hanse sich auf Vorrechte berief, die ihr in Livland im 13. Jahrhundert erteilt worden waren,[268] denn Riga erkannte vom Ordensmeister oder Erzbischof ausgestellte Freibiefe nicht an.[269] Aber nicht allein die selbständigere Stellung Rigas, sondern noch zwei weitere Umstände veranlaßten die Stadt bei der einmal eingeschlagenen Sonderpolitik zu bleiben: erstens die Handelspolitik Lübecks und zweitens der Eigenhandel der Amtleute, Vasallen und Geistlichen.

Es wäre selbstverständlich nicht richtig die handelspolitischen Maßnahmen der Stadt nur als Gegenstoß auszulegen. Vielmehr muß nochmals betont werden, daß es ganz allgemein dem Geiste der Zeit entsprach, stadtwirtschaftliche Maßnahmen zur Sicherung der Bürgernahrung zu ergreifen. Nur darf gleichzeitig nicht vergessen werden, daß handelspolitische Maßnahmen die einzige Waffe Rigas waren, die die Stadt im Kampf um ihre wirtschaftliche Selbständigkeit anwenden konnte. Andere Machtmittel standen ihr bei ihrer eigenartigen politischen Lage nicht zur Verfügung. Als daher

---

268. HR III, 7 n 113 § 61.
269. HR III, 7 n 413 § 279.

die Stadt erkennen mußte, wie immer mehr und immer mächtigere Fremdlinge ihr den Gewinn streitig machten, sah sie ihre einzige Rettung darin, den Handel der Fremden in Riga nach Möglichkeit auszuschalten.

Es wurde angedeutet, die Handelspolitik Lübecks habe teilweise die Handelspolitik Rigas beeinflußt! Zum besseren Verständnis dieser Behauptung muß deshalb kurz die Gasthandelspolitik Lübecks gestreift werden.

Wir haben schon erfahren, daß Lübeck im 15. Jahrhundert den Handel der anderen Hansen in der Stadt einengte. Die neuen Verhältnisse jedoch, vor allem der Wettbewerb der Holländer, zwangen Lübeck zu weiterem Vorgehen. Besonders die Schiffahrt durch den Sund — für die Holländer eine Lebensfrage und für Riga nicht minder wichtig — war Lübeck ein Dorn im Auge; denn der Niedergang der lübischen Vormachtstellung beruhte zum großen Teil auf der allgemein üblich gewordenen Sundschiffahrt. Daher erfolgte 1510 eine Sundsperre, die einseitig gegen die Holländer gerichtet war.[270] Gegen den Willen Lübecks wurde diese Sperre aufgehoben, daraufhin kam es 1522 zu einer neuen Sundsperre.[271] Diese Verfügung traf jedoch eine Reihe von Hansestädten, darunter auch Riga, fast ebenso schwer wie die Holländer. Auf die Dauer erwies sich daher ein Schließen dieser wichtigen Verkehrsstraße als unmöglich und Lübeck sah sich genötigt, andere Schritte zu tun. Ein solcher erfolgte dann auch tatsächlich in Gestalt verschärfter Bestimmungen über die Benutzung des Travestapels.[272] Eine Verfügung, die von der Hanse ausging, in Wirklichkeit jedoch nur die Belange Lübecks vertrat, lautete: „Alle Händler und Kaufleute, Bürger und fremde Gesellen, welche westwärts aus Preußen und Livland handeln, sollen gezwungen werden, ihre Güter in die Trave, von dort in die Elbe und von dort nach Sluis (dem Hafen Brügges) gehen zu lassen".[273] Betrachtet man diese

270. Vollbehr, Die Holländer u. d. deutsche Hanse, Pfingstbll. d. Hans. GV. XXI, S. 62.
271. Vollbehr, S. 64.
272. HR III, 7 n 152 § 20 anno 1519.
273. HR III, 7 n 186 § 1—3 anno 1519.

Bestimmung näher, so erkennt man, daß sie eine verkleidete teilweise Sundsperre war. Diese selbstsüchtige Schutzmaßnahme Lübecks für den eigenen Handel erregte in starkem Maße den Widerspruch Rigas und der anderen livländischen Städte; dies um so mehr, als im Zusammenhang mit dem Travestapel ein Streit über die „Ventewaren" und Stapelgüter entbrannte, das heißt ein Streit darüber, welche Waren als Stapelgüter ihren Weg über Lübeck nehmen müßten und welche Artikel als Ventegüter durch den Sund verschifft werden durften. Lübeck scheint die Liste der Ventewaren zugunsten seines Travestapels stark gekürzt zu haben, was die livländischen Städte sich jedoch nicht gefallen ließen; denn auf einem Städtetag zu Wolmar 1519, zu dem auch Lübeck seinen Ratssekretär entsandt hatte, erklärten die livländischen Städte sehr bestimmt, daß sie Flachs, Hanf, Bocksfelle, Elendshäute und allerlei andere trockene Häute nicht als Stapelgüter anerkennen, sondern nur Wachs, Werg und einige andere Waren. Auch die Forderung Lübecks, außenhansische Stapelgüter in die Trave zu verschiffen, wurde von den livländischen Städten abgelehnt.[274] Lübeck verharrte bei seiner Forderung,[275] doch auch die livländischen Städte blieben bei ihrer ablehnenden Haltung.[276]

Auf die Handelspolitik Lübecks ist kurz eingegangen worden, weil sie ein Seitenstück zur Handelspolitik Rigas bildete. Mit der Absicht, die vorherrschende Handelsstellung seiner Bürger zu wahren, versuchte es Lübeck gegen den Willen der meisten Hansestädte, den Travestapel neu zu beleben. Jedoch war es für Riga nur ein Grund mehr, den Klagen Lübecks über die rigasche Gästepolitik kein Gehör zu schenken, denn Riga konnte ja beobachten, daß auch Lübeck nur seinen eigenen eigenen Nutzen verfolgte.

Auch der Eigenhandel der Amtleute, Vasallen und Geistlichen wird Riga dazu veranlaßt haben, das Gasthandelsverbot aufrechtzuerhalten. Und zwar wird die Konkurrenz

---

274. AuR III n 92 §§ 4, 8, 12, 16.
275. HR III, 7 n 249.
276. HR III, 7 n 413 §§ 40, 253—277, 327.

dieser nichtbürgerlichen Kaufleute in zweifacher Hinsicht die Stadt zur Beibehaltung des Gasthandelsverbotes bewogen haben. Einerseits wurde der städtische Händler durch den Eigenhandel der Ordensbeamten, Ritter und Prälaten im rigaschen Hinterlande stark geschädigt, und das Gasthandelsverbot sollte den Gewinnausfall wieder gutmachen, indem durch diese Handelsverordnung dem Bürger ein größerer Warenumsatz in der Stadt gewährleistet werden sollte. So begründete Riga in einem Schreiben an Lübeck das Gasthandelsverbot „durch die jetzige Teilnahme der Herren und Hofleute am inneren Verkehr",[277] wohingegen Lübeck sich dagegen verwahrte, „daß die Beschwerung des Kaufmanns in den 3 livländischen Städten geschehe, weil die Herren vom Lande und die Hofleute nunmehr Handel treiben und den Städten dadurch ihre Nahrung nehmen".[278]

Es ist jedoch möglich, daß das Gasthandelsverbot nicht nur eine indirekte Maßnahme gegen den Eigenhandel nichtbürgerlicher Kreise gewesen ist, sondern sich auch geradezu gegen den Gasthandel zwischen den Holländern und dem Adel gewandt hat. Dieser Gasthandel wird sich zum Teil unmittelbar in der Nähe des Hafens abgespielt haben. Soviel steht jedenfalls fest, daß auch der Adel des rigaschen Hinterlandes seine Kornfuhren in die Stadt begleitet hat. Es haben sich Nachrichten erhalten, daß sogar aus Stenden in Kurland die Fuhren vom Besitzer in die Stadt begleitet worden sind;[279] daher erscheint es umso wahrscheinlicher, daß der livländische Adel das Gleiche getan haben wird.

Allerdings ist keine Urkunde vorhanden, die uns über einen Handel zwischen Adel und Holländern in Riga berichtet. Dagegen ist es in Reval zu scharfen Auseinandersetzungen zwischen der Stadt und der harrisch-wierländischen Ritterschaft gekommen, wobei der Streitpunkt die freie Hafen-

---

277. Hildebrand, Melanges Russes Bd. IV S. 789 n 622 anno 1542.

278. Hansen, Katalog des Revaler Stadtarchivs S. 374 v. 28. Dez. 1542.

279. Schiemann, Charakterköpfe u. Sittenbilder a. d. balt. Gesch. d. 16. Jhdts., S. 136.

benutzung durch den Adel war.[280] Die Russowsche Chronik berichtet über einen gleichen Streit aus dem Jahre 1543, denn „die Revelschen gönnten dem Adel nicht die Freiheit im Hafen mit dem fremden Mann zu handeln".[281] Auf diese Klage des Adels erwiderte die Stadt, sie könne diesem Begehren nicht nachgeben, da in der Bursprake der Gasthandel verboten wäre.[282] Hat also die harrisch-wierische Ritterschaft offen den Anspruch auf freie Benutzung des revalschen Hafens erhoben, so liegt es durchaus im Bereich der Möglichkeit, daß der Adel des rigaschen Hinterlandes in Riga Eigenhandel mit den Gästen getrieben hat, ohne hierzu die Erlaubnis gehabt zu haben. Das Gasthandelsverbot sollte dann auch hier einen Riegel vorschieben.

Die livländischen Landtage haben niemals das städtische Gasthandelsverbot anerkannt und darum haben in Livland Gasthandelsverbote und Freihandelsbestimmungen in bunter Reihenfolge gewechselt, je nachdem, ob die Verfügung vom Landtag oder vom Städtetag ausgegangen war. So setzen sich z. B. auf dem Landtag zu Wolmar 1537 die Sonderbelange des Adels durch; denn § 8 des Rezesses besagte: „Häfen und Ströme sollen nach dem Alten frei sein, darin zu handeln, auch soll Gast mit Gast handeln können, wie von alters her".[283] Doch besonders Riga trotzte diesen gefährlichen Bestrebungen des Landtages und ließ sich nicht von fremder Seite seine Politik vorschreiben; daher blieb in Riga auch alles beim alten. Man ersieht dies schon allein daraus, daß Lübeck auch in der Folgezeit sich fortwährend zu Klagen veranlaßt sah und mit Gewaltmaßnahmen drohte, ohne jedoch Erfolg zu haben. Riga forderte ausdrücklich auf dem folgenden Städtetag auf keinen Fall Gast mit Gast handeln zu lassen. „Falls die Lübecker bei sich dasselbe mit dem Kaufmann aus Livland täten, solle man das geschehen lassen; so die Lübecker noch andere Maßnahmen außer dem Gasthandelsverbot ergreifen sollten, müsse man mit den Lübeckern in Livland ebenso ver-

280. AuR III n 62 § 5 anno 1515.
281. Russow, Livländ. Chronik (Barth 1584), S. 25 b.
282. Russow, S. 26 a.
283. Stavenhagen, a. a. O., Rezeß v. Landtag zu Wolmar 1537 § 8.

fahren".[284] Dies bedeutete eine offene Kampfansage Rigas an Lübeck. Auch eine anschließende Äußerung Dorpats, „Lübeck selbst hätte den Livländern den Weg gewiesen, den sie nun gingen",[284] ist sehr aufschlußreich, denn damit sollte doch wohl gesagt sein, daß Lübeck schon vor den livländischen Städten den Gasthandel eingeschränkt hatte.

In der genauen Durchführung des Gasthandelsverbotes ist Riga den Städten Dorpat und Reval führend vorangegangen. „Russen, Türken, Tataren, Juden, Schotten, Franzosen und andere dürfen hier mit Bürgern handeln, aber nicht Gast mit Gast", äußerte sich Riga auf dem Städtetag 1539;[285] der Städtetag faßte daraufhin auch einstimmig den Beschluß, daß „butenländische" Gäste mit Gästen nicht handeln dürften.[286] Da jedoch die Erfahrung gezeigt hatte, daß das Gasthandelsverbot umgangen werden konnte, indem Bürger für Gäste Waren aufkauften, wurde auch dies bei hoher Strafe verboten.[287]

Die Verhandlungen über den Gasthandel in Riga erreichten in der Mitte des 16. Jahrhunderts den Höhepunkt; jedoch wurde keine Einigung zwischen Riga und Lübeck oder Riga und der Hanse erreicht. Der Grund hierfür ist zum Teil in der Unnachgiebigkeit Lübecks zu suchen; denn Riga zeigte den Lübeckern ein weitgehendes Entgegenkommen, verlangte allerdings dafür auch Zugeständnisse von Seiten Lübecks, was jedoch abgelehnt wurde.

Steht also die Tatsache fest, daß Riga bereit gewesen ist, den Lübeckern in bezug auf das Gasthandelsverbot Zugeständnisse zu machen, so ist andererseits nicht zu leugnen, daß diese Bereitwilligkeit nicht einem freien Willen entsprungen war, sondern nur unter dem Druck der Zeitumstände erfolgt ist, denn das Gasthandelsverbot stand im Mittelpunkt der Handelspolitik Rigas und eine Bevorrechtung Lübecks[288] hätte der gesamten Handelspolitik Rigas wider-

284. Stavenhagen, a. a. O., Städtetag zu Riga 1539 § 16.
285. ebenda § 25.
286. ebenda § 16.
287. ebenda § 17.
288. In Verhandlungen, die Lübeck allein mit Riga führte, vertrat

sprochen. Doch besonders die stetig wachsende Gefahr eines Russeneinfalls hat Riga dazu bewogen auf Verhandlungen einzugehen.

Die Verhandlungen in den vierziger und fünfziger Jahren des 16. Jahrhunderts stecken voller Widersprüche und Unklarheiten, bieten aber eine Fülle bisher völlig unbekannten Stoffes. Das Hin und Her in den Verhandlungen, die wechselnde Meinung Rigas in bezug auf den Gasthandel sowie die Stellung Lübecks kann man jedoch nur dann klar verfolgen, wenn diese höchst wichtigen Besprechungen in zeitlicher Folge und verhältnismäßig ausführlich behandelt werden.

Die Einstellung Rigas auf dem Städtetag 1540 war noch vollkommen eindeutig: „Gast soll mit Gast nicht handeln" war die klare Losung.[289] Auch noch auf dem Hansetag 1540 vertrat die Stadt den gleichen Standpunkt, als den livländischen Städten von der gesamten Hanse Eigennutz vorgeworfen wurde.[290] Doch, beginnend mit dem Städtetag zu Pernau 1541, zeigte sich eine Nachgiebigkeit auf Seiten der livländischen Städte. Dieser Städtetag hatte sich wieder mit einer Klage Lübecks zu befassen und beschloß daraufhin, den Lübeckern in den livländischen Städten freien Handel mit den Russen zu gestatten, jedoch mit dem Zusatz, daß dadurch Sonderrechte einer Stadt nicht angetastet werden sollten.[291] Natürlich verminderte dieser Zusatz den Wert des Beschlusses außerordentlich stark, denn Riga brauchte sich nur auf ein Sonderrecht zu berufen, um den Lübeckern den Russenhandel auch fernerhin zu verbieten. Von Wichtigkeit war jedoch noch die weitere Bedingung, die Riga an sein Entgegenkommen knüpfte. Die Stadt war nämlich nur dann bereit den Lübeckern entgegenzukommen, wenn die Lübecker in ihrer Stadt dasselbe taten;[292] wie wir noch sehen werden sind an

---

Lübeck nicht die gesamte Hanse, sondern verfocht nur die Interessen der eigenen Stadt.

289. Stavenhagen, a. a. O. Städtetag zu Wolmar 1540 § 15.

290. KI, I S. 330 anno 1540.

291. Stavenhagen, Abschr. Städtetag zu Pernau 1541 § 43—46.

292. Stavenhagen, Abschr., Städtetag zu Pernau 1541 §§ 43—46.

dieser Forderung auch alle späteren Verhandlungen gescheitert, da Lübeck nicht zum Nachgeben zu bewegen war.

Im Jahre 1543 gestatteten die livländischen Städte den Lübeckern ganz unerwartet den Handel mit den Russen,[293] nachdem sie wenige Tage vor diesem Beschluß den Willen geäußert hatten das allgemeine Gasthandelsverbot aufrechtzuerhalten.[294] Vielleicht findet man in diesem schwankenden Verhalten der livländischen Städte auch des Rätsels Lösung für das zeitweilige Entgegenkommen Rigas in den folgenden Jahren; es ist nämlich die Folgerung sehr naheliegend, daß der plötzliche Umschwung in der Stellungnahme der Städte auf einen Druck von Seiten der Landesherren und der Ritterschaft hin erfolgt ist. Dieser Schluß erscheint durchaus begründet, wenn man sich den Gang der Ereignisse vor Augen hält; von den „Heubtern und Stenden war ein landtstag angesetzt, und die geschickten der Stete Rige Darbte Reuel und pernow heffen andern zu solchem tage vorschriben, Irhen Eldesten auch etzliege artikel zugeschickt worden, so verhandelt werden sollten".[295] Unter den vorgelegten Artikeln lautete der achte folgendermaßen: „alle haue und strome, Item de gewontliken strassen sollen nach dem alten frei sien, und gast soll mit gaste kopslaen".[296] Diese Forderung wurde von den 3 livländischen Hauptstädten abgelehnt.[297] Wenige Tage darauf faßte der Städtetag zu Wolmar den Beschluß, „den Lübeckern solle aus Freundschaft vergönnt werden mit den Russen zu handeln".[298]

Besonders das Fehlen der Klausel, daß die Bestimmung nur bei gleichem Entgegenkommen Lübecks in Kraft treten solle, bestärkt den Verdacht, daß das plötzliche Entgegenkommen der Städte infolge eines Drucks von außen her erfolgt ist. Auch scheint dieser Verdacht insofern nicht unbegründet,

---

293. Stavenhagen, a. a. O. Städtetag zu Wolmar 1543 § 43.
294. Monumenta Livoniae antique Bd. V, S. 652.
295. ebenda S. 650.
296. ebenda S. 651/52.
297. ebenda S. 652.
298. siehe Anm. 293.

als die Politik der einzelnen Stände vollkommen getrennte Wege ging: während Landesherren und Ritterschaft mehr oder weniger den Freihandel befürworteten, weil sie dann in unmittelbare Verbindung mit dem Abnehmer treten und auch die Vormachtstellung der Städte bedrohen konnten, vertrat die Politik der Städte die entgegengesetzte Richtung. Der Adel wird in seinen Bestrebungen vom Ordensmeister nicht gehindert worden sein, da der Ordensmeister in dem nicht zu vermeidenden Kampf mit den Russen besonders stark auf die Hilfe des Adels angewiesen war. Daher wird also auch der Ordensmeister auf die Städte einen Druck ausgeübt haben; ja, er ging sogar noch weiter, daß er den Hansen ohne Mitwissen der livländischen Städte weitgehende Zugeständnisse machte[299] und der Hanse sogar vorschlug, sich mit dem Orden zu vereinigen,[299] um so dem Machtstreben der Russen besser entgegentreten zu können. Derartige Bestrebungen deckten sich natürlich durchaus nicht mit der Politik Rigas, und so ist der Kampf der Stadt gegen die Forderungen Lübecks und der Hanse gleichzeitig ein Kampf gegen die Landesherren und übrigen Stände im eigenen Lande dewesen. Doch ist nicht einmal im eigenen Lande eine Einigung erzielt worden. Denn auf Freihandelsbestimmungen der Landtage folgten Gegenbestimmungen der Städte. Dieses Wechselspiel führte zwischendurch sogar zu dem sonderbaren Zustand, daß laut Beschluß des Landtages in ganz Livland frei gehandelt werden durfte, trotzdem aber in den drei Städten das Gasthandelsverbot bestehen blieb.[300] Auch scheint das Entgegenkommen, das die livländischen Städte 1543 dadurch Lübeck gegenüber gezeigt hatten, daß den Lübeckern freier Handel mit den Russen gestattet worden war, nicht von langer Dauer gewesen zu sein. Denn auf dem Städtetag zu Wolmar 1546 war erneut davon die Rede, den Lübeckern in Anbetracht der Zeitumstände entgegenzukommen, „da diesen weitgelegenen Städten die Feindschaft Lübecks fast unerträglich sein

---

299. KI, I S. 419 anno 1556.

300. Stavenhagen, a. a. O., Rezeß des Landtages zu Wolmar 1548 § 5; Stavenhagen, a. o. O. Landtag zu Wolmar 1548 §§ 27—31.

würde".[301] Doch kam es schließlich im wesentlichen auf eine Erneuerung des Beschlusses von 1540 heraus: die Lübecker Bürgergesellen durften gleich den Bürgern mit den Russen handeln, doch sollten sie gegen die speziellen Sonderrechte einzelner Städte nicht verstoßen, auch müßten dafür die Bürger, Bürgerkinder und Gesellen aus Riga und Reval in Lübeck zum freien Handel mit fremden Kaufleuten zugelassen werden.[302] Auch dieses Anerbieten hat Lübeck nicht angenommen, denn Lübeck wollte wohl freien Handel in Riga, hatte jedoch nicht die Absicht den Rigaern das gleiche Recht bei sich einzuräumen. Vielmehr sahen sich rigasche Gesellen 1548 von neuem zu Beschwerden veranlaßt, da ihnen in Lübeck bei 50 Talern Strafe verboten worden war, mit Gästen Handel zu treiben.[303] Auch andere Hindernisse sind dem Handel rigascher Kaufleute in Lübeck in den Weg gelegt worden,[304] so daß Riga wirklich nicht der Vorwurf gemacht werden kann, allein gegen alte hansische Bestimmungen verstoßen zu haben.

Ohne jedoch auf die Gegenklagen Rigas einzugehen, wurde Lübeck nicht müde, den rigaschen Rat mit Beschwerden zu überschütten. Jeder Land- und Städtetag hatte sich mit Klagen Lübecks zu befassen, doch war das Ergebnis immer das gleiche: die livländischen Städte verwiesen auf ihre entgegenkommenden Beschlüsse von 1540 und 1546 und lehnten ein weiteres Entgegenkommen ab. Besonders betont wurde noch, daß die Lübecker ihrer Meinung nach nie ein vollkommenes Freihandelsrecht in Livland besessen hätten.[305]

Doch nicht nur Lübeck gegenüber, sondern auch auf dem Landtage verteidigte Riga seine Politik mit Erfolg. Solange eben die Bürger Rigas in Lübeck bedrückt wurden und solange in Lübeck das Gasthandelsverbot nicht aufgehoben war,

---

301. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Wolmar 1546 §§ 3, 4.

302. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Wolmar 1546 §§ 3, 4.

303. Stavenhagen, a. o. O. Landtag zu Wolmar 1548 § 19.

304. Stavenhagen, a. a. O., Städtetag zu Wolmar 1540 § 22.

305. Stavenhagen, a. a. O., Städtetag zu Wolmar 1549 §§ 15, 18—27 I, XI, XII.

dachte Riga nicht daran, seinerseits den Lübeckern entgegenzukommen.[306]

War also das Bestreben der Hansen, Holländer, des Ordensmeisters und der Vasallen darauf gerichtet das Gasthandelsverbot Rigas rückgängig zu machen oder zu umgehen, so machte sich in der Mitte des 16. Jahrhunderts stärker als bisher ein anderer außerordentlich gefährlicher Gegner der Gästepolitik Rigas bemerkbar: Rußland.[307] Unter Drohungen verlangten im Jahre 1550 die Russen von den livländischen Städten die Zusicherung, mit den Überseeischen freien Handel treiben zu dürfen.[308] Der Zar wollte überhaupt nur dann in eine Verlängerung des Friedensvertrages zwischen Rußland und Livland einwilligen, wenn die Russen in Livland sowohl mit allen Landeseinwohnern als auch mit allen Gästen frei handeln dürften. Die livländischen Städte wehrten sich mit aller Macht gegen ein derartiges Zugeständnis und die Friedensverhandlungen scheiterten zum Teil an diesem Gegensatz. Die gleiche Frage tauchte von neuem auf, als vier Jahre später livländische Gesandte zu Friedensverhandlungen nach Moskau gefahren waren. Diesmal setzten die Russen ihre Forderungen durch, denn unter dem Druck der Macht des Zaren räumten die livländischen Abgeordneten den Russen das Recht ein mit den Überseeischen frei zu handeln.[309] Dies Ergebnis der Verhandlungen in Moskau fand jedoch in Livland keine Zustimmung und so führte auch diese Besprechung zu keiner Einigung. Sogar der Bischof von Dorpat äußerte seine Bedenken in bezug auf die in Moskau erfolgten Zugeständnisse an die Russen und machte darauf aufmerksam, daß die liv-

---

306. Stavenhagen, a. a. O. Landtag zu Wolmar 1550 §§ 13, 16.

307. Die Beziehungen Livlands zu Rußland in der Mitte des 16. Jahrh. erfordern ein Sonderstudium, da sich im Zusammenhange damit auch die außerordentlich verwickelte Frage der Stellung Livlands zu den anderen Nachbarn erhebt. Im folgenden Abschnitt ist daher den Beziehungen Livlands zu Rußland nur wenig Raum geschenkt worden, und es ist zu hoffen, daß diese außerordentlich wichtige Frage in einer Sonderarbeit behandelt wird.

308. Stavenhagen, a. a. O. Gutachten der Städte auf dem Landtag zu Wolmar 1550 § 7.

309. Schirren, Quellen Bd. I, n 8 anno 1557/58.

ländischen Städte dadurch zu Grunde gerichtet werden würden;[310] auch der Erzbischof sprach die gleiche Warnung aus.[311]

Trotzdem fehlte nicht viel und der Landtag zu Wolmar hätte den Russen in diesem Punkte nachgegeben, um einen offenen Bruch mit Rußland zu verhindern, denn hinter allen Verhandlungen mit dem Zaren oder dessen Statthalter schwebte ja das Schreckgespenst eines Russeneinfalls in Livland. Endlich beschloß der Landtag eine klare Entscheidung zu umgehen[312] und so siegte letztlich doch der Standpunkt der durch die Forderungen der Russen besonders stark bedrohten Städte.

Wie sehr der livländische Kaufmann den unmittelbaren Handel zwischen den Russen und Überseeischen fürchtete, geht aus folgendem kleinen Zwischenfall hervor: Während der Verhandlungen auf dem Landtage zu Wolmar erschienen zwei rigasche Kaufleute beim rigaschen Gesandten und erhoben Einspruch dagegen, daß den Russen der freie Handel mit den Überseeischen gestattet werden solle; nur die Zusage des Gesandten, er hätte sich an keine Verpflichtungen gebunden, konnte die Kaufleute beruhigen.[313]

Bald darauf erfolgte der erste Russeneinfall, dann weitere, die erst nach dem Untergange der Selbständigkeit Livlands ihren Abschluß fanden. Jedoch muß bezweifelt werden, daß das starre Festhalten der Städte am Gasthandelsverbot die Ursache hierfür gewesen ist: ein Zugeständnis der Städte in dieser Frage hätte vielleicht zu einer vorübergehenden Entspannung geführt, doch nicht den Eroberungsdrang der Russen beseitigt. Daher kann die Handelspolitik der livländischen Städte nicht als wirklich ausschlaggebender Grund für den Ausbruch des Krieges angeführt werden.

Kehren wir jedoch zurück zu den Auseinandersetzungen Rigas mit Lübeck und zum Streit Rigas mit der Hanse. Es steht fest, daß die Handelspolitik Rigas allmählich zum

---

310. Schirren, Quellen Bd. I, n 28.
311. Bienemann, Bd. I n 80 anno 1558.
312. Bienemann, Bd. I n 88.
313. Bienemann, Bd. I n 71 anno 1558 S. 75/76.

offenen Gegensatz mit der Hanse geführt hatte und Rigas Austritt oder Ausschluß aus der Hanse jeden Augenblick erfolgen konnte. So heißt es z. B. im Zusammenhang mit einer Klage der Hansestädte beim Ordensmeister über die Handelspolitik Rigas: Auf Anhalten der Hanse haben sich die Ehrbaren von Riga nicht endgültig erklären wollen, ob sie in der Hanse bleiben wollen oder nicht, trotzdem wir sie schon oft gebeten, uns mit ja oder nein zu antworten.[314] Also fand die Hanse das selbständige und eigenmächtige Vorgehen Rigas nicht vereinbar mit der Zugehörigkeit zu ihr; doch da Riga selbst entsprechende Schritte nicht getan hat, ist sogar der Ausschluß Rigas aus der Hanse erwogen worden. Dies geht aus einem Schreiben Danzigs an seinen Ratssendeboten in Lübeck hervor, worin gesagt ist, er solle gegen den Ausschluß Rigas aus der Hanse eintreten.[315] Obgleich der Ausschluß nicht erfolgt ist, denn Riga galt noch 1591 als Glied der Hanse, so zeigt das Schreiben Danzigs doch sehr deutlich, daß die Lage äußerst gespannt gewesen ist.

Eine der denkwürdigsten Aussprachen über die Handelspolitik Rigas, Revals und Dorpats brachte die Versammlung der livländischen Städte vom 14.—25. September 1551 in Riga,[316] die eine ganz besondere Note durch die Anwesenheit eines Vertreters Lübecks erhielt. (Da diese außerordentlich wichtige Urkunde noch nie veröffentlicht worden ist, soll der Gang der Verhandlungen möglichst unverkürzt wiedergegeben werden.)

Die Handelspolitik der livländischen Städte war alleiniger Verhandlungspunkt der Versammlung. Die Besprechung wurde mit den einleitenden Worten eröffnet, daß die Lübecker seit etlichen Jahren sich über Neuerungen und Beschwerungen im liviändischen Handel beklagt hätten und ungeachtet aller Verhandlungen bis jetzt eine Einigung nicht zustande gekommen wäre; darum solle nun eine persönliche Aussprache die Angelegenheit klären.[317]

---

314. Schirren, Quellen II n 197, anno 1558.
315. DI 6286 v. 14. Juli 1572.
316. Stavenhagen, a. o. O., Städtetag zu Riga 1551.
317. ebenda § 2.

Sofort zu Beginn der Verhandlungen stellte Lübeck die Forderung nach vollkommen freiem Handel in den drei livländischen Städten. Jedoch wiesen die Livländer dies Verlangen mit dem Hinweis darauf zurück, daß die livländischen Städte in ihren früheren Beschlüssen den Lübeckern schon weit entgegengekommen wären, die Lübecker dagegen bei sich nicht mit gleichem geantwortet hätten; daher könnten die livländischen Städte ihre Beschlüsse mit vollem Recht widerrufen. Da Lübeck jedoch jeder der drei Städte ein besonderes Angebot (uns unbekannten Inhalts) gemacht hatte, es auch gleichzeitig im Sinne der Städte lag, die Tagung nicht von vornherein zum Scheitern zu bringen, so versuchten es die livländischen Städte mit einem Ausgleich.[318] Im Laufe der nun folgenden Verhandlung haben die einzelnen Vertreter ihren Standpunkt nicht unwesentlich geändert und auch hier rechtfertigt es die Wichtigkeit dieser Versammlung, wenn die Gespräche oft bis in Einzelheiten hinein verfolgt werden.

Nachdem also die Versammlung mit einem scharfen Zusammenstoß begonnen hatte, folgte eine kurze Aussprache der livländischen Vertreter untereinander. Hier legte Riga zum ersten Mal seinen eigenen Standpunkt dar: die alten Freiheiten der Lübecker sollten nicht widerrufen, den Lübeckern jedoch auch keine neuen Vorrechte eingeräumt werden, wie sie es verlangten.[318] Jedoch unter dem Einfluß Dorpats beschloß der rigasche Vertreter im weiteren Verlauf der Verhandlung, „da Lübeck ihr früheres Angebot nicht angenommen, auch ihnen nicht entgegen gekommen war, den Lübeckern nur den Pelzhandel freizugeben".[319] Gleichzeitig sollte von den Lübeckern aufs neue verlangt werden, daß die Bürger,

318. Stavenhagen, a. o. O., Städtetag zu Riga 1551 § 7.

319. Diese kurze Besprechung bringt auch einiges Licht über den Umfang der Zugeständnisse der livländischen Städte auf den Städtetagen zu Pernau und Wolmar. Während die uns erhaltenen Rezesse die Annahme entstehen lassen, Riga, Dorpat und Reval hätten den Lübeckern vollkommen freien Handel zugestanden, ergibt sich nun ein ganz anderes Bild. So zeigt sich z. B., daß Dorpat schon in Wolmar den Lübeckern den Handel mit Talg, Hanf und Flachs nicht erlaubt hatte, und es ist leicht möglich, daß das Zugeständnis an Lübeck auf der Versammlung zu Wolmar zweifelhafter Natur gewesen ist. Aller-

Bürgerkinder und Gesellen aus Livland in Lübeck freien Handel treiben dürften.[320] Als den Vertretern Lübecks der Standpunkt der drei livländischen Städte mitgeteilt wurde, erklärten sie unmißverständlich, daß sie eine solche Antwort doch nicht erwartet hätten, worauf die livländischen Städte kurz und bündig erwiderten, ihnen wäre es nicht erinnerlich, daß Lübeck von alters her freien Handel bei ihnen gehabt hätte und sie sich noch viel weniger schuldig fühlten, jetzt nachzugeben; denn die „Gerechtigkeiten", die die Lübecker in Nowgorod gehabt hätten, könnten sie beim besten Willen nicht in den livländischen Städten suchen. Auch in Pernau und Wolmar wäre das Entgegenkommen nicht aus Gerechtigkeitsgründen erfolgt, sondern nur eine Gunstbezeugung gewesen.[321]

An diesem Punkte gingen die Meinungen auseinander. Während die Livländer dabei blieben, ihr Entgegenkommen wäre nur eine Gunstbezeugung, standen die Lübecker auf dem Standpunkt ein Recht darauf zu haben und beriefen sich hierbei auf die Hanserezesse.[322]

Diese Beharrlichkeit Lübecks brachte die livländischen Städte nicht aus dem Gleichgewicht. Für den Fall, daß Lübeck nicht nachgeben sollte, hatten sie schon vorher verabredet, ein scheinbares Entgegenkommen zu zeigen. Dies geschah denn auch in der Form, daß sie erklärten, den Lübeckern nachgeben zu wollen, nur sollte einer jeden Stadt das Recht ihrer Bürgersprache und den Bürgern die Freiheit der bürgerlichen Nahrung nicht entzogen werden. Jedoch erkannten die Gesandten Lübecks sofort die Falle und fragten, was sie unter dem „Handel nach dem alten" verstehen sollten und was der Punkt enthielte, daß „das Recht der Bürgersprache und die bürgerliche Nahrung geachtet werden sollte".[323] Die Antwort

---

dings ist uns nicht bekannt, ob auch Riga schon in Wolmar einschränkende Bedingungen gemacht hat.

320. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Riga §§ 7, 8, 10, 11.

321. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Riga 1551 § 16.

322. ebenda § 17.

323. ebenda § 18.

hierauf ist nicht bekannt, doch ist es wahrscheinlich, daß dies verschwommene Angebot fallen gelassen worden ist.

Nach einigem Sträuben fanden sich die livländischen Städte schließlich zum Nachgeben bereit. So erklärte sich Riga damit einverstanden den Lübeckern freien Handel mit den Russen wie seinerzeit in Nowgorod zu gestatten, doch sollten die Lübecker sich in allen Dingen an die Bürgersprache der Stadt halten, auch müßte als Gegenleistung den Kaufleuten aus Riga der freie Handel in Lübeck gestattet sein.[324]

Dies war ein durchaus brauchbares Angebot von Seiten Rigas, da den Lübeckern weitgehende Rechte eingeräumt wurden, denn die beiden Klauseln enthielten nichts Verfängliches und waren berechtigt. Wenn auch die Bürgersprache dem Handel der Lübecker gewisse Grenzen zog, so war ihnen vor allem eines gestattet: der Handel mit den Russen. Auch die zweite Bedingung, die Forderung nach Gegenseitigkeit der Zugeständnisse, muß man gelten lassen, nahm doch Riga schon vor dem 16. Jahrhundert eine Stellung ein, die es der Stadt erlaubte, sich als vertragsebenbürtige Partnerin behandeln zu lassen.

Aber auch dieses Angebot schlug Lübeck ab, indem es auf weitgehende Vorrechte hinwies. Und zwar hätten die Lübecker erstens einen Freibrief vom deutschen Ritterorden, laut dem die Ihrigen in allen Ritterlanden gleich den Einwohnern handeln durften; desgleichen hätten sie eine Vergünstigung vom König von Dänemark — aus der Zeit bevor Reval und Estland zu Livland gekommen waren — daß sie frei handeln dürften, wie solches auch alte Bürger anno 1540 vor der ganzen Hanse bezeugt hätten, und von solchem alten Brauche und alter Freiheit würden die Lübecker sich nicht fortdrängen lassen.[325] Zur zweiten Forderung Rigas, dem Verlangen nach Gegenseitigkeit, erklärten die Vertreter Lübecks, daß auch ihre Stadt eine Bürgersprache besitze und daher der Gasthandel bei ihnen nicht zugelassen werden könne.

---

324. ebenda §§ 20, 23.
325. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Riga 1551 §§ 37—42.

Diese ablehnende Haltung Lübecks scheint, soweit es sich heute beurteilen läßt, ein Fehler gewesen zu sein, denn die Gesandten hätten einsehen müssen, daß bei der vollkommen veränderten Lage ein günstigeres Angebot nicht erfolgen konnte. Die Schuld am Scheitern der Verhandlung wird daher zum Teil eine Folge der Unnachgiebigkeit Lübecks gewesen sein.

Der Hinweis Lübecks auf alte Vorrechte wurde vom Vertreter Rigas kurz und sachlich widerlegt: Riga selbst hätte den Lübeckern nie solche Freibriefe ausgestellt, die gleichen Freiheiten, die die Lübecker vom König von Dänemark und vom Ordensmeister erhalten hätten, könne die Stadt ihnen nicht gewähren; nach reiflicher Überlegung und Rücksprache mit den Ältesten und der gemeinen Bürgerschaft hätten sie daher beschlossen, den Lübeckern nicht weiter nachzugeben. Sofern die Lübecker den Ihrigen keinen freien Handel bei sich gewährten, sollten die Lübecker diese Freiheiten in Riga auch nicht genießen.[326]

Diese Absage Rigas bedeutete gleichzeitig den Schluß der Verhandlung. Das Ergebnis der ganzen Verhandlung wurde von Riga in einem Schreiben zusammengefaßt, das folgenden Titel trug: „Abschied der lübischen Gesandten, da sie freien Handel in diesen livländischen Städten begehrt gleich einem eingesessenen Bürger, zu Riga vorgelesen und übergeben am 25. September 1551".[327]

Seines außerordentlich wertvollen Inhalts wegen soll dieses Schreiben möglichst ungekürzt wiedergegeben werden. Es lautet:

1. Die Lübecker verlangen, gestützt auf Hanserezesse, ein königliches Privileg über Estland und Reval und ein Privileg des seligen Ordensmeisters Gotfried, letztlich gestützt auch auf geübten Brauch, wie das durch Kaufmannsbücher und Missive allenthalben zu beweisen, den freien Handel mit den Russen für die Bürger, Kinder und Gesellen ihrer Stadt, für sämtliche Artikel ohne Unterschied, gleich den Einwohnern,

---

326. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Riga 1551 §§ 56, 60.
327. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Riga 1551.

Bürgern und Verwandten dieser Stadt. Worauf wir eine Antwort gegeben, die unserer Meinung nach hätte zufrieden stellen müssen und man uns hätte dankbar sein müssen, anstatt uns mit so bedrohlichen Worten zu entgegnen, wie es geschehen ist.

2. Da uns eine so unerwartete Drohung sehr zu Herzen gegangen und die lübischen Gesandten eine andere Antwort begehrt, so haben wir solches vor unseren Ältesten und der Gemeinheit vorgetragen, auch haben wir mit den Gesandten Revals und Dorpats reiflich überlegt und also uns dieser Antwort einmütig entschlossen.

3. Wir sagen nach wie vor, daß wie es nicht in Abrede stellen, daß diese drei livländischen Städte, da sie vor etlichen hundert Jahren auf nichts anderem, denn nur auf den Handel gegründet, mit den überseeischen Städten sich in Freundschaft eingelassen und an der Verbundenheit teilgenommen, welche die Städte von der deutschen Hanse unter sich gehabt; daher dann endlich gefolgt, daß sie auch die Beschlüsse und Rezesse, welche des Handels wegen aufgerichtet, mit angenommen, vollenden und erhalten geholfen.

Weil aber alle Beschlüsse nur um der Kontore willen und der Ware wegen, so zu der Zeit in den Kontoren gangbar, aufgerichtet und verfaßt worden sind, muß nun darauf aufmerksam gemacht werden, daß jetzt solche Beschlüsse nicht anders gedeutet und verstanden werden müssen. Denn sollten die Rezesse so verstanden werden, daß die Einwohner aller Hansestädte in allen Hansestädten freien Handel gleich den Bürgern treiben dürfen, die doch allerlei U ngeld tragen müssen und in Zeiten der Not ihr Leben einsetzen müssen, so wären diese Städte jetzt weniger zu erhalten, als es früher der Fall gewesen wäre.

4. Darum wehren wir uns gegen eine solche Deutung, als ob wir gegen die alten Rezesse handeln und nehmen Stellung gegen die unbegründete Forderung zur Schwächung unserer Stadt Bürgersprache, daß die Nahrung, die einem Bürger vor einem Gaste und Fremden zusteht, allen frei sein soll. So bitten wir freundlich den Kaufmann zu unterweisen, daß er

sich bei uns den Rezessen gemäß verhält und was von altersher in Lübeck den unsrigen frei gewesen, soweit sich das, eins gegen das andere abgewogen, erstreckt, auch jetzt ohne Entgeld genießen zu lassen. Sollten aber die alten Rezesse anders ausgelegt werden und wären diese Städte hinfürder nicht mehr Städte wie von altersher, da sie doch mit Freiheiten und Immunitäten gleich anderen versehen, sondern offene Märkte für einen jeden, was Gott behüte, so möchten diese Städte lieber außerhalb denn in der Hanse von altersher und nun gewesen sein, da ein jeder bei ihnen und sie bei niemand Freiheit haben und erlangen können (der Gleichheit zuwider, die eine Mutter der Nahrung und eine Erhalterin der Eintracht ist).

5. Ebensowenig, wie die Rezesse zu unseren Ungunsten sprechen, kann man auch die Privilegien des Königs von Dänemark und des Ordensmeisters gegen uns anführen.

6. Es wird gesagt, daß lebendige Zeugen vorhanden, sie es auch mit Kaufmannsbüchern und Seebriefen beweisen können, daß der freie Handel in diesen Städten geübt worden ist, so antworten wir darauf: Obwohl etliche hier bei uns gehandelt haben, so werden sich doch alle erinnern müssen, daß es meistens solche gewesen sind, die unsere Bürger Kinder gewesen, unser Geld und Wedderlegginge gehabt oder mit den unsrigen in Matchopie gestanden, denen solches auch unverboten, wie noch heute. Die anderen aber haben ihren Handel im Kontor gehabt und nicht in den Städten, wo sie ihn nie frei gehabt. Aus Gunst und guter Nachbarschaft, deren wir uns gegen Lübeck besonders immer befleißigt, ist es möglich, daß auch immer nicht sehr streng alles durchgeführt worden ist. Damals konnte man auch etwas durch die Finger sehen, da diese Städte aus Schweden allerlei Ware hatten, davon sich der größte Teil der Bürger unterhalten konnte, desgleichen von den Herren dieser Lande, Edelleuten und Bauern an Roggen, Hanf, Flachs, Wildware, Asche, Teer und dergleichen, welches alles nun leider diesen Städten genommen. Denn die Schweden führen nun selbst alle Fettwaren, Fische, Fellwerk, Osemund und Kupfer nach Westen und führen das Salz, das

man in vielen Lasten zu führen pflegte. Der andere Handel aber wird dergestalt von den Herren, Hofleuten und Knechten betrieben, daß wir kaum den Unterhalt unserer Häuser bezahlen können.

7. Zudem sind die Verhältnisse jetzt ganz anders als früher, da sich die Einwohner an Zahl derart vermehren und alle essen wollen und alle von dem geringen russischen Handel leben wollen, besonders in Reval, wo die Russen von Pfingsten bis Bartolomäi in geringer Anzahl kommen. Außerdem muß auch jetzt die Vielheit derer, die das Land besuchen, beherzigt werden. Denn vor wenigen Jahren kamen hierher wenig Personen, ja kaum einer, da nun zehn, zwanzig oder dreißig kommen, und wenn sie früher auch in den Städten Lager hatten, dennoch benutzten sie meistens das Kontor oder hielten sich an die gebräuchlichen Waren in den Städten, so daß man sich mit ihnen etwas gedulden konnte. Nun aber kommen den Rezessen entgegen hierher nicht nur zehn, sondern kann einer allein zehn halten. Von altersher handelten hierher auch nur Nowgoroder Fahrer, nun aber Nowgorod- und Holmfahrer, Berger, Engländer, Nürnberger, Frankfurter ohne Unterschied. Kein Ditmarscher, Holländer, Brabanter, Nürnberger u.s.w. handelte hierher. Desgleichen handelte niemand mehr als sein proper. Nun ist keine Ordnung, alle handeln ohne Unterschied, werden als Bürger aufgenommen. Wo liegt die Schuld? Nicht bei diesen Städten!

8. Doch ist jede Stadt für sich erbötig, entgegen zu kommen.

9. Rigas Angebot.

Obgleich Riga eine Bürgersprache hat, daran sich jedermann zu halten hat, und von welcher sie nicht weichen kann, darin auch gesagt, daß Gast mit Gast bei ihnen nicht handeln soll, so wollen wir doch aus guter Nachbarschaft den Lübeckern gestatten, daß deren Bürger, Bürger Kinder und Gesellen so Bürgergeld und volle Wedderlegginge haben und mit keinem Fremden in Matchopie stehen, in dieser Stadt mit den Russen, so früher im Nowgoroder Kontor üblich gewesen, Handel zu treiben, jedoch mit folgender Bedingung: daß sie sich in den

gebührlichen Grenzen halten, daß kaviert werde, daß keine außenhansischen Güter unter einem solchen Scheine verhandelt werden und daß die Rigaer Bürger, ihre Kinder und Gesellen wiederum in Lübeck nach dem Alten ohne Entgeld mit dem fremden Kaufmann handeln dürfen.[328]

17. Alle drei Städte sagen, daß ihr Angebot sich auf einen Zeitraum von 12 Jahren beziehen soll. Falls sie nicht dann schon verdorben sind, so soll ein neues Abkommen getroffen werden.

18. Die Lübecker sollen nicht mehr als einen Knecht hersenden, damit eine große Anzahl von Händlern den Handel nicht verdirbt, wie es eben geschieht. Auch sollen die Lübecker gemäß den Rezessen die ungewöhnliche Segelei aufgeben und nur den Rigaschen und Revalschen und keinen Beihafen besuchen, so zum Beispiel den Öselschen, was die Lübecker tun.

Dieses Schriftstück vom Städtetag zu Riga 1551 ist eine der wichtigsten Urkunden über die Gasthandelspolitik Rigas: in knappen Umrissen erhält man ein Bild von den wirtschaftlichen Veränderungen im Laufe der Jahrhunderte, von der damaligen Lage und von der Politik der livländischen Städte. Heftig waren die Meinungen aufeinandergeprallt und besonders die Unnachgiebigkeit Lübecks führte schließlich den Bruch herbei. Denn obgleich die lübischen Gesandten das „Abschied ...“ genannte Schriftstück als Vertragsgrundlage nach Hause mitnahmen, ist es nicht mehr zu einer Einigung gekommen. Und ebenso wie die livländischen Städte sich in der Folgezeit über Einschränkung des freien Handels in Lübeck beklagen mußten,[329] haben auch Riga, Dorpat und Reval im Jahr 1555 ihren Beschluß von 1551 erneuert: Lübeck und den anderen Städten sollte nicht mehr zugestanden werden, als das, was 1551 zu Riga beschlossen worden war. Auch wurde die Klausel aufrecht erhalten, daß Lübeck den Livländern in

---

328. Die Punkte 10—16 behandeln die Angebote Revals und Dorpats, sowie andere in diesem Zusammenhang nicht interessierende Fragen.

329. Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Wolmar Oktober 1555 § 3.

gleicher Weise entgegenkommen müsse.[330] Da Lübeck hierauf nie eingegangen ist, besteht kein Zweifel darüber, daß das Gasthandelsverbot unverändert in Kraft geblieben ist.[331]

Das Scheitern der Verhandlungen zu Riga wird die ohnehin schon veränderte Stellung der livländischen Städte in der Hanse schwer erschüttert haben. Selbst die Unterstützungen, die die Hansestädte den livländischen Schwesterstädten in ihrem Schicksalskampf gegen die Russen zukommen ließen, können den wahren Sachverhalt nicht verschleiern. Denn — soweit eine Unterstützung nach langem Verhandeln überhaupt erfolgte — ist dies aus eigenem Nutzen geschehen, da die Hansen und unter ihnen wieder besonders die preußischen Städte ein Vordringen der Russen über Livland hinaus befürchteten. Eine engere Verbindung zwischen Riga und der Hanse hat in der Mitte des 16. Jahrhunderts nicht mehr bestanden, vielmehr nur noch eine solche zwischen Riga und einzelnen am rigaschen Handel beteiligten Städten. Auch ist es bestimmt kein Zufall gewesen, daß die von der Hanse erwogene, schon oben behandelte Möglichkeit eines Austritts oder sogar Ausschlusses Rigas aus der Hanse in die Zeit nach den Verhandlungen zu Riga fällt.

Diese veränderten Verhältnisse übersah man in Livland ganz genau, und die livländischen Städte machten sich keine Hoffnungen, daß sie etwa noch einen Rückhalt an der Hanse hätten. In der Instruktion des Revalschen Rates zum Landtag in Wolmar 1557 kennzeichnete Reval treffend die Lage vor Ausbruch des Krieges; es heißt da: die überseeischen Städte werden uns nicht unterstützen, weil sie sich dann zu Rußlands Feind machen würden. Vielmehr sind sie der Russen Freunde, und der Russe gestattet ihnen nicht allein dasjenige, was wir dort lange Zeit genossen, sondern sogar auch den Wachs- und Talghandel. Darum werden die Hansestädte unseretwegen nicht ihre Nahrung aufgeben. Die von Lübeck, Hamburg etc. und andere gleich diesen Städten sind auf dem Handel allein aufgebaut und haben ihre größte Nahrung aus Rußland;

330. Stavenhagen, a. o. O. Landtag zu Wolmar Januar 1555 § 16.
331. Kl, I n 1165 anno 1555.

darum werden sie sich dieses Land nicht verschließen wo es ihnen eben offen steht.[332]

Waren also die Einigungsversuche zwischen Lübeck und den livländischen Städten gescheitert, so hat Lübeck doch erneut den Versuch unternommen, beim Ordensmeister Unterstützung zu erlangen. Wahrscheinlich schon unmittelbar nach der Tagung in Riga sind die Lübecker an den Ordensmeister mit der Bitte herangetreten, ihre alten Sonderrechte aufrecht zu erhalten, worauf ihnen auch „eine gnädige Antwort" erteilt worden ist,[333] jedoch ohne daß der Ordensmeister den Lübeckern gegenüber eine bindende Verpflichtung eingegangen wäre. Daher befürchteten die livländischen Städte nicht mit Unrecht eine neue Klage der Hansestädte bei den Landesherren.[334] Diesen Weg haben die Hansen dann auch tatsächlich wieder beschritten, um auf diese Weise ihre Forderungen durchsetzen zu können. Im Jahre 1558 erschien eine hansische Gesandtschaft in Livland,[335] der von vornherein die Anweisung gegeben worden war, nicht nur mit den Städten, sondern auch mit dem Ordensmeister zu verhandeln.[336] Zwischen den hansischen Gesandten und Riga scheint es zu einer eingehenden Aussprache überhaupt nicht gekommen zu sein;[337] entweder sind sich die Gesandten bei Riga der Erfolglosigkeit ihrer Sendung bewußt gewesen oder Riga hat von vornherein seine Stellung festgelegt, daß es bei seinem Be-

---

332. Stavenhagen a. o. O. Instruktion des Revaler Rats zum Landtag in Wolmar Mai 1557, siehe auch Dreyer S. 53 und Stavenhagen, a. o. O. Städtetag zu Wolmar 1549 §§ 6, 7, 9, 10.

333. Schirren, Quellen Bd. II n 197 anno 1558.

334. Stavenhagen, a. o. O. Landtag zu Wolmar Januar 1555 §§ 17, 18.

335. Im Jahre 1554 ist jedoch keine hansische Gesandtschaft nach Livland abgegangen, wie Dreyer meint (Dreyer S. 13). Keine Urkunde berichtet über eine derartige hanseatische Abordnung und auch Dreyer ist die Angabe einer Belegstelle schuldig geblieben. Die Verhandlungen auf dem Landtag zu Wolmar 1555 beweisen vielmehr deutlich, daß 1554 keine hansischen Ratssendeboten in Livland gewesen sind. Stavenhagen, a. o. O. Landtag zu Wolmar Januar 1555 §§ 17, 18.

336. DI n 3259.

337. DI n 3259 Anm. 3, Schirren a. o. O. Bd. II n 197.

schluß von 1551 zu bleiben gedenke. Denn die uns erhaltenen Urkunden berichten nur über Beschwerden und Verhandlungen der Gesandtschaft beim Ordensmeister in Wenden, und zwar waren die Klagen hauptsächlich gegen Riga gerichtet und betrafen in erster Linie das Gasthandelsverbot.[338]

Durch diese letzte hansische Gesandtschaft nach Livland war der Ordensmeister in eine unangenehme Lage geraten; denn in diesen entscheidungsvollen Jahren durfte er weder die Städte im eigenen Lande zu seinen Feinden machen, noch konnte er sich erlauben, die Gunst der Hanse zu verscherzen. Daher tat er das einzig Mögliche und sagte den Abgeordneten weder ja noch nein, indem er ihnen einerseits versprach, den Hansen nach Möglichkeit zu ihrem Recht zu verhelfen, andererseits jedoch auf die schwierige wirtschaftliche Lage des Landes und der Städte hinwies.[339] Also werden die Abgeordneten ziemlich unverrichteter Sache wieder abgereist sein. Doch der Ordensmeister hat es trotzdem an einem Versuch nicht fehlen lassen, die Rigaer von ihrer Handelspolitik abzubringen; denn er unterrichtete die Stadt über die Klagen der hansischen Gesandten und forderte, daß die alte Ordnung nicht nur verkündet, sondern ihr auch nachgelebt werde.[340] Auch veranlaßte der Ordensmeister den Erzbischof, einen Druck auf die Stadt auszuüben,[341] jedoch sind diese Vermittelungsversuche der Landesherren nicht von Erfolg gekrönt gewesen. Das gleiche Schicksal erlitten Ausgleichsversuche des Hansetages zu Lübeck 1559;[342] denn durch die Nichtanerkennung der Gegenforderungen Rigas von 1551 war die Grundlage einer allgemeinen Verhandlung zerstört worden.

Somit ist das Gasthandelsverbot über die Ordenszeit hinaus rechtskräftig geblieben; erst im 19. Jahrhundert ist es in Riga aufgehoben worden.

---

338. Schirren, a. o. O. Bd. II n 197.
339. Schirren a. o. O. Bd. I n 39.
340. Schirren, a. o. O. Bd. II n 208.
341. Schirren, a. o. O. Bd. II n 202 und n 211.
342. KI, I S. 56—59.

C. Zusammenfassung.

Faßt man die wichtigsten Punkte der einzelnen Kapitel zusammen, so läßt sich folgende Entwicklungslinie für die Stapel- und Gästepolitik Rigas herausarbeiten: Bis ungefähr zum Jahr 1270 bestand in Riga vollkommener Freihandel; und zwar erklärt sich dies als Folge der sehr starken Abhängigkeit der Stadt vom überseeischen Kaufmann. Erst die Übernahme des Hamburgisch-Rigischen Stadtrechts beendet die Freihandelszeit und leitete in einen neuen Abschnitt über, in der das Recht der Nichtbürger, der Fremden, zugunsten des Handels der Bürger eingeengt wurde, und zwar trafen die ersten Verfügungen den Kleinhandel der Gäste und den Handel außerhalb der Stadtmauern; besonders stark wurden dabei die Rechte der Undeutschen beschnitten. Bedeuteten diese Bestimmungen also ein Abgehen vom Grundsatz der Gleichberechtigung aller, so beanspruchen doch erst die Stapelbestrebungen Rigas besondere Aufmerksamkeit. Die ersten Anzeichen der Absicht, die Hansen aus dem Dünahandel zu verdrängen, zeigten sich schon im 13. Jahrhundert; aber erst im folgenden Jahrhundert setzte die Stadt ihren Willen durch sowohl den Hansen die „Bergfahrt" auf der Düna zu sperren als auch den Russen und Litauern die Seereise zu verbieten. Die Klagen und Drohungen der Hansen, Russen, Polen und Litauer hat Riga unberücksichtigt gelassen und seine Stellung als Dünastapelplatz erfolgreich verteidigt. Auch der Handel auf Landwegen hat den rigaschen Stapel auf die Dauer nicht gefährden können.

Hat Riga also seine Stapelpolitik mit Erfolg durchgeführt, so haben sich andere gegen die Gäste gerichtete Maßnahmen nicht immer durchsetzen können. Im besonderen haben sich die gegen die Holländer gerichteten Handels-

verbote nicht zu behaupten vermögen, da das billige Frachtangebot der Holländer auch ihre Stellung im Handel gefestigt hatte. Ja, unter dem Einfluß der Verschiebung der Machtverhältnisse in Mitteleuropa mußte die Hanse sogar die führende Stellung im rigaschen Handel seit dem 15. Jahrhundert an die Holländer abtreten.

Auch dem im 16. Jahrhundert sich entwickelnden Handel des Adels, der Geistlichen und der Ordensbeamten konnte Riga nicht mit aller Schärfe entgegentreten. Obgleich dieser Wettbewerb dem städtischen Kaufmann außerordentlich geschadet hat, besaß die Stadt doch nicht die Macht hiergegen auf die Dauer wirksam einzuschreiten.

Dagegen ist ein 1459 erlassenes, gegen sämtliche Nichtbürger gerichtetes Gasthandelsverbot noch über die Ordenszeit hinaus in Kraft geblieben. Der hierdurch besonders empfindlich geschädigte Handel der Hansen wie auch der durch das Gasthandelsverbot zugunsten des rigischen Kaufmanns stark eingeengte Handel der Geistlichen, der Ordensbeamten, des Adels und der Russen hat diese jedoch veranlaßt scharfe Gegenmaßnahmen zu ergreifen, und Riga dadurch mehrfach in eine gefährliche Lage gebracht. Trotzdem hat die Stadt in diesem Punkte ihren Willen behauptet und dem Wunsche der Gäste nicht nachgegeben.

Hat also Riga nicht immer seine Gasthandelspolitik streng zum von ihr gewünschten Ende führen können und mehrfach den Gästen Zugeständnisse machen müssen, so ist es doch in zwei wichtigen Punkten Sieger geblieben: sowohl in der Stapelpolitik als auch im Festhalten am Gasthandelsverbot hat Riga seinen Willen durchgeestzt.

Anhang.

Die uns erhaltenen Abgabe- und Akziseordnungen aus der Ordenszeit.

I. Wageordnung aus der Mitte des 16. Jahrhunderts.[1]

Der ehrbare Rat samt den Ältesten und der ganzen Gemeinheit der Stadt haben oft und viel erwogen und betrachtet, daß der Stadt durch Tagfahrten, Botschaften und andere beschwerliche Sachen große Unkosten entstehen. Damit diese Beschwerungen leichter getragen werden können, hat der ehrbare Rat durch Anbringen und Vorgeben der Ältesten beider Gilden diese nachfolgende Ordnung über die Wage erlassen, mit dem Hinweis, daß selbige Wage mit nicht geringen Unkosten an Bauwerk, Schalen, Leuten und Dienern unterhalten werden muß:

1 Mark lötig Silber soll geben	1 Schilling
Saffran, Muskatblumen, Kaneel und Nägel vom Markpfund	1 ß
Ingwer und Pfeffer pro Sack	6 Schilling
1 Schiffspfund Wachs	2 Schilling
Salz und Osemund pro Last	4 Schilling
Und sonst allerlei Gut pro Schpfd.	1 Schilling
Und sonst allerlei Gut pro ½ Schpfd.	2 ß
und was darunter	1 ß
1 Schiffspfund Hopfen soll geben	2 Schilling
Messingdrähte, Schurwolle, Zinn, Blei und Kupferkessel pro Schiffspfund	2 Schilling
Butter, Rotscher und Honig die Tonne	1 Schilling
Von allem, was man stucklings oder pocklings in den Städten mit den Punden wiegt pro Schiffspfund	1 Schilling

(hier bricht das Verzeichnis ab, vielleicht unvollendet).

1. Hildebrand, Abschriften aus der Mitte des 16. Jahrhunderts.

II. Akziseordnung in Riga vom 24. August 1558.[2]

Auf Grund der erhöhten Ausgaben, die der Stadt durch Brand, Rüstung usw. entstanden sind und noch entstehen, erachten der Rat, Älterleute, Ältesten und die ganze gemeine Bürgerschaft es für nötig, folgende Akzisen einzuführen:

Erstens soll die alte Bier Akzise von jedem Bruwsal Bier, vom Brauer gegeben, in Höhe von 1 Mark gegeben werden.
Damit die Gleichheit gehalten und auch der gemeine Mann sein Teil beitrage, soll er von jeder Tonne Bier, so verzapft wird, 3 Schillinge geben.

1 Tonne Meth soll geben	1 Mark Akzise
1 Ahm Rheinwein soll geben	6 Mark Akzise
1 Pfeife heißer Wein	3 Mark Akzise
1 Stucke Landwein	1 Mark Akzise
1 Faß preuß. Bier	6 Mark Akzise
1 Last Roggen	½ Mark Akzise (so ausgeschifft wird)
1 Last Teer oder Asche	6 Schilling (so ausgeschifft wird)
1 Schiffpfund Wachs	1 Mark
1 Schiffpfund Talg	1 Mark
1 Schiffpfund heiligen Flachs	1 Mark
1 Schiffpfund Hanf und Garn zur Wracke	6 Schilling
1 Last Salz von dem Empfänger aus den Schiffen	1 Mark
1 Last Hering aus den Schiffen	½ Mark
1 Decker Elendshäute	½ Mark
1 Schiffpfund Zinn aus dem Schiff	1 Mark
1 Schiffpfund Blei	1 Mark
1 Liespfund Papier aus den Schiffen	1 Mark

(Diese Akziseordnung sollte am 24. August 1558 in Kraft treten, ob in bezug auf alle Waren, ist aus dem Verzeichnis nicht ersichtlich; siehe hierzu auch Bienemann, Bd. I n 157.)

---

2. Bienemann, Bd. I n 156.

III. Entwurf einer Akziseordnung für Riga vom 13. Mai 1559.[3]

Die Verordneten des Rats und die Verordneten beider Gilden haben auf die Ware nachfolgende Akzisen gestellt:

1 Last Teer	6 Schilling	diese Akzise soll derjenige geben, der die Ware verschifft oder hier wieder verkauft.
1 Last Asche	6 Schilling	
1 Last Roggen	1 Mark	
1 Last Hering	6 Ferding	
1 Last Salz	½ Mark	
1 Schpfd. Wachs	2 Mark	
1 Schpfd. Talg	½ Mark	
1 Decher Elendshäute	1 Mark	
1 Dech. gesalz. Häute	12 Schilling	
1 Dech. trockne Häute	1 Ferding	
1 Dech. Bock-Häute	6 Schilling	
1 Dech. Juchten-Häute	12 Schilling	
1 Dech. Taleten-Häute	12 Schilling	
1 Schpfd. Osemund	1 Mark	diese Akzise soll derjenige geben, der die Ware zum ersten Mal verkauft.
1 Schpfd. Kessel so aus Schweden oder aus den Städten kommt	6 Ferding	
1 Schpfd. heilg. Flachs	1 Mark	
1 Schpfd. Knacken	1 Mark	
1 Schpfd. undeutsch. Flachs	1 Ferding	
1 Schpfd. Kabelgarn	½ Mark	
1 Schpfd. Draht	2 Mark	
1 Schpfd. Zinn	2 Mark	
1 Schpfd. Blei	½ Mark	
1 Schpfd. Scharwolle	1 Mark	
Von englischen und brüggischen Laken	1 Mark	So ein Bürger oder Bürgergeselle in Gesellschaft solche Laken einbringt, soll er die Akzise geben. Ein Fremder nicht, so aber ein Bürger oder Bürgergeselle von einem Fremden Laken kauft, muß er wohl die Akzise geben.
1 Amisferdisch-Laken	6 Schilling	
1 Nerdisch-Laken	3 Schilling	
1 Leidener Laken	1 Ferding	
1 Amsterdamer Laken	1 Ferding	
1 Rostker Laken	3 Schilling	

3. Bienemann, Bd. III n 422.

Von allerlei Kramwaren, Seidenstoffen und Spezerei soll von jeden 100 Mark 1 Mark gegeben werden
Von aller Pelterie soll von jeden 100 Mark 1 Mark gegeben werden

Sollen entrichten Bürger und Bürgergesellen, die Bürgergeld haben, den Fremden soll fortan auch nicht gestattet werden über die gebührliche Zeit auf dem Markt zu stehen oder in Steinhäusern Kleinhandel zu treiben.

Von 1 Schpfd. soll derjenige, so ihn von den Russen kauft, 1 Mark geben. So derselbe Käufer solchen Paßhanf wieder verkauft oder ausschifft, soll er auch von jedem Schpfd. 1 Mark geben.

Diese Akzise soll nach jedem Kauf, bei Strafe von 50 Mark, beim Akziseaufseher bezahlt werden.

V.

Alte und neue Wege in der Stadtplanforschung.

Ein Beitrag zur historisch- topographischen Poligraphie.

Von

Walther Gerlach.

Während der letzten 25 Jahre — seit den bedeutenden Forschungen von J. Fritz,[1] S. Rietschel[2] und O. Schlüter[3] — wurde die Stadtplanforschung immer mehr zu einer wichtigen Hilfswissenschaft. Es bedienten sich ihrer die Forscher der Verfassungs- und Rechtsgeschichte, der Geschichte der Baukunst, der Geographie und der Wirtschaftsgeschichte. Mit Hilfe der Stadtplanforschung suchte man — um nur einiges anzudeuten —, die rechtlichen Beziehungen zwischen Markt und Stadt festzustellen,[4] die Zusammenhänge zwischen Burggrafenamt und Hoher Gerichtsbarkeit aufzuhellen,[5] die Wirkungen zu erkennen, die das Wüstwerden von Ortschaften auf die in der Nähe liegenden städtischen Gemeinwesen ausübte,[6] beachtliche Aufschlüsse zu erhalten über die

---

1. „Deutsche Stadtanlagen". Straßburger Programm 1894.
2. „Markt und Stadt". Leipzig 1897.
3. „Die Siedlungen im nordöstlichen Thüringen". Leipzig 1903.
4. Siehe Anmerkung 2.
5. S. Rietschel: „Das Burggrafenamt und die Hohe Gerichtsbarkeit". 1905.
6. J. Lappe: „Die Rechtsgeschichte der wüsten Marken". 1916.

Städte als Träger des Handels,[7] den Verlauf von alten Heer- und Handelsstraßen bis in die Einzelheiten ihrer topographischen Lage hinein zu verfolgen[8] und schließlich den landschaftlichen Sondercharakteren nachzugehen, die im Aufbau der Städte sich darstellen.[9] Dabei glaubten die Vertreter der verschiedenen Wissenschaftsgebiete, daß die Grundanschauungen und Methoden ihrer betreffenden Wissenschaft ganz besonders geeignet seien, die Frage nach der Grundrißbildung der deutschen Stadt zu lösen. Zu welcher einseitigen Stellungnahme sich dadurch zuweilen sogar recht beachtliche Forscher auf diesem Gebiete fortreißen ließen, darauf wiesen schon Karl Frölich[10] und H. Bobek[11] mit besonderem Nachdruck hin.

Neben diesen Forschern, denen die Stadtplanforschung nicht Selbstzweck war, steht nun eine kleine Gruppe von Wissenschaftlern, die sich die Aufgabe stellten, die städtische Formenbildung um ihrer selbst willen zu behandeln. Hierher gehören unter anderen P. J. Meier, W. Geisler, R. Martiny, H. Dörries, P. Zucker und J. Gantner. Diese Forscher erwarben sich auf dem Gebiete der Stadtplanforschung große Verdienste. Auch in Zukunft wird man sich mit ihren interessanten Ergebnissen auseinandersetzen müssen; aber trotz ihrer wichtigen Vorarbeiten kann bis jetzt noch keiner dieser Gelehrten den Anspruch erheben, das gesamte Stadtgrundrißproblem erschöpfend durchforscht zu haben. Sie beschränkten sich vielmehr vorwiegend darauf, auf das äußere Bild des Stadtgrundrisses ihr Augenmerk zu richten, und ließen sich so durch eine Überschätzung der

---

7. Hans-Joachim Seeger: „Westfalens Handel und Gewerbe vom 9. bis 14. Jahrhundert". 1926.

8. A. Herbst: „Die alten Heer- und Handelsstraßen Südhannovers und angrenzender Gebiete nach archivalischem Material auf geographischer Grundlage dargestellt". 1926.

9. A. Grisebach: „Die alte deutsche Stadt in ihrer Stammeseigenart". 1930.

10. Ztschr. d. Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, 50. Bd. Germ. Abt. 1930, S. 444 ff. — Ebendort 46. Bd. Germ. Abt. 1926, S. 492 ff.

11. „Grundfragen der Stadtgeographie". Geogr. Anz. 1927, S. 213 ff.

körperlichen Erscheinung zu einer zweifelhaften Systematisierung verleiten.

Das gilt zunächst einmal für die Untersuchungen P. J. Meiers. Nachdem Rietschel darauf hingewiesen hatte, daß alle ostdeutschen Kolonisationsstädte nach einem bestimmten Schema angelegt seien, daß dieser Typus im Laufe der Jahrhunderte sich allmählich ausgebildet habe und seine schrittweise Entwicklung an den älteren Städten des rechtsrheinischen Deutschland verfolgt werden könne, nachdem also feststand, daß auch die älteren Städte des Westens eine gewisse Regelmäßigkeit besaßen und „ein grundsätzlicher Unterschied zwischen den vermeintlichen regellosen Städten des Westens und den planmäßigen des Ostens nie vorhanden war", lag es für P. J. Meier[12] nahe, den Versuch zu unternehmen, Grundrisse deutscher Städte in charakteristische Gruppen zu sondern, einheitliche Typenbenennungen zu schaffen und die zeitliche und örtliche Verteilung der verschiedenen Grundrißtypen festzustellen. Dabei gelangte er zu dem Ergebnis, die Stadt des 12. und 13. Jahrhunderts sei im allgemeinen durchaus planmäßig; vor 1150 ließen sich zwei Grundrißformen unterscheiden, der Typus mit „Rippensystem" (resp. mit „Doppelrippensystem") und der mit „meridianartigen Straßen"; seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts sei dann östlich und westlich der Elbe ein dritter Typus hinzugekommen, der Haupt- und Nebenstraßen kaum unterschied und im regelmäßigen Rechteck der Häuserinseln seinen schärfsten Ausdruck fand. In späteren Untersuchungen ging Meier[13] weiter und behauptete, es ließen sich heute noch sogar

---

12. „Die Grundrißbildung der deutschen Städte des Mittelalters in ihrer Bedeutung für Denkmälerbeschreibung und Denkmalpflege". 8. Tag für Denkmalpflege. Mannheim 1907, S. 153 ff. — Über weitere Literaturangabe vergl. W. Gerlach: „Die Entstehungszeit der Stadtbefestigungen in Deutschland." Leipziger historische Abhandlungen, Heft 34, 1913, S. 12, Anm. 1.

13. „Die Anfänge der Stadt Magdeburg und der deutsche Marktort des früheren Mittelalters (Geschichtsblätter für Stadt und Land Magdeburg, 55. Jahrg. 1920, S. 60 ff.) — „Die Anfänge der Stadt Tübingen." (Tübinger Blätter 16, S. 49 ff.) — „Niedersächsischer Städteatlas." 1. Abt.: Braunschweigische Städte. Hannover 1922. Einleitung.

die Grundrißformen mancher kaufmännischer Marktansiedlungen, die als Vorstufen der späteren Städte zu betrachten seien, vom 7. Jahrhundert an nachweisen und zwar zwei verschiedene Formen, einmal die einstraßige Anlage, sodann die zweistraßige, lanzettartige Grundrißform.

Eine wesentliche Erweiterung in der Zielsetzung bedeutete es, als der Geograph W. Geisler[14] wagte, eindeutige Begriffe für die Grundrißformen aller deutschen Städte zu suchen, alle deutschen Städte in ein System zu bringen und die Verbreitung der verschiedenen Formen festzustellen. Tatsächlich gab es ja bis dahin eine Klassifizierung der Grundrißtypen ganz Deutschlands noch nicht. Geisler behandelt in seiner Schrift zunächst die Städte, die aus Dörfern in allmählicher Entwicklung geworden sind; dann läßt er die Römerstädte folgen, weiter die Städte mit ausgeprägten Kristallisationskernen (Burgstädte, Kirchstädte, Marktstädte), sodann Städte mit schematischem Grundriß: 1. Städte mit einer Längsstraße (Städte mit einer Straße, Rippenform), 2. Städte mit zwei Längsstraßen (lanzettartige Grundrißform, Leiterform), 3. Städte mit Radialstraßen (ohne Ringstraße, Radform), 4. Städte in Gitterform (Gitterformen in Westdeutschland, Gitterformen in Ostdeutschland). Er beschließt den Abschnitt über die Grundrisse der Städte mit einer Beschreibung der neuzeitlichen Stadtgrundrisse.

Obwohl der Historiker Meier und der Geograph Geisler aus ganz verschiedenen Wissensgebieten herkommen und unterschiedliche Forschungsmethoden anwenden, neigen doch beide dazu, im wesentlichen nur die räumlich-körperliche Erscheinung der Stadt erfassen und den Siedlungsgrundriß als Gesamtfigur betrachten zu wollen auch in den Fällen, wo es nicht angängig ist. Ja, Geisler verzichtet mit vollem Bewußtsein auf die historische Entwicklung der Stadtgrundrisse und begnügt sich damit, die äußere Form der heutigen Grundrisse zu beschreiben. Auf die Gefahren, die diese Forschungsrichtung in sich birgt, ist schon Meier

---

14. „Die deutsche Stadt." Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. 22. Bd., Heft 5. Stuttgart 1924.

wiederholt aufmerksam gemacht worden.[15] Um so bedauerlicher ist es, daß sich trotzdem Geisler vom Betreten dieses gefahrvollen Weges nicht hat abhalten lassen. Bei einer Forschungsrichtung, die sich vorwiegend mit dem äußeren Grundrißbild beschäftigt und die den Grundriß als eine feste Größe behandelt, kann nur zu leicht übersehen werden, daß in manchem Stadtgrundriß mehrere Siedlungselemente enthalten sind und daß der bauliche Werdegang einer mittelalterlichen Stadt außerordentlich kompliziert und mannigfaltig sein konnte. Kennen wir doch Anlagen, die erst lange Zeit nach ihrer Gründung ausgebaut worden sind und dabei eine Änderung des Grundrisses erfahren haben, „die die ursprünglich gewollte Form entstellte oder sie einem Typus ähnlich werden ließ, mit dem verglichen zu werden ihr weder durch eine gemeinsame Gründungszeit oder sonstwie die Berechtigung zukam". Die Erwägung, daß „jede Stadt aus verschiedenen Stadtteilen zu verschiedenen Zeiten zusammengewachsen" sein kann, führte zu dem Lösungsversuch, die Stadtteile voneinander abzuscheiden und unter den Teilen nach systematischem Zusammenhang und Fortentwicklung zu suchen. Nachdem schon Chr. Klaiber[16] und F. Meurer[17] in ihren methodisch bedeutsamen Untersuchungen das analytische Verfahren angewandt hatten, stellte sich R. Martiny[18] die dankenswerte Aufgabe, unter „entschiedener Einstellung auf genetische Erkenntnis die Entstehung der Siedlungen ursächlich, bestimmter gesagt teleologisch", zu behandeln. Obwohl sich also Martiny durchaus bewußt war, daß formale Unter-

---

15. Über eine Zusammenstellung diesbezüglicher Literatur vergl. Gerlach, Die Entstehungszeit .... S. 64, Anm. 1 u. S. 65, Anm. 2. — Außerdem Gerlach, Hist. Vj. XVII, S. 508—12. XX, S. 339 ff. XXII, S. 344 f. — F. Meurer, „Der mittelalterliche Stadtgrundriß im nördlichen Deutschland in seiner Entwicklung zur Regelmäßigkeit auf der Grundlage der Marktgestaltung". Berlin 1915, S. 6 f. — K. Frölich, Ztschr. d. Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Bd. 44 (1924) S. 413 f.

16. „Die Grundrißbildung der deutschen Stadt im Mittelalter". Beitr. z. Bauwissensch. XX, Berlin 1912.

17. „Der mittelalterliche Stadtgrundriß ...." Berlin 1915.

18. „Die Grundrißgestaltung der deutschen Siedlungen". Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft Nr. 197. Gotha 1928.

suchung nur selten bedeutsame Resultate liefert, gelangte aber auch er zu einer Systematisierung, in der durchaus eine Überschätzung des äußeren Stadtbildes lag, und es glückte ihm nicht, die Ergebnisse Meiers und Geislers wesentlich zu überholen. Für die Erkenntnis des eigentlichen Wesens der Stadt ist schließlich nur wenig gewonnen, wenn Martiny feststellte: Es gibt urwüchsige dörfisch richtungslose und urwüchsige strahlige (radiale) Stadtgestaltung, zentralwegige Städte mit urwüchsiger und mit geregelter Eingassengestaltung, mit urwüchsiger und mit geregelter Fiederanlage, Städte mit geregelter Straßenkreuzlage, mit geregelter Parallel- oder Längsanlage, mit geregelter Gitter-, Baublock- oder Schachbrettanlage usw.

Eine genetische Behandlung der städtischen Siedlungen versuchte auch H. Dörries in seinem Buch: „Entstehung und Formenbildung der niedersächsischen Stadt".[19] Mit großem Geschick geht er hier einer rein morphographischen Beschreibung und Systematisierung der Siedlungsformen aus dem Wege; denn bei der Unterscheidung von unregelmäßigen Siedlungsformen, einfachen und erweiterten Straßenmarktformen, zusammengesetzten Marktformen, schematischen und modifizierten Siedlungsformen kommt es Dörries nicht auf das Aufstellen von Siedlungstypen an, sondern vielmehr auf den Nachweis, daß die „genetische Behandlung der städtischen Siedlungsformen eine organische Entwicklung des Stadtgrundrisses vom dorfähnlichen, unregelmäßigen Gebilde über Straßenmarkt und Marktplatz zum planvollen Rechtecksystem" lehre. Trotz des beachtlichen Ergebnisses können diese Untersuchungen nicht vollste Anerkennung finden. Wohl erkannte Dörries, daß die äußere Siedlungsform nicht das Wesen der Stadt ausmacht und keine Zufallserscheinung ist. Die Ausführung aber, wie weit die städtische Form im städtischen Wesen begründet liegt, ist uns dieser Forscher schuldig geblieben.

Weit weniger Befriedigung bereitet eine Schrift von dem Architekten P. Zucker, deren Titel „Entwicklung des

19. Forsch. z. deutschen Landes- und Volkskunde, Stuttgart 1929.

Stadtbildes"[20] allerhand Erwartungen wachruft. Man vermutet wohl eine eingehende Untersuchung des städtischen Entwicklungsprozesses, erfährt aber schon in der Einleitung, daß historische Chronologie, Feststellung der Genesis dem Verfasser stets nur „Mittel zum Zweck der klaren Erfassung einer gegebenen räumlichen Situation" sein sollte. Ihm kam es im allgemeinen lediglich auf die Behandlung der formalen Erscheinung der Stadt an, und zwar nur in ihrer Erscheinung als Ganzheit. Mit einer Typologie, die lediglich vom optisch und räumlich Erfaßbaren ausgeht und auf genetische Erkenntnis fast vollständig verzichtet, ist aber der Stadtplanforschung nur wenig gedient.

In ganz besonderer Weise fordern die originellen Arbeiten des Architekten Joseph Gantner[21] zu kritischer Stellungnahme heraus. Auch er hält es für notwendig, den Begriff des Typus Stadt zu einer eigentlichen Typologie auszubauen; er nimmt Grundformen der Stadt als Resultate bestimmter Forderungen an, die bei der Gründung maßgebend gewesen seien, und versucht, diesen städtischen Grundformen eine gleichzeitige und von künstlerischen Überlegungen diktierte Anlage zuzuschreiben, ja, „die Entstehung einer Stadt, selbst über mehrere Jahrhunderte hin, als einen unter allen Umständen künstlerisch betonten Vorgang zu betrachten". Die europäische Stadtbaukunst habe sich immer zwischen zwei genau definierbaren gegensätzlichen Formen bewegt, so daß es geboten sei, von Anfang an von einer immanenten Dualität zu sprechen, und zwar seien folgende zwei Formen anzunehmen: 1. Die planimetrisch „unregelmäßige" Stadt, deren Unregelmäßigkeit in ihrem Ursprung nichts anderes sei, als eine bewußte Anlehnung an das Gelände. 2. Die planimetrisch „regelmäßige" Stadt, deren Regelmäßigkeit nach bestimmten Grundsätzen ohne Rücksicht auf das Gelände durchgeführt worden sei. Gantner betrachtet die

---

20. München und Berlin (ohne Jahr), Drei Maskenverlag.

21. „Die Schweizer Stadt", München 1925. — „Grundformen der europäischen Stadt". Versuch eines historischen Aufbaues in Genealogien. Wien 1928

Entstehung einer Stadt nicht nur dann als einen in erster Linie künstlerisch betonten Vorgang, wenn ein einzelner Architekt als Schöpfer des Ganzen sich nennen läßt, sondern in allen Fällen, ganz gleich, ob es sich um Gründung oder um Wachstum handelt, „darf ohne Besinnen die Existenz gewisser allgemeingültiger Vorstellungen von der Würde und von der Form der städtischen Siedlung angenommen werden". Eine Anschauung, die den Begriff des Typus Stadt einseitig im Sinne dieser apriorischen künstlerisch-ästhetischen Vorstellungen versteht, verkennt ganz und gar, daß sich die Siedlungsformen in Wahrheit wirklichkeitsnahen, utilitarischen Lebensbedingungen anpaßten und daß sich diese Lebensbedingungen im Laufe der geschichtlichen Entwicklung veränderten. Daß zu allen Zeiten bei der Stadtbildung ein künstlerisch-ästhetischer Trieb mitwirkte, ja, einmal auch stärker ins Gewicht fallen konnte, soll nicht in Abrede gestellt werden. Nur dürfen in der Grundrißforschung historische Entwicklungserscheinungen und utilitarische Gesichtspunkte nicht derartig bewußt vernachlässigt werden, daß das eigentliche Wesen der Städte verkannt wird und eine Aufstellung von Typengruppen, die der Wirklichkeit entnommen sind, von vornherein unmöglich gemacht wird.[22]

Bemerkenswerte Fortschritte werden m. E. in der Stadtplanforschung nur möglich werden, wenn diese nicht mehr nur als Hilfswissenschaft gilt, wenn sie sich nicht mehr einseitig mit der Behandlung von formalen Erscheinungen und mit der Erfassung von gegebenen räumlichen Situationen begnügt und wenn sie darauf verzichtet, in der Stadtanlage nur eine künstlerische Schöpfung zu sehen. Von all diesen Lösungsversuchen, die sich fast alle in derselben Richtung bewegen, wird man sich endlich einmal frei zu machen versuchen müssen. In Zukunft wird der Stadtplan zugleich auch als kulturell, sozial, wirtschaftlich, rechtlich und geographisch bestimmtes Gebilde erfaßt werden müssen. Es gilt zu erkennen, daß die städtische Grundrißgestalt von der Lage, von

---

22. Der Verfasser wird in einem besonderen Aufsatze auf die Forschungen Gantners näher eingehen.

Wasser- und Geländebewegung, von dem Willen des Künstlers, zugleich aber auch von der Funktion[23] bedingt ist. Es ist nicht länger angängig, den Grundriß einer Stadt nur nach den rein äußerlichen Merkmalen der Regelmäßigkeit und der Regellosigkeit zu beurteilen. Infolge der Forschungen von Rörig, Lappe, P. J. Meier, Martiny, Frölich, Dörries, Häpke, Brinkmann, Seeger, Kletler u. a. sind wir endlich dahin gelangt, auf Grund von Forschungsergebnissen der Verfassungs- und Rechtsgeschichte, der Archäologie, der Geschichte der Baukunst, der Geographie und der Wirtschaftsgeschichte die Entwicklungsgeschichte der Siedlungsgebilde mit größerer Sicherheit zu bestimmen. Wir haben es mit einem neuen Wissenszweig zu tun: der historisch-topographischen Stadtplanbeschreibung, die sich der Methoden und Ergebnisse der obengenannten Wissenschaften zugleich zu bedienen hat. Die Fragestellung, ob der Rechtshistoriker oder der Geograph oder der Architekt oder der Wirtschaftshistoriker zur Behandlung von Stadtgrundrissen geeigneter sei, möchte in Zukunft abgelehnt werden, da sie uns in keiner Weise vorwärtsbringt. Beachtliche Fortschritte werden sich nur erzielen lassen, wenn sich alle diese Forscher zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammenschließen, von den gleichen Voraussetzungen ausgehen und sich in der Fragestellung einigen werden. Einen gemeinsamen Ausgangspunkt wird die Erkenntnis bilden können, daß bei der Entstehung eines Stadtgrundrisses stets zwei Faktoren historisch wirksam waren: eine Gruppe menschlicher Willensenergien und ein Komplex entgegenstehender Naturkräfte.[24] Die entscheidende Frage aber, die gemeinsam aufzuwerfen ist, wird lauten müssen: Inwie-

---

23. W. Vogel, Deutsche Literatur-Zeitung 1926, S. 1298. — W. Gerlach, Hansische Geschichtsblätter 1931, S. 199. — A. Grisebach, „Die deutsche Stadt", 1930, S. 2. — W. Vogel, „Stand und Aufgaben der historisch-geographischen Forschung in Deutschland." 1930, S. 355 f.

24. W. Vogel, Hist. Ztschr., Bd. 137, S. 91 ff.

fern ist der Stadtgrundriß das Ergebnis des historischen Schicksals dieser Siedlung? Bei diesen Untersuchungen wird es sich herausstellen, daß das historische Schicksal bei den einzelnen Siedlungen sehr mannigfaltig sein konnte, und man wird sich hüten müssen, „individuelle Züge der Entwicklung zu verallgemeinern und das als typisch und allgemeingültig anzusehen, was nur dem Besonderen angehört."[25] Trotzdem muß der Versuch unternommen werden, gewisse Typenreihen zu suchen, in die sich die Stadtpläne einordnen lassen.[26] Den Gefahren, die jede solche Schematisierung mit sich bringt, wird man noch am meisten entgehen, wenn einer Aufstellung von Stadtplan-Typenreihen das Wesentliche in der historischen Entwicklung dieser Siedlungsgebilde zugrunde gelegt wird. Das Wesentliche aber sind die Aufgaben, die Funktionen, die das Schicksal den Städten im Laufe der geschichtlichen Entwicklung zu lösen bestimmt hat.

Wenn wir uns den Grundanschauungen Gantners auch nicht anschließen konnten, so möchten wir doch seine Annahme, daß der Unterschied der einzelnen Stadttypen bedingt sei durch bestimmte Forderungen, die bei der Bildung der Stadtform maßgebend gewesen seien, als äußerst beachtlich bezeichnen. Der erste Versuch in dieser Richtung stammt schon von Georg Hirschfeld.[27] Nach seiner Meinung sind in drei aufeinanderfolgenden Perioden drei bestimmte Forderungen bei der Entstehung von Städten maßgebend gewesen: 1. Die Forderung eines festen Platzes (Lage

---

25. J. Hoops, Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Bd. IV, 1915 ff., S. 258. — W. Gerlach, Kritische Bemerkungen zu neuen Untersuchungen über die Anfänge der Städte im Mittelalter. Hist. Vierteljahrschr. XIX, S. 331.

26. R. Häpke, „Die Entstehung der holländischen Wirtschaft", Studien zur Geschichte der Wirtschaft und Geisteskultur, Beiheft I 1928, S. 14.

27. „Zur Typologie griechischer Ansiedlungen im Altertum". Hist. und philologische Aufsätze, Ernst Curtius zu seinem 70. Geburtstage gewidmet. Berlin 1884, S. 353 ff.

zwischen zwei Schluchten oder im Knie eines Flußlaufes), 2. die Forderung eines verkehrstüchtigen Platzes (Lage am Meer, auf einem Kap oder Isthmus oder in einer von Landzungen umschlossenen Bucht), 3. die Forderung eines bequemen Platzes (Anschluß an bereits bestehende städtische Niederlassungen oder Burgen). Hier wird meines Wissens zum ersten Male die Entstehung städtischer Grundformen utilitarischen Interessen zugeschrieben, hier wird zum ersten Male so recht deutlich die Stadt als Gebilde betont, das dem auf das Praktische bedachten Menschen die verschiedensten Funktionen zu vollbringen hat. Wenn auch Hirschfelds Untersuchungen sich zunächst nur auf die Wahl bestimmter Stadtbauplätze beschränken und Stadtgrundrisse selbst noch unberücksichtigt lassen, so können doch seine Ergebnisse einen Ausgangspunkt bilden und zugleich nach einer bestimmten Richtung weisend wirken, wenn man neue Wege in der Stadtplanforschung beschreiten will. Großes Verständnis dafür, daß für Stadtgrundrisse utilitarische Forderungen maßgebend waren, zeigt uns Klaiber in seiner schon erwähnten Abhandlung. Bei der Aufstellung seiner Typologie berücksichtigt er wichtige utilitarische Gesichtspunkte. So weist er auf planmäßige Anlage von Wohnstraßen und von Längsstraßen zum Ableiten des Durchgangsverkehres hin. Wenn er aber für seine Typen die folgenden Bezeichnungen verwendet: 1. Viertorige Anlage, 2. Radiale Anlage, 3. Meridionalsystem, 4. Rippentypus 5. Paralleltypus, 6. Baublocktypus, so beweist das, daß er die künstlerischen Gesichtspunkte noch zu hoch einschätzt. Die wertvollsten Hinweise für eine Aufstellung von Stadtplantypengruppen stammen m. E. von A. E. Brinkmann. Leider hat sein Aufsatz „Die geschichtliche Anlage der deutschen Städte" bisher in der Grundrißforschung nicht die verdiente Beachtung gefunden. Mit verständnisvollem Blick für geschichtliches Werden hält dieser Forscher daran fest, daß es sich bei der frühmittelalterlichen Stadt „nicht um bewußt angewandte

---

28. Monatsschrift für Kunst und Wissenschaft, 14. Jahrg., Bd. 1, 1921, S. 14 ff.

Formenprinzipien handelt, sondern um gleichsam botanische Typen, im einzelnen von verständig denkenden Menschen ausgestaltet". Aus praktischen Gründen sei man dann immer mehr zu planvoller Bebauung gekommen. Auch der Siedlungstyp des 13. Jahrhunderts sei nicht erdacht worden, sondern habe sich vielmehr natürlich entwickelt und sei dann allenthalben zur Anwendung gekommen, weil er „die Grundforderungen nach bequem zu bebauenden Grundstücken erfüllte". Der Forderung Brinkmanns, über die künstlerischen Absichten, die diesem Grundrißtyp zugrunde liegen, nicht zu hoch zu urteilen, kann zugestimmt werden. Der Stadtplan dieser Zeit ist eben die klare Form des im wesentlichen „auf das Praktische bedachten, aber kein Kunstwerk schaffen wollenden Menschen". Selbst der Stadtgrundrißtyp des 17. und 18. Jahrhunderts, der zunächst von künstlerisch-ästhetischen Absichten ausgegangen war, kam vorwiegend militärischen, wirtschaftlichen und politischen Forderungen entgegen, die tief und sicher in den Überlieferungen dieser Zeit wurzelten. In derselben Richtung bewegen sich die Forschungen A. Hoenigs.[29] Als Faktoren der Grundrißbildung nennt er 1. die Forderungen des Markthandels (geräumiger Platz, schön gestalteter Platz), 2. die Forderungen des Wohnwesens (brauchbare Grundstücke für die vorteilhafte Ausnützung des städtischen Bodens für Bauzwecke), 3. die Forderungen des Verkehrs (zweckmäßige Einführung der Landstraßen in die Stadt und zum Markte), 4. die Forderungen der Verteidigung (an der Stadtgrenze fortifikatorische Anlagen, welche die verläßliche Abwehr feindlicher Angriffe mit einer möglichst geringen Zahl von Verteidigern gewährleisten sollten). Das Überwiegen der Rücksichtnahme auf die eine oder andere dieser vier Hauptaufgaben wurde nach Hoenig bestimmend für den Stadtgrundriß. Zu diesen Ergebnissen ist dieser Gelehrte auf Grund des böhmischen Städtematerials gelangt. Man geht aber sicher nicht fehl, wenn man diesen Forschungen allgemeingültigen Wert zuschreibt.

---

29. „Deutscher Städtebau in Böhmen", 1921.

Beiden Forschern, Brinkmann und Hoenig, verdankt der Verfasser in erster Linie die Anregung zu dem folgenden Versuche, Stadttypenreihen aufzustellen:

Die Funktionen bedingen die Struktur der deutschen Städte.

1. Die Periode des mittelalterlichen Städtebaues.
   a) Die kirchlichen Funktionen.
   b) Die militärischen Funktionen (Lage der Burg, Stadtmauer).
   c) Die wirtschaftlichen Funktionen (Markthandel, Führung der Nah- und Fernverkehrswege, Wasserwege).
   d) Die sozialen und bevölkerungspolitischen Funktionen.
   e) Die Verbindung mehrerer Funktionen.
2. Die Periode der landesfürstlichen Bautätigkeit.
   a) Die politischen Funktionen der Residenzstädte.
      Die Stadt als Vorraum für das Residenzschloß — Gründungen (resp. Erweiterungen) im Anschluß an ältere Städte — Residenzstädte, die zugleich dem Handel und der Manufaktur dienten.
   b) Die militärischen Funktionen (Festungsstädte).
   c) Die wirtschaftlichen Funktionen.
      Hafengründungen — Bergstädte — Industrieorte.
   d) Die sozialen und bevölkerungspolitischen Funktionen.
      Quartiergründungen (sozialdeterminierte Siedlungen).
   e) Die Verbindung mehrerer Funktionen.
      Stadtgrundrisse, die infolge veränderter Grundsätze der Zweckmäßigkeit modifiziert worden sind.

Daß die einzelnen Städte, die in eine Typenreihe eingeordnet werden können, unter sich wieder recht verschieden waren, ja, daß jede einzelne Stadt außerordentlich viel Individuelles besaß, braucht kaum noch einmal betont zu werden. Diese Unterschiede lassen sich in den meisten Fällen aus der Mannigfaltigkeit topographischer Vorbedingungen erklären. Auf eine ausführliche Behandlung dieser verschiedenen Stadtplantypenreihen und auf ein Eingehen auf bestimmte

Städte muß in diesem kurzen Aufsatz verzichtet werden. Eine ausführliche Darstellung darüber und zahlreiches Stadtplanmaterial hierzu wird der groß angelegte „Historische Atlas deutscher Siedlungs-, Wirtschafts- und Staatengebilde" bringen, dessen Herausgabe von W. Vogel und R. Kötzschke vorbereitet wird.[30]

Vorliegenden Aufsatz habe ich als „Beitrag zur historisch-topographischen Poligraphie" bezeichnet. Die Stadtgrundrißforschung ist nur ein Teil derselben; nicht minder bedeutsam ist der andere Teil: Die Stadtaufrißforschung, die bisher noch verhältnismäßig wenig Berücksichtigung gefunden hat.[31] Durch die eingehende Beschäftigung mit Stadtaufrissen wird auch die Stadtgrundrißforschung noch manche Befruchtung erhalten können.[32]

---

30. W. Vogel in den Deutschen Heften f. Volks- u. Kulturbodenforschung, 3. Jahrg. 1933, 6. Heft, S. 266—270.

31. Vgl. die Forschungen H. Hassingers und W. Geislers. Neuerdings: H. Krüger, Höxter und Corvey. 1931.

32. Auf diese Fragen wird der Verfasser eingehen in seinem neuen Aufsatz: „Die Aufrißgestaltung der deutschen Stadt".

VI.

Kleine Mitteilungen

Hansisch-englische Wirtschaftsbeziehungen im 15. Jahrhundert

Eileen Power und M. M. Postan, Studies in English Trade in the 15th Century. London 1933.

Von

Gerhard Neumann.

Über hansisch-englische Beziehungen im Mittelalter ist manches geschrieben[1] und die Reichhaltigkeit des englischen Materials für die Erkenntnis des Umfangs der hansischen Handelstätigkeit in England ist dem hansischen Historiker nicht unbekannt geblieben.[2] Aber obgleich es möglich ist,

---

1. Ich erwähne nur: Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse. 2 Bde, Berlin, 1905 u. 06, s. bes. I. S. 38 ff., 57 ff. u. II. S. 1 ff. Stein, Die Hanse in England. Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrh. Hans. Pfingstbl. 1905 u. Die Hanse und England beim Ausgang des 100jähr. Krieges. Hans. G.Bl. 1920/21, S. 27 ff. Schulz, Die Hanse und England von Edwards III. bis aus Heinrichs VIII. Zeit. Abhandl. zur Verk.- u. Seegesch. 1911. Hansen, Der englische Staatskredit unter König Eduard III. und die hansischen Kaufleute. Hans. G.Bl. 1910, S. 323 ff. Engel, Die Organisation der deutsch-hansischen Kaufleute in England im 14. u. 15. Jahrh. Hans. G.Bl. 1913, S. 445 ff. u. 1914, S. 173 ff.

2. Höhlbaum, Hans. U.B. II. S. 336, ganz bes. Kunze, Hanseakten aus England, 1275—1412. Hans. G.Qu. Bd. VI. 1891. Hansen a. a. O. Schaube, Die Wollausfuhr Englands vom Jahre 1273, Vjschr. f. Soc. u. Wirtsch. VI, S. 29 ff. 1908. Schanz, Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters mit bes. Berücksichtigung des Zeitalters der beiden ersten Tudors Heinrich VII. und Heinrich VIII. 2 Bde. 1881.

dank der zu einem großen Teil erhaltenen Zollabrechnungen sowohl der einzelnen Häfen[3] wie der königlichen Kollektoren[4] ein Bild vom hansischen Handel nach und von England zu zeichnen, das nicht nur von zufälligen Überlieferungen abhängig ist, und sich meist auf Ereignisse stützt, die das gestörte Wirtschaftsleben widerspiegeln, sondern das den normalen Verlauf zeigt, haben die hansisch-englischen Wirtschaftsbeziehungen noch keinen Bearbeiter gefunden. Gerade die kürzlich erschienene Arbeit von W. Koppe, „Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte",[5] hat erwiesen, wie fruchtbar die geschlossene Behandlung eines Einzelzweiges des hansischen Handels für die Gesamterkenntnis ist. Das reichhaltige Material in England haben aber nicht nur die hansischen Forscher bisher vernachlässigt, sondern auch die Engländer selbst. Überhaupt war die mittelalterliche Wirtschaftsgeschichte bis vor kurzem ein Stiefkind der englischen Geschichtsschreibung. Es ist das Verdienst von Eileen Power, Professorin für Wirtschaftsgeschichte an der Universität London, und M. M. Postan, Dozenten für Wirtschaftsgeschichte bisher an der London School of Economics and Political Science und jetzt an der Universität Cambridge, diesem Gebiet und besonders der Handelsgeschichte ihre wissenschaftliche Arbeit zu schenken. Ein Ergebnis dieser Arbeit ist das oben genannte Buch, die Beiträge zur englischen Handelsgeschichte im 15. Jahrhundert. Wie schon der Name sagt, handelt es sich nicht um eine geschlossene Darstellung des gesamten englischen Handels im 15. Jahrhundert, sondern um Einzelstudien verschiedener Forscher, die aber, jede für sich, ein wertvoller Beitrag zur gesamten mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte sind. Weitere Veröffentlichungen von Professor Power und Mr. Postan selbst und ihrem ständig wachsenden Schülerkreise sind zu erwarten.

Aus dem vorliegenden Bande interessieren den hansischen Forscher am meisten die Aufsätze von Prof. Gray über den englischen Außenhandel von 1446—1482[6] und Mr. Postan über die wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zwischen England und der Hanse von 1400—1475,[7] vor allem

3. Die sogenannten „Particular Customs Accounts".
4. Die sogenannten „Enrolled Customs Accounts".
5. Abhandl. zur Hand.- u. Seegesch., N.F. der Abhandl. zur Verk.- u. Seegesch. Bd. II. Neumünster, 1933.
6. „English Foreign Trade from 1446 to 1482", a. a. O. S. 1 ff.
7. „The Economic and Political Relations of England and the Hanse from 1400 to 1475", a. a. O. S. 91 ff. Früher erschienen von

aber das reichhaltige statistische Material. Letzteres ermöglicht es dem hansischen Forscher, die vorliegende Veröffentlichung nicht nur als literarische Darstellung, sondern auch als wertvolle Quelle heranzuziehen. Wenn auch die Arbeiten von Gray und Postan schon eine weitgehende, die hansische Geschichtsforschung interessierende textliche Verarbeitung des Materials bringen, so bieten die Tabellen dem hansischen Forscher noch genug Stoff zur eigenen Interpretation. In diesen Tabellen sind die für das 15. Jahrhundert fast lückenlos erhaltenen Sammelzollabrechnungen der Forschung zugänglich gemacht worden.[8] Die Abrechnungen über die Zoll-

---

Mr. Postan: Credit in Medieval Trade. Econ. Hist. Rev. Bd. 1, S. 234 ff., 1928, und Private Financial Instruments. Vjschr. f. Soc. u. Wirtsch. Bd. 23, S. 26 ff., 1930.

8. s. die ausführliche Einleitung zu den Tabellen, a. a. O. S. 321 ff. Folgende Tabellen bringt das Buch:

I. Sammelzollabrechnungen der Häfen Boston, Bridgewater, Bristol, Chichester, Exeter und Dartmouth, Ipswich, Kingston-upon-Hull, London, Lynn, Malcombe und Poole, Newcastle-upon-Tyne, Plymouth und Fowey, Sandwich, Southampton und Yarmouth für die Jahre 1400—1482 mit statistischen Angaben über 1. Ausfuhr von Wolle und Fellen (in Säcken); 2. Ausfuhr von Tuch (in Stücken), gesondert nach Engländern, hansischen und nichthansischen fremden Kaufleuten; 3. Wert in £ der von Ausländern ein- oder ausgeführten Waren, die mit dem „kleinen Zoll" (petty custom) von 3 d pro Pfund Sterling belastet waren; 4. Wert in £ der Waren, die das Pfundgeld (poundage) zahlten, und 5. Anzahl der Tonnen Wein, die den Tonnenzoll (tunnage) trugen. a. a. O. S. 330 ff.

II. Tabelle zum Aufsatz von Prof. Gray: Veränderungen im engl. Außenhandel von 1446—1482. Statistische Angaben von jährl. Durchschnittszahlen für Perioden von 2—5 Jahren in dem genannten Zeitraum, und zwar über 1. Wollausfuhr, getrennt nach einheimischen und fremden Kaufleuten und Gesamtausfuhr; 2. Tuchausfuhr, getrennt mit Stückzahlen und Prozenten nach einheimischen, hansischen und nichthansischen fremden Kaufleuten und Gesamtausfuhr; 3. Einfuhr von Wein in Tonnen, geschieden in herben und süßen Wein; 4. Wert in £ der Waren, die den „kleinen Zoll" zahlten, getrennt nach Hansen und nichthansischen Fremden, und 5. Wert in £ der Waren, die mit dem Pfundgeld belastet waren, getrennt nach Einheimischen und dem Gesamtwerte. a. a. O. S. 401.

III. Weitere Tabelle zum Aufsatz von Prof. Gray: Der gesamte eng-

einnahmen in den einzelnen Häfen, die leider nicht so vollständig überliefert sind, aber gerade dem hansischen Geschichtsschreiber noch wertvolle Kenntnisse liefern können,[9] sind noch nicht erschlossen, sondern werden nur in einzelnen Fällen herangezogen.

Die für den hansischen Handel in England wichtigsten Ergebnisse, die ein Studium der beiden oben genannten Aufsätze und besonders der Tabellen vermittelt, sollen im folgenden wenigstens in einer gedrängten Übersicht zusammengefaßt werden.

Die privilegierte Stellung der Hansen in England bestand hauptsächlich in der günstigen Zollbehandlung, bei der sie vor allen anderen ausländischen Kaufleuten, ja bei der Tuchausfuhr sogar vor den einheimischen bevorzugt wurden.[10] Der Kampf um diese Stellung war das Kernproblem der hansisch-englischen Auseinandersetzung im 15. Jahrhundert. Auf alle Waren, die ein- oder ausgeführt wurden — mit der Ausnahme von Wolle, Häuten, Tuch, Wein und Wachs, auf denen ein Sonderzoll lastete, — bezahlten die Hansen nur den allgemeinen „ad valorem"-Zoll von 3 d auf das Pfund Sterling. Bei allen diesen Waren entfiel auf die Hansen unter allen ausländischen Kaufleuten ein Anteil von ca. 40%.[11]

Unter den Waren, über die getrennt abgerechnet wurde, waren die Hansen an der Ausfuhr von Wolle und Häuten im

---

lische Außenhandel von 1446—1482 in jährl. Angaben. Aufteilung ähnlich wie bei II. a. a. O. S. 402 ff.

IV. Tabelle zum Aufsatz von Mr. Postan: Tuchausfuhr durch hansische Kaufleute von 1400—1480, nach Stücken pro Jahr, a. a. O. S. 407.

9. Die Einzelabrechnungen enthalten Angaben über den Schiffer und das Schiff, die Kaufleute und manchmal deren Herkunft, genaue Einzelheiten über die Fracht (Gattung und Qualität) und den Zoll, oft Wertangaben und immer das Datum, wann das Schiff eingetroffen ist. Beispiele s. bei Kunze a. a. O. unter Nr. 365 ff., S. 331 ff. und bei Gras (s. Anm. 10).

10. Über die Zölle, die die hansischen Kaufleute zu entrichten hatten, s. Kunze a. a. O. Einl. S. III ff. u. bes. S. XXXV ff. Über Zölle in England im allgemeinen s. die ausgezeichnete Arbeit von N. S. B. Gras, The Early English Customs System. Harvard Econ. Studies, Bd. 18, Cambr. Mass. U.S.A. 1918. Dort neben einer einleitenden Darstellung ausführliche Wiedergabe von Quellen als Belege für alle Zollarten und ihre Abrechnung.

11. a. a. O. S. 5/6, 34/35, vgl. auch Tab. A u. B i. Anhang S. 401 ff.

15. Jahrhundert nicht mehr interessiert.[12] An der Einfuhr von Wein waren sie verhältnismäßig nur gering beteiligt.[13] Wichtiger für die hansische Handelsgeschichte ist die Einfuhr von Wachs nach England. Die Wachseinfuhr durch fremde Kaufleute war fast ausschließlich in hansischen Händen und belief sich in normalen Perioden der 1. Hälfte des 15. Jahrhunderts auf 530 Quintale Wachs im Jahr. Ihr Wert von £ 1000 betrug 5% des Gesamtwertes der hansischen Einfuhr. Nach dem Frieden von Utrecht (1474) erfuhr die Wachseinfuhr eine beträchtliche Steigerung, so daß sie mehrere Jahre hindurch dem Wert nach 25% des hansischen Importes nach England ausmachte.[14] Nach den langen Jahren der hansisch-englischen Spannungen und des Krieges muß der englische Markt für Wachs besonders aufnahmefähig gewesen sein. Das Wachs, wenn auch dem Werte nach nicht eine der allerersten Handelsgüter, war eine lebenswichtige Ware, auf deren regelmäßige Lieferung ein Land wie England angewiesen war.

Der hansische Anteil an der gesamten Tuchausfuhr aus England[15] betrug ca. 21%, der der übrigen ausländischen Kaufleute ca. 24% und der der Engländer ca. 55%. In den Jahren 1406—1427 exportierten die Hansen im Jahr durchschnittlich 6000 Stück Tuch, 1438—1459 10 000 Stück. In den letzteren Jahren belief sich das im englischen Tuchhandel angelegte hansische Kapital im Jahr durchschnittlich auf gut £ 20 000. Dieser Summe stehen £ 1200 gegenüber, die den Wert aller übrigen von Hansen aus England ausgeführten Waren ausmachten. Der Tuchhandel umfaßte also weit über 90% der gesamten englischen Ausfuhr in hansischen Händen.[16] Die Jahre nach Utrecht brachten wie bei den anderen Waren auch eine Steigerung des Tuchexportes. Die hansische Quote erhöhte sich von 10 000 auf 12 000 Stück, von denen ca. 25—30% auf die kölnischen Kaufleute entfielen.[17]

---

12. a. a. O. S. 141.

13. a. a. O. S. 4, 14, 31—34.

14. a. a. O. S. 4, 34 u. 323.

15. Für den allgemeinen Tuchexport aus England und den hansischen Anteil s. Gray a. a. O. S. 7 ff., 13 u. 23 f., Postan a. a. O. S. 135 ff. u. 142 ff., bes. aber die Tabellen, die für die hansischen Kaufleute gesonderte Aufstellungen geben.

16. Aufstellungen über die Kapitalanlagen der drei am englischen Außenhandel beteiligten und bei der Zollabrechnung unterschiedenen, d. h. also heute noch quellenmäßig erfaßbaren Kaufmannskreisen s. Gray a. a. O. S. 18 u. 36.

17. Der Kölner Anteil kann aus den Statistiken erschlossen werden;

Von allen englischen Häfen nahm London in der hansischen Tuchausfuhr und im Gesamthandel mit England überhaupt die weitaus erste Stelle ein. Es folgten Boston und Ipswich, dann mit Abstand Hull und Lynn. Yarmouth spielte in der Tuchausfuhr nicht die Rolle wie für „Worsted".[18] Der Anteil von Newcastle, Sandwich und Southampton war gering. In allen von den Hansen besuchten Häfen, mit der Ausnahme von London, erfuhr der Export von Tuch und wohl auch der anderen Waren im Laufe des 15. Jahrhunderts einen starken Rückgang. Die immer stärker werdende Konzentration des Handels auf London ist keine rein hansische Erscheinung, sondern spiegelt eine allgemeine Tendenz wider. Der Anteil Londons an der gesamthansischen Tuchausfuhr lag im ersten Viertel des 15. Jahrhunderts durchschnittlich bei 50%, 1427 schnellte er zum erstenmal auf 80% empor und bewegte sich von da ab zwischen 60 und 85%, um von 1464 ab fast regelmäßig 90% und mehr zu betragen. Nie ist jedoch der hansische Anteil an der Tuchausfuhr aus London an den der Engländer herangekommen, geschweige daß er ihn übertroffen.[19] Dies ist nur in Boston der Fall gewesen. Boston ist der einzige Hafen, in dem der hansische Handel für sehr lange Zeit weit vor dem aller anderen Mitkaufleute dominierte. Diese einflußreiche Stellung hielten die Hansen bis in die Mitte des 15. Jahrhunderts, dann trat Boston in die Reihe der drittrangigen Häfen.[20]

Bei einer Gesamtbetrachtung des hansischen Handels mit England tritt uns in starkem Maße die Wechselwirkung von Wirtschaft und Politik entgegen. Die verworrene politische Lage in Westeuropa, besonders aber die politischen Zustände in England während des 15. Jahrhunderts wirkten sich nachhaltig auf den hansisch-englischen Handelsverkehr aus. Gleichzeitig hatten aber auch die politischen Maßnahmen der Engländer in weitester Hinsicht wirtschaftliche Voraussetzungen: die privilegierte Stellung der Hansen sollte

---

von 1470—74 war der hansische Handel mit England fast ausschließlich in kölnischen Händen und nach dem Friedensschluß waren sie erst von 1477 an wieder zu dem Genuß der hansischen Privilegien zugelassen.

18. Für „Worsted" s. Gray a. a. O. S. 4, bes. Anm. 7 und für die Ausfuhr von Worsted aus Yarmouth Anm. 1 zur Handelstabelle Yarmouth S. 359.

19. Unterlagen sind die Tabellen a. a. O.

20. Für Boston s. Tab. S. 330 f., vgl. Postan a. a. O. S. 144 u. für das 14. Jahrh. Kunze a. a. O. Einl. S. XLIV.

zu Gunsten der eigenen einheimischen Wirtschaftskraft, die in einem Aufblühen des englischen Handels und einem Erstarken der einheimischen Kaufmannschaft begründet lag, beschnitten werden. Zu mindest sollten die Hansen den englischen Kaufleuten die gleiche privilegierte Stellung im hansischen Wirtschaftsraum gewähren. Andererseits waren aber auch die Maßnahmen, die die Hanse ergriff, wirtschaftlich bedingt.

Das 15. Jahrhundert ist für die Hanse in ihrer Beziehung zu England das Jahrhundert des Kampfes um die Bewahrung der privilegierten Stellung in England und zugleich um das Fernhalten der englischen Kaufleute von der Ostsee. Dieser Kampf ist für die Hanse erfolgreich ausgegangen, nicht weil die wirtschaftliche Entwicklung Englands noch nicht weit genug fortgeschritten war, auch nicht weil die königliche Staatsgewalt für die Interessen und Wünsche ihrer Kaufmannschaft kein Verständnis hatte, sondern nur weil zufällige politische, nicht wirtschaftliche Ereignisse der hochentwickelten politisch-diplomatischen Kunst der hansischen Führer[21] zu Hilfe kam.

Bei einer Betrachtung des englischen Handels und der englischen Kaufleute im ausgehenden 14. und im ganzen 15. Jahrhundert wird man immer wieder auf die hansische Frühzeit[22] als Parallele hingewiesen. Dieselbe innere gesunde Vorstoßkraft bei den Engländern im ausgehenden Mittelalter wie einst bei den Hansen im 13. und 14. Jahrhundert. Aber im Unterschied zu den Hansen fand die junge Wirtschaftskraft die Räume im Norden und Osten schon besetzt und von den glücklichen Besitzern zäh und klug verteidigt. Bei dem Versuch, trotzdem sich durchzusetzen, hatte die englische Kaufmannschaft den Vorteil, bei einer einsichtigen Staatsleitung, besonders bei dem Parlament einen Rückhalt zu haben, der den Hansen immer gefehlt hat. Nur der Umstand, daß das Königtum aus politischen Gründen nicht immer in der Lage war, der wirtschaftlichen Kraft des Kaufmannes politischen Nachdruck zu verleihen, hat es zur

---

21. Über die hansischen Führer jener Zeit s. Nirrnheim, Heinrich Murmester. Ein hansischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit. Hans. Pfingstbl. IV, 1908, und Neumann, Hinrich Castorp. Ein Lübecker Bürgermeister des 15. Jahrh. Veröffentl. d. Staatsarch. Lüb. Bd. 11, 1932.

22. s. Rörig, Außenpolitische und innenpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden (1370) in Hans. Beiträgen zur deutschen Wirtschaftsgeschichte. Breslau, 1928, S. 139 ff.

Folge gehabt, daß die Hansen ihre privilegierte Stellung erst unter Elisabeth und nicht schon ein Jahrhundert früher verloren haben. Gerade die erste Hälfte des 15. Jahrhunderts sah für die englischen Interessen verheißungsreich genug aus.[23] Die Beleuchtung der hansisch-englischen Beziehungen von dieser Seite faßt Mr. Postan in den Satz zusammen:

> „In this light the story of Anglo-Hanseatic Relations becomes one of a frustrated development, of an economic process, defeated by a play of political accidents."[24]

Die übersichtliche und umfassende Schilderung der englisch-hansischen Beziehungen mit all ihren wirtschaftlichen und politischen Beweg- und Hintergründen gibt Mr. Postan in seinem Aufsatz. Wohl vertraut mit der deutschen Literatur, schreibt er die Geschichte der hansisch-englischen Spannungen und Auseinandersetzungen im 15. Jahrhundert vom englischen Gesichtspunkt und bietet damit eine erfreuliche Bereicherung des Bildes, das dem hansischen Geschichtsforscher bis dahin bekannt war, der z. B. den hansisch-englischen Seekrieg einseitig als eine politisch-militärische und politisch-diplomatische Angelegenheit ansah.

Die anderen Beiträge der „Studies in English Trade in the 15th Century" gehen den hansischen Forscher nicht direkt an, beanspruchen aber größtes Interesse vom allgemeinen wirtschaftshistorischen Gesichtspunkt aus. In dem ausgezeichneten Aufsatz über den Wollhandel[25] hat sich Prof. Power zwar nur die Aufgabe gesetzt, von dem technischen Ablauf des Handels mit Wolle, sowie der Tätigkeit und der Organisation der Kaufleutekompagnie der Stapler zu berichten; das Gebotene ist aber schon so reichhaltig und aufschlußreich, daß man der großen abschließenden Veröffentlichung der Autorin über den gesamten Wollhandel in England im Mittelalter mit doppelter Spannung entgegensieht. Abgesehen von dem Umfang der geschäftlichen Transaktionen und des ausgedehnten Kreditsystems interessiert aus der vorliegenden Arbeit hauptsächlich die Bedeutung der Staplerkompagnie im

---

23. Postan a. a. O. S. 105 ff.

24. a. a. O. S. 105.

25. „The Wool Trade in the 15th Century", a. a. O. S. 39 ff., vgl. dazu die früher erschienenen Arbeiten über den Wollhandel: Power, The English Wool Trade in the Reign of Edward IV. Cambridge Hist. Journal, Bd. II, S. 17 ff., 1926; Gray, The Production and Exportation of English Woolens in the 14th Century. English Hist. Review, Bd. 41, S. 170 ff., 1926; Schaube a. a. O., s. auch Kunze und Schanz a. a. O.

englischen wirtschaftlichen und öffentlichen Leben. Die Kompagnie besaß diese dank ihrer festgefügten Organisation und monopolartigen Stellung, sowie der engen und gesunden Verbindung zwischen den Trägern der Staatsgewalt und der Wirtschaft. In der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts wurde die Kompagnie Funktionsträger im staatlichen Leben, als sie es übernahm, an Stelle der bis dahin dem König gewährten Staatsanleihen gegen Überlassung der Zolleinnahmen aus dem Wollhandel für die Erhaltung der Garnison und der Befestigungen in Calais, dem Stapelplatz der Wolle, Sorge zu tragen und einen Teil der Gehaltszahlung an die Zollbeamten in London und andere königliche Beamte zu bestreiten.

In dasselbe Gebiet fällt die Arbeit von Dr. Haward über die Beziehungen der Lancaster Regierung zu den Staplern von 1449—1461.[26] Hier werden besonders auch die innenpolitischen Verhältnisse jener Zeit und die Stellungnahme einer wirtschaftlichen Gruppe, der Staplerkompagnie, zu den politischen Vorgängen beleuchtet.

Unsere Kenntnisse über den englischen Außenhandel, über den Prof. Gray den Überblick gegeben und dessen hansische Seite Mr. Postan dargestellt hat, erfahren über den Umfang und die Bedeutung des Wollhandels hinaus noch in zwei Beiträgen von Miss Carus Wilson eine weitere Bereicherung. Der eine beschäftigt sich mit dem englischen Handel nach Island[27] und der andere mit dem Überseehandel von Bristol.[28] In die ganze Fülle der Handelsbeziehungen einer mittelalterlichen Stadt gewährt der Aufsatz über Bristol, das seiner wirtschaftlichen Bedeutung nach hinter London mit Southampton zusammen den 2. Platz einnimmt, aufschlußreichen Einblick.[29]

---

26. „The Financial Transactions between the Lancastrian Government and the Merchants of the Staple from 1449 to 1461." a. a. O. S. 293 ff.

27. „The Iceland Trade", a. a. O. S. 155 ff.

28. „The Overseas Trade of Bristol", a. a. O. S. 183 ff.

29. Miss Carus Wilson hat inzwischen eine neue Arbeit herausgebracht: „The Origins and Early Development of the Merchant Adventurers' Organization in London as shown in their Own Medieval Records". Econ. Hist. Review IV, Nr. 2, S. 147 ff. 1932, vgl. die Anzeige in Hans. Umschau, Hans. G.Bl. 1933, S. 244. — Grundlage dieser Arbeit bildet das von Miß Carus Wilson entdeckte Protokollbuch der Merchant Adventurers. Ihre neue Arbeit ist eine willkommene Ergänzung zu der hier besprochenen Sammelveröffentlichung. Neben der Kompagnie der Stapler werden nun auch die Merchants Adventurers in ihrer

Zum Schluß dieser Besprechung der „Studies in English Trade in the 15th Century“ von Prof. Power, Mr. Postan und ihren Mitarbeitern sei noch ganz besonders auf die hervorragende Arbeit von Dr. Sylvia Thrupp hingewiesen. Ihr Aufsatz über die handels- und wirtschaftspolitische Bedeutung der Gewürzhändler und ihrer Kompagnie[30] ist ein geschlossener und äußerst inhaltsreicher Beitrag zur englischen und darüber hinaus zur mittelalterlichen Wirtschafts- und Stadtgeschichte. Nur die Beschränkung auf die hansisch-englischen Wirtschaftsbeziehungen verbieten es der Besprechung, ausführlicher auf diese Arbeit einzugehen.

Die vorliegende Veröffentlichung bietet somit neue Ausblicke nach den verschiedensten Richtungen im Studium der englischen Wirtschaftsgeschichte und zeigt, welch reichhaltiges Material die englischen Archive, besonders das Public Record Office in London enthalten. Es ist zu hoffen, daß Prof. Power und Mr. Postan mit ihrem Schülerkreise bald neue Arbeiten herausbringen. Der Aufmerksamkeit des deutschen Geschichtsforschers dürfen sie gewiß sein.

Organisation für den Historiker klarer erkennbar. Über den relativen Anteil dieser beiden Kaufleutekompagnien, die eine monopolartige Stellung in der englischen Kaufmannschaft einnahmen, am englischen Außenhandel s. auch Gray, a. a. O. S. 18 u. 36.

30. „The Grocers of London. A Study of Distributive Trade“, a. a. O. S. 247 ff.

VII.

Besprechungen

Jahresberichte für Deutsche Geschichte. Unter redaktioneller Mitwirkung von **P. Sattler** herausgegeben von **A. Brackmann** und **F. Hartung.** 8. Jahrgang 1932. Leipzig 1934, K. F. Koehler. 778 S.

Die Jahresberichte für Deutsche Geschichte haben sich längst ihren Platz als ein nützliches, ja unentbehrliches Hilfsmittel der Geschichtsforschung errungen. Der hier anzuzeigende 8. Band behandelt das Schrifttum des Jahres 1932 und unterscheidet sich in seiner Gliederung nicht wesentlich vom vorangehenden, d. h. er zerfällt in eine 2743 Nummern umfassende Bibliographie und in einen Abschnitt Forschungsberichte der wieder in A. Allgemeines, B. Allgemeine deutsche Geschichte in zeitlicher Reihenfolge, C. Die einzelnen Zweige geschichtlichen Lebens, D. Die deutschen Landschaften, E. Grenzlande und Auslandsdeutschtum gegliedert ist. Letzteren sind im Gegensatz zu den Teilen A—D der Forschungsberichte eigene, z. T. ziemlich umfangreiche, Bibliographien angehängt. Neuerungen bestehen hauptsächlich darin, daß einige Abschnitte wie Bevölkerungsgeschichte, Siedlungsgeschichte und Volkskunde jetzt aus der Abteilung A in die Abteilung C versetzt worden sind, wo sie in der Tat richtiger hingehören, da Abteilung A sich jetzt mehr auf die Berichterstattung über die verschiedenen quellenmäßigen Unterlagen der Forschung beschränkt. Neu hinzugekommen sind ferner Abschnitte über die allerneuste Geschichte (1918—1933) und über Rassenkunde, der letztere recht lehrreich und nutzbringend.

Wenn wir die Jahresberichte nun aus dem Gesichtspunkt der speziell hansegeschichtlichen Forschung betrachten, so können wir nicht ganz die alte Klage unterdrücken, daß man sich das Nötige aus sehr viel verschiedenen Abschnitten zusammensuchen muß. Bis zu einem gewissen Grade läßt sich

das freilich, wie wir ohne weiteres zugeben, nicht vermeiden, zumal wenn man, wie es der HGV. ja jetzt grundsätzlich tut, den Begriff „Hansegeschichte“ ziemlich weit faßt. Man wird nicht nur in der zeitlichen Abteilung „Spätes Mittelalter“ (1254—1519) suchen müssen, wo P. Kirn einige der wichtigsten Arbeiten verständnisvoll erwähnt hat, sondern, abgesehen von der zeitlich nächsten Abteilung (Reformation und Gegenreformation) mindestens auch die Abteilungen Städtewesen des Mittelalters (Koebner), Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters (Th. Mayer), Wirtschaftsgeschichte vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Rachel), sämtlich im Hauptabschnitt C, ferner im Hauptabschnitt D in der Abteilung „Die drei Hansestädte“ (Fink) aber mehr oder weniger die übrigen norddeutschen Landschaften durchmustern müssen, endlich wird man gut tun, sich auch in der Abteilung E gründlich umzusehen, wo beispielsweise die Abschnitte Nachbargebiete der deutschen Westgrenze (Sproemberg), Baltische Staaten (Dopkewitsch), Polnische Literatur über deutsche Geschichte (H. F. Schmid) unentbehrliche Hinweise enthalten, aber auch die Abschnitte über das Deutschtum in den Romanischen Ländern Europas, sowie in Mittel- und Südamerika nicht außer Acht gelassen werden sollten. Dabei fehlt es nicht an Sonderbarkeiten, so wenn Koren Wibergs Buch Hanseaterne og Bergen, an sich sehr dankenswerter und erfreulicher Weise, von G. Fink in der landschaftlichen Abteilung „Die drei Hansestädte“ ziemlich eingehend besprochen wird; systematisch gehört es da doch bestimmt nicht hin, sondern entweder in die Abteilung Spätes Mittelalter, die ja, wie bemerkt, eine Unterabteilung Hansische Geschichte aufweist, oder weniger gut in eine der beiden wirtschaftsgeschichtlichen Abteilungen des Hauptabschnitts C; ihr richtiger Platz wäre in einer Abteilung über Auslandsdeutschtum in Nordeuropa — aber eine solche fehlt, soweit ich sehe, als einzige. Ebenso scheint es mir nicht richtig, daß eine Arbeit wie die von Rörig über die europäische Stadt (in der Propyläen-Weltgeschichte), die grundsätzliche Fragen von großer Tragweite in neuartiger Weise behandelt und, wenigstens im Ausland, erheblichen Widerhall gefunden hat, zwar in der Abteilung Spätes Mittelalter ganz kurz mit einem rühmenden Beiwort, dagegen weder in der Abteilung Städtewesen des Mittelalters, noch Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters erwähnt wird. Ich weiß aus eigener Erfahrung als Schriftleiter, wie schwer solche Einordnungs- und Gleichgewichtsfragen oft zu lösen sind, aber wenn man sieht, wie oft über verhältnismäßig unbedeutende Arbeiten im gleichen Bande relativ ausführlich referiert wird, während ein ganz

wesentlicher Forschungsbeitrag fast sang- und klanglos übergangen wird, so kann dieses Verfahren unmöglich gebilligt werden. Schließlich muß man von den Referenten der einzelnen Abteilungen soviel Fingerspitzengefühl erwarten, daß sie allzu grobe Unterschiede im Ausmaß der Würdigung des Wichtigen und des Nebensächlichen zu vermeiden wissen. Auch auf anderen Gebieten scheint uns dieses Gleichgewicht noch nicht erreicht. Der Abschnitt „Arbeiten zur gesamten und zur mittelalterlichen deutschen Geschichte in polnischer Sprache" von H. F. Schmid, an sich ungemein dankenswert und einem dringenden Bedürfnis abhelfend, umfaßt in seiner Bibliographie nicht weniger als 455 Nummern. Danach zu urteilen, beschäftigen sich unsere polnischen Kollegen in einem geradezu erstaunlichen, man muß ja wohl sagen erfreulichen Ausmaß mit der deutschen Geschichte, noch dazu, wenn man bedenkt, daß nach Mitteilung des Referenten zwar die drei Jahre 1929—31, dagegen nicht 1932, und außerdem noch nicht die Neuerscheinungen auf dem Gebiet der Rechts-, Siedlungs-, Sozial-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte, sowie der Geschichte des geistigen Lebens, der Kriegsgeschichte und der Hilfswissenschaften berücksichtigt sind, also einige der wichtigsten geschichtlichen Sachgebiete; diese soll der nächste Jahrgang bringen. Wenn man beachtet, daß die allerdings systematisch etwas anders gekennzeichneten Nachbargebiete, wie Böhmen, Mähren, Schlesien und Südosteuropa (in mehrere Unterabteilungen aufgegliedert), von zwei gleichfalls ausgezeichneten Sachkennern, wie J. Pfitzner und K. Schünemann bearbeitet, nur jeweils 67 und 187 Nummern enthalten, so kann man sich des Gefühls nicht ganz entschlagen, daß hier ein gewisser Mangel an Gleichgewicht vorliegt, und zwar, wie näheres Zusehen lehrt, doch wohl dadurch, daß der Begriff „polnische Literatur über deutsche Geschichte" etwas allzuweit gefaßt ist.

Wir wollen indessen zum Schluß nochmals unserer dankbaren Anerkennung für das Gesamtwerk Ausdruck geben und gern bekennen, daß es sogar auf dem speziell hansischen Gebiete uns manches gebracht hat, was unserer Aufmerksamkeit bisher entgangen war, so die Heidelberger juristische Dissertation von H. Laubinger, Die rechtliche Gestaltung der deutschen Hanse. Aber warum senden uns die Herren Verfasser, oder, wenn sie, wie vielleicht in diesem Fall, als Doktoranden nicht die nötige Erfahrung besitzen, ihre Herren Professoren und wissenschaftlichen Väter ihre Ausarbeitungen nicht zu? Man kann unmöglich von uns verlangen, daß wir auch noch

die sämtlichen juristischen Dissertationen auf geschichtliche Hanseatica durchsehen.

Berlin. W. Vogel.

Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, herausgegeben von der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga, gedruckt auf Kosten des lettländischen Kulturfonds. Band I (1304—1459), 7. Lieferung (1458—1459) nebst Nachträgen (1316—1453), bearbeitet von **Leonid Arbusow** jun. Band II (1460—1494), 1. Lieferung (1460—1467), bearbeitet von **Albert Bauer.** Riga (Verlag E. Bruhns), 1933 u. 1934.

In meiner Besprechung im Jahrgang 1930 S. 179—182 dieser Zeitschrift habe ich mich über Plan und Anlage dieses wichtigen Quellenwerkes ausführlich verbreitet, so daß an dieser Stelle auf jene Anzeige verwiesen sei. Mit dem jetzt von Arbusow vorgelegten Schlußheft ist der Textteil des ersten Bandes (1304—1459) abgeschlossen, so daß nur noch die zur Erschließung des gewaltigen Quellenstoffes notwendigen Register ausstehen. Der zweite Band, der den Anschluß an den bereits 1910 erschienenen Band mit den Materialien aus der Regierungszeit des Ordensmeisters Wolter von Plettenberg (1494—1535) herstellen soll, wird mit einer ersten Lieferung durch Bauer eröffnet.

Das Schlußheft des ersten Bandes besteht zum größeren Teil aus Nachträgen , die bei Veröffentlichungen solcher Art kaum jemals zu vermeiden sein werden, sind doch mehrere Ergänzungen und Berichtigungen gelegentlichen Funden und Feststellungen freiwilliger Helfer wie Johansen in Reval und Maschke in Königsberg zu verdanken.

Da sind zunächst einige aufschlußreiche Ergänzungen zum Segewolder Bündnis des Deutschen Ordens mit den erzstiftischen Ständen gegen den Erzbischof von Riga von 1316 (n. 12a–f) auf Grund der Hallerschen Funde im Vatikanischen Archiv. Hallers Ausführungen zu diesen Geschehnissen, insonderheit sein Urteil über die Politik des Ordens und das Verhältnis des Erzbischofs zu seinem Domkapitel werden in wesentlichen Punkten berichtigt. Die Überlieferung der wichtigen Bündnisurkunde ist übersichtlich zusammenfassend dargestellt und im Anschluß daran ein neuer Abdruck nach den Vatikanischen Abschriften geliefert. Mit Befremden erfährt man bei dieser Gelegenheit, daß von den Krakauer Originalen der Czartoryskischen Bibliothek keine Photokopien zu erhalten

waren, so daß man in Ermangelung dessen die Vatikanischen Registertexte zugrundelegen mußte.

Einen späteren Kurialprozeß zwischen Erzbischof und Orden beleuchten Schreiben (n. 29[a—c]) des Domkapitels von Reval und der dortigen dänischen Räte an Papst und Kardinalskollegium von 1337/38, in denen der Orden gegenüber den schweren Anschuldigungen des Erzbischofs in Schutz genommen wird. Beide Stücke sind nach den in Livland befindlichen Originalen von Hennes in seinem Urkundenbuch des Deutschen Ordens schon 1861 einmal bekanntgemacht worden. Wie sind die Originalschreiben von Rom nach Livland zurückgekommen? Oder sind sie gar nicht nach Rom gelangt? Ob über diese Frage etwa aus Rückennotizen der einen heute noch erhaltenen Urkunde etwas hervorgeht, erfährt man nicht.

Ein Nachtrag (n. 129[a]) zu den Beratungen der livländischen Städte in Wenden und Dorpat über den Handel mit den Russen von 1388 berichtigt die zeitliche Einreihung einzelner Stücke im Hansischen Urkundenbuch, indem die undatierte Instruktion Rigas an seine Ratssendeboten (V n. 463), sowie die zu 1405 angesetzten Schreiben Rigas an Reval und Dorpats an Reval und Novgorod (ebd. n. 682, 685, 686) in den Zusammenhang der Verhandlungen von 1388 gebracht werden.

Die Ergänzungen aus dem Königsberger Staatsarchiv zur Einsetzung Silvester Stodeweschers zum Erzbischof von Riga 1448 (n. 517[a. c]) sind schon 1930 von G. Kroeger in seiner Studie über Erzbischof Silvester Stodewescher und seinen Kampf mit dem Orden um die Herrschaft über Riga (Mittlg. a. d. livl. Gesch. XXIV S. 156 u. 162) verwertet worden.

Das erste Heft der neuen Serie bringt die Akten einiger livländischer Städteversammlungen (Walk 1460 März 4—5, Pernau 1461 Febr. 8—9, Wolmar 1464 Febr. 21, Pernau 1465 März 11—12, Walk 1466 Sept. 15). Der wichtigste Verhandlungsgegenstand ist die Angelegenheit einer Erneuerung des 1465 ablaufenden Friedens für den deutschen Kaufmann in Novgorod.

Es ist selbstverständlich, daß durch die Akten und Rezesse der livländischen Ständetage die ältere Bearbeitung der livländischen Städteversammlungen in den Hanserezessen überholt wird. Dabei ist es nicht zu umgehen, daß die einschlägigen Stücke der Rezeßpublikation noch einmal gebracht werden, mehrfach mit Textverbesserung und in größerer Ausführlichkeit. Da die städtischen Belange mannigfach verflochten sind mit den innen- und außenpolitischen Verhältnissen des ganzen livländischen Raumes, so werden auch oft

spezielle hansische Angelegenheiten erst in das rechte Licht gerückt durch eine Gesamtbetrachtung der ständischen Verhandlungen, wie sie nun die Vorlage des vollständigen Materials gestattet. Der erläuternde Apparat in der ersten Lieferung der neuen Serie zeigt, daß hier die Zusammenhänge gelegentlich klarer erkennbar sind, als das auf Grund der Rezeßpublikation allein möglich ist. Man wird also für livländische Verhältnisse neben den hansischen Veröffentlichungen immer auch die Akten und Rezesse der livländischen Ständetage heranziehen müssen. Hier darf ich einschalten, daß umgekehrt für die Zeit von 1530—35 meine in Vorbereitung befindliche neue Reihe der Hanserezesse wiederum einige Ergänzungen zu dem alten Band 3 der livländischen Ständeakten bringen wird.

Magdeburg. G. Wentz.

Das Handlungsbuch der Holzschuher in Nürnberg von 1304—1307. Herausgegeben von **Anton Chroust** und **Hans Proesler.** (Veröffentlichungen der Gesellschaft für Fränkische Geschichte, 10. Reihe: Quellen zur Wirtschaftsgeschichte Frankens 1.) Erlangen 1934, Palm & Enke, LXXXIV u. 162 S.

Vor wenigen Jahren fand man in dem alten mittelfränkischen Schlößchen Grünsberg unter anderen vergilbten Schriften ein kleines, in Leder gebundenes Pergamentbüchlein. Wie sich später herausstellte, bedeutete der Fund eine wirtschaftsgeschichtliche Sensation: das älteste bisher bekannte deutsche Handelsbuch, der Familie Holzschuher von Nürnberg zugehörend, Vorfahren jenes Hieronymus Holzschuher, der 200 Jahre später Dürer zu einem seiner berühmtesten Porträts gesessen hat.

Das aufgefundene Buch verzeichnet auf 51 eng beschriebenen Blättern Geschäftsvorfälle der Jahre 1304 bis 1305. Sämtliche Buchungen sind in lateinischer Sprache. Kulturhistorisch eine interessante Tatsache: Kaufleute, also Laien, bedienen sich für ihre geschäftlichen Aufzeichnungen der lateinischen Sprache. Es war freilich kein Ciceronisches Latein; oft haben die Herren Prinzipale geradezu Ausdrücke der Nürnberger Mundart frischfröhlich in die klassische Sprache der Römer übersetzt. „Für sich“ z. B. wird schlankweg immer mit „ante se“ verdolmetscht. Wahrscheinlich verdanken wir gerade dieser mangelhaften Beherrschung des Lateins durch die Geschäftsinhaber die knappe Fassung aller Buchungen und den Umstand, daß immer wieder dieselben Formen und

Formeln wiederkehren. Mit der Grammatik wollten sich die Herren Holzschuher nicht gern einlassen. So wenig wie mit der löblichen Rechenkunst. Mit Addition und Subtraktion stand der mittelalterliche Kaufmann auf dem Kriegsfuß. Die Herren Holzschuher machten keine Ausnahme. Und wenn auch von den Abschlüssen der Konten kein einziger stimmt — nach unseren modernen Begriffen übelste Mißwirtschaft — so zweifeln wir trotzdem nicht daran, daß die Holzschuher für ihre Zeit ehrenwerte und vollendete Kaufleute waren.

Vier Holzschuher teilten sich in das Unternehmen, das sich uns als eine Familien-Handelsgemeinschaft darstellt. Jeder der vier aktiven Teilhaber schreibt seine Abschlüsse in das — vielleicht einzige — Geschäftsbuch der Firma, ohne Rücksicht, ob es sich um einen Belastungs- oder Erkennungsposten handelte. Die Geschäfte des Hauses Holzschuher waren verschiedener Art. Wir unterscheiden hauptsächlich zwei Gruppen: den Gewandschnitt, d. h. den Verkauf von Tuch und das Kreditgeschäft. Vor allem waren es die begehrten teuren flandrischen Tuche, welche die Firma Holzschuher in Nürnberg zum Verkauf ausgelegt hatte. Aus Aachen, Brügge, Brüssel, Doornik, Gent, Hüsbeck, Huy, Köln, Maastricht, Poperinghe und Ypern, ja sogar bis von England wurden die feinen Gewebe bezogen, in die sich die Kunden der Holzschuher kleideten. Der Jahresumsatz der Firma an flandrischem Tuch beläuft sich auf etwa 4500 Meter. Dabei handelt es sich durchweg um Kleinverkauf von wenigen Ellen bis herunter zu kleinen Bruchteilen einer Elle, bis zu 10 Zentimeter. Neben Stoffen verkaufte man auch andere Dinge, die mit dem Bekleidungswesen zusammenhingen: allerlei Zeug- und Webwaren, Stoffe zu Handschuhen und Strümpfen, aber auch Leder, Felle, Pelzwerk, Gürtel; ferner Messer, Schwerter, Panzer und Helme, Sättel; Getreide, Heu, Wein, Häute, Pferde, Schweine, Geflügel, Pergament, Pfeffer, Muskat, Ingwer, Safran und Olivenöl verkaufen die geschäftstüchtigen Holzschuher bei Gelegenheit. Der Kaufmann jener Tage war eben der Mann, der alles machte, der alles hatte und alles besorgen konnte, was für Geld zu haben war, ja der sogar das Geld besorgte, wenn dieses seinem kauflustigen Kunden ausgegangen war. Im Prinzip unterschieden sich noch 300 Jahre später hierin große internationale Bankhäuser kaum vom kleinen jüdischen Händler. Das zweite große Geschäft der Holzschuherfirma, und wahrscheinlich auch der meisten anderen Kaufherren jener Zeit, war das Kreditgeschäft. Wie es scheint hatten die wenigsten Kunden Bargeld im Beutel, wenn sie die Gewölbe des Kaufmanns betraten. Das meiste ging auf

Kredit. Aber man kaufte nicht nur Waren auf Borg. Wenn dem Rittersmann oder dem Herrn Bischof in der Stadt Nürnberg das von zuhause mitgenommene Geld ausgegangen war, so gingen sie zu ihrem Kaufmann und ließen sich ein paar Pfund Heller vorstrecken. Die Holzschuher waren in dieser Beziehung sehr kulant, auch gegen gefährliche Pumpgenies wie es der Graf Ulrich und der Kanonikus Friedrich von Truhendingen waren, deren Konten im Holzschuherbuch nicht weniger als 101 bezw. 97 Schuldposten aufweisen, wohlverstanden innerhalb eines Jahres.

Die Kunden der Firma teilt das Buch selbst in drei Gruppen und zwar der damaligen gesellschaftlichen Gliederung entsprechend in die drei Stände: Adel, Geistlichkeit und Bürgerschaft. Nach diesem für ein Geschäftsbuch zweifellos originellen Schema ist das Büchlein angelegt: Zu Beginn 242 Konten Adeliger, dann 53 Konten für Geistliche, schließlich 150 Konten für Bürgersleute. Innerhalb der Stände verzeichnet das Handlungsbuch ein buntes Durcheinander. Da stehen Dynasten neben Dienstleuten, Reichsfürsten neben niederen Beamten, Bischöfe neben Priestern und Mönchen, Angehörige des späteren Patriziats neben Krämern, Badern und Juden.

Nur ein kleiner Teil der Geschäfte scheint Zug um Zug getätigt worden zu sein. Sofortige Barzahlung war vermutlich selten. Dafür begegnet uns in jenen geldarmen Zeiten manchmal noch der Naturaltausch: Stoffe werden gegen Getreide, Hafer, Heu, Schweine und dergleichen schöne Dinge eingehandelt. Aber am allerliebsten kauften die hohen Herren, die nie allzuviel flüssiges Bargeld hatten, auf Kredit. Das war angenehmer als die Valuta in Form von Heuwagen oder kleinen Schweineherden mitzuführen. In solchen Fällen, in denen die gekaufte Ware nicht gleich bezahlt wurde, war es üblich, daß der Käufer einen oder mehrere Bürgen stellte. Ihre Namen wurden im Buch säuberlich verzeichnet, damit man sich sogleich an sie halten konnte, wenn der Schuldner nicht so pünktlich zahlte wie er versprochen hatte. Standesgenossen, Nachbarn und Verwandte bürgen in solchen Fällen gewöhnlich füreinander; Herren bürgen für ihre Diener, aber auch umgekehrt. An die Stelle einer Bürgschaft Dritter tritt, wohl in Fällen, wo Bürgen nicht zu beschaffen waren, eine Eidesleistung des Käufers, welcher einen heiligen Schwur tat, daß er pünktlich zahlen werde. In wenigen Fällen kennt unser Handelsbuch auch die dingliche Haftung anstelle der persönlichen. So forderten die Holzschuher von einigen besonders stark in Kreide stehenden Kunden einen Teil ihrer

herrschaftlichen Grundrenten, Gefälle und Zehnten aus ihren Dörfern als Nutzungspfand. Manchmal hielten es die Holzschuher für notwendig diesen oder jenen Herrn Ritter durch Überreichung eines Kontenauszuges an seine bestehenden Verbindlichkeiten zu erinnern. Auch das geschah vor Zeugen; wohl damit der hohe Herr eine Ausrede weniger hatte, wenn er trotzdem wieder nicht zahlte. Bei den Darlehen, welche in großer Zahl verbucht sind, handelt es sich durchweg um kleinere Beträge; es waren wohl Gefälligkeitsdarlehen auf kurze Zeit, für die Zinsen nicht offiziell berechnet wurden; was natürlich nicht ausschließt, daß der Geldgeber daran verdiente. Und hier erscheint nun unter vielen anderen auch jener Rittersmann, der ähnlich wie Columbus einen großen Teil seiner Popularität einigen simplen Hühnereiern verdankt: Seifrid Schweppermann. Er ist als „der brave Schweppermann" in die Geschichte eingegangen. Das hat ihn aber, wie wir sehen, zu seinen Lebzeiten keinesfalls gehindert, bisweilen andere Leute anzupumpen. Zweimal steht sein Name im Handelsbuch der Holzschuher: einmal als Bürge für den Reichsvogt von Nürnberg, das anderemal als Debitor über 5 Pfund Heller. Für diesen Betrag konnte man sich bei der Firma Holzschuher etwa 7 Meter flandrisches Tuch kaufen. Für das gleiche Geld bekam man im Jahre 1304 aber auch schon ein — nicht mehr ganz feuriges — Pferd. Was der brave Schweppermann mit dem geborgten Geld angefangen hat, verschweigt der Eintrag diskreterweise. Zu Schweppermanns Ehrenrettung sei aber festgestellt, daß er die Hälfte des gepumpten Geldes wieder zurückzahlte und somit durch die Tat bewies, daß er wirklich ein braver Schweppermann war.

Was den Kreditgeschäften der Holzschuher besonderes Interesse verleiht sind die Darlehen an Juden. Juden als Kreditnehmer, die wir doch sonst im Laufe der Geschichte immer nur als Geldleiher kennen? Vermutlich hängt diese überraschende Feststellung zusammen mit den schweren Judenverfolgungen der Jahre 1298 bis 1307. Jedenfalls waren die wenigen Juden, die der Verfolgung entgangen waren, zeitweise darauf angewiesen, fremdes Geld aufzunehmen, um leben oder Geschäfte machen zu können. Wenn es so war, so haben die Holzschuher die Konjunktur ausgenützt. Christen wurden keine Zinsen berechnet — wenigstens nicht offenkundig, dafür hielt man sich an den Juden schadlos. In elf eindeutig liegenden Fällen beträgt der von Holzschuher in Ansatz gebrachte Jahreszinsfuß, den die Juden für kurzfristige Darlehen von ½—2 Jahr zahlen mußten, 63% bis zu 220%.

Im Durchschnitt betrug der jährliche Zinssatz etwa 100%. Trotz dieser ungeheuren Höhe der Zinsen ist es aber durchaus nicht von der Hand zu weisen, daß die Juden selbst in diesen Fällen nur Geldvermittler waren, daß sie die geborgten Gelder wieder weiter verliehen und dafür noch höhere Zinsen erhielten. Für das Jahr 1298 erfahren wir aus einer Nürnberger Chronik, daß die Juden den Kaisern und Königen große Darlehen gewährten. Was werden diese bedauernswerten Könige Zinsen gezahlt haben?! Allerdings kennen wir auch ein Gesetz aus jener Zeit, das den Nürnberger Juden ausdrücklich verbot mehr als 65% Zinsen im Jahr zu nehmen. Aber sie haben sich um dieses Gesetz wahrscheinlich ebensowenig gekümmert wie die Herren Holzschuher und andere Kaufleute um das Verbot der Breslauer Synode, welches „allen Christen bei Strafe der Excommunikation jeden geschäftlichen oder außergeschäftlichen Verkehr mit Juden" untersagte.

Dieses älteste deutsche Handelsbuch läßt uns einen Blick tun in den Alltag einer Zeit, die uns sonst nur kündet von Krönungen, Kriegen und Kometen.

Kempten (Allgäu). Alfred Weitnauer.

Histoire du Moyen Age. Bd. 8: **H. Pirenne, G. Cohen** und **H. Focillon,** La civilisation occidentale au moyen âge du XIe siècle au milieu du XVe siècle. — Paris 1933 — 705 S.

Der Tod des großen belgischen Historikers Henri Pirenne (geboren am 23. Dezember 1862 in Verviers, gestorben am 24. Oktober 1935 in Ukkel-Brüssel) ist ein unersetzlicher Verlust für die gesamte Geschichtswissenschaft. Dem berühmten Geschichtsschreiber Belgiens war es vergönnt, seine fundamentale „Histoire de Belgique", die in sieben Bänden von der Römerzeit bis zum Weltkrieg reicht, abschließen zu dürfen. Wie er 1899 den ersten Band des Werkes in deutscher Sprache und in einer deutschen Sammlung veröffentlichte, so hat er noch zuletzt voll Stolz bekannt, daß er seine Schulung in erster Linie der deutschen Wissenschaft verdanke. Als Schüler und Freund Lamprechts, diesen an Talent und Wirkung noch überragend, hat er deutsche wissenschaftliche Methoden planmäßig in Belgien einzupflanzen versucht, und bei seinem Tode gab es keinen Historiker in Belgien mehr, der nicht direkt oder indirekt unter dem beherrschenden Einfluß seiner Persönlichkeit und seiner Methode gestanden hätte. Der Weltkrieg hat ihn, einen glühenden belgischen Patrioten, in einen tragischen Konflikt

mit der deutschen Wissenschaft gebracht, doch aus freiem Willen und mit einer großartigen Geste hatte er wieder seinen Frieden mit ihr geschlossen und darüber auch öffentlich Zeugnis abgelegt. Sein Hauptwerk war begleitet von einer unabsehbaren Fülle wissenschaftlicher Spezialuntersuchungen und die flandrische Wirtschaftsgeschichte wie die Geschichte des niederländischen Städtewesens verdankt ihm entscheidende Anregungen. Gerade in hansischen wissenschaftlichen Kreisen sind diese Arbeiten stets mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt worden. Seine Einzeluntersuchungen auf diesem Gebiet krönte er durch die zusammenfassende Arbeit „Les villes du Moyen Age; Essai d'Histoire économique et sociale — Bruxelles 1927 —", die durch ihre glänzende Gedankenfülle und umfassende Beherrschung des Materials allgemeine Beachtung fand. Seinen unvergleichlichen Erfolg als Lehrer verdankt er zunächst seiner seltenen Herzensgüte — niemand, der von ihm wissenschaftliche Belehrung empfangen hat, wird sie vergessen — in wissenschaftlicher Beziehung aber seiner vielleicht einzigartigen schöpferischen Fähigkeit, immer wieder neue und bisher unbekannte Zusammenhänge zu sehen, deren Verfolgung er so oft seinen Schülern überließ und die fast immer reiche Ergebnisse brachte. Diese außerordentliche Kraft der Anregung hat ihm auch neben der großen positiven Leistung einen so hervorragenden Platz in der Geschichtswissenschaft eingetragen. Das Schicksal jedes historischen Werkes ist es, einmal überholt zu werden; es ist vor allem die Wendung und Richtung, die sie der Forschung gegeben haben, die die großen Historiker unsterblich macht. So werden denn die Impulse, die von der Forschung Pirennes ausgehen, mit großer Lebendigkeit weiter wirken, und sein Lebenswerk wird in der belgischen Geschichtsschreibung ein historischer Wendepunkt bleiben.

Nach Vollendung der Histoire de Belgique im Jahre 1932 war das wissenschaftliche Interesse Pirennes fast ausschließlich auf das große Problem des Überganges der spätantiken Wirtschaft zum MA. gerichtet, mit der er sich schon seit Jahren nebenbei beschäftigt hatte. Der Plan eines umfassenden Werkes über diese Fragen hatte in der letzten Zeit bereits greifbare Gestalt angenommen und man hoffte bei seiner großen Arbeitskraft in absehbarer Zeit auf dessen Erscheinen. Was davon vorhanden ist, ist zur Zeit noch nicht bekannt. Um so höheren Wert hat aber die vorliegende Arbeit, weil sie in klarer und übersichtlicher Form die Grundzüge seiner Anschauung über den großen Wendepunkt in der frühmittelalterlichen Wirtschaft darlegt. Im Rahmen der Histoire générale,

die unter der Leitung von Gustave Glotz stand, behandelt der Bd. 8 die abendländische Zivilisation im MA. vom 11. bis zum 15. Jh. An dieser Stelle wird aber nur der erste Teil (S. 3 bis 189) besprochen werden, der allein aus der Feder Pirennes stammt und sich mit der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung beschäftigt. Die Selbständigkeit der Arbeit geht auch schon daraus hervor, daß sie sich mit voller Absicht nicht an die allgemeinen Zeitgrenzen hält, sondern mit dem Ende der Merowingerzeit im 7. Jh. beginnt und dagegen das 14. und 15. Jh. nur in Kürze behandelt. Pirenne will damit bekunden, daß er die Zeit vom 7. bis zum 13. Jh. als eine gewisse Einheit auffaßt und es gibt ihm Gelegenheit, seine These von dem Ende der spätantiken Wirtschaft darzulegen. Bekanntlich hat er zuerst in seinem Aufsatz „Mahomet et Charlemagne" im ersten Band der Revue belge de philologie et d'histoire im Jahr 1922 die neue Auffassung zu begründen versucht, daß erst das Vordringen des Islam an die Küsten des Mittelmeers die spätantike Wirtschaft, die um das Mittelmeer gravitierte, zum Erliegen gebracht habe. Wenn er sich hierbei im Einklang befand mit der Ansicht von Dopsch, der den Einschnitt zwischen Antike und MA. leugnet, so steht er in der Beurteilung der Auswirkungen der Schließung des Mittelmeers für den abendländischen Handel im Gegensatz zu Dopsch. Die Folgen der Störung des Mittelmeerhandels sind nach ihm höchst weittragender Natur. Zunächst hat sich im Frankenreich der nordsüdliche Wirtschaftszug in einen westöstlichen geändert, wodurch allein starke Umschichtungen hervorgerufen wurden. Aber weitergehend ist er der Ansicht, daß der abendländische Fernhandel, der sich bis dahin vor allem in den alten Römerstädten noch behauptet hatte, nunmehr ein verhältnismäßig plötzliches Ende fand, da er damals vorwiegend auf dem Austausch orientalischer Waren gegen abendländische Produkte beruhte. Die dringende Nachfrage, die trotzdem weiter nach orientalischen Luxuserzeugnissen bestand, führte bei der Unmöglichkeit, dagegen europäische Massenprodukte auszuführen, zu einer raschen Entgoldung des Abendlandes und zu einer allgemeinen Verarmung. Mit dem Fernhandel ging auch der große Kaufmannsstand zugrunde und die Städte sanken zu wirtschaftlicher Bedeutungslosigkeit herab. Nur zu sehr erinnert die Schilderung an wirtschaftliche Vorgänge der Gegenwart, weil auch wir die weittragenden Folgen einer Zerreißung des Welthandels und eines plötzlichen Abstoppens des Warenaustausches erleben. Die Notwendigkeit, hierbei zu neuen großen Lösungen zu kommen, zeigte sich auch in der

Karolingerzeit. Es ist daher von hohem Interesse, wie Pirenne die Wirkung dieser Vorgänge auf das Frankenreich beurteilt. Nach ihm ist der Übergang zur geschlossenen Domanialwirtschaft nichts weiter als eine Notlösung, weil die Großgrundherrschaften keine Märkte mehr für ihre Erzeugnisse fanden und andererseits daher keine Mittel mehr besaßen, sich im Handel handwerkliche oder Industrieerzeugnisse zu beschaffen. Die Wirtschaft verlor infolgedessen den letzten Rest von städtischem Charakter und wurde reine Agrarwirtschaft.

Die endgültige Wendung zu Grund und Boden erfolgte nach ihm durchaus zwangsläufig, wenn sie auch natürlich seit der dauernden Festsetzung der Germanen auf römischem Boden sich längst vorbereitet hatte. Interessant ist es, daß hiermit der Übergang der politischen Gewalt in die Hand einer ziemlich kleinen Schicht von Großgrundbesitzern in engste Verbindung gebracht wird. Gegen diese Ansichten sind von Dopsch und manchen anderen, selbst eigenen Schülern Pirennes, zahlreiche Einwendungen erhoben worden. Gewiß ist, daß der von Pirenne angenommene grundsätzliche Einschnitt in der Wirtschaft nicht schematisch für alle Teile des Abendlandes oder auch nur des fränkischen Reiches zu gelten hat. Dennoch betreffen die abweichenden Feststellungen bisher mehr Sonderfälle als die Hauptursache und es ist nicht zweifelhaft, daß die neue These Pirennes eine der fruchtbarsten Anregungen für die frühmittelalterliche Geschichte darstellt. Sie ist vor allem geeignet, einem besseren Verständnis der wirtschaftlichen und auch politischen Vorgänge der Karolingerzeit den Weg zu bahnen.

Nach dem Fall des antiken Wirtschaftssystems wird der allmähliche wirtschaftliche Wiederaufstieg des Abendlandes dargestellt. Besondere Beachtung verdienen gerade an dieser Stelle die Ausführungen über die wirtschaftliche Tätigkeit der Skandinavier vom 9. bis zum 11. Jh. Schon W. Vogel hatte in seinem bekannten Normannenbuch die wirtschaftliche Seite der Wikingerzüge stark herausgearbeitet. Pirenne entwirft ein großartiges Bild eines weit ausgreifenden Wirtschaftsverkehrs durch die Skandinavier, der sich von Dänemark und Norwegen nach Westen und von Schweden nach Osten bis nach Byzanz hinunter ausdehnte und bei dem überall in ähnlicher Form kriegerische und kaufmännische Tätigkeit Hand in Hand ging. Machtvollen politischen Ausdruck fand dieses weltweite Streben in dem Reiche Knuds des Großen. Mit Recht vergleicht Pirenne die Skandinavier mit den Griechen der homerischen Zeit.

Den entscheidenden Anstoß zu einem neuen Welthandel

hat nach Pirenne die Wiedereröffnung der christlichen Schifffahrt auf dem Mittelmeer gegeben, in die er wirtschaftlich die Kreuzzüge eingliedert. Das Wichtigste war natürlich der militärische Vorstoß des Abendlandes nach dem Orient und die Wiedergewinnung der Seegeltung gegenüber den islamischen Staaten. Für den wirtschaftlichen Austausch aber war es von fundamentaler Bedeutung, daß das Abendland nunmehr auch ein im Orient stark begehrtes Produkt besaß und zwar die flandrischen Tuche. Pirenne selbst hat in einem besonderen Aufsatz nachgewiesen, daß skandinavische Schiffe bereits im 11. Jh. flandrische Tuche bis in den fernsten Osten getragen hatten. Im Mittelmeerhandel spielen sie bald darauf dieselbe bedeutende Rolle. Für den nächstfolgenden Abschnitt, der in großen Zügen den Wiederaufstieg des Städtewesens im Abendlande zeichnet, sei auf das schon erwähnte Buch Pirennes, Les villes du moyen âge und die wichtige Besprechung dazu von F. Rörig, HGbll. 1928, S. 196 f. verwiesen. Es folgen dann wichtige Ausführungen über das Land und die ländlichen Klassen, wobei besonders die Darstellung der Rückwirkung der starken Bevölkerungsvermehrung auf die Agrarverhältnisse erwähnt werden soll. Die feste Ordnung der alten Großgrundherrschaften, der Lehnsgüter und der Pachtbesitzungen erschwerte die Unterbringung des neuen Bevölkerungszuwachses, da der Grund und Boden großenteils gebunden war. Besonders hervorgehoben wird für Flandern die Tätigkeit der Zisterzienser, die sich wüsten und sumpfigen Besitz übereignen ließen und auf ihm zuerst planmäßig kleinere Neusiedlungen vornahmen. Schon zu Beginn des 11. Jh.s haben aber auch die Grafen von Flandern die Eindeichung selbst in die Hand genommen und es entstanden überall Neustädte. Die Rückwirkung auf die Lage der unteren Klassen war bedeutend, weil dadurch eine starke Zahl von tatsächlich Freien geschaffen wurde, da eine solche mühsame und gefährliche Arbeit eine freie Stellung der Siedler unerläßlich machte. Der Hinweis auf die Tätigkeit der Flamen in Deutschland für Meliorationsarbeiten und die Tatsache, daß auf deutschem Boden „flämisches Recht" als ein Zeichen der Freiheit galt, sollte auch für die deutsche Wissenschaft eine Anregung sein, diese Frage eingehender zu behandeln. Es fehlt noch die grundlegende Arbeit über die Bedeutung des flämischen und wallonischen Blutes für das deutsche Volkstum. Der Abschnitt über die deutsche Kolonisation im Osten ist dagegen viel zu knapp ausgefallen und wird dieser großen Leistung nicht voll gerecht.

Das nächste Kapitel handelt über die äußeren Bedin-

gungen des Handels bis zum Ende des 13. Jh.s. Es werden die Schwierigkeiten der schlechten und mangelnden Verkehrsstraßen, der Zollhindernisse und die Gefahren der Schiffahrt geschildert. Bei der Darstellung des Münzwesens wird mit Recht die grundlegende Bedeutung der karolingischen Münzordnung für die Zeit bis zur französischen Revolution und noch für das Münzwesen des englischen Weltreiches bis zur Gegenwart betont. Merkwürdig ist, daß eine Zeit, in der der Münzumlauf denkbar niedrig war, dennoch ein so konstantes System habe schaffen können. Das Verdienst wird vor allem Karl dem Großen zugesprochen, der in klarer Voraussicht einen Schlußstrich unter das antike Geldwesen gezogen habe und den Sieg der reinen Silberwährung und ebenso der Rechenmünze entschied. Sehr beachtenswert sind die Ausführungen über die Naturalwirtschaft. Es wird unzweideutig festgestellt, daß auch in den schwierigsten Zeiten des MA.s niemals das Geld seine wirtschaftliche Funktion eingebüßt habe. Nur der Umlauf des Geldes sei mit dem abnehmenden Handel zurückgegangen.

Der nächste Abschnitt ist der eigentlichen Tätigkeit des Handels, dem Warenaustausch, gewidmet. Interessant ist der Vergleich zwischen Brügge und Venedig als den großen Handelszentren. Venedig habe niemals die Bedeutung Brügges als internationaler Markt besessen, sondern seine Stellung beruhte auf der eigenen Schiffahrt und der militärischen Seegeltung der Venetianer. In Brügge aber war und blieb der Tauschverkehr zwischen den Nationen und der Verkauf der so begehrten Tuche stets allein ausschlaggebend. Die Tätigkeit der Hanse wird im Anschluß daran in einem kurzen Abriß dargestellt. Hier hat bereits Oppermann in einer sehr lehrreichen Besprechung (Tijdschr. v. Geschied. 1935, 50, 76—80) eine Reihe von Vorbehalten gemacht und auf einzelne Unrichtigkeiten hingewiesen. Der Blick Pirennes war immer zuerst auf die Niederlande und besonders Flandern gerichtet, und so sind auch in dieser allgemeinen Darstellung, abgesehen von der ersten großen These, die niederländischen Partien die besten. Nur in einem Punkte finden sich auch in diesem Kapitel besonders originale Bemerkungen, sie betreffen die Herausarbeitung des Weinhandels für Frankreich als des eigentlichen französischen Hauptaustauschproduktes; vgl. hierzu W. Vogel, HGbll. 1933, S. 243. Anschließend daran wird die Frage des Kapitalismus im hohen MA. erörtert. Hier sind die Ausführungen Pirennes von allgemeiner, auch für die Gegenwart wichtiger Bedeutung. Gegenüber der stark dogmatischen Theorie, die sich namentlich bei den Wirt-

schaftshistorikern des letzten Jahrhunderts findet, zeigt er aus der Fülle seiner historischen Kenntnis, daß bereits im 12. Jahrhundert in den Niederlanden kapitalistische Wirtschaftsformen mit Sicherheit nachweisbar sind. Ferner bemerkt er, daß es keineswegs nur Großgrundbesitzer waren, die einen Teil ihres Besitzes zu kaufmännischen Geschäften verwandten, sondern oft kleine Leute, die mit Hilfe von Krediten zu ungewöhnlichem Besitz gelangten. Vermögenbildend war allerdings nur der Fernhandel und hierfür war gerade im MA. nicht nur Klugheit, sondern ganz persönlicher Mut notwendig. Wie in den Normannen zuerst der kaufmännische Krieger erscheint, so zeigt das MA. wehrhafte Kaufleute, worauf ja besonders Rörig in seinen Arbeiten hingewiesen hat.

In den folgenden Kapiteln wird die Wirkung der ausgebildeten Industrie und des neuen Welthandels auf die Städte geschildert. Hier liegt vor allem zu Grunde die meisterhafte Darstellung der flandrischen und niederländischen Verhältnisse in seiner Histoire de Belgique, so namentlich für die wilden sozialen Klassenkämpfe in den flandrischen Städten. In Deutschland und besonders in den Hansestädten verlief die Entwicklung wesentlich anders, wie auch Pirenne kurz bemerkt. Den Schluß bildet die gewaltige soziale Krisis des 14. und 15. Jh.s, die wiederum einen bedeutenden Einschnitt in der Wirtschaftsgeschichte bedeutet und die zu einer neuen wirtschaftlichen und sozialen Ordnung führte.

Obwohl die Arbeit großenteils auf dem soliden Grund eigener umfassender Arbeiten steht, so sind dennoch die neuen Anregungen, die sie enthält, höchst bedeutend. In der klaren und kühnen Zusammenfassung so vieler Ergebnisse bringt sie ein interessantes neues Bild der europäischen Wirtschaftsgeschichte über fast ein Jahrtausend.

Berlin-Westend. Heinrich Sproemberg.

Ch. Verlinden, Robert Ier le Frison, comte de Flandre. Étude d'histoire politique. (Werken uitgegeven door de Faculteit der Wijsbegeerte en Letteren, Universiteit te Gent, 72e aflevering) — Antwerpen/Paris/'s Gravenhage 1935 — 210 S.

Ausgangspunkt für diese Arbeit, die zu den bedeutendsten Neuerscheinungen über die flandrische Geschichte des Mittelalters gehört, war ein Wort Pirennes, der Robert den Friesen als eine der bemerkenswertesten Persönlichkeiten des 11. Jahrhunderts bezeichnet, der bestimmend auf den Gang der flandrischen Geschichte bis auf Karl den Guten ein-

gewirkt habe. Es zeigt das eine sehr hohe Meinung von dem flandrischen Fürsten, denn sein Leben fällt in eine Zeit, die ungewöhnlich reich war an hervorragenden Männern, war er doch ein Zeitgenosse Kaiser Heinrichs IV. und Gregors VII., und in dem großen Ringen zwischen Kirche und Staat sind damals eine Fülle von Talenten verschiedenster Art in das Licht der Öffentlichkeit getreten. Robert I. hat in seinem bewegten Leben mit einer großen Zahl der führenden Persönlichkeiten seiner Zeit in nahen, freundlichen oder feindlichen Beziehungen gestanden und er hat in der internationalen Politik — wenn man damals von einer solchen sprechen darf — eine sehr aktive Rolle gespielt. Bereits sein Vater Balduin V. hat einmal gleichsam die Waage des europäischen Geschickes in seiner Hand gehalten, als er die Eroberung Englands durch Wilhelm von der Normandie zuließ, die er — und vielleicht nur er — verhindern konnte. Der Aufstieg des Vaters wurde durch äußere Umstände stark begünstigt, der Sohn dagegen verdankt alles sich selbst und hat die Macht, die er an sich gerissen hat, fortgesetzt gegen Feinde von allen Seiten verteidigen müssen. Aber er hinterließ ein Flandern, das weit stärker und in sich gefestigter war als bei dem Tode seines Vaters. In die Geschichte der deutschen Westmark Niederlothringen hat Robert der Friese als hartnäckiger Gegner Heinrichs IV. tief eingegriffen, und er hat einen höchst bedeutenden Anteil an dem Niedergang der Reichsmacht in diesem Gebiet gehabt. Unverkennbar ist aber auch, daß die von ihm geförderte verfassungsrechtliche und wirtschaftliche Ordnung in Flandern starke Wirkungen auf die benachbarten Reichsterritorien geübt hat. Darum verdient seine erste große Biographie die besondere Aufmerksamkeit der deutschen und nicht zuletzt der niederdeutschen Geschichtsforschung.

Der Verfasser, einer der tüchtigsten Schüler Pirennes und Ganshofs, hat bereits verschiedene beachtenswerte Aufsätze zu Einzelfragen des Themas veröffentlicht. Seine Aufgabe war keineswegs einfach, denn es fehlte fast gänzlich an Vorarbeiten. Abgesehen von der guten deutschen Dissertation von E. Schmiele, Robert der Friese, Teil 1 — Göttingen 1872 —, die aber nur die Frühzeit behandelt, lagen in der Hauptsache Arbeiten Pirennes vor, so z. B. sein Aufsatz in der Biographie nationale de Belgique, in denen nur in großen Zügen das Regiment Roberts behandelt wurde. Den Wert der Vorarbeiten, auch der deutschen, hat der Verfasser voll anerkannt, tatsächlich aber stellt sein Werk die erste umfassende und kritische Biographie Roberts I. dar. Es ergab sich daraus die Notwendigkeit, zu einer Reihe viel umstrittener Fragen Stel-

lung zu nehmen. Das ist stets mit Sorgfalt und besonnener Zurückhaltung erfolgt. Dennoch sei es auf Grund langjähriger Forschungen gestattet, mit Rücksicht auf die Tragweite der Probleme, zu den gefundenen Lösungen einige Anmerkungen zu machen.

Für die Zeit Roberts von der Geburt bis zur Heirat (ca. 1030—1063) haben wir außer ganz gelegentlichen urkundlichen Erwähnungen nur einen ausführlichen Bericht über ihn, und zwar aus der Feder Lamberts von Hersfeld. Seine Erzählung ist fast ein Roman und stellt den flandrischen Fürstensohn als eine Art abenteuernden Seekönig dar. Leider stehen die Einzelheiten oft in Widerspruch mit den historischen Möglichkeiten. Da nun Lambert überhaupt als Geschichtsschreiber einen schlechten Ruf genießt, so hat man seit langem vieles aus seinen Nachrichten über Robert beanstandet. Der Verfasser tritt für eine Radikallösung ein und verwirft den Bericht in Bausch und Bogen. Wahrscheinlich hat er damit Recht, aber die Erklärungen, die er für die Erfindungen Lamberts gibt, scheinen noch nicht ganz überzeugend zu sein. Die Ansicht Ganshofs, daß Lambert den Grafen als Gregorianer besonders verherrlichen wollte, verwirft er. Zu bedenken bleibt doch aber, daß der sächsische Chronist ein Zeitgenosse Roberts gewesen ist und sogar in Byzanz war, also besondere Möglichkeiten besaß, sich über die von ihm geschilderte Orientfahrt Roberts zu unterrichten. Noch weniger überzeugend ist es, wenn der Verfasser aus dem im ganzen abgelehnten Bericht eine Einzelheit als wichtiges Zeugnis ausnehmen will. Die Seezüge Roberts sollen zwar ein Phantasiegebilde Lamberts sein, die Auffassung, daß Flandern damals ein Seefahrerstaat war, aber doch Geltung behalten. Hier stehen wir wieder vor einem Problem, über das wohl meistens zu leicht hinweggegangen wird. Pirenne hat in seiner Histoire de Belgique (I [5] — Bruxelles 1929 — S. 265 f.) bemerkt, daß seit dem 13. Jahrhundert bis zur Gegenwart es in der Hauptsache fremde Schiffe, darunter bekanntlich zahlreiche aus den Hansestädten, waren, die die flandrischen Häfen füllten und die Ein- und Ausfuhr der Waren besorgten. Für die frühere Zeit hat er an derselben Stelle Nachrichten über die flandrische Schiffahrt zusammengestellt und neigt zu der Ansicht, daß sie zeitweise bedeutend war. Indessen die Zeugnisse sind mehr als dürftig und es ist nicht zu leugnen, daß die Erzählungen Lamberts über die Seefahrten Roberts hierbei stets eine besondere Rolle gespielt haben. So ist die Beseitigung dieses Zeugnisses nicht ohne Belang für die Schiffahrtsgeschichte, und in seinem interessanten Artikel

über den flandrischen Tuchhandel nach Rußland im 11. Jahrhundert (Draps d'Ypres à Novgorod au commencement du XIIe siècle, Revue belge de phil. et d'hist., 9, 563—566) hat Pirenne angenommen, daß der Transport der Waren auf skandinavischen Schiffen erfolgt sei. Um des Zusammenhanges willen sei gleich hier noch eine andere Nachricht erörtert, aus der Schlüsse auf eine flandrische Flotte gezogen worden sind. Robert, der aus persönlichen Gründen der Feind seines Schwagers Wilhelm von England war, hat die Pläne des Königs Knud IV. von Dänemark auf England energisch unterstützt. Im allgemeinen hat man durchaus den Eindruck, daß eine flandrische Flottenaktion dabei nicht vorgesehen war, sondern die flandrische Küste nur als Flottenbasis für die skandinavische Flotte dienen sollte. Indessen Wilhelm von Malmesbury (12. Jh.) berichtet wohl, daß Knud eine Flotte von 1000 und mehr Schiffen (naves) ausgerüstet habe und fügt hinzu, daß ihm Robert der Friese Hilfe gewährte mit dem Zusatz „sexcentarum ratium dominus". Das übersetzt auch der Verfasser mit „Booten", möchte aber doch aus der Notiz den Beweis des Vorhandenseins einer flandrischen Flotte entnehmen (S. 109 N. 3). Es wäre aber doch zu untersuchen, ob es sich hierbei wirklich um eine Flotte und nicht um Fahrzeuge der Küstenschiffahrt und Fischerei gehandelt hat, die natürlich an der flandrischen Küste immer getrieben wurde. Wir hören auch sonst ungewöhnlich wenig von flandrischen Kriegsfahrten zur See, mit Ausnahme des Gebietes von Boulogne, das immer eine Sonderstellung eingenommen hat. Vielleicht bestehen doch Zusammenhänge zwischen der Art der Bevölkerung und der Neigung zur Seefahrt, wobei der sächsische Anteil (Boulogne) und der friesische in Seeland möglicherweise einen stärkeren Drang zur See besaß als die salischen Franken in Flandern. Das sollen indessen nur Anregungen sein, die einer strengen wissenschaftlichen Nachprüfung bedürfen.

Für die Regentschaft Roberts im späteren Holland, die er durch seine Heirat mit der jungen Witwe Florenz' I. († 1061), einer Tochter des Sachsenherzogs Bernhard II. aus Billungergeschlecht, erwarb, hat der Verfasser ebenfalls ein wichtiges Quellenzeugnis beseitigen zu müssen geglaubt, worüber er, wie über die Lambert-Frage, bereits in einem Sonderaufsatz gehandelt hat. Man nahm bisher an, daß ein Bericht des Abtes Theofried von Echternach über Kämpfe auf Walcheren gegen Robert den Friesen in Verbindung zu setzen sei mit den Anfängen seiner Regentschaft. Der Verfasser indessen will die sicher sehr ausgeschmückte Erzählung auf

Ereignisse der späteren Zeit, ca. 1083, beziehen und sieht darin eine Art Polizeiaktion Roberts als Graf von Flandern. In einer ausgezeichneten Untersuchung über die hochmittelalterlichen Verfassungszustände auf Walcheren ist aber Huizinga (Burg en Kerspel in Walcheren, Mededeel. d. Koninkl. Akademie van Wetenschappen, afd. Letterkunde, deel 80, serie B. Nr. 2 S. 27 f.) dieser Auffassung mit sehr beachtenswerten Gründen entgegengetreten. Man wird die bereits angekündigte Antwort des Verfassers abwarten müssen, ehe man endgültig Stellung nehmen kann. Die Darstellung der Verhältnisse in dem friesischen Erbe seines minderjährigen Stiefsohnes Dietrich V. ist sehr sorgsam, sie beruht vornehmlich auf dem grundlegenden Aufsatz Oppermanns über die Grafschaft Holland und das Reich und den Forschungen Gosses'.

Während der ganzen Regentschaft Roberts steht im Hintergrund die Frage seiner Abfindung in Flandern. Die Thronfolge des ältesten Sohnes hatte sich damals in den französischen Lehnsfürstentümern bereits im wesentlichen durchgesetzt (vgl. R. Holtzmann, Französische Verfassungsgeschichte — München/Berlin 1910 — S. 95 f.). Daher ist es doch bemerkenswert, daß Balduin V. und auch der ältere Bruder Roberts, Balduin VI., ungewöhnlich feierliche Verzichte des jüngeren Sohnes für notwendig hielten. Die verwirrte Überlieferung über diese Vorgänge hat der Verfasser sorgsam geordnet und mit guten Gründen die erste Eidesleistung auf eine flandrische Großenversammlung in Audenarde ca. 1063 und die zweite auf eine gleichartige Zusammenkunft in Brügge 1069/70 verlegt. Durch die gutbezeugte Teilnahme von Vertretern des Territoriums haben diese Familienauseinandersetzungen unzweifelhaft den Charakter von Staatsakten erhalten, und das war auch sicher die Absicht. Wenn man aber Territorialvertreter zu Garanten eines dynastischen Vertrages macht, so erwachsen daraus nur zu leicht dauernde Rechte. Die Folgen einer solchen Mitwirkung des Territoriums bei der Erbfolge sind denn auch in Flandern nicht ausgeblieben. Man denke nur an das Eingreifen in die Thronfolgewirren nach dem Tode Karls des Guten. Warnkönig hat daher bereits (Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte, Bd. 1 — Tübingen 1835 — S. 307 f.) die Nachrichten über Landtage in Flandern gesammelt und die Frage aufgeworfen, ob nicht in Flandern besonders früh Anzeichen von einer Mitwirkung der Stände festzustellen wären. Dabei hat er auch die beiden erwähnten Versammlungen herangezogen. Warnkönig verneint allerdings den ständischen Charakter, doch dürfte das vielleicht darauf beruhen, daß er den Begriff der

Stände viel zu eng und lediglich in seiner vollausgereiften Form verwandte. Der Verfasser hält diese Frage überhaupt nicht für erörterungswürdig, aber die stark fortgeschrittene Forschung über die Ständefrage, die in letzter Zeit namentlich durch die grundlegenden Arbeiten von Hintze und Brackmann gefördert wurde, hätte vielleicht doch Anlaß geben können, das Problem erneut zu behandeln. Das ist umso mehr zu bedauern, weil es vielleicht überhaupt von entscheidender Bedeutung ist, welche Rolle man der flandrischen Bevölkerung bei der Usurpation Roberts und der Führung seines Regimentes zuschreiben muß.

Mit großer Sorgfalt hat der Vf. die Vorgänge untersucht, die dem Einfall Roberts in Flandern vorangehen. In den Einzelheiten hat er Klarheit geschaffen; in der Hauptfrage aber dürfte es zweifelhaft sein, ob seine Ansicht als endgültig angenommen werden kann. Der Aufstand an der flandrischen Küste und die entschlossene Parteinahme dieses Teils der flandrischen Bevölkerung für Robert ist immer mit dem Stammesgegensatz in Verbindung gebracht worden, der das mittelalterliche Flandern geteilt hat. Es ist bemerkenswert, daß Pirenne in der ersten Auflage seiner Geschichte Belgiens (Bd. 1 — Gotha 1899 — S. 113) noch von einer „rein germanischen Reaktion“ spricht, die Robert auf den flandrischen Thron geführt habe, während er in der fünften Auflage (— Bruxelles 1929 — S. 113) das umgeändert hat in „à la faveur d'une réaction partie des populations de la côte“. Diese noch fast neutrale Fassung hat der Verfasser in schärfster Form zugespitzt zu der These, daß bei diesen Kämpfen nur wirtschaftliche und soziale Interessen und keinerlei Stammesgegensätze eine Rolle gespielt hätten. Hiermit dürfte er wohl weit über das Ziel hinaus geschossen haben. Die Darstellung des Feldzuges in Flandern, der Schlacht bei Cassel (22. Februar 1071) und des daran schließenden Ausgleichs mit der französischen Krone ist musterhaft und mit besonnener Kritik verfaßt.

Im weiteren Verlauf wird dann die auswärtige Politik Roberts behandelt. In der Haltung gegen den französischen König, seinen Oberlehnsherrn, wird noch etwas schärfer als bisher die unbedingte Selbständigkeit des flandrischen Grafen herausgearbeitet, dessen Politik ausschließlich von den Interessen seines Landes und seiner Dynastie bestimmt war. Eingehend werden die Beziehungen zum Reiche untersucht, die immer feindlich waren, einmal weil Balduin, der jüngere Sohn seines älteren Bruders, vom Hennegau aus ständig wieder versuchte, Flandern zurückzuerobern und dabei die Unter-

stützung des Reiches fand, und andererseits weil auch sein Stiefsohn Dietrich, der mit ihm eng verbunden war, stets in härtestem Kampf gegen den Bischof von Utrecht und den Herzog von Niederlothringen stand, die Vertreter der Reichsgewalt waren. Im einzelnen hat der Vf. in recht scharfsinniger Weise den Nachweis geführt, daß in dem Kampf zwischen Flandern und dem Hennegau ca. 1081—1090 ein Waffenstillstand geherrscht haben muß, währenddessen Douai und der Osterbant Balduin vom Hennegau überlassen waren. Anschaulich und gut ist auch die Darstellung des Kampfes in Friesland, der nach dem Tod der Hauptgegner Dietrichs V. zum raschen Aufstieg des holländischen Grafenhauses mit flandrischer Hilfe führte. Schließlich sei noch hingewiesen auf die Erörterung der Frage, wann das Land von Waes (das flandrische Gebiet an der Unterschelde) von der französischen in die deutsche Lehnsabhängigkeit übergegangen ist. Die Ansicht Vanderkinderes, daß es 1076 unter Robert dem Friesen geschehen sei, wird wohl mit Recht zurückgewiesen, ohne übrigens eine andere Lösung zu bieten. Ebenso wird es zutreffen, daß durch Robert das flandrische Seeland als Lehen an Holland gegeben wurde, wie der Vf. nachzuweisen sucht.

Zu der Haltung Wilhelms des Eroberers gegen seinen flandrischen Schwager wird bemerkt, daß der englische König ihm zwar stets feindlich gesinnt gewesen sei, doch habe er einen offenen Krieg durchaus vermeiden wollen, da er für die Festigung seiner Herrschaft den Frieden dringend brauchte. Die feindseligen Handlungen gegen England entspringen daher der eigenen Initiative Roberts.

Für die kirchlichen Angelegenheiten kommt Robert eine kaum geringere Bedeutung zu wie für die internationale Politik. Sein Regiment fällt in die Zeit des Ringens zwischen Heinrich IV. und Gregor VII. und der flandrische Fürst hat es meisterhaft verstanden, die günstige Gelegenheit für seine Interessen auszunutzen. Da er ohnedies, wie bemerkt, in der Feindschaft gegen das Reich festgelegt war, so war er ein natürlicher Bundesgenosse des Papstes. Der Verfasser hat eingehend geschildert, wie stark trotzdem Gregor VII. und sein Nachfolger Urban II. gegen die Übergriffe des flandrischen Grafen auf das kirchliche Gebiet vorgegangen sind. Mit Recht stellt er fest, daß der Graf trotz seiner zweifellosen kirchlichen Gesinnung sich nur im äußersten Notfall und in nebensächlichen Fragen entschloß, den Mahnungen der Kurie zu folgen. Daher glaubt der Vf., daß man Robert zu Unrecht als einen Gregorianer bezeichnet habe. Wahrscheinlich aber hat hierin sein Lehrer Ganshof den richtigeren Blick als er.

Politisch war Robert sicherlich ein Bundesgenosse der Kurie, und wenn auch sein Vorgehen auf kirchenpolitischem Gebiet vorwiegend von persönlichen Interessen geleitet war, so hat er dennoch der Kurie große Dienste geleistet. Vielleicht schlägt daher der Verfasser die Bedeutung der päpstlichen Erlasse gegen Robert doch zu hoch an. In dem zweiten Bande meines „Alvisus" werde ich die Frage der Trennung von Arras und Cambrai, die der Vf. nur gestreift hat, eingehend behandeln. In der Klosterpolitik Roberts des Friesen betont der Verfasser wieder stark, daß es dem Grafen vor allem auf die Durchsetzung seiner landesherrlichen Gewalt angekommen sei. Den Reformgedanken habe er passiv gegenüber gestanden. Über die flandrische Klosterreform habe ich bereits ausführlich gehandelt in Alvisus, Bd. 1 — Berlin 1931 — S. 31 f., wobei ich zu etwas anderen Ergebnissen wie der Verfasser gekommen bin.

Dem folgenden Abschnitt über die verfassungsgeschichtlichen Zustände in Flandern und die Tätigkeit Roberts auf diesem Gebiet schickt der Vf. eine Erklärung voraus, in der er bemerkt, daß er keine grundsätzliche Untersuchung liefern wolle, sondern vornehmlich den persönlichen Anteil Roberts darzulegen beabsichtige. Es ist das lebhaft zu beklagen, denn — wie schon bemerkt — kommt den verfassungsgeschichtlichen Vorgängen grundsätzliche Bedeutung für das Regiment Roberts zu. Der Vf. hat sehr richtig festgestellt, daß die Grafenmacht unter Robert so stark wurde, daß er es wagen konnte, sich auf unbestimmte Zeit zu einer Pilgerfahrt nach dem Heiligen Lande zu entfernen, und es auch nicht mehr nötig hatte, Vorkehrungen zur Sicherung der Nachfolge seines ältesten Sohnes zu treffen, wie das noch sein Vater hatte tun müssen. Bei der Skizze der inneren Verwaltung Flanderns tritt der Verfasser für die uneingeschränkte Echtheit der berühmten Urkunde von 1089 ein, durch die der Propst von St. Donatian in Brügge zum Kanzler von Flandern und Haupt der flandrischen Verwaltung eingesetzt wurde. Bekanntlich hat Oppermann die Echtheit der Urkunde auf das entschiedenste bestritten. Der Vf. wendet sich mit großer Schärfe gegen Oppermann und teilt mit, daß er das Original der Urkunde im Bischofsarchiv in Brügge aufgefunden habe. Es sei demgegenüber bemerkt, daß mir Herr Professor Oppermann persönlich mitgeteilt hat, daß er die in Brügge entdeckte Urkunde keineswegs für das Original halte und bei seiner Ansicht der Unechtheit stehen bleiben müsse. Eine kritische Stellungnahme von seiner Seite ist dazu in Kürze zu erwarten. Neben der Frage der formalen Echtheit der Urkunde ist aber

zu untersuchen, wie weit ihr Rechtsinhalt in der Hauptsache zutreffend ist. Der Verfasser hat zur Stütze namentlich auf die Ausführungen Pirennes hingewiesen, daß in Brügge und seiner Umgebung von Anfang an der Hauptbesitz des flandrischen Hauses an Domänen gelegen habe und daß zur Verwaltung des umfassenden Güterkomplexes die Kleriker von St. Donatian, des vornehmsten kirchlichen Instituts von Brügge, natürlicherweise als Helfer frühzeitig herangezogen worden sind. Meine Darlegungen in der Arbeit „Die Entstehung der Grafschaft Flandern" (Teil 1 — Berlin 1935 —) zielen ebenfalls darauf hin, Brügge als den ursprünglichen Mittelpunkt von Flandern festzulegen und die umfassende grundherrschaftliche Stellung des flandrischen Hauses in dieser Gegend zu betonen.

Merkwürdig aber ist, wenn im weiteren Verlauf der Verfasser Bedenken äußert gegen die auch von Pirenne vertretene Ansicht, daß Robert den Schwerpunkt der flandrischen Verwaltung ebenso wie die Residenz der Dynastie — wenn man damals von einem festen Sitz überhaupt sprechen darf — wieder nach Brügge verlegt habe. Nimmt man die Urkunde von 1089 für St. Donatian für echt, so darf man gewiß nicht daran zweifeln, daß Brügge unter Robert I. wieder das Haupt von Flandern wurde.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Ausführungen über die Pilgerfahrt Roberts nach Jerusalem. Mit großem Scharfsinn hat er Klarheit über die Reisewege des Grafen geschaffen, wobei wieder hervorzuheben ist, daß von einer Benutzung flandrischer Schiffe dabei keine Rede ist. In der Frage des viel umstrittenen Briefes des griechischen Kaiser Alexios an Robert hat er sich im wesentlichen der Auffassung Pirennes angeschlossen. Dagegen hat neuerdings C. Erdmann (Die Entstehung des Kreuzzugsgedankens — 1935 — S. 365 f.) die Ansicht vertreten, daß die Entstehung des Briefes mit der Propaganda Bohemunds von Tarent zusammenhängt und er infolgedessen etwa 1105/06 anzusetzen ist.

In einer Gesamtwürdigung seines Helden schreibt ihm der Verfasser das Verdienst zu, daß er die gräfliche Autorität auf die Höhe der Souveränität erhoben habe und daß er sich zum unbeschränkten Herrn im Lande gegenüber Geistlichen und Laien gemacht habe. Diese Auffassung ist im wesentlichen durchaus richtig, doch würde sie für die Stellung der Grafen von Flandern nicht etwas absolut Neues bedeuten, denn schon Balduin II. und sicher Arnulf I. haben eine ähnliche Macht besessen. Man wird sich aber daran erinnern müssen,

daß Pirenne bei Robert auch das Richtungsweisende seiner Politik für die Zukunft als das Wesentliche bezeichnet hat. Von dem Neuen findet sich in der Charakteristik des Verfassers kaum etwas, und doch wird man schwerlich leugnen können, daß Flandern beim Tode Roberts I. eine ganz andere Macht darstellt wie beim Tode seines Vaters. Die alleinige Betonung seines Herrenstandpunktes steht im Widerspruch zu der Tatsache, daß Robert von einer Volksbewegung auf den Thron gehoben wurde und daß ein absolutistisches Regiment nur bei stark militärisch organisierten Staaten, wie z. B. dem englisch-normannischen, damals möglich war. In Flandern aber lag die militärische Macht noch viel zu sehr bei den Volksaufgeboten, um einen dynastischen Absolutismus gegen ihren Willen zu ermöglichen. Man wird sich ferner daran erinnern müssen, daß bereits der Enkel Roberts, Dietrich vom Elsaß, durch die flandrischen Bürger zum Grafen gemacht wurde, die ihm durchaus persönlich militärische Hilfe geleistet haben. Pirenne hat wiederum bemerkt, daß das Haus Elsaß ähnlich wie später das Haus Oranien in den nördlichen Niederlanden nie vergessen habe, wem es seinen Thron verdanke. Es ist vielleicht doch einer ernsten Prüfung wert, ob nicht zwischen den Ereignissen von 1071 und 1127 mehr innere Verwandtschaft besteht, als man es aus der Darstellung des Verfassers entnehmen kann. Es muß dabei, wie schon bemerkt, mit den verfeinerten Methoden der ständegeschichtlichen Forschung vorgegangen werden und es muß außerdem, den noch weniger entwickelten Verhältnissen entsprechend, anstelle der Bürger an noch nicht so streng geschiedene Volksaufgebote gedacht werden. In Kürze hoffe ich, in Fortsetzung meiner flandrischen Studien auf diese Frage noch zurückkommen zu können.

Die kritischen Anmerkungen zu einigen wichtigen Fragen des behandelten Stoffes sollen keineswegs eine Verringerung des Wertes der tüchtigen Arbeit bedeuten. Sie ist, im ganzen gesehen, eine vortreffliche Leistung, die den Lehrern des Verfassers, Pirenne und Ganshof, denen sie auch gewidmet ist, alle Ehre macht. Der historische Preis, den man ihr in Belgien zuerkannt hat, ist wohl verdient und sie bedeutet auch eine erwünschte Bereicherung für unsere deutsche Geschichtsforschung.

Berlin-Westend. Heinrich Sproemberg.

Johan Schreiner, Hanseatene og Norges Nedgang. Oslo 1935. Steenske Forlag. 191 S.

Die Bedeutung der Hanse für Norwegen ist zusammenfassend bisher noch nicht genügend gewürdigt worden, so

schätzenswerte Beiträge zu Einzelfragen, wie die Verhältnisse des Kontors zu Bergen (Bruns, Koren Wiberg), die deutschen Handwerker ebenda (Bendixen), die Deutschen in Ostnorwegen (O. A. Johnsen), oder über einzelne Perioden vorliegen. Schäfer und Daenell haben den Gegenstand doch nur ganz summarisch behandelt, selbst Bruns' Darstellung reicht nicht aus, und Stein hat in einer seiner ausgezeichneten Studien (Hans. Gbll. 1911, S. 312—322) doch nur eine bestimmte kurze Phase der Entwicklung (1343—60) näher untersucht. Es ist daher sehr zu begrüßen, daß jetzt von einem norwegischen Gelehrten, dem wir schon eine aufschlußreiche Untersuchung über den holländischen Holzhandel mit Norwegen verdanken (vgl. die Besprechung von O. Röhlk, HGbll. 1933, S. 205), ein solcher Gesamtüberblick gegeben wird. Es handelt sich, das sei von vornherein betont, um eine gründliche, sorgfältig mit Nachweisen versehene Darstellung, die auf jeden Fall eine wichtige Bereicherung unserer Kenntnis bringt und eine gute Grundlage für weitere Untersuchungen bietet. Für den deutschen Leser ist es etwas unbequem, daß Vf. die dokumentarischen Nachweise vorwiegend nur nach Norges gamle Love und Diplomatarium Norvegicum zitiert, so daß man sich die parallelen Anführungen im HUB und den HR erst zusammensuchen muß. In der Anführung sonstiger Literatur ist er sparsam, die einschlägigen deutschen Arbeiten sind ihm wohl auch nicht alle bekannt.

Im Eingang weist Vf. auf die schwankende Beurteilung hin, die das Wirken der Hanse mit Rücksicht auf Norwegen im Lande selbst gefunden hat. Während P. A. Munch und E. Sars das Schwergewicht darauf legten, daß die Hansen als Kaufleute einen leeren Platz in Norwegen ausfüllten und zur materiellen Hebung des Landes beitrugen, wenn sich auch schließlich das norwegische Bürgertum nur im Kampfe mit ihnen durchsetzen konnte, sah A. Bugge gerade umgekehrt in ihnen diejenigen, die den bereits aufblühenden einheimischen Kaufmannsstand vorzeitig in seiner Entwicklung knickten und so dem Lande schweren Schaden zufügten. Tatsächlich hat man wohl in Norwegen in den letzten Jahrzehnten überwiegend einer ungünstigen Beurteilung zugeneigt (vgl. darüber z. B. Koren Wiberg, Hanseaterne og Bergen S. 11). Schreiner bezeichnet es als seine Hauptaufgabe, den Folgen der Hanseherrschaft für Norwegens p o l i t i s c h e Stellung nachzugehen und zu zeigen, „daß der Verfall" — den er also als gegeben annimmt, und den man wohl auch schwerlich in Abrede stellen kann — „sich auf ein einzelnes Gebiet des Gesellschaftslebens beschränkte". Mit diesem Satz, dessen Sinn

auf den ersten Blick nicht völlig klar erscheint, soll wohl gesagt werden, daß dieses „einzelne Gebiet", eben Norwegens politische Stellung und Verfassung ist, und somit soll der Titel des Buches „Die Hanseaten und Norwegens Niedergang" wohl die These des Vfs. bekunden, daß nämlich das Wirken der Hanse die Ursache oder doch eine der Ursachen von Norwegens politischem Verfall sei, während ein wirtschaftlicher Niedergang nicht behauptet wird.

Die Einzelschilderung beginnt mit der bekannten Rede König Sverres 1186, worin er die Engländer auf Kosten der Deutschen lobt, weil jene Weizen, Honig und Tuch, diese dagegen Wein ins Land bringen, was der König als eine ganz unerwünschte Tauschware für den Stockfisch ansieht. Wie man auch über die Rede denken mag (vgl. meine Gesch. d. dt. Seeschiff. I, 118), sie kann jedenfalls als Beweis dafür betrachtet werden, daß von deutscher Seite damals noch kein Getreide eingeführt wurde, dessen Zufuhr für Norwegen damals doch schon nötig war. Mindestens vom Beginn des 13. Jahrhunderts muß man mit solchem Dauerbedarf rechnen. Die norwegischen Schiffe waren, im Gegensatz zu den deutschen Koggen, auf eine solche Massenzufuhr nicht eingerichtet. Allmählich verschiebt sich das Schwergewicht der fremden Zufuhr und ihrer Träger von den Engländern zu den Nordseedeutschen und Rheinländern, von diesen zu den neubegründeten Ostseestädten. 1247 wird von der Getreidezufuhr aus Lübeck von König Håkon IV. schon als normalem Vorgang gesprochen. Die ältesten Privilegien der Stadt in Norwegen mögen von etwa 1237 datieren. Um 1260 werden die ersten Wintersitzer in Bergen erwähnt. Die erste schriftliche Fassung der Privilegien ist von 1278 überliefert, als eben eine schwere Hungersnot überstanden war. 1282 will man norwegischerseits die Stockfischausfuhr bereits nur Solchen gestatten, die Mehl, Malz oder Roggen einführen; allerdings gilt diese Beschränkung nur für die Wintersitzer. Vf. meint, daß diese Bestimmung, die z. B. nach Bruns, allerdings in der Erweiterung von 1316 (auch für Sommerfahrer), den wendischen Städten geradezu ein Monopol im Stockfischhandel gegeben haben soll, den Hansen unbequem gewesen sei, weil sie den aufblühenden hansischen Handel zwischen England und Norwegen störte (S. 27). Jedenfalls kam es über diesen und anderen Mißhelligkeiten zum Kriege (1285—94), der durch die hansische Sperrung der Getreidezufuhr, also eine Fernblockade, zur Niederlage Norwegens führte. Der Friedensschluß von Tönsberg 1294 bedeutet bereits den Höhepunkt der hansischen Privilegierung: die Verordnung von 1282

wurde aufgehoben, die Wünsche der Hansen auf Befreiung von Ledingspflicht, Wachdienst u. a. erfüllt, der Handel, auch Detailhandel, auf dem Lande freigegeben, also nicht an die Städte gebunden, die Nordlandfahrt blieb jedoch verboten; die ausbedungene Gegenseitigkeit stand lediglich auf dem Papier. — In der Gesetzgebung Håkons V. (seit 1299) machte sich eine national-norwegische Reaktion geltend, veranlaßt, mindestens teilweise, durch einen merkbaren Rückgang der um 1300 noch regen norwegischen Schiffahrt nach England; der Landhandel der Fremden wurde untersagt, der Verkehr auf die Städte beschränkt, 1316 die Verordnung von 1282, wonach Stockfisch- und Butterausfuhr nur den Einführern von Mehl, Malz und anderen Kornwaren gestattet sei, in erweiterter Form wiederholt. Aber Norwegens Bedarf war schon so ständig und dringend, daß sich solche Verordnungen nicht durchführen ließen. Im Mai 1318 mußte Håkon sie aufheben (S. 57), auch in anderen Fragen nachgeben. Nach Ansicht des Vfs. hat dieser Zusammenbruch der nationalen Wirtschaftspolitik (eine Wiederholung der Vorgänge von 1294) symptomatische Bedeutung: die norwegischen Obrigkeiten, König und Bischöfe, konnten ihren Willen gegen die Deutschen nicht mehr durchsetzen, auch nicht in solchen Dingen wie der Zehntenforderung (von Seiten des Bischofs) und des Verbots gildenartiger Zusammenschlüsse. In den Beziehungen zu den Deutschen „war die Selbständigkeit des Landes schon vor Beginn der Unionszeit (1319) verloren" (S. 60). Das hansische Kontor in Bergen, dessen Organisation in die nächsten Jahrzehnte fällt, mußte den Norwegern als „eine staatsfeindliche Organisation" (S. 60), als „ein Staat im Staate" (S. 70) gelten.

Es erhebt sich natürlich die Frage, worauf diese wachsende Abhängigkeit Norwegens von fremder Getreidezufuhr eigentlich beruhte. Nach des Vfs. Meinung beschränkte sich der Zuschußbedarf auf die Fischerbevölkerung des Nordlandes und auf die Städte. Das platte Land (wenn man diesen für Norwegen nicht recht passenden Ausdruck anwenden will) hatte genug, aber die Folgezeit erwies oft genug, daß auch hier rasch Mangel auftreten könnte. Die bekannten Verordnungen Håkons und späterer Könige seit 1250 gegen die Landflucht der Bauern — es handelt sich hier um ein Proletariat der Freien ohne Arbeitsknechte, der *einvirkermenn* — beweisen ebenso wie die zahlreichen Wüstungen der Zeit (S. 46), daß ein Zug zu leichteren und einkömmlicheren Erwerbsarten als die mühselige Landarbeit sich geltend machte, wodurch das Gleichgewicht zwischen Volkszahl und Getreide-

ertrag gestört wurde. Der Schwarze Tod (um 1350) hat nach Ansicht des Vfs. daran nichts geändert: die Volkszahl ging zwar zurück, im gleichen Verhältnis aber auch die Zahl der ländlichen Arbeitskräfte (S. 87).

Wir können die weitere Schilderung des Vfs. über die Auseinandersetzungen zwischen den im Bergener Kontor organisierten Hansen und der norwegischen Staatsgewalt, dem König und dem mehr und mehr hervortretenden Reichsrat, nicht im einzelnen verfolgen. Die Grundzüge des zähen Ringens, dessen einzelne Streitpunkte sich bisweilen wandeln (Streit um die Wintersitzer, Kleinhandel, Landhandel, Ledingssteuer, Schulden der Norderfahrer, Aufsichtsrecht über die deutschen Handwerker u. a. m.) bleiben sich bei allem Wandel gleich: alle Versuche der Norweger, die kaufmännische Vorherrschaft der Deutschen einzuschränken, scheitern immer wieder an der Unentbehrlichkeit der Getreidezufuhr aus dem Ostsee-Hinterland der wendischen Städte. Den entscheidenden Umstand aber für die politische Auswirkung dieser Verhältnisse erblickt Vf. darin, daß die Hanse, um den Versuch zu einer selbständigen nationalen Wirtschaftspolitik zu ersticken, das Unionskönigtum im allgemeinen begünstigte. Symptomatisch dafür sei etwa die Hilfe, die die Kontorischen 1393 beim Überfall der Vitalienbrüder auf Bergen den Einheimischen leisteten. „Die Allianz zwischen der (Unions-) Königsmacht und den Hansestädten wurde entscheidend für Norwegens Schicksal. Jetzt begann ernstlich sein Niedergang“ (S. 91). An dieser Ansicht ist jedenfalls soviel richtig, daß — entgegen einer bei uns weitverbreiteten populären Anschauung — das Unionskönigtum für die Hanse vorteilhafter war als nationale Königtümer, und deshalb von ihr begünstigt wurde. Die Schwäche des Unionskönigtums, gelegentlich auch seine Kreditbedürftigkeit (S. 149) zwang es immer wieder, mit der Hanse zu paktieren und alle Ansätze, den Beschwerden der Einheimischen abzuhelfen, aufzugeben. Auch erwies es sich mehr als einmal von Vorteil, daß die Verhandlungen nicht an Ort und Stelle, in Bergen oder Oslo, geführt wurden, sondern fern davon in Kopenhagen oder sonstwo in Dänemark, wo der norwegische Einfluß sich nicht recht geltend machen konnte.

Die Konkurrenz der Engländer (später auch der Schotten), auf die Vf. wiederholt zu sprechen kommt, ist den Hansen nie besonders gefährlich geworden. In der wichtigsten Zufuhrware, dem Getreide, konnte eben England schon seit dem 13. Jahrhundert die Deutschen nicht ersetzen, wie sich immer wieder bei Konflikten und Notständen zeigte.

Ebenso wenig die Holländer, deren Privilegien in Bergen ziemlich eingeschränkt blieben. Ihre hauptsächlich von Südostnorwegen ausgehende Holzausfuhr bedeutete keine unmittelbare Bedrohung der hansischen Handelsstellung. Man fragt sich freilich unwillkürlich, warum die Holländer keinen ernsthaften Versuch gemacht haben, mit Danziger und Königsberger Getreide, das sie ja im 16. Jahrhundert in großer Menge bezogen, die Hansen aus dem Stockfischhandel zu verdrängen; augenscheinlich hat ihnen nicht viel daran gelegen. Die Islandfahrt, erst der Engländer, dann der Hamburger und Bremer, schließlich auch der Holländer, wurde vom Bergener Kontor allerdings nicht gern gesehen. Aber wie Vf. richtig bemerkt, entsprach diese Erweiterung der Fanggebiete nur der erheblich steigenden Nachfrage in Europa und bedeutete mehr eine Ergänzung als einen bedrohlichen Wettbewerb der Bergenfahrt, wenn auch die Preise davon nicht unbeeinflußt bleiben konnten; auch war ein Qualitätsunterschied vorhanden.

Die traditionelle Haltung des Unionskönigtums (und der Hanse zu ihm) änderte sich unter Christian II.; aber er scheiterte an seiner Maßlosigkeit. Mit der Grafenfehde endete sowohl die politische Macht der Hanse wie die politische Selbständigkeit Norwegens; es wurde 1536 de facto dänische Provinz. Das Dänisch-norwegische Gesamtkönigtum einigte sich mit den Hansestädten im Odenseer Vertrag 1560 über die Handelsbeziehungen und machte keinen Versuch, die herkömmliche Stellung des Kontors und der Städte im Norderhandel zu zerstören. Aber das Kontor bekam es zu spüren, daß nach der in den letzten Jahrzehnten eingerissenen Anarchie, die solche Ausschreitungen wie die Beraubung und Vertreibung der Schotten 1523 ermöglicht hatte, wieder eine festere Hand auf Bergenshus waltete. Unter diesem Schutze konnte sich das einheimische Bürgertum, das sich vielfach, ja wohl vorwiegend aus Ausländern, nicht zuletzt den „verlopenen" Deutschen rekrutierte, kräftig entfalten. Trotzdem blieb der Stockfischhandel, mindestens bis zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges, überwiegend in den Händen des Kontors. Über diese ganze spätere Phase der hansischen Handelsherrschaft in Bergen bietet jetzt das Buch von O. Röhlk über Hansisch-Norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert eingehende, des Vf.s Darstellung mannigfach ergänzende Nachricht.

Eine Zusammenfassung seiner Ergebnisse gibt Vf. am Schluß nicht, und sein Buch klingt deshalb ein wenig matt aus. Versuchen wir, das Fazit seiner Untersuchung zu ziehen,

so läßt sich etwa Folgendes sagen. Die starke Stellung, die sich die hansische Kaufmannschaft, seit dem 14. Jahrhundert im Kontor zu Bergen organisiert, dort und in schwächerem Maße in Ostnorwegen erworben hat, ist der selbständigen politischen Entwicklung Norwegens nicht günstig gewesen. Den Beweis dafür dürfte Schr. erbracht haben. Eigene Zwecke politischer Art verfolgte die Hanse dabei nicht; daß sie und das Kontor über Handelspolitik besser mit dem Unionskönigtum fuhren, als mit einem selbständigen nationalen Königtum, ist begreiflich, und weil das Unionskönigtum schließlich eben dänisch war und Norwegen, ohne daß man im geringsten an moderne Entnationalisierungsbestrebungen denken dürfte, als Nebenland behandelte und — vernachlässigte, so hat die hansische Handelsstellung in gewisser Hinsicht zu jener ungünstigen Entwicklung beigetragen. Als ihre Ursache oder gar alleinige Ursache darf sie deswegen jedoch nicht bezeichnet werden, das würde ein unberechtigtes Urteil sein und entspricht wohl auch nicht des Vf.s Meinung, obwohl manche seiner Äußerungen in diese Richtung deuten (z. B. S. 91, 149, 179). Vf. ist nicht frei von der Neigung, das Verhältnis zwischen Kontorischen und Einheimischen allzu schwarz zu malen; in dieser Hinsicht bietet das letzte Buch von Koren Wiberg einige, wie mir scheint, sehr notwendige Berichtigungen (vgl. meine Besprechung Hans. Gbll. 1933, S. 175, 177). Auch sonst verraten einzelne Vorkommnisse, wie sie Vf. gelegentlich selbst mitteilt, z. B. das Eintreten des Osloer Rats für die Rostocker (S. 123, vgl. auch Johnsen in HGbll. 1928, S. 71, 76), daß die Einheimischen in den Deutschen durchaus nicht immer nur ihre wirtschaftlichen Gegner sahen. Solche Gewalttaten wie die von 1523 bilden schließlich doch Ausnahmen in dem die Jahrhunderte hindurch überwiegend friedlichen jährlichen Gang der Geschäfte, und die harten Worte des Tadels, die Vf. dafür findet, so berechtigt sie im Einzelfall sind, schießen doch in ihrer Verallgemeinerung (bes. S. 114) über das Ziel hinaus, zumal wenn man bedenkt, daß auch die Verfechter der norwegischen Unabhängigkeit vom Schlage eines Olav Nilsson keine Tugendhelden waren; warf man ihm doch, abgesehen von seiner Seeräuberei, vor, die Norderfahrer mit ungerechten Steuern bedrückt (S. 139) und sogar vor Handlungen, die an Landesverrat grenzen (S. 142), nicht zurückgeschreckt zu haben.

Ferner darf man auf der anderen Seite nicht vergessen, daß die gewaltige Erweiterung des Absatzmarktes für Stockfisch, die der hansische Handel mit sich brachte, ein großer wirtschaftlicher Gewinn für Norwegen war und die stärkere

Besiedlung des Nordlands überhaupt erst ermöglicht hat. Unleugbar war dieser Gewinn mit einer Abhängigkeit vom Außenhandel erkauft, die ihre politisch bedenkliche Seite hatte; diesem Nachweis ist Schr.s ganzes Buch gewidmet. Übrigens ist das Getreideversorgungs-Monopol, das die Wendischen Städte Norwegen gegenüber besaßen, selbst ein Problem. Es bleibt merkwürdig, daß es nicht gelang, auch Getreide aus anderen Ländern zu beziehen, etwa Nordfrankreich, das zu den Versorgungsquellen der Niederlande gehörte (vgl. HGbll. 1932, S. 198—99), ja, daß anscheinend nicht einmal ein ernsthafter Versuch gemacht wurde, auf diesem Wege das hansische Monopol zu sprengen, abgesehen von den öfter wiederholten, aber auf die Dauer immer gleich ergebnislosen Anknüpfungen mit England, und einigen schwachen Ansätzen, Getreide von Danzig (S. 97) und Riga (S. 75) zu erhalten, die freilich selbst zur Hanse gehörten, aber doch den Wendischen Städten gegenüber eine Sonderstellung einnahmen. In diesem Zusammenhang sei bemerkt, daß sich Vf.
nahmen, Getreide von Danzig (S. 97) und Riga (S. 75) zu erhalten. In diesem Zusammenhang sei bemerkt, daß sich Vf.
irrt (S. 38), wenn er das Herkunftsland des norwegischen Versorgungsgetreides vorwiegend im Ostbaltikum, im polnischen Hinterland von Danzig, sowie in Livland sucht. Es kam vielmehr zweifellos zum größten Teil aus der unmittelbaren Umgebung und dem Hinterland der Wendischen Städte selbst, also Mecklenburg, Schleswig-Holstein, Pommern, vielleicht auch der Mark Brandenburg. Die ostbaltische Getreideausfuhr hat erst seit Ende des 15. Jahrhunderts eine größere, dann allerdings rasch wachsende Rolle zu spielen begonnen. Wir beginnen jetzt deutlicher zu erkennen, daß schon die „grundherrschaftliche“ Landwirtschaft des 12.—14. Jahrhunderts nicht unbeträchtliche Getreideüberschüsse aufbrachte und in den Außenhandel leitete. Ein Blick auf die Erfolge der ostdeutschen Kolonisation legt auch die Frage nahe, ob es dem norwegischen Königtum und Adel wirklich ganz unmöglich gewesen wäre, durch innere Hebung des Getreideanbaus und Erweiterung der Anbaufläche der Abhängigkeit vom hansischen Handel entgegenzuwirken. Soviel ich sehe, ist gar kein Versuch dazu gemacht worden, und in dieser Passivität bekundet sich eine Schwäche des Königtums und des Großgrundherrentums, in der man wohl den tiefsten Grund für Norwegens unglückliches politisches Schicksal erblicken muß. Gewiß begann die große Zeit für solche Ideen erst im Zeitalter des Merkantilismus, aber man hätte gerade bei der wirtschaftlichen Zwangslage Norwegens erwarten können, daß

sie hier früher aufgetaucht wären, während sie in Wirklichkeit sich erst spät und nur schwach geltend machten.

Zum Schluß seien noch einige Einzelpunkte, an denen eine Kritik einsetzen kann, kurz angedeutet: Vf. betont etwas zu ausschließlich die Wichtigkeit der Getreideeinfuhr; aber auch das hansestädtische Bier hat eine große Rolle gespielt, es wurde offenbar sehr ungern entbehrt, obwohl es schließlich mehr Genuß- als Nahrungsmittel war. Ein noch nicht völlig geklärtes Problem ist die norwegische Heringsfischerei und Heringsausfuhr, weniger die von Bohuslän (worüber wir Tomfohrdes gute Untersuchung besitzen) als die des Bergerherings, der schon im 13. Jahrhundert erwähnt wird (vgl. meine Gesch. d. dt. Seeschiff. I, 197, 207 A. 2), dann aber erst wieder, soviel ich sehe, im 18. Jahrhundert eine größere Rolle spielt (vgl. Hans. Gbll. 1932, S. 103). — Endlich scheint mir die Frage, ob die Abmachungen zu Greifswald 1361 von Håkon VI. ratifiziert worden sind oder nicht, mit Schr.s Verneinung noch nicht entschieden zu sein. Eine Bestätigung der norwegischen Privilegien liegt im Original in der Lübecker Trese, aber unbesiegelt, also nicht ratifiziert (Hans. UB IV n. 28); seine übrigen Zusagen aber waren gültig, und der König hat sie später vergeblich abzuleugnen versucht (vgl. bes. D. Schäfer, Die Hansestädte u. König Waldemar S. 284—286).

Im ganzen hat der Vf. durch seine klare und gründliche Untersuchung einen sehr wertvollen Beitrag zur nordeuropäisch-hansischen Geschichte geliefert, wofür wir ihm aufrichtigen Dank schulden.

Berlin. W. Vogel.

Karl Ver Hees, Niederländische Handels- und Finanzpolitik unter Karl V. (Sonderdruck aus Economisch-historisch Jaarboek XVIII, 1934, S. 154—228).

Diese als Münchner Dissertation entstandene Arbeit untersucht auf Grund des in den Bänden des Recueil des ordonnances vorliegenden reichen Quellenmaterials die Wirtschaftspolitik der niederländischen Staatsverwaltung während der Regierungszeit Karls V. und kommt dabei zu dem Ergebnis, daß bei der amtlichen Regelung des niederländischen Wirtschaftslebens eine einheitliche Linie nicht eingehalten worden ist. Ebensowenig kann von einem planvollen wirtschaftspolitischen Einbau der niederländischen Provinzen in das spanisch-deutsche Weltreich des Kaisers die Rede sein. Maßgebend für die Anordnungen der Regierung war in erster Linie der ständige Geldbedarf und Geldmangel Karls V.,

woraus sich die Notwendigkeit ergab, die reichen Landschaften an Schelde, Maas und Rhein als Geldquelle zur Finanzierung der kaiserlichen Unternehmungen zu nutzen. Solches Beginnen stieß nun deswegen auf erhebliche Schwierigkeiten, weil die Niederlande kein einheitliches ökonomisches Gebilde vorstellten. Während die Blüte Antwerpens, des führenden Geldmarktes der damaligen Welt, auf der Begünstigung der ausländischen Kaufleute und freihändlerischen Maßnahmen beruhte, war das übrige städtische Leben doch noch stark von den spätmittelalterlichen Anschauungen der geschlossenen Stadtwirtschaft mit ihrer fortschritthemmenden Zunftverfassung beherrscht. Die Regierung brauchte nun aber ebensowohl den Kredit der Antwerpener Kaufleute, als auch die Finanzunterstützung der niederländischen Stände und war daher gezwungen, beiden entgegenzukommen, was bei den verschiedengearteten ökonomischen Notwendigkeiten zu einem inneren Widerspruch der wirtschaftspolitischen Maßnahmen führte, deren zentralistische und kapitalistische Grundtendenz durch die Rücksichtnahme auf Städte und Stände in ihrer Auswirkung stark gehemmt wurde.

Diesen Widerspruch in der staatlichen Regelung des Handels- und Finanzlebens hat der Verfasser eindrucksvoll herausgearbeitet. Verordnungen wie die Beseitigung der Beschränkungen von Ein- und Ausfuhr (Zollbefreiungen etc.), die Vereinheitlichung des Maß- und Gewichtswesens, die Einführung der Markenartikel als Warenschutz, die Zinsregelung, die Erleichterung des Fremdenverkerhs waren in der Hauptsache Gunsterweisungen für die Antwerpener Kaufleute; ebenso die Gewährung von Monopolen, die dem Allgemeinwohl des Landes zu widerliefen, vom Kaiser aber dessenungeachtet den Kaufleuten gegen Erteilung großer Darlehen gegeben wurden. Auf der anderen Seite lagen die Schutzmaßnahmen für gewisse einheimische Industrien, die Verleihung von Stapelrechten, Zollprivilegien und Brückengeldern im Interesse einzelner Städte und Provinzen, woraus erhellt, daß die Bestrebungen der Regierung, die geschlossene Stadtwirtschaft des Mittelalters zu überwinden, durch die Rücksichtnahme auf das ständische Element im Lande gehemmt wurden. Die Notwendigkeit einer freiheitlichen Gestaltung des Wirtschaftslebens im Sinne der zeitgemäß-frühkapitalistischen Forderungen hat die kaiserliche Regierung in den Niederlanden durchaus erkannt. Der erfolglose Versuch, durch handelspolitische Zwangsverordnungen den Niedergang Brügges aufzuhalten oder die durch die Schwierigkeiten der Brotversorgung bei schlechten Ernten und außenpolitischen

Verwicklungen bedingten Kontrollen und Einschränkungen des Getreidehandels sind als Ausnahmen zu betrachten.

Gern würde man auch über den Anteil des Kaisers, der Regentinnen, der Statthalter und Räte an den getroffenen Entscheidungen, die in vielen Fällen durch Eingaben und Vorschläge von außen her angeregt wurden, Näheres erfahren. Aber dazu hätte es eines Studiums der Akten bedurft, das wohl nicht im Rahmen dieser Untersuchung lag. Infolge der Beschränkung auf die gedruckte Literatur erscheint der zweite Teil, in dem über die Beziehungen der Niederlande zu der Hanse, zu Oberdeutschland und Frankreich gehandelt wird, etwas dürftig. Das wird der Verfasser selbst empfunden haben, zumal er für die Beziehungen zu England, Italien, Spanien und Portugal lediglich auf die einschlägigen Arbeiten verweist.

Magdeburg. G. Wentz.

Marie Christlieb, Rostocks Seeschiffahrt und Warenhandel um 1600 (in: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, 19. Bd. = Jahrgang 1933, hrg. vom Verein für Rostocks Altertümer). Rostock 1934, C. Hinstorffs Verlag, 130 S.

Die Grundlage der Arbeit bildet ein im Rostocker Ratsarchiv erhaltenes Register der von den Schiffern oder ihren Beauftragten bestellten (und meist auch ausgefertigten) Seebriefe aus den Jahren 1585—1605. Ausgefertigt wurden diese vom Protonotar (für den gelegentlich der Ratssekretär eintrat), der dem Schiffer auch einen Bestätigungseid abnahm, mit Hilfe eines Schreibers. Die Übung war hauptsächlich veranlaßt durch das entsprechende Verlangen der dänischen Sundzollbehörde, die auch den Eid forderte. Die Verf. behauptet (S. 12), daß die Angaben über Bestimmungshafen und Ladung im Rostocker Seebriefregister und in den Sundzollregistern meist übereinstimmten; aus den Nina Bang'schen Tabellen kann man das nicht entnehmen, aber die Verf. hat auch die Willmanschen Abschriften im Lübecker St.A. benutzt. Die angekündigten Belege über gelegentliche Abweichungen habe ich in der betreffenden Tabelle nicht finden können (es ist allerdings nur ein Jahr abgedruckt, s. u.). Der ganze Zusammenhang und, wenn sie zutrifft, die Übereinstimmung — die Vf. belegt auf jeden Fall die Sorgfalt, die man der Genauigkeit der Ladungsangaben widmete — beleuchtet in bemerkenswerter Weise die schon von A. Christensen in seiner Abhandlung über die Sundzollregister (Hans. Gbll. 1934) berührte Auswirkung des Sundzollwesens auf die Schiffahrtsregisterführung in den Städten. Aus der geschilderten Art und

Entstehung des Seebriefregisters ergaben sich auch die Grenzen seiner statistischen Ausnutzbarkeit: weil für den Verkehr mit den Ostseehäfen die Seebriefe weniger nötig waren und nicht die im Sunde angedrohten strengen Strafen für falsche Angaben als Druckmittel im Hintergrunde standen, sind die Ladungsangaben für den Ostseeverkehr flüchtig und ungenau, das Register also statistisch für den Ostseeverkehr nicht brauchbar, zumal hier in vielen Fällen wohl überhaupt keine Seebriefe angefordert und ausgestellt wurden.

Die Verf. hat nun die Angaben des Seebriefregisters nach dem Muster der Nina Bang'schen Sundzolltabellen und von Huhnhäusers Warnemünder Zollregister zu einer Statistik der Rostocker Seeschiffahrt und des Warenhandels in den Jahren 1586—1605 verarbeitet. Dabei hat sie allerdings auch die Sundzollregister (d. h. hauptsächlich wohl die Willmann'schen Abschriften) verwertet, z. B. für die im Seebriefregister nicht enthaltenen Bierschiffe nach Helsingör, und es ist m. E. ein Fehler der Ausgabe, daß diese beiden Quellen und ihre Angaben nicht durch Signaturen oder Anmerkungen klar getrennt sind. Zum Abdruck gekommen sind wegen der beschränkten Mittel, die zur Verfügung standen, nur folgende Tabellen: 1. Eine vollständige Liste der Rostocker Schiffer (in alphabetischer Reihenfolge nach Familiennamen) und ihrer einzelnen Fahrten (insgesamt 490) im Jahre 1586. 2. Überschriften über die Zahl der Fahrten von und nach Rostock, gegliedert nach Herkunfts- und Bestimmungsländern bzw. -Häfen, sowie je nachdem die Schiffe beladen oder in Ballast fuhren, für jedes einzelne Jahr 1586—1605; es kommen hier fast nur Rostocker Schiffer in Frage, da Fremde nur selten Seebriefe in Rostock ausgestellt erhielten, wenn das auch nicht grundsätzlich verweigert wurde. Diese Übersichten sind ganz ähnlich wie die Sundzoll-Tabellen eingerichtet. 3. Tabellen über Rostocks Warenverkehr mit Norwegen und Dänemark in den 9 Jahren 1586, 1587, 1588, 1591, 1595, 1598, 1601, 1604, 1605. Sie geben die Ausfuhr von und die Einfuhr nach Rostock an (letztere bei Dänemark allerdings nur ganz summarisch), getrennt nach Warenarten (in Mengen, nicht Werten) und nach Bestimmungs- und Herkunftshäfen. — Nicht abgedruckt, aber handschriftlich in der Rostocker Univ.-Bibliothek zum Gebrauch für Interessenten deponiert sind die Tabellen der Rostocker Schiffer und ihrer Einzelfahrten 1587 bis 1605, sowie eine alphabetische Kartothek sämtlicher Schiffer.

Die Verf. hat in einem beigefügten Kommentar nicht nur die Grundlagen und den Aufbau ihrer Tabellen erläutert,

sondern auch den Rostocker Schiffs- und Warenverkehr seiner Struktur und Bedeutung nach zu charakterisieren versucht. Dieser Versuch ist allerdings etwas unzulänglich ausgefallen und hätte tiefer dringen können. Augenscheinlich hat es ihr hier an der rechten Anleitung gefehlt, was sich z. T. auch in der drucktechnischen Anordnung der Tabellen bemerkbar macht. Daß sie sich bei der Statistik des Warenverkehrs auf Norwegen und Dänemark (sowie das in einer besonderen Tabelle S. 35 behandelte Ny-Lödöse) beschränkt hat, ist insofern richtig, als der Verkehr mit diesen Ländern bei weitem die größte Bedeutung hat. Der Ostseeverkehr fällt aus den schon genannten Gründen für die statistische Bearbeitung aus, aber es ist schade, daß sie nicht doch den übrigen Westverkehr statistisch berücksichtigt hat; sie gibt hier nur die Zahlen der Salzeinfuhr aus Spanien/Portugal für 8 Jahre (S. 36), wobei übrigens unklar bleibt, ob als Quelle das Seebriefregister oder Willmann (bzw. die Sundzollregister) gedient hat. Der Warenverkehr mit Norwegen umfaßte ausgehend, was ja an sich nichts Neues ist, hauptsächlich Bier und Mehl, in geringeren Mengen Brot, Malz, Hopfen, Salz, Äpfel, in kleinen Erbsen, Nüsse, Branntwein, Essig, Hanf, gelegentlich Mauer- (d. h. Ziegel-) Steine, eingehend die verschiedenen Fischsorten einschl. Sporten (Abfall), meist etwa 3—400 Last, in kleinen Mengen Häute, Tran, Talg, Butter, Fleisch u. a., gelegentlich Dielen (aus Bergen und vom Oslofjord). Die Ausfuhr nach Norwegen ist stets sehr viel umfangreicher (8 bis 10mal, der Menge nach) als die Einfuhr von dort. Ein Vergleich mit der Zahl der Schiffe zeigt, daß deren Durchschnittstragfähigkeit kaum 30 Last überschritten haben wird. Im Verkehr mit Dänemark spielt das Bier durchaus die beherrschende Rolle, und daneben kommen nur etwa Hopfen und Salz, gelegentlich auch Roggen und Brot, in Betracht. Während im Verkehr mit Norwegen die ausgehende Warenmenge wenigstens einigermaßen parallel mit der Schiffszahl läuft (z. B. 1586 rd. 2522 Last Ware, 112 Schiffe, 1588: rd. 3000 Last Ware, 124 Schiffe, 1591 rd. 2770 Last Ware, 96 Schiffe, 1605 rd. 2140 Last Ware, 78 Schiffe), ist das im Verkehr mit Dänemark durchaus nicht der Fall: hier gehen z. B. 1586 471 Last Bier auf 90 Schiffen, 1605 dagegen 437 Last auf 28 Schiffen; die Schiffe müssen also im Durchschnitt größer geworden oder der Ladungsraum besser ausgenutzt worden sein. Die hier erörterten Fragen berührt die Verf. nur wenig, und vollends auf die Frage der Konjunkturen, d. h. der Schwankungen des Warenverkehrs infolge politischer oder sonstiger Ereignisse geht sie überhaupt nicht ein. Eine Durchsicht etwa

meiner Bearbeitungen der Lübecker und Danziger Schiffahrtsregister (Hans. Gbll. 1928 und 1932) hätte ihr hierin wie überhaupt in der Behandlung des Warenverkehrs manche Anregung geben können. Ihre Charakteristik des Rostocker Warenverkehrs im ganzen (S. 39), daß R. nämlich „nicht in erster Linie als Ausfuhrhafen eigener Erzeugnisse und der Produkte seines Hinterlandes Bedeutung hatte, sondern vor allem durch die Verteilung der von Osten und Westen eingeführten Waren nach den Häfen anderer Länder", trifft jedenfalls im Verkehr mit Norwegen und Dänemark — und dieser spielte wie gesagt die beherrschende Rolle — durchaus nicht zu: alle Ausfuhrwaren dorthin von größerer Bedeutung, Bier, Mehl, Brot, Hopfen, Malz, Äpfel, entstammen vielmehr gerade der Stadt selbst oder ihrem nächsten Hinterland. Eben hierin unterscheidet sich Rostocks seewärtiger Warenverkehr erheblich von dem Lübecks, Wismars und vielleicht auch Stralsunds, das in dieser Zeit besonders mit Schottland einen bisher noch nicht näher untersuchten Verkehr unterhielt. Auch die Behauptung, daß Rostock am Ende des 16. Jahrhunderts als Handelsplatz von den wendischen Städten am stärksten an der Schiffahrt durch den Sund beteiligt war, ist in dieser Form unrichtig, weil ihr die bloße Schiffszahl, nicht die Tragfähigkeit und Reiseweite der Schiffe zugrunde gelegt ist; in den gleichen Irrtum ist übrigens schon, ebenfalls wegen Überschätzung der bloßen statistischen Zahl, D. Schäfer verfallen, und B. Hagedorn hat ihn bereits widerlegt.

Trotz dieser Beanstandungen, zu denen sich noch manche kleinere hinzufügen ließen — S. 24 hält sie irrtümlicherweise die Fahrerkompagnien der Städte z. B. die Schonenfahrer, Bergenfahrer usw. für Schifferkompagnien, während sie doch wesentlich Kaufleute-Vereinigungen waren, wenn ihnen auch gelegentlich Schiffer, die sich ja noch nicht so scharf wie später von den Kaufleuten schieden, angehört haben mögen — so muß man doch der Verf. für ihre fleißige und sorgfältige Arbeit, sowie dem Verein für Rostocker Geschichte und Altertümer für die Ermöglichung der Drucklegung Dank wissen.

Berlin. W. Vogel.

J. Cuvelier, La formation de la ville de Louvain des origines à la fin du XIVe siècle — Hayez, Bruxelles 1935 — 200 S.

Der belgische Generalarchivar hat die große Tradition seines Vorgängers Gachard, der sich durch seine ungewöhnlich zahlreichen und musterhaften Archivveröffentlichungen ein dauerndes Verdienst um die Geschichtswissenschaft erwarb, im vollen Umfang aufrecht erhalten. Auch an dieser

Stelle konnte in den letzten Jahren über grundlegende und umfassende Publikationen des Vf.'s, darunter das für die vorliegende Arbeit wichtige Inventaire de la ville de Louvain, berichtet werden (HGbll. 58, S. 248 und S. 274 und 59, S. 386). Eine ebenso bedeutende Rolle hat er bei der Förderung der jungen Wissenschaft der Ortsnamenkunde und Siedlungsforschung in Belgien gespielt, für die er ein wissenschaftliches Organ in den Handelingen van de Koninkl. Commissie voor Toponymie & Dialectologie geschaffen hat. Die sichere Beherrschung eines gewaltigen Archivmaterials und ein eindringendes Verständnis für die Deutung der Ortsnamen zeigen sich bei der vorliegenden verfassungsgeschichtlichen Arbeit in glänzender Weise. Zu Beginn wird in großen Linien die geographisch-strategische Lage des Gebietes der späteren Stadt Löwen gezeichnet. Auch hier handelt es sich, wie in der Mehrzahl der Städte auf niederländischem Boden, um eine mittelalterliche Schöpfung, wenn auch Besiedlungsspuren seit der vorgeschichtlichen Zeit nachgewiesen werden können. Aus den natürlichen Verhältnissen der Gegend glaubt der Vf. den späteren Namen ableiten zu können. Im Gegensatz zu Lindemans, der neuerdings den Namen Löwen mit dem kleinen Wasserlauf Loobeek zusammenbringen will, sucht er in geistreicher Weise darin die Wurzeln Loh — veen nachzuweisen, wobei er in diesen germanischen Worten für Gehölz und Morast eine Schilderung der hervorstechendsten Eigenschaften der Gegend sieht.

Der Name Löwen taucht bekanntlich ganz unvermittelt in der Geschichte auf und zwar als Hauptstützpunkt der Normannen, die hier durch den deutschen König Arnulf am 1. September 891, wie in einer Sonderuntersuchung festgelegt wird, geschlagen worden sind. Auf Grund genauer Ortskenntnis werden beachtenswerte Ausführungen über die Einzelheiten dieser Kämpfe gemacht. Besonders wichtig ist der Hinweis, daß die Normannen nicht zufällig Löwen zum Hauptstützpunkt gewählt hätten, sondern daß dort bereits ein befestigter Sitz vorhanden gewesen sei, der den Grafen von Löwen als Residenz gedient hätte. Die Quellen bemerken allerdings, wie durch Vogel, Die Normannen und das fränkische Reich — Heidelberg 1906 — S. 366 hervorgehoben wird, daß die Normannen in aller Eile eine Feldbefestigung dort angelegt hätten. Es dürfte daher vielleicht wahrscheinlicher sein, daß sich in Löwen nur der Mittelpunkt einer großen Domäne befunden hat und nicht eine Art Grafenkastell, worauf noch zurückzukommen sein wird. Sehr scharfsinnig wird die Lage der ältesten Befestigung aus den Ortsnamen erschlossen und sie in

dem späteren Pfarrsprengel St. Quentin an dem noch später „Ten-hove“ genannten Platz ermittelt. Dieser Hof lag merkwürdigerweise außerhalb der späteren Stadt. Nach dem plötzlichen Auftauchen verschwindet Löwen wiederum für beinahe ein Jahrhundert im Dunkeln. Auch über die Schicksale der Grafschaft Löwen wissen wir in dieser Zeit nichts Bestimmtes, und es bleibt eine Vermutung, daß die von den Normannen verlassene Befestigung von den Grafen von Löwen wieder als Residenz in Besitz genommen wurde. Wenn der Vf. die Anlage einer neuen Burg, die Einrichtung des Stiftes St. Peter in Löwen und die Gründung der Stadt einheitlich auf den Grafen Lambert I. den Bärtigen (ca. 977—1015) zurückführt, so wird hierdurch vielleicht noch sicherer der eigentliche Ausgangspunkt der Stadt und der Grafschaft Löwen erwiesen, als wie es der Vf. darstellt. Die Bedeutung der Grafengewalt und der anscheinend keineswegs unbedingt festen Grenzen der fränkischen Grafschaften wird heute teilweise nicht mehr als allein maßgebend für die Ausbildung der Territorialstaaten betrachtet. So hat Martens van Sevenhoven, Eenige opmerkingen over de vorming van het graafschaft Gelre (Gelre 1933, 36, 1—22) für Geldern nachdrücklich die Bedeutung anderer Faktoren, des Domänenbesitzes, der Vogteistellung, des Regalienbesitzes und der ausgedehnten grundherrlichen Rechte erwiesen. In meiner Arbeit über die Entstehung der Grafschaft Flandern, Teil 1 — Berlin 1935 — konnte ich für Flandern im 9. Jh. die gleichen Elemente als ausschlaggebend für den Aufstieg zu fürstlicher Macht feststellen. Es ist sehr bemerkenswert, daß in Löwen sich Zug für Zug dasselbe zeigt. Lambert I. war der jüngere Sohn Reginars III., der als Hauptfeind der deutschen Neuordnung in Niederlothringen durch Otto I. aus dem Lande vertrieben worden war. Die Rückkehr nach Lothringen verdanken die Reginar-Söhne der wenig glücklichen Versöhnungspolitik Ottos II., der 977 den westfränkischen Karolinger Karl, der durch Heirat nahe mit ihm verwandt war, zum Herzog von Niederlothringen erhob und mit ihm die diesem engverbündeten Reginar-Söhne wieder ins Land ließ. Allerdings wurde nur ein bescheidener Teil des väterlichen Erbes und nicht dessen Amtsstellung den Söhnen übergeben. Der Hauptteil fiel davon an den ältesten Sohn, der daraus die Grundlage des späteren Hennegau gebildet hat. Lambert scheint erst durch eine Heirat mit der Tochter Karls von Niederlothringen zu größerem Besitz gelangt zu sein, und hier gewinnt man den bestimmten Eindruck, daß ihm eine große Domäne und Grundherrschaft mit dem Mittelpunkt in Löwen zugewiesen wurde. Man darf die Vermutung äußern, daß

es sich dabei vielleicht um einen alten Königshof gehandelt hat, dem ein ausgedehnter, wahrscheinlich früher königlicher Besitz unterstellt war, denn er stammt aus der Erbschaft des Herzogs Giselbert von Lothringen, der vermutlich rechtlich oder tatsächlich in den Besitz von Königsgut gelangt war. Der Vf. weist nun scharfsinnig nach, daß der Ausbau der Löwener Stellung durch Lambert I. durchaus planmäßig erfolgt ist. Wie in Flandern sehen wir die Gründung eines befestigten Kastells, einer Wasserburg an der Dyle und außerhalb — wie St. Donatian in Brügge — hier das Stift St. Peter, wobei noch darauf hingewiesen werden muß, daß ebenfalls als kirchliches Institut ein Kollegiatstift und kein Kloster gewählt wurde und daß ferner in beiden Stellen diese Stifter die Haupt- und Mutterkirchen der Städte wurden. Wie um Brügge der älteste Eigenbesitz des Hauses Balduins lag, so war die ganze Umgegend von Löwen als „allodium lovaniense" Eigentum der Dynastie Lamberts. Die führenden Ministerialengeschlechter Löwens und Brabants sind von der Dynastie Lamberts in der Löwener Gegend mit Lehen ausgestattet worden und hier begegnen wir den Familien, die später die Träger der großen Hofämter Brabants geworden sind. Die Einzelbelege werden von dem Vf. auf Grund seiner umfassenden Archivkenntnis in klarer und übersichtlicher Weise beigebracht. Verfassungsgeschichtlich ist also wichtig festzustellen, daß wir es in Löwen wie in Flandern mit der planmäßigen Schöpfung eines neuen Herrschaftsbezirkes zu tun haben und daß in den beiden Territorien mit denselben Mitteln gearbeitet wurde. Da sich die Entwicklung in Löwen, die rund 150 Jahre später ist als in Flandern, im einzelnen besser belegen läßt, so wird man daraus wieder Rückschlüsse auf die flandrischen Verhältnisse ziehen dürfen.

Für die Entstehung der Stadt war es in gleicher Weise ausschlaggebend, daß der Graf der Grundherr des Stadtgebietes war und daß er außerdem noch lange Zeit seine Hauptresidenz in Löwen hatte. Wie überhaupt das französische Lehnsfürstentum das Vorbild Lamberts I. war, der ja bekanntlich lange als Flüchtling in Frankreich gelebt hat, so war es auch die überaus energische Förderung der städtischen Entwicklung, für die ihm das benachbarte französische Gebiet, und wahrscheinlich Flandern, als Muster gedient haben wird. Der Vf. weist immer wieder darauf hin, wie großzügig und nachdrücklich das Grafenhaus sich für das Aufblühen von Löwen eingesetzt hat. Die erste Bevölkerung von Löwen setzte sich naturgemäß aus den Leuten des Grafen zusammen, aber auch die fremden Zuwanderer waren, wie der Vf. im An-

schluß an Pirenne grundsätzlich annimmt, in der Regel nicht freie Leute. Die Grundherren haben auch in diesem Fall erfolglos ihre Hintersassen am Boden festzuhalten versucht. Der Graf hatte aber Interesse an der Zuwanderung und gewährte seinen mächtigen Schutz, so daß es den Unfreien in der neuen Stadt möglich war, der grundherrlichen Gewalt sich zu entziehen oder sie aus ihrem Verdienste abzulösen. Indessen sind auch in Löwen von Anfang an freie Leute nachzuweisen, die dort sogar Allode besaßen. Den entscheidenden Aufschwung brachte der Stadt, wie allen niederländischen Städten, der Handel. Im Anfang des 12. Jh.'s diente der Markt in Löwen nicht mehr allein den Einwohnern und der Umgegend, sondern er wurde von den Kaufleuten aus der Maas- und Rheingegend besucht, für die der Weg über Tirlemont und Löwen nach Flandern eine wichtige Handelsstraße wurde. Bereits im 12. Jh. ist ein starker Weinhandel mit den Rheinlanden nachzuweisen, durch den z. B. der Stammvater eines der beiden Hauptgeschlechter des Löwener Patriziats, der Colnere, aus Köln nach Löwen geführt wurde. Bald danach begegnen wir auch bereits Löwener Bürgern in Kölner Gildelisten. Im 13. Jh. nimmt der Wirtschaftsverkehr mit den deutschen Städten, an der Spitze Köln, einen außerordentlichen Aufschwung. Besondere Bedeutung hatte aber für Löwen der Handel mit England, für den die neueren Forschungen durch den Vf. selbst und außerdem durch J. de Sturler aus englischen Archiven reiches Material beigebracht haben. Als Ausgangspunkt darf die erste politische Verbindung Brabants mit England durch die zweite Heirat König Heinrichs I. mit der Tochter Herzog Gottfrieds I. (1120) bezeichnet werden. Die Versuche Englands, auf dem Kontinent und vor allem in den Niederlanden Bundesgenossen zu werben, haben stets einen besonderen Einfluß auf den Löwener Handel geübt. So führte die politische Verbindung Brabants und Englands im 13. Jh. zu einem glänzenden Aufstieg des Löwener Woll- und Tuchhandels. Für die Zeit des Handelskrieges zwischen England und Flandern 1271—1273 hat der Vf. eine hochinteressante Liste von Löwener Wollhändlern aus englischen Urkunden zusammengestellt. Aber er beweist, daß auch nach diesem Handelskrieg, der natürlich für Brabant eine besondere Gelegenheit war, der Löwener Handel sich auf der Höhe zu halten vermochte. Im Münzwesen dagegen dominiert der rheinische Einfluß, und zwar die Kölner Silbermark.

Nunmehr wendet sich der Vf. wieder der äußeren Gestalt der Stadt zu. Die Bevölkerung war stark angewachsen; er schätzt sie etwa um 1200 auf ca. 7 000, um 1300 auf 14 000

und um 1375 auf 20 000, womit der Höhepunkt bis in die Gegenwart erreicht war. Das Anwachsen bedingte die Herstellung einer Befestigung, die zunächst Mitte des 12. Jh.'s angelegt wurde; sie wurde dann Ende des 12. Jh.'s durch eine steinerne Mauer ersetzt. Die Gründung auf einer Domäne des Grafen hatte zur Folge, daß auch alle öffentlichen Gebäude auf Grund und Boden des Grafen erbaut wurden. Der Graf hat zwar großzügige Unterstützung gewährt, aber nach mittelalterlichem Brauch sich für die Überlassung der Gebäude durch die Stadt abfinden lassen. Es ist der allgemeine Prozeß in den niederländischen Städten, daß das Geldbedürfnis der Fürsten und die Finanzkraft der Städte zum allmählichen Abkauf aller fürstlichen Rechte führen. Jedoch begann sich mit dem Aufstieg der Stadt das nahe Verhältnis zwischen Fürst und Volk, das bis zum Ende des 12. Jh.'s hier in Löwen ein besonders enges gewesen war, weil die Dynastie seit dem Jahre 1000 mitten in der Stadt ihre Hauptresidenz hatte, zu lösen. Obwohl schon Lambert I. Brüssel und seine Umgebung aus der Erbschaft seines Schwagers Otto von Niederlothringen, wahrscheinlich bereits 1005, wie ich in meiner Dissertation, Die Bischöfe von Lüttich im 11. Jahrhundert — Berlin 1913 — nachzuweisen versuchte, erhalten hatte, so ist doch erst durch Heinrich I. von Brabant Ende des 12. Jh.'s endgültig die Hauptresidenz von Löwen nach Brüssel verlegt worden. Um 1200 wurde das neue Schloß in Brüssel gebaut und, wie der Vf. im einzelnen nachweist, ca. 1232 die neue Burg in Löwen, die außerhalb der Stadt auf dem Mont Caesar lag, errichtet. Nun beginnt die Stadt auch eine selbständige Politik zu treiben, die zwar niemals wie in Flandern zu einer fast republikanischen Stellung führte, aber dennoch zu Wirtschaftsvereinbarungen mit den Städten anderer Territorien und sogar zu politischen Bündnissen. Der Handel der Stadt gedieh dabei außerordentlich und erreichte im 14. Jh. seinen Höhepunkt. Die Wirtschaftsbeziehungen gingen immer mehr in die Ferne und neben der stets bedeutenden Wirtschaftsverbindung mit den Westmächten können wir Belege für den Handel mit einer immer größeren Anzahl deutscher Städte antreffen. Neben den althergebrachten Beziehungen zu den rheinischen Städten erscheinen die großen oberdeutschen Handelsmetropolen und außerdem die Hanse und darüber hinaus eine Verbindung mit dem Osten im Handelsverkehr von Löwen. So wurde z. B. 1350 von den preußischen Städten gemeldet, daß sie empfindlichen Mangel an Löwener Tuch litten. Die Stadt mußte sich zu einem neuen Mauerring entschließen, der in den Jahren 1357—1363 fertiggestellt wurde.

Die Lage des neuen Mauerrings wird genau bestimmt; die alte Mauer blieb erhalten. Innerhalb des neuen Mauerrings, der große Ausdehnung hatte, fand sich noch lange umfangreicher landwirtschaftlich genutzter Raum. Zum Schluß wird noch auf die sogenannte Freiheit der Stadt eingegangen, für die mittelalterliche feste Grenzen nicht bekannt sind, sie werden aber aus einem Plan von 1796 erschlossen.

Der Arbeit sind eine Reihe wichtiger Skizzen über die Lage und Ausdehnung der Stadt seit dem 11. Jh. beigefügt, die auch für deutsche Verhältnisse ein wichtiges Vergleichsmaterial sind.

Im ganzen darf das Werk, das demnächst eine Ergänzung durch eine Darstellung der Einrichtungen von Löwen finden wird, als eine der anregendsten und gedankenreichsten Beiträge zur südniederländischen Stadt- und Verfassungsgeschichte bezeichnet werden. Bei der immer stärker erkannten engen Verbindung des deutschen und niederländischen Städtewesens im Mittelalter kommt dem Werk daher auch für die deutsche Forschung große Bedeutung zu.

Berlin-Westend. Heinrich Sproemberg.

Georg Bessell, Bremen. Die Geschichte einer deutschen Stadt. Leipzig, Insel-Verlag, 1935. 474 S.

„Es ist ein Stück nationaler Geschichte, das in diesem Buche erzählt wird. Denn der Kampf um das Meer, in dem sich das Schicksal Bremens seit einem Jahrtausend erfüllt, ist zugleich auch ein Kampf des ganzen Volkes, und Bremen ist in ihm nur der Vorkämpfer Deutschlands.“ Mit diesen Worten beginnt B. sein Buch und zeichnet sich damit die Linie vor, der er folgen will. Er gedenkt keine bloße Ortsgeschichte zu schreiben, sondern Bremen als Werkzeug des gesamten Volkes zu werten. Wenn wir demgemäß in diesem Buche manche Dinge nicht finden, die wir wohl erwarten würden, so ist andererseits die Zusammenschau von einem ganz bestimmten Standpunkt aus umso deutlicher.

B. gliedert sein Buch in drei Teile, deren Grenzen er der Stellung Bremens zu seiner Umwelt entnimmt: „das Erzbistum“, „die Hansestadt“, „der Welthafen“. Ganz kurz wollen wir seinem Gang durch die Geschichte Bremens folgen. Von der fränkischen Zeit an durch mehrere Jahrhunderte hin ist die Grundtatsache für Bremen die Mission im Norden. Bremen ist in jener Zeit, so sagt B., die „einzige Hafenstadt“, die „natürliche Hauptstadt Sachsens“ (S. 14), es bildet daher den „gegebenen Ausgangspunkt“ für die Fahrten nach dem Norden. Hamburg ist dagegen ein gefährdeter, auf dem

feindlichen Ufer gelegener Grenzort. Eigenes städtisches Leben fehlt noch, die Kirche ist der einzige Quellpunkt der Kräfte. Sie gewinnen ihre Höhe, als zu den kirchlichen, nach Norden gerichteten Bestrebungen sich die des deutschen Staates gesellen, der zur Zeit der Sachsenkönige seinen Schwerpunkt im Norden, an der deutschen Küste besitzt. Adaldag, Adalbert, Adam sind die Hauptgestalten dieser Zeit. Besonders Adalbert gilt die Darstellung, sowohl seinem menschlichen Wesen wie seiner Reichs- und Kirchenpolitik. Sein Sturz riß auch seine Hauptstadt von ihrer Höhe herunter. „Mit dem Kaisertum war das bremische Erzbistum emporgestiegen, mit dem Kaisertum wurde auch ihm der Tag von Canossa zur Schicksalswende". Für Sachsen brach eine neue geschichtliche Lebenszeit an, die der herzoglichen Gewalt. Heinrich der Löwe, durch Erbgang Vogt der bremischen Kirche, begann ein neues Werk, nachdem das der Bischöfe zerstört war, sein Weg nach dem Osten war auch der Bremens, seiner Bürgerschaft, die allmählich erstarkt war. In der Marschenkolonisation in der näheren Umgebung der Stadt sieht B. ein Vorbild für die Erschließung des Ostlandes. Freilich ist Bremen, „diese so sichtbar dem Osten zugewandte Stadt" (S. 64), dann doch nicht die Hauptstadt Sachsens geworden. Die bremische Kirche blieb frei, denn Heinrich der Löwe wurde besiegt. Für Bremen wie für alle deutschen Städte blieb es dann eine „bis in die Gegenwart verhängnisvolle Tatsache, daß die deutsche Nation fast 700 Jahre lang, von Barbarossa bis Bismarck, einen Staat nicht mehr gekannt hat". Der Weg zur Bildung des im engeren Sinne städtischen Lebens war frei.

Die breite Grundlage der Hansestadt Bremen ist das sächsische Land und Volkstum. Die rechtliche und gefühlsmäßige Absonderung der Stadt vom Lande, die Eigenart städtischen Kulturlebens und bürgerlicher Regierungsweise werden von B. besinnlich und gedankenreich besprochen. Die Entstehung des Rates, ganz besonders der Kampf um den freien Weg zur See, die städtischen Unruhen bilden Hauptpunkte der Darstellung. Ein Unterabschnitt „der mittelalterliche Stadtstaat" schildert das äußere Bild der Stadt zu Beginn der Reformation, das geistige Leben, den gesellschaftlichen Aufbau, den Handel, das Genossenschafts- und Zunftwesen. Die Zeit der Reformation wird wieder mit weitem Ausblick auf die Weltlage und die deutsche Politik besprochen. Noch einmal kommt für Bremen eine Zeit, in der sie als Vorkämpferin für Deutschland ihre eigene Freiheit, die doch mehr bedeutet als die Angelegenheit einer einzelnen Stadt, ver-

teidigt, als es sich seine Reichsfreiheit gegen die Ansprüche Schwedens erkämpft. Dann aber versinkt Bremen in die untätige Ruhe des 18. Jahrhunderts, in der es die Stürme der großen Politik über sich ergehen lassen muß.

Die zweite Hälfte seines Werkes widmet B. dem 3. Buch, dem „Welthafen Bremen". Der Bürgermeister Smidt ist hier die überragende Gestalt, die dem Beginn des neuen Zeitalters das Gesicht gibt.

B. stützt sich in den folgenden Abschnitten auf seine früheren Arbeiten, besonders die Geschichte Bremerhavens, die ihn als einen vorzüglichen Kenner der bremischen Geschichte des 19. Jahrhunderts ausweisen. Noch deutlicher wird der Zug, den wir bereits bezeichneten: das Bestreben, die Geschichte der Stadt zusammen mit der allgemeindeutschen zu sehen. Wenn die Bahn für den Handel nach Nordamerika frei wurde, wenn Smidt die Freiheit der Hansestädte forderte, „so war es mehr als nur des hanseatischen Kaufmanns Gewinn und Verlust, was da auf dem Spiele stand. Es ging um Entscheidungen, die die Zukunft Deutschlands betrafen" (S. 281). Die Frage, ob Deutschland überhaupt noch einmal in die große Welt hinausschreiten könne, war zuerst von den beiden Nordseehäfen zu beantworten, die noch auf sich gestellt blieben, wenn auch Preußen schon den Weg zur Einheit bereitete. Hanseatentum und Preußentum sieht B. als zwei sich ergänzende Gestaltungen des deutschen politischen Wesens. „Die nationale, die deutsche Aufgabe der Hansestädte war gewiß nicht geringer als diejenige Preußens oder des Goetheschen Weimar" (S. 282). Die große Aufgabe des 19. Jahrhunderts schildert B. in einer Reihe von Abschnitten, deren Inhalt hier nur stichwortartig angedeutet sei: Bremen und die Auflösung des Reiches, die Franzosenzeit, Bremen und Deutschland nach 1815, Politik und Wirtschaft vor der Revolution (die ganz besondere Gelegenheit gibt, das Wirken bremischer Männer für die deutsche Gesamtheit zu betonen), Bremen im Kampf um die nationale Einigung. Die Anlage der bremischen Häfen, die Kolonialpolitik, die Blüte der deutschen Weltwirtschaft bilden den starken Ausklang des Buches.

Aus dieser flüchtigen Inhaltsangabe erhellt wohl schon seine Eigenart. B. will keine Einzelforschung treiben (daß er ihr nicht fremd ist, bewies er übrigens in seiner Geschichte Bremerhavens), sondern einer breiten Leserschicht eine gut lesbare, die Haupttatsachen ausführlich schildernde Darstellung vorlegen, die zugleich in einem gewissen Sinne für die Stadt Bremen werben soll. Es ist ganz zweifellos, daß der Verfasser dies Ziel erreichte. Das Buch hat in der Leserschaft,

die wohl dem Geschichtlichen, nicht aber der Einzelarbeit zugewandt ist, einen großen und wohlverdienten Erfolg errungen. Das ist bei der Beurteilung wohl zu beachten. Zu diesem Erfolg trägt Verschiedenes bei. Vielleicht am meisten die durch das gesamte Werk durchgeführte Verbindung des Bremischen mit dem Deutschen. Gewiß wurde schon oft auf sie hingewiesen, aber hier ist der fruchtbare Gedanke wirklich schriftstellerisch ausgeschöpft. Ferner trägt das Buch einen höchst persönlichen Stempel, die Art des Verfassers berührt den Leser fast auf jeder Seite. Eben wurde bereits das Wort „besinnlich" gebraucht. So gibt sich in der Tat das ganze Buch. B. spricht beispielsweise von dem „Ineinander der realen und der idealen Antriebe des Lebens" (S. 22), von der „Undankbarkeit, die dem Leben nun einmal innewohnt" (S. 78), er sagt: „Das Leben ist zu allen Zeiten vielfältig gewesen, aus Gutem und Bösem zusammengesetzt" (S. 137). Die im häufigen Gebrauch des Wortes „Leben" sich äußernde Hinneigung zum Allgemeinen spricht sich ferner lebhaft aus in dem steten Bemühen, zeitliche oder sachliche Verbindungslinien zu ziehen.

Doch kann der kritische Leser, wenn er auch erkennt, daß ein Buch durch solche Linien einen festen inneren Bau bekommt, schon hier die Bedenken nicht ganz unterdrücken. Die Linien können auch zu einem künstlichen Gefüge werden, das die Tatsachen gar zu gewaltsam zusammenschließt. Zur Zeit Adalberts schon, meint B., war das Wesen der Stadt, „durch das sie sich offensichtlich schon damals vom Binnenland unterschied: Weltoffenheit und Weite des Raumgefühls, weltweites Denken — es war dasselbe, was uns heute Hanseatentum heißt" (S. 33). Das scheint doch reichlich luftig und durchaus nicht offensichtlich. Man denke an die Fernbeziehungen der westfälischen Städte. Und wenn der Begriff des „Hanseatischen" fest und inhaltvoll bleiben soll, dann darf man nicht die Bischöfe zu Hanseaten machen wollen. Daß die Stadt zur Zeit Heinrichs des Löwen „unbestreitbar der Mittelpunkt des ganzen Tieflandraumes zwischen Rhein und Elbe war, ... daß sie, noch immer, den gegebenen Ausgangspunkt für jede Unternehmung nach dem Norden und Osten bildete" (S. 55), ist denn doch gar zu viel gesagt. Man vergleiche da die Stellung anderer Städte mit der Bremens im Osten. Auch die Verbindung mit Preußen, B.s übrigens fruchtbarer Lieblingsgedanke, ist manchmal zu gewaltsam gesucht: „Wir sehen sie heute durch die Jahrhunderte hindurch wirksam, diese Gemeinsamkeit des Schicksals von Hanseatentum und Preußentum, von den Zeiten Heinrichs des Löwen

an, da ein bremischer Erzbischof das in seinem Bezirke bewährte Kolonisationswerk hinüberträgt in die Länder jenseits der Elbe, dann nach dem Sturz des Löwen die Beherrscher der Mark, damals noch die Askanier, zugleich in Brandenburg und Bremen Fuß zu fassen suchen und später die Hanse gemeinsam mit dem Deutschen Orden in Preußen die Herrschaft der Deutschen über die Ostsee begründet ..." (S. 388). So ist auch die Stimmung in Bremen im Jahre 1866 kaum so einhellig für den Anschluß an Preußen gewesen, wie B. es wahr haben will.

Diese Bemerkungen beziehen sich im Grunde auf den Stil des Buches, das nicht nur die bremische Geschichte erzählt, sondern auch Betrachtungen über sie und über Geschichte im allgemeinen anstellt. Diese regen zum Weiterdenken an, auch wenn sie nicht gerade stichfest sind. Wesentlicher aber scheint uns ein anderer Mangel zu sein. B. sagt selbst: „In diesen Dingen (nämlich den das Handels- und Hafenwesen betreffenden) — immer wieder muß der Historiker es feststellen — liegt die eigentliche Geschichte Bremens" (S. 354). Bremen als Handelsplatz wird aber von B. nur sehr lückenhaft dargestellt. So wie er auf anderen Gebieten dem Mittelalter nicht gerecht wird und es zu sehr von dem Heute aus beurteilt, so ganz besonders auf dem des Wirtschaftlichen. Die „Gruppe der drei Städte Lübeck, Hamburg, Bremen", die angeblich die Verbindung zwischen Ost- und Nordsee herstellte, gab es in Wirklichkeit in der hansischen Zeit gar nicht. Sie ist in die Geschichte hineingesehen. Bremen konnte also auch nicht die besondere Aufgabe haben, „von den alten Kulturländern Europas nach einer neuen aufsteigenden Welt die Brücke zu schlagen". Im Gesamtrahmen der Ostkolonisation hatte Bremen keine führende Stellung inne. Keineswegs darf man sagen: „Für Bremen war dies seit seinem Bestehen der Weg, auf den es von Natur und Geschichte gewiesen wurde" (S. 60). Seine Wege liefen zumeist in anderen Richtungen, die sein Wesen mehr kennzeichnen als der nach dem Osten, von denen aber bei B. kaum die Rede ist, da er zu sehr an seinem Gedanken von der Verbindung mit dem nach Osten gewandten Preußen hängt. — Der Rat tagte nicht im Hause der Tuchmacher, sondern der Tuchhändler (S. 121). — Man sollte annehmen, daß die Sitte, die Bedeutung mittelalterlichen Handels an heutigen Umsatzgrößen zu messen, überwunden sei. Aber B. führt wieder die berühmten zwei Güterzüge an, in denen der Jahresverkehr über den St. Gotthardt im Mittelalter Platz fand. Der Fern- und Großhandel war „im Grunde eine Art von Luxushandel" (S. 141), aber B. zählt selbst die Haupt-

güter des bremischen Handels auf: Korn, Fische, Salz, Wolle, Leinwand, Hopfen, Malz, Bier. Inwiefern sind das Luxuswaren? Auch Tuche und Pelze kann man nur mit Vorsicht als solche bezeichnen. Von den insbesondere bremischen Arten und Wegen des Handels erfährt der Leser wenig. Daher gewinnt er von der bei genauerem Nachforschen scharf zu zeichnenden Eigenart Bremens als Wirtschaftsplatz nur ein höchst verschwommenes Bild. In der zweiten Hälfte des Buches ist das allerdings anders.

So empfängt der Fachhistoriker, alles in allem, einen etwas geteilten Eindruck. Er sieht in dem Buch ein Werk von ausgesprochen gutem Bau, von Gedankenreichtum und gegenwartsnaher, lebendiger Darstellung vor sich, dabei aber möchte er doch manches anders haben, vielleicht nüchterner, faßbarer, sachlicher. Er muß dabei anerkennen, daß das Buch so, wie es ist, gute Wirkung tut. Es versteht, wie schon gesagt wurde, bei gebildeten Menschen jeden Berufes Anteil zu wecken. Es ist bereits weit in die Öffentlichkeit und nicht nur die der Historiker eingedrungen. Und da dies sein Sinn sein soll, so setzen wir unsere fachlichen Bedenken ruhig zurück und danken B. für sein schönes Werk, mit dem er der Stadt einen wahren Dienst geleistet hat.

Bremen. L. Beutin.

Aloys Schulte, Aus dem alten Münster. Erinnerungen, Skizzen und Studien. Münster i. W. (1936). 108 S. u. 2 Tafeln.

Wenn es eines besonderen Nachweises bedürfte, daß in der Stadtgeschichte umfassende wissenschaftliche Kenntnis allgemeiner Art ihre schönsten und ansprechendsten Früchte dann zeitigt, wenn sie von einem Manne geübt wird, der mit dem Gegenstande seiner Darstellung durch eigenes Erleben und durch das von Generationen seiner Vorfahren verbunden ist, so wäre uns dieser Nachweis jetzt durch diese kleine aber köstliche Gabe des Nestors der deutschen Wirtschafts- und Verfassungsgeschichte erbracht. Nach einem reichgesegneten Forschungswerke, das auf weite Gebiete Europas gerichtet war, durchwandert der greise Forscher Straßen, Plätze und Tore seiner Heimatstadt mit derselben Liebe, mit der einst der Knabe die Eindrücke seiner Umgebung in sich aufnahm, nur daß ihm das eigene Werk ein einzigartiges Rüstzeug zum Erkennen und Vergleichen für diese Wanderungen mitgegeben hat. Auch hier zeigt sich wieder, wie ungleich eindringlicher eine Forschungsrichtung ist, welche die bauliche Hinterlassenschaft des älteren Städtewesens auszudeuten vermag, als eine,

die in einer Ausdeutung des zufälligen Befundes der älteren Urkunden allein den unerschütterlichen Untergrund für die eigenen Konstruktionen gefunden zu haben glaubt. Was konnte Schulte nicht alles an gesicherter Erkenntnis aus den Baustücken der Tafel II entnehmen! Welche Aufschlüsse gaben ihm die Namen der beiden Heiligen St. Jakobus und St. Olaf (S. 33 u. 59), die in Münster lokale Patronate hatten!

Der stolze Prinzipalmarkt der Stadt, die Wirkungsstätte von Kaufherrn und Krämern, nicht von Handwerkern, erhielt seine kostbare Eigenart, die Laubengänge der hohen ihn umgebenden Häuser, vermutlich bereits im 12. Jahrhundert unter Beeinflussung durch ähnliche, in Münster durch die Pilgerfahrten bekannt gewordene Anlagen in Sanjago (Spanien); das ist das überraschende Ergebnis der ersten Betrachtung. Von den übrigen seien III und VI besonders hervorgehoben. Sie stehen in einem inneren Zusammenhang: die Erbmänner, d. h. die im Fernhandel wohlhabend gewordenen Inhaber echten Eigens in der Stadt gaben dem Leben der selbständigen stolzen Bürgerstadt Münster das Gepräge; der ständische Adel des Fürstbistums Münster mit seinen Adelshöfen, die zum guten Teil auf alte Erbmännerhöfe zurückgehen, hat neben dem Bischof selbst das Münster des 17. und 18. Jahrhunderts gestaltet. Zwischen beiden Zeiten liegt das Jahr 1661, als landesherrliche Soldaten die Hauptwache am Rathaus von Münster bezogen (S. 36) und der landesherrliche Sieger eine Denkmünze schlagen ließ mit der Inschrift: „Monasterium Westphalorum ad ouoedientiam reductum“ (S. 87). Jene spätere Zeit, deren Träger für das niedergehende Bürgertum nur eine sich bis zur Verachtung steigernde Distanzierung kannten, hat dem heutigen Münster durch ihre Bautätigkeit in starkem Maße ihr Gepräge gegeben. Aus den Erbmännern aber waren einst in der glänzenden Blüte der Stadt jene Männer gekommen, die an der städtischen Ostkolonisation und dann an der Hanse selbst kraftvollen Anteil genommen haben. Daß die Erbmännerfamilien der Travelmann, der Billerbeck, der Warendorf in Lübeck und weit östlicher in Ostseestädten gesessen haben, hebt Schulte selbst hervor. Für die Warendorps möchte ich ergänzend hinzufügen, daß die Hauptlinie der Warendorfs in Lübeck, denen die verschiedenen Bruno's des 14. Jahrhunderts entstammen, nicht auf die Münster'sche Familie weist, dagegen jene Familie der Lübecker Warendorf's, die sich durch ihr 1350 belegtes Wappen als zu der Münsterschen Familie gleichen Namens gehörig erweisen. Ihr gehören z. B. die Lübecker Ratsherrn Hermann senior, Wedekin und Tidemann des 14. Jahrhunderts

an. Brüder der beiden letzteren waren Bischof in Schleswig und Domherr in Dorpat.

Hiermit wäre der Übergang zu dem Abschnitt IV gegeben, der von der ständischen Zusammensetzung des Klerus in Münster berichtet. Ich möchte aber nicht weiter über Einzelheiten des Buches berichten, sondern es in seiner anziehenden Eigenart den Lesern als Ganzes aufs wärmste empfehlen.

Berlin. Fritz Rörig.

Walther Franz, Geschichte der Stadt Königsberg (Ostpreußische Landeskunde in Einzeldarstellungen, begründet von Oscar Schlicht), Königsberg, Pr. (1934) VIII + 226 S.

Schon vor mehr als einem Menschenalter erschien 1899 die „Geschichte der kgl. Haupt- und Residenzstadt Königsberg i. Pr." von R. Armstedt. Es war daher, bei der Fülle der inzwischen erschienenen Einzeluntersuchungen, eine neue Darstellung der Geschichte Königsbergs längst ein Gebot der Stunde. Gestützt auf umfangreiches Wissen und langjährige Vorarbeiten zur Geschichte der Stadt[1] unterzog sich Studienrat Dr. Franz, einer der besten Kenner der mittelalterlichen Schicksale Königsbergs, der gewiß nicht leichten Aufgabe, eine moderne Geschichte der Provinzialhauptstadt zu schreiben.

Im Gegensatz zu Armstedt berichtet Franz die Ereignisse nicht in zeitlicher Folge, sondern schildert sie im ordenszeitlichen Teil in einzelnen Querschnitten, wie Gründung und Entwicklung, Stadtverwaltung, Wirtschaft, Geistlichkeit, Gesellschaft, denen eine kürzere Übersicht über die politische Geschichte bis 1525 folgt.

Dieser mittelalterliche Teil bildet das Kernstück des Werkes, dem des Verfassers Vorarbeiten zu seiner geplanten größeren Geschichte Königsbergs im Mittelalter und dem Königsberger Urkundenbuche ebenso wie seine vorerwähnten Untersuchungen zugute kamen. So erhalten wir eine abgeschlossene Kulturgeschichte der einstigen drei Städte Königsberg.

Von besonderem Interesse sind Franz' Ausführungen über Königsberg als Hansestadt, die im wesentlichen eine Zusammenfassung der wenigen bisherigen Einzelunter-

1. Erinnert sei an des Verfassers Arbeiten über die Königsberger Straßennamen (1922), Beguinen (1926), Hausmarken (1927), Willküren (1928), Elendenhäuser und Elendengilden (1933), Bürgernamen des 13. u. 14. Jahrhunderts (1934) und das Benediktinerinnenkloster St. Marien zu Königsberg (1934).

suchungen, vor allem R. Fischers Arbeiten, bilden. Doch auch hier spüren wir eigene Forschungen des Verfassers. So wird Armstedts Angabe, daß der Löbenicht nie zur Hanse gehört habe, berichtigt. Wenn auch vor Tannenberg die Handelstätigkeit Königsbergs nie der Danzigs gleichkam — das benachbarte Kauener Kontor war z. B. hauptsächlich von Danzigern besetzt — so sinkt das Interesse der Stadt an den allgemeinhansischen Fragen nach der Schlacht sichtlich. Nach 1511 verbot der Hochmeister den drei Städten Königsberg den Besuch der Hansetagungen. Förmlich ausgetreten ist jedoch die Stadt nie aus dem Bunde. (Zu S. 48 ist zu bemerken, daß die Vermittlungsaktion der Hanse und Bischof Arnolds von Lübeck 1464 stattgefunden hat.)

In knapperen Zügen umreißt Franz die Schicksale Königsbergs seit der Reformation bis zur nationalen Erhebung; nur ganz skizzenhaft sind die letzten Jahrzehnte geschildert. Hier spielen Raumgründe mit. Vielfach tritt die politische Geschichte auch in diesen Abschnitten, die durchweg in drei Teile — politische, Kultur- und Wirtschaftsgeschichte — gegliedert sind, zu sehr in den Hintergrund. Auch ein Register und Quellennachweise vermissen wir. Immerhin bildet das vorliegende Werk einen zuverlässigen Führer durch die Schicksale Königsbergs in nun bald sieben Jahrhunderten und wir können nur wünschen, daß der hansischen Geschichtsforschung vom gleichen Verfasser recht bald die geplante ausführliche, quellenmäßig belegte Geschichte der Hansestadt Königsberg im Mittelalter beschert sein möge.

Königsberg, Pr. R. Seeberg-Elverfeldt.

Herbert Spliet, Geschichte des rigischen Neuen Hauses, des später sogen. König Artus Hofes, des heutigen Schwarzhäupterhauses zu Riga. — Riga 1934, XXII + 384 S.

Die vorliegende Geschichte des wohl schon bald nach 1330 erbauten Rigaer Schwarzhäupterhauses hat sich, gestützt u. a. auf das reiche Archiv der Rigaer Schwarzhäupterkompanie und der Großen Gilde sowie das Rigaer Stadt- und Staatsarchiv zu einer Geschichte der Schwarzhäupter selbst, einer Geschichte des deutschen Kaufmanns im hansischen Osten, ausgewachsen. In gleicher Weise ist eine derartig umfangreiche, sechs Jahrhunderte umfassende Darstellung nur erst kürzlich für die Revaler Schwarzhäupterkompanie möglich gewesen.[1]

1. Vgl. F. Amelung und Baron Georges Wrangell, Geschichte der Revaler Schwarzenhäupter. Ein Beitrag zur Geschichte

Riga als Hansestadt bildet den Hintergrund und den hansischen Beziehungen ist der Verfasser in seiner Darstellung, die das kulturgeschichtlich Bemerkenswerte besonders hervorhebt, überall nachgegangen. Die Entstehung und Entwicklung, Sitten und Gebräuche der Rigaer Schwarzhäupter erinnern an die der Revaler Kompanie. Hansischer Handel und mittelalterlicher kaufmännischer Gemeinschaftssinn sind bei der Entstehung der Rigaer Kompanie, die gleich Reval im 14. Jahrhundert zu suchen ist, beteiligt, Rigaer unverheiratete Kaufgesellen bildeten ihre Mitglieder.

Der Einfluß der Deutschen Hanse ist auch für die weitere Entwicklung der Rigaer Schwarzhäupter maßgebend. Der Verfasser hat besondere Beachtung der Schiffahrts- und Handelsgeschichte Rigas geschenkt und konnte hierbei auf zahlreichen gründlichen Vorarbeiten fußen. West- und Osthandel treten in Wettbewerb. Besonders eng waren die Beziehungen zu Danzig und Lübeck, stetes Zu- und Rückströmen hansischer Deutscher verändert das Gesicht der Kompanie, allmählich gewinnen die Zuwandernden die Mehrheit. Schon 1431 heißen einige Rigaer Schwarzhäupter ausdrücklich Glieder der Hanse und seit 1432 sind, wie Siewert nachgewiesen hat, ständige lübische Rigafahrer feststellbar. Im 16. Jh. entstehen im Schwarzhäupterhause die Bänke der Lübecker und Westfalen, eine besondere Bank preußischer Kaufleute ist nicht bekannt.

Die Darstellung Spliets führt im wesentlichen nur bis ins 18. Jahrhundert. Neben den Überblick über die Geschichte reihen sich Abschnitte über Ziele und Zwecke, Sitten und Gebräuche und die Beschreibung des Gebäudes. Einen Anhang bildet das wertvolle Verzeichnis der Älterleute und Ältesten von 1413—1933, das uns Namen nennt, die einst Rigas deutsches Antlitz schufen und durch jahrhundertelange Kulturarbeit sich ewiges Heimatrecht in der Hansestadt Riga erwarben.

Wenn wir den Inhalt der Untersuchung begrüßen, so können wir das gleiche nicht bezüglich der Form aussprechen. Die Arbeit könnte starke Kürzungen und stilistische Ausfeilungen vertragen, die die Lesbarkeit wesentlich gefördert hätten. Beinahe jeden Satz mit „insgleichen" zu versehen, wirkt ermüdend. Auch die Zitate hätten stark vereinfacht werden können, wissenschaftliche Grade gehören

---

des deutschen Kaufmanns im Osten. Reval 1930 (Angez. v. H.-G. v. Rundstedt in den Hans. Geschichtsbl. 56. Jg. 1931 (Lübeck 1932) S. 212 ff.).

nicht vor Verfassernamen. Die Zeichensetzung läßt zu wünschen übrig. Ebenso sind Abkürzungen mittelalterlicher Texte aufzulösen.

Schwerlich ist es vertretbar, Sartorius' Urkundliche Geschichte des Ursprungs der deutschen Hanse „bloß als erstes namhaftes Werk auf dem Gebiet hansischer Geschichtsforschung" heranzuziehen, „um den Geist der früheren hanseatischen Geschichtsschreibung wachzurufen" (S. 2). Die preußischen Artushöfe sind zweifellos nach englischem Vorbilde entstanden (S. 21; vgl. Franz, Geschichte der Stadt Königsberg, S. 79).

Doch abgesehen von diesen Beanstandungen können wir dem Verfasser für seine fleißige, mit zahlreichen Abbildungen versehene und durch ein Namensverzeichnis leicht benutzbare Arbeit dankbar sein.

Königsberg, Pr. R. Seeberg-Elverfeldt.

Gunnar Bolin, Stockholms uppkomst. Studier och undersökningar rörande Stockholms förhistoria. Uppsala 1933; Appelbergs Boktryckeri A. B. XLII, 488 S.

Die Frage der Entstehung der Stadt Stockholm ist im wesentlichen an drei eng zusammenhängende Probleme geknüpft: die Frage des primären Grundes der Ortsanlage, die des Verhältnisses zu den älteren Mälarstädten (Birka, Sigtuna) und die der Rolle des Deutschtums bei der Gründung der Stadt. Für alle drei Fragen bietet G. Bolin in dem vorliegenden Werk eine erstaunliche Fülle neuer Gesichtspunkte; daß sie großenteils hypothetische Lösungen geben, liegt in der Natur des überaus spärlichen Quellenmaterials begründet. Immerhin gehen viele von ihnen über den bisherigen Stand der Forschung hinaus, über den B. in einem ersten Kapitel einen sehr dankenswerten großgesehenen Überblick gibt. Raum und Ort dieser Besprechung verbieten eine Behandlung des gesamten Materials; nur einige der vom hansisch-deutschen Standpunkt aus wichtigsten Ergebnisse können hier einer Anzeige und kritischen Betrachtung unterzogen werden.

B. weist mit Recht auf den eigentümlichen Zusammenhang des Niedergangs von Dorestad mit dem von Birka, des Niedergangs von Sigtuna mit dem von Dorestads Nachfolgerin Tiel hin; die Bedeutung des friesischen Handels für die Mälarstädte in seiner Blüte und in seinem Absinken ist damit wiederum in sehr überzeugender Weise nachgewiesen. Erst der Niedergang Sigtunas und das Verschwinden des friesischen Kaufmanns konnte die Gelegenheit für Stockholms Auf-

blühen, ja für sein Entstehen überhaupt mit sich bringen. B. weist auch auf einen anderen, sehr realen Gesichtspunkt für den Untergang der binnenländischen Mälarplätze hin: das Aufkommen des neuen Schiffstyps der Kogge, dessen navigatorische Unbehilflichkeit in engsten Gewässern dem Befahren des inneren Mälar größte Schwierigkeiten entgegensetzen mußte. Es ist bezeichnend, daß unabhängig von B. bereits vor längerer Zeit O. Scheel für den Niedergang Haithabus zugunsten des günstiger gelegenen Schleswig den gleichen Grund anführte.[1] Beide Forscher setzen sich damit mit gutem Grund in Gegensatz zu der üblichen Brandkatastrophen-Theorie, die in der Tat schlecht zu dem Haithabuer Befund überaus bescheidener, leicht wieder aufzubauender Holzbauten paßt. Ein handelspolitisches Bedürfnis mußte eine verbrannte Stadt dieses primitiven Bautyps in kürzester Zeit wieder erstehen lassen; das frühmittelalterliche Hamburg ist neben zahlreichen anderen ein schlagendes Beispiel.

Bolin macht sehr wahrscheinlich, daß sich an der Stelle der späteren Stadt zunächst eine befestigte Mälarsperre, vermutlich gegründet durch Birger Jarl den Älteren am Ende des 12. Jahrhunderts, befunden hat; es braucht an dieser Stelle hierauf nicht weiter eingegangen zu werden. Denn die historisch fruchtbarere Fragestellung ist die nach den gänzlich veränderten Grundlagen innerhalb des baltischen Raumes im 13. Jahrhundert, die das Entstehen der Stadt Stockholm erst möglich machten. Die bisherige Forschung ist gewohnt, diese endgültig wirksamen Ursachen für das Aufblühen der Stadt in der engen handelspolitischen und blutsmäßigen Bindung[2] an die Städte des hansischen Raumes zu erkennen; auch Bolin mißt diesen Gründen hohe Bedeutung zu. Er glaubt in diesem Zusammenhang bisher unerkannte wirtschaftliche Grundlagen aufzeigen zu können mit der Annahme der Existenz eines mittelschwedischen Bergbaus bereits im 12. Jahrhundert; für diese Erzproduktion war Stockholm der gegebene Ausfuhrplatz.

Demgegenüber will weniger einleuchtend erscheinen, was B. als machtpolitische Beweggründe Birger Jarls d. J. erkennen zu müssen glaubt. Nach seiner Meinung ist die Anlage der Stadt Stockholm mit in erster Linie zu verstehen als Reichsbefestigung zum Schutz des schwedischen Herzlandes gegen auswärtige Invasionen. Freilich ist der dänische Imperialismus des 13. Jahrhunderts eine nicht zu bestreitende

---

1. Vgl. Deutsch-Nordisches Jahrbuch 1931, S. 43 f.

2. Vgl. die vielen Beispiele bei Koppe, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte.

Tatsache, wenngleich seit Bornhöved die Person Waldemars eine derartige akute Gefahr nicht mehr darstellen konnte.[3] Vollends unerwartet aber mutet es an, wenn B. Birgers militärpolitische Absichten nicht nur durch den dänischen Imperialismus, sondern auch durch eine deutsche machtpolitische Gefahr begründet sehen will. Daß Lübeck seit 1181 im „Einflußgebiet einer kaiserlichen Großmacht" lag, dürfte in dieser Zeit, zumal seit 1198, und angesichts der bekannten Richtung der deutschen Kaiserpolitik kaum eine Bedrohung des europäischen Nordens dargestellt haben![4] Bolin sieht eine derartige deutsche Gefahr begründet durch die Zerstörung Kopenhagens durch eine lübische Flotte im Jahre 1249; eine Maßnahme, die (zumal bei der bekannten Abneigung der hansischen Städte gegen kriegerische Verwicklungen) doch nur begriffen werden kann als ein Glied in der Kette des jahrhundertelangen Abwehrkampfes gegen den dänischen Druck auf die Querverbindungen der norddeutschen Städte und auf ihre Selbständigkeit überhaupt.

Unmittelbare militärpolitische Gründe waren also nicht in dem Maße vorhanden, daß sie bei der Stadtanlage hätten ausschlaggebend sein können. Die wirtschaftliche Grundlage allein konnte das schnelle Aufblühen Stockholms bedingen, in Verbindung mit dem monopolistischen Handelsnetz des deutschen Kaufmannes.[5]

B. hält denn auch selbst seine These nicht durchgängig aufrecht. Vielmehr erkennt auch er, daß erst die — in erster Linie doch wirtschaftspolitische — Sicherung und Kräftigung Lübecks im späteren 13. Jahrhundert die Voraussetzungen für Stockholms überraschend schnelles Aufblühen schuf; bei einer rein oder vorwiegend militärpolitischen Gründung wäre dieses Aufblühen kaum verständlich. Die Frage, ob und wieweit Lübecker an der Gründung selbst beteiligt waren, kann angesichts des spärlichen Quellenmaterials nicht beweiskräftig entschieden werden; ebenso wenig die Frage, ob deutsches Stadtrecht — d. h. die Ratsverfassung — bereits in den Anfängen der Stadt Geltung hatte. Gegenüber der bisherigen

---

3. D. Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar, S. 26 f.

4. Dazu kommt, daß B. selbst noch für das 13. Jahrhundert der lübischen Eigenschiffahrt (naturgemäß dem gegebenen Mittel einer machtpolitischen Expansion) nur eine sehr geringe Rolle zubilligt, den lübischen Handel größtenteils von gotländischen Schiffern vermittelt sehen will (Exkurs III, S. 403 ff.).

5. So auch B. selbst, Namnet Stockholm och Stockholms uppkomst, Samfundet St. Eriks årsbok 1921, S. 135 ff.

Forschung will Bolin dem deutschen Element eine so überragende Bedeutung nicht zuerkennen[6] — ganz entsprechend seiner im wesentlichen machtpolitischen Schau der Gründungsvorgänge. Quellenmäßig fest steht hier freilich nur das eine, worüber Bolins Darstellung auch keinen Zweifel läßt: daß zu der Zeit, da das kräftige städtische Gemeinwesen Stockholm in das hellere Licht der Geschichte tritt, jene Zweiteilung in schwedisches und deutsches Bürgertum bereits seit langem vorhanden war, die allen bedeutenden schwedischen Städten eignete. Birger Jarl muß diese Entwicklung vorausgesehen haben; es lag auch für ihn kein Grund vor, ihr zu widerstreben, nachdem er in dem bekannten Vertrag von 1251 (nach Bolin: 1250) die Rechtsstellung der deutschen Bürger schwedischer Städte in schwedisch-nationalem Sinne geregelt hatte — kurz bevor der Name Stockholm zum ersten Male urkundlich belegt ist (1252).

Uns will scheinen, als ob man Birger Jarls national selbstbewußte Haltung im Vertrag von 1251 am sichersten damit erklärt (in Übereinstimmung mit N. Ahnlund),[7] daß er wünschte seine Städte, für die er deutsches Bürgertum brauchte, vor Überfremdung zu bewahren — und zwar vor sozialer und ökonomischer Überfremdung. Daß die Ansicht, als habe die Furcht vor einer unmittelbaren machtpolitischen Invasion die Gründung Stockholms als einer Reichsfestung verursacht, keine Stütze in den tatsächlichen Verhältnissen finden kann, glauben wir gezeigt zu haben. Es ist freilich nicht zu verkennen, daß die strategische Lage des Ortes aus ganz allgemeinen Erwägungen heraus mit zu seiner Wahl beigetragen haben kann; das ist in gewissem Maße bei jeder Stadtgründung der Fall gewesen, sicherlich auch bei dieser, die von vornherein auch für staatlich repräsentative Zwecke gedacht war. Somit glauben wir B. gegenüber nur eine Akzentverschiebung, aber doch eine recht wesentliche, vornehmen zu müssen.

Die Entwicklung der Stadt noch im gleichen Jahrhundert beweist, daß man sich bei ihrer Gründung in erster Linie wichtiger wirtschaftlicher Grundlagen bewußt sein konnte.

---

6. So nicht nur für Stockholm, sondern auch für Visby, wo er im Gegensatz z. B. zu Björkander (Till Visby stads äldsta historia, Ak. Afh. Upsala 1898) — eine ursprünglich schwedische Stadtanlage annimmt. Seine Darlegungen sind allerdings letzten Endes ebenso wenig sicher belegt, wie die entgegengesetzten Ansichten.

7. Vgl. die ausführliche Darstellung bei N. Ahnlund, Svenskt och tyskt i Stockholms äldre historia, Svensk historisk Tidskrift 1929.

Damit gewinnt die Ansicht an Wahrscheinlichkeit, daß auch der Vertrag von 1251 auf sehr realen wirtschaftlichen Überlegungen beruhte. Denn er ist ein untrügliches Zeichen dafür, wie sehr Birger Jarl mit der Einwanderung aufbauwilliger deutscher Kräfte rechnete. Sie geschah denn auch in der Tat in größtem Ausmaß. Daß neben dieser deutschen Einwanderung eine starke schwedische Stadtbevölkerung bestand, ist bekannt; man wird Bolin zustimmen darin, daß sie — wenigstens in Stockholm — stärker war als die deutsche, die im wesentlichen die leitende kaufmännische Oberschicht stellte.

Insgesamt bleibt als schließlicher Eindruck des nach Inhalt und Umfang gewichtigen Werkes der einer dankenswerten systematischen Aufhellung und mutigen Inangriffnahme fast aller Probleme der frühen schwedischen Stadtgeschichte. Dementsprechend mußte vieles nur Wiederholung bereits bekannter Tatsachen bleiben. Auch bleibt freilich das Ganze ein im wesentlichen hypothetischer Bau, dem Widersprüche und Unsicherheiten notwendig nicht fehlen können. Aber zahlreiche einzelne Bauteile erscheinen doch sehr bedeutsam, namentlich die auf scharfsinniger Quelleninterpretation beruhenden Kapitel über den Namen Stockholm, über Birka und Sigtuna, über den Zusammenhang von politischen und wirtschaftlichen Verschiebungen im Ostseeraum mit dem Niedergang Sigtunas; damit sind, wie schon erwähnt, die u. E. ursprünglichsten Voraussetzungen für Stockholms Entstehen gekennzeichnet worden. Das gilt ebenso von der auch bei Bolin sehr überzeugenden Feststellung eines direkten friesischen Handels auf Sigtuna, vielleicht auch einer direkten schwedischen Frieslandfahrt (in Übereinstimmung mit Häpke), ohne daß, wie man immer noch vielfach annahm, im Umschlagplatz Haithabu grundsätzlich die Warenübernahme aus friesischer Hand in schwedische und umgekehrt stattgefunden haben muß.

Es dürfte nunmehr zweifelsfrei feststehen, daß die Gründung der Stadt Stockholm (oder doch jedenfalls die Stadtrechtverleihung) in oder kurz vor die Mitte des 13. Jahrhunderts fällt. Voraussetzung dafür war der Niedergang Sigtunas, bedingt durch die handelspolitischen Umwälzungen im Ostseeraum,[8] die Intensivierung des Ostseehandels durch den deutschen Kaufmann und das Entstehen einer starken Zentralgewalt in Schweden selbst. Höchst wahrscheinlich ist nach Bolins und anderer Forschungen schließlich, daß am

8. Nach Bolin bereits vor dem Auftreten des deutschen Kaufmannes das Aufblühen Nowgorods und des gotländischen Handels.

Ende des 12. Jahrhunderts bereits eine befestigte Mälarsperre an der Stelle der späteren Stadt bestand.

Kiel. A. von Brandt.

Hälsingborgs Historia. Utgiven efter uppdrag av stadsfullmäktige i Hälsingborg under av L. M. Bååth. II: 2, Medeltida Byggnadshistoria. Hälsingborg 1934; 275 S. (241 Abbildungen und 5 Tafeln).

Den in den Hans. Gbl. Bd. 59 S. 286—291 besprochenen Teilen I und II, 1 folgte abschließend II, 2. Dieser Band bietet zur mittelalterlichen Baugeschichte Hälsingborgs reiches Material. Schon methodisch sehr lehrreich und anregend, zieht er die allgemeine Baugeschichte des Mittelalters stets heran und gibt die interessantesten Vergleiche. Aus gründlichen und genauen, oft sehr schwierigen Untersuchungen ergibt sich ein ziemlich vollkommenes Bild der alten Stadt, ihrer Burg, ihrer Kirchen und wichtiger, anderer Baulichkeiten. Nach einer Einleitung über das zur Verfügung stehende Bild- und Kartenmaterial folgt eine Darstellung der Ringmauer und der äußeren Befestigungswerke. Zwei ältere Vorgänger des noch stehenden Bergfrieds(kärnan) werden nach den Ergebnissen überaus sorgfältiger Grabungsarbeiten unter Heranziehung mannigfachen Archivmaterials festgestellt: ein Rundturm vom Beginn des 13. Jahrhunderts und ein viereckiger Turm des 14. Jahrhunderts. Ein in die Mauer eingefügter Rundturm mit Kapelle und Wohnräumen findet besondere Beachtung (St. Mikaels kapell S. 26—43). Der älteste Burgplan wird festgestellt (S. 43—49) und schließlich der Bergfried (kärnan; S. 49—95) bautechnisch und kulturgeschichtlich durchforscht nach Baumaterial, Feuerungsanlagen, Einleitung in Stockwerke und kriegstechnischer Beschaffenheit und Bedeutung für die Gesamtanlage. Die Untersuchung der engen, den Bergfried umgebenden Ringmaueranlage ergibt viel Lehrreiches für Hälsingborg selbst und für die allgemeine Geschichte der Baukunst. Ein kleinerer Turm und ein Hallengebäude werden rekonstruiert, desgleichen das erzbischöfliche Haus und das „Frauenzimmer" (frustugan). Der baugeschichtlichen Darstellung des Bergfrieds folgt der Bericht der Arbeiten an der Rekonstruktion der mittelalterlichen Kirchen St. Petri, St. Clemens, St. Olai und St. Nicolai. Auch die Untersuchung der erhaltenen Marienkirche bietet Interessantes und Problematisches genug. Dankenswerte Beilagen bilden die mittelalterlichen Münzfunde von Hälsingborg (S. 231—253 von N. L. Rasmussen) und das Verzeichnis der Wappen vom Schildfries der Marienkirche (S. 253—264 von P. B. Grand-

jean). Ein Personen- und Ortsnamenregister erleichtert die Benutzung des ungeheuer reichhaltigen Buches für weitere Arbeiten. Von deutschen Plätzen werden zu baugeschichtlichen Vergleichen Berlin (Nikolaikirche), Boitzenburg, Demmin, Doberan, Egg (Schloß in Bayern), Grimmen (Pommern), Güstrow, Hamburg, Hatzfelden (Burg in Hessen-Nassau), Königsberg (i. d. Neumark), Lübeck, Lüneburg, Neukalen (Mecklenburg), Hohkönigsburg (Elsaß), Oldenburg (Holstein), Ortenburg (Elsaß), Parchim, Rocklitz, Rostock, Rüdesheim, Stargard, Stralsund, Teterow und Treptow (Pommern) herangezogen, ferner Wertheim a. M. und Wismar. Auch zahlreiche Plätze Norwegens, Dänemarks, Frankreichs, Englands und Italiens spielen eine Rolle. An sonstigen Orten sind noch Ansekül auf Oesel und Aleppo zu nennen.

Ein Eingehen auf all die wertvollen Einzelheiten, an denen das Buch so reich ist, ist im Rahmen dieser Besprechung leider unmöglich. Zusammenfassend darf gesagt werden, daß diese spezielle Baugeschichte eine Bereicherung der Fachliteratur bedeutet, die uns zu aufrichtigem Dank verpflichtet.

Berlin. Heinz Gaeßner.

Joseph Prinz, Das Territorium des Bistums Osnabrück (= Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas von Niedersachsen, herausgegeben von der historischen Kommission für Hannover usw., 15. Heft) Göttingen 1934, 237 S., 6 Karten.

Es ist immer ein besonderes Vergnügen, ein neues Heft der Vorarbeiten zum Historischen Atlas von Niedersachsen anzuzeigen. Jedes einzelne ist in dem liebevollen Eingehen auf die Besonderheiten des jeweils behandelten Gebietes trotz des großen Rahmens, in den es gestellt ist, von eigenem Reiz und vermag unsere Kenntnis von der vielgestaltigen Entwicklung der Territorien zu erweitern. Das vorliegende Heft behandelt eingehend die Grundlagen des späteren Fürstbistums Osnabrück: Die Besiedlung des Landes in vor- und frühgeschichtlicher Zeit, die Gaue, die kirchlichen Sprengel, die Grafschaften. Es geht auf das Verhältnis von Immunität und Vogtei ein und beleuchtet die Rolle der Landesburgen für den Schutz und die Ausdehnung des Territoriums. Schließlich wird die Amtsverfassung vom 14. Jahrhundert bis zum Untergang des Hochstiftes im Jahre 1803 dargestellt. Das Ergebnis wird vom Verfasser selbst zusammengefaßt (S. 172):

„Grundlage und Ausgangspunkt für das bischöfliche Territorium war im Bereich des älteren Stiftsgebietes die Vogtei-

gewalt über die geistlichen Grundherrschaften. Den Rahmen, in den diese bischöflichen Machtgruppen hineinwuchsen und so erst ein festgefügtes Ganze formten, bildeten die Gogerichtssprengel. Die Burgen der älteren Periode waren ebensowenig wie die anderen Regalien an der Schaffung des Stiftsgebietes tätig beteiligt. Sie wurden errichtet, um das vorhandene Stiftsgebiet zu schützen. Das ändert sich in der folgenden Epoche, in der gerade die Burgen der treibende Faktor bei der Ausdehnung des bischöflichen Territoriums waren, während Vogteigewalt und Grundherrschaft in dieser Zeit keinerlei Bedeutung mehr haben. Als neues Element der Landeshoheit tritt dagegen jetzt die Gerichtshoheit hinzu, die sich aber gegenüber den Burgen nicht oder doch nur mangelhaft durchsetzen kann und daher immer nur ein Element zweiten Ranges bleibt. Seitdem gelten dann die drei Faktoren: Gerichtshoheit, Militärgewalt und Verwaltungsbefugnis als Inhalt der Landeshoheit."

Es ist unmöglich, den umfangreichen Stoff und die inhaltsreichen Karten im einzelnen zu besprechen. Wir greifen das Kapitel über die Gaue heraus, das in der Art, wie der Gau in seiner geographischen Bedingtheit und seiner politischen Bedeutung aufgefaßt wird, als vorbildlich gelten kann, obgleich die Übereinstimmung von Gauen und Siedlungsgebieten, Kirchspielverbänden und Gogerichten noch keineswegs so bewiesen und allgemein richtig ist, wie Prinz glauben läßt. Unstimmigkeiten und Abweichungen sind immer zu erwarten und treten auch bei den von Prinz behandelten Gauen auf, so daß wir auf keinen Fall dazu kommen dürfen, die genannten Gleichsetzungen nun allgemein zur Rekonstruktion der alten Gaue zu verwenden. Es bedarf zur Beantwortung dieser Frage noch der eingehenden Untersuchung weiter Gebiete. Leider zeigen sich bei dem Vergleich des Kapitels über die Gaue mit der dazugehörigen Karte eine Reihe von Unstimmigkeiten. So fehlen auf der Karte beim Lerigau unter den „urkundlich überlieferten Gauorten" die im Texte genannten Garta = Garthe, Hahanstedi = Haustedt und das freilich nicht ganz sicher lokalisierte Ewrithi = Erlte? oder Ebersheide? Beim Varngau wird im Text nur Hriasforda = Rüsfort als Gauort anerkannt, in der Karte finden sich jedoch Anten und Hartlage als „urkundlich überlieferte Gauorte". Wollen wir die Handhabung der Karte als richtig anerkennen, so vermissen wir auf ihr Bieston = Beesten bei Ankum (nicht zu verwechseln mit Beesten im Venkigau). Beim Venkigau fehlen auf der Karte Spinoloa = Spelle und das nicht sicher

zu lokalisierende Northantetun = Emsdetten? oder Anten??, während die eingezeichneten Orte Ellbergen, Recke und Wettrup nicht im Text belegt sind. Nach diesen Beobachtungen muß bei der Benutzung der Übersichten zur Vorsicht geraten werden.

Berlin. Kurt Horstmann.

VIII.

Hansische Umschau

(Herbst 1934 bis Herbst 1935)

In Verbindung mit
Georg Fink, Roland Seeberg-Elverfeldt, Heinrich Sproemberg
und Ludwig Beutin
bearbeitet von

Walther Vogel

Die Hansische Umschau erscheint in etwas verkürzter Form, da der Herausgeber während ihrer Bearbeitung erkrankte. Wir gedenken das Fehlende im nächsten Heft nachzuholen. *H. Entholt.*

Alphabetischer Seitenweiser der in der Umschau besprochenen Verfasser

Abkürzungen der gebräuchlichsten Zeitschriftentitel

A. = Archiv
Abh. = Abhandlungen
AHES. = Annales d'Histoire économique et sociale
AHR. = American Historical Review
ASEB. = Annales de la Société d'Émulation de Bruges
ASRAB. = Annales de la Société Royale d'archéologie de Bruxelles
BCRH = Bulletin de la Commission Royale d'Histoire
BIHBR. = Bulletin de l'Institut Historique de Rome
BM. = Baltische Monatshefte
BMHG. = Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap gevestigt te Utrecht
Btr. = Beiträge
BVGO. = Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde.
DHT. = (Dansk) Historisk Tidsskrift
EHR. = The English Historical Review
F. = Forschungen
FBPG. = Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte
G. = Geschichte
GA. = Geschichte und Altertumskunde
Gbll. = Geschichtsblätter
GV. = Geschichtsverein
HGbll. = Hansische Geschichtsblätter
HV. = Historische Vierteljahrsschrift
HZ. = Historische Zeitschrift
Jb. = Jahrbuch (Jbb. = Jahrbücher)
Jbr. = Jahresberichte
KGV. = Korrespondenzblatt des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine
Mag. = Magazin
Mbll. = Monatsblätter
Mh. = Monatshefte
Mitt. = Mitteilungen
NHT. = (Norsk) Historisk Tidskrift
RB. = Revue Belge de Philologie et d'Histoire
Rdsch. = Rundschau

Rev. = Revue oder Review
RH. = Revue Historique
RHDFE. = Revue Historique de Droit Français et Etranger
RN. = Revue de Nord
SB. = Sitzungsberichte
SHT. = (Svensk) Historisk Tidskrift
TG. = Tijdschrift voor Geschiedenis
TR. = Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis
V. = Verein
Verh. = Verhandlungen
VGA. = Verein für Geschichte und Altertumskunde
VSWG. = Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
Zs. = Zeitschrift
ZSRG.G.A. = Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Germanistische Abteilung.

Berichterstattungsbereiche der Mitarbeiter

G. Fink: Sondergeschichte der einzelnen Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften.
R. Seeberg-Elverfeldt: Baltisch-osteuropäischer Bereich.
H. Sproemberg: Niederlande (Belgien und Holland) und Nordfrankreich.
L. Beutin: Hansische Spätzeit.
W. Vogel: Alles übrige, insbesondere Vor- und Frühgeschichte und hansische Gesamtgeschichte.

1. Vorhansische Zeit.

Lauritz Weibull hat seinen auf der Tagung des Hansischen Geschichtsvereins in Rostock Pfingsten 1933 gehaltenen Vortrag in erweiterter Form in der Scandia VII, H. 1, August 1934, S. 80—143 unter Beigabe von Karten und Textbelegen antiker Autoren erscheinen lassen: *Upptäckten av den skandinaviska Norden.* Die Abhandlung skizziert die Entdeckungsgeschichte des skandinavischen Nordens für die mittelmeerisch-europäische Kulturwelt von Pytheas bis zu den von Kg. Alfred v. England geschilderten Fahrten des Wulfstan und Otter. W. legt methodisch Gewicht darauf, jede Quelle isoliert, zwar in ihrem Zusammenhang mit älteren und gleichzeitigen, aber ohne Hinzuziehung der Nachrichten jüngerer Quellen, zu würdigen und ihr geographisches Bild herauszustellen, wobei namentlich der Grundgedanke durchgeführt wird, daß jede Erweiterung des geographischen Horizonts zugleich die an den Rand der Welt, jenseits der bekannten Oekumene, verlegte Fabelwelt weiter hinausschiebt. Indessen gerade diese gegenüber der bisherigen Forschung betonte Methodik erscheint vielfach angreifbar und wird nicht ohne Widerspruch bleiben. Wenn man z. B. mit der von Weibull angenommenen Interpretation des Mon. Ancyranum (sowie des Strabo, Pomponius Mela und Plinius) die Kimbern an die Ufer der Niederelbe versetzt, dementsprechend das Promontorium Cimbrorum etwa im Lande Hadeln oder einer (untergegangenen) Verlängerung seewärts in der Richtung Neuwerk-Helgoland suchen muß, und diesen Standpunkt folgerichtig festhält, so gerät man nicht nur mit der Unterbringung der übrigen germanischen Volksstämme im 1. Jhdt. n. Chr. in Schwierigkeiten, sondern muß auch Ptolemäus (wie W. es trotz seiner Wertschätzung dieses Geographen tut) unterstellen, daß seine Ethnographie der Jütländischen Halbinsel irrig ist und auf einer rein „konstruktiven" Hinausschiebung in dieses erst kürzlich bekannt gewordene geographische Neuland beruht. Wenn W. der älteren Forschung, und gewiß nicht ganz ohne Grund, Willkür in der Interpretation vorwirft, so scheint uns doch hier (wir haben nur ein Beispiel erwähnt) und sonst vielfach nicht geringere Willkür obzuwalten. Ein Streit über die Bauart der Schiffe der Suionen erscheint dem Ref., dessen Ansicht S. 102 bekämpft wird, zwecklos; man wird sich diese Schiffe kaum viel anders vorstellen können als das Nydamer Boot, und Ref. muß dabei bleiben, daß gerade mit dessen Remen-Einrichtung ein Rudern über den Vor- oder Hintersteven, *hinc vel illinc,* bequem möglich ist. — Die in den letzten Jahren mehrfach erörterte Frage der Paral-

lelen zwischen den skandinavischen Wikingerschiffen und Bootkonstruktionen in der Südsee und an anderen weit entlegenen Stellen wird in sehr aufschlußreicher Weise von J. Hornell behandelt (*Constructional parallels in Scandinavian and Oceanic boat construction,* Mar. Mirror XXI Nr. 4, Okt. 1935, S. 411—427); namentlich die Befestigungsart der Spanten an die Planken ist von verblüffender Ähnlichkeit. — G. Ekholm, *Om Romarnes handel på Nordeuropa,* Fornvännen 1934, S. 349—365, entwirft an Hand von zwei Gefäßarten als Beispielen ein vorläufiges Bild der Ausbreitung römischen Einfuhrguts nach Skandinavien. Er unterscheidet eine ältere Verkehrsrichtung dorthin über das Markomannenland in Böhmen (bis rd. 200 n. Chr.) und eine jüngere von der Rheinmündung aus. Mit dem römischen *Portus Itius entre Calais et Sangatte* befaßt sich C. Le Roy im Bull. d. l. Soc. des Antiquaires de la Morinie 1934, 15, S. 428—448, und zwei andere für die Kenntnis der Schiffahrt vom Niederrhein zur See belangreiche topographische Fragen erörtert H. Hettema jr. (*De Drususgracht,* BVGO VII. R., D. 4, 1934, S. 89—101, und *Waar lag het Castellum Flevum?,* TG 49, 1934, S. 56—61).

In einem Aufsatz *Über altnordische Gesellschafts- und Wirtschaftsauffassung* (Zs. f. d. ges. Staatswiss. 95, 1935, S. 413—439) befaßt sich H. Wagenführ auf Grund vornehmlich der isländischen Rechtsquellen und Sagaliteratur hauptsächlich mit dem Bauerntum und berührt nur kurz den Handel in Island. — Über die Fortsetzung des großen Lieferungswerkes *Geschichte Schleswig-Holsteins,* hrsg. von V. Pauls und O. Scheel (vgl. HGbll. 1934, S. 315), Sonderbesprechung im nächsten Heft. O. Scheel, *Zum Problem „Urholstein"* (Zs. d. Ges. f. Schlesw.-Holst. Gesch. 63, 1935, S. 1—65) setzt sich kritisch mit dem gleichnamigen Buche von Herm. Hofmeister (Urholstein, Glückstadt 1932) auseinander. H. will in der unteren Störgegend um Itzehoe den Kern Holsteins, in der Kaaksburg einen Elbhafen und die Kopfstation des von Norden kommenden Verkehrs erblicken. Scheel aber weist in auch methodisch interessanten Ausführungen nach, daß die Aufstellungen H.s historisch und geographisch zumeist nicht haltbar sind. Die Namensform Etzeho wird als älteste von Sch. paläographisch sichergestellt, das Verhältnis zu dem karolingischen Kastell Esesfeld bleibt noch ungeklärt. Die Stellerburg in Norder-Dithmarschen hat sich durch neuere Ausgrabungen des Kieler Museums, entgegen H.s Meinung als Herrenburg, vermutlich aus der Wikingerzeit, erwiesen; vielleicht besteht irgendeine Beziehung zu Haithabu,

der Prähistoriker Hucke erinnert an die Festsetzung des Normannenhäuptlings Rorik „zwischen der Eider und dem Meere" um 857. *Die Ausgrabungen in Haithabu 1934* behandelt H. Jankuhn (Nordelbingen 11, 1935, S. 45—66; vgl. auch von demselben *Die Ergebnisse der Grabungen in Haithabu,* Neue Jbb. f. Wiss. u. Jugendbild. 11, 1935, S. 164—170). Im Laufe dieses Jahres ist besonders durch einen Schnitt auf der Nordseite die Struktur des Hauptwalls untersucht worden, wobei sich neun aufeinanderfolgende Wallkonstruktionen ergaben; bei Wall 7 erinnert J. an die Stadtmauer von Konstantinopel als mögliches Vorbild. Die Weiterführung des Suchgrabens zeigte im Tal des ostwestlich die Stadt durchschneidenden Baches abermals Holzbauten mit neuen Konstruktionen, die auf ein Nebeneinander nordischer und westgermanisch-friesischer Elemente deuten. Untersuchungen am Kograben scheinen die Annahme, daß dieser die älteste Befestigungslinie des Danewerks darstellt, zu bestätigen. In einem Aufsatz über das *Kunstgewerbe in Haithabu* (Jb. f. prähistor. u. ethnograph. Kunst 9, 1934, S. 105—118) stellt Jankuhn ein Vorwiegen der Beziehungen zum Westen über die zum Osten fest. Haithabu scheint hier eine ähnliche Vermittlungsrolle gespielt zu haben wie Kiew im Südosten. Auch die neue 3. Auflage der Geschichte Schleswig-Holsteins von O. Brandt, besorgt von W. Klüver ((Kiel, 1935, Mühlau, 230 S.) sei an dieser Stelle hauptsächlich deswegen erwähnt, weil sie durch H. Jankuhn um eine Darstellung der vorgeschichtlichen Zeit bereichert, insbesondere auch um einen Abschnitt über Haithabu vermehrt und in den frühgeschichtlichen Abschnitten dem heutigen Stande der Forschung entsprechend überarbeitet worden ist. Lis Jacobsen, *Runeindskrifternes vidnesbyrd om kampene omkring Hedeby. Fra Harald Gormssøn til Sven Estridssøn* (Scandia VIII, 1, 1935, S. 64—79) befaßt sich, namentlich in Auseinandersetzung mit V. La Cour, mit den Schwierigkeiten, die Runensteine bei Hedeby mit bestimmten historischen Ereignissen in Verbindung zu setzen. Wenn der Ausdruck „Draengar" auf dem Hedebystein entsprechend der bisherigen Annahme auf Dänen zu beziehen ist, so muß Hedeby am Ende des 10. oder Anfang des 11. Jahrhunderts in fremden Händen gewesen und damals für Dänemark zurückgewonnen worden sein, doch lassen sich historische Zeugnisse dafür sonst nicht beibringen (vgl. hierzu aber das unten angef. Buch von L. Koczy, Polska i Skandynawja S. 61 und Brackmann, Anf. d. poln. Staates S. 9 A. 8 u. S. 23 A. 7); bezieht er sich dagegen auf Norweger, so deutet er auf die Belagerung und Einnahme der Stadt durch diese im Jahre 1051. Mit dem

gleichen Zeitraum befaßt sich Fr. Frahm in *Die Stadt Schleswig an der Schwelle der Geschichte* (Die Heimat, Kiel 1935, H. 3, S. 96—100). In derselben Zeitschrift (1935, H. 6, S. 181 ff.) stellt H. Hoffmann, *Die Travemündung in der ausgehenden Bronzezeit,* die ansprechende Hypothese auf, daß die Haus- und Gesichtsurnenkultur, die man als sog. Großendorfer Gruppe (E. Petersen) an der Niederweichsel findet und als ältesten Kern der ostgermanischen Siedlung betrachten darf, ihren Ausgang von der Trave genommen hat; die ostdeutsche Kolonisation des 12. und 13. Jahrhunderts n. Chr. würde also hier mehr als zwei Jahrtausende früher schon eine bemerkenswerte Vorläuferin gehabt haben. Vgl. hierzu auch G. Schwantes, *Die Hausurne von Seedorf und ihre Zeit* (Altonaische Zeitschrift 4, 1935). — M. Vasmer, *Beiträge zur slavischen Altertumskunde XIII: Die Wagrier* (Zs. f. slav. Phil. 11, 1934, S. 358—59) schlägt eine Ableitung des Namens Wagrien vom an. *vágr* als Bezeichnung der Lübecker Bucht vor.

Die Frage Vineta-Jomsburg entwickelt sich ähnlich wie das Haithabu-Problem mehr und mehr zu einem Brennpunkt des Interesses und man kann hoffen, daß ihre bisher vielfach allzu dilettantische Behandlung allmählich einer wissenschaftlich ernster zu nehmenden Platz macht. Eine feste Grundlage hierzu bieten vor allem die neuen Ausgrabungen in *Wollin,* worüber der Leiter derselben, O. Kunkel, im Nachrichtenbl. f. dt. Vorzeit 10, 1934, 180 f. berichtet. Das Buch von R. Hennig, *Wo lag Vineta?,* das die Frage auf breiter Grundlage behandelt, soll im nächsten Jahrgang der HGbll. zum Gegenstand einer ausführlichen Besprechung gemacht werden. Der Posener Ordinarius für die Geschichte der Westslaven, J. Widajewicz, hat dem Problem zwei eingehende Studien gewidmet: *Położenie Jomsborga* [= Die Lage der Jomsburg] (Kwart. Historyczny 48, 2, 1934, S. 233—285; vgl. das ausführliche Referat von B. Stasiewski in Zs. f. osteurop. Gesch. 9, 1935, S. 297 f.) und *Przy ujściu Odry w drugiej połowie X. wieku* [= An der Odermündung in d. 2. Hälfte d. 10. Jahrhunderts] (Poznańskie towarzystwo przyjaciół nauk 8, 1935, S. 399—494). W. sucht die Unzulänglichkeit der geographischen Kenntnis Adams v. Bremen vom Odermündungsgebiet nachzuweisen, zieht die Grenze zwischen Wilzen und Pommern an der Dievenow und entscheidet sich für Wollin und gegen die Peenemündung als Stätte der „Jomsburg" (d. h. des Handelsplatzes und der Wikingerfeste). So recht er wahrscheinlich darin hat, so ist doch seine Beweisführung in mancher Hinsicht angreifbar und seine Zweifel an der

Beweiskraft archäologischer Untersuchungen wohl durch die Tatsachen überholt. Übrigens hat auch Z. Wojciechowski in einer späteren kurzen Notiz (*Kilka słów o Wolinie* [= Einige Worte über Wollin], Roczn. hist. 10, 1934, S. 245—48) selbst erklärt, daß die Ausgrabungen Kunkels das Gewicht für Wollin verstärken. Der zweite Aufsatz befaßt sich auch des Näheren mit dem Bericht des Ibrahim-ibn-Jakub, mit den Sitzen der Livicaviki (S. 46—64) und der ältesten Eroberung Pommerns durch die Piasten (S. 79—91). — Auch L. Koczy, der sich bereits mehrfach mit dem Jomsburg-Problem befaßt hat (vgl. Hans. Gbll. 1933, S. 220; außer den dort genannten Aufsätzen sind noch folgende Veröffentlichungen von ihm zu nennen: Rezension von Larsen, *Jomsbury* [vgl. Hans. Gbll. 1928, S. 241, 1929, S. 279] Slavia occid. 9, 1930, S. 627—674; *Wsprawic sporu o najdawnieszy piastowski podbój Pomorza* [= Zu der Streitfrage der ältesten piastischen Eroberung Pommerns], Rocznik Gdański 6, 1932, S. 19—50; *Kilka uwag o najstarszych dziejach Pomorza* [= Einige Bemerkungen zu der ältesten Geschichte Pommerns], Roczn. hist. 8, Posen 1932, S. 1—21, 133—161; *Sklawanja Adama Bremenskiego* [= Sclavania bei A. v. Br.] Slav. occid. 12, 1933, S. 181—253) hat in einer neuen Veröffentlichung diese Frage im Rahmen der gesamten polnisch-skandinavischen Beziehungen des frühen Mittelalters berührt: *Polska i Skandynawja za pierwszych Piastów* [= Polen und Skandinavien zur Zeit der ersten Piasten], Posen 1934, 250 S. mit engl. Summary. Er sieht in dem Burislaf der nord. Quellen weder Mieszko noch Boleslaw Chrobry, sondern einen selbständigen pomm. Fürsten, lokalisiert die Wikingerfeste an der Peenemündung, und führt die Darstellung bis 1157 herab. Endlich ist in diesem Zusammenhang noch die Notiz von T. Lehr-Spławinski, *O nazwic pomorskiego grodu Wolin-Julin n wyjścia Odry* [= Über den Namen der pommerschen Stadt W.-J. an der Odermündung], Rocznik Gdański 7/8, 1935, S. 37—43, zu nennen. — Bei der Wichtigkeit des Saxo Grammaticus für die Wollin-Julin-Frage sei nochmals auf die neue Saxo-Ausgabe von J. Olrik und H. Raeder hingewiesen, deren I. (Text-) Band (vgl. HGbll. 1932, S. 226) jetzt ein Registerband zu folgen beginnt (*Saxonis Gesta Danorum* Tomus II: *Indicem verborum* confecit Franz Blatt, Fasc. I, A-dissideo, Hauniae 1935, VIII + 251 S.). Man vergleiche dazu die Erläuterungsschrift des Herausgebers J. Olrik, *Studier over Sakses historiske kilder*, DHT X. R. 2. Bd., 2, S. 149—289, aber auch die scharfe und im ganzen abfällige Kritik von L. Weibull, *Saxoupplagan av 1931*, Scandia VII, 2, Dec. 1934, S. 290—98.

Die Geschichte der Odermündung ist eng mit der Frage nach den Ursprüngen des polnischen Staates verknüpft. Deshalb darf hier die neue Abhandlung von A. Brackmann, *Die Anfänge des polnischen Staates* (Sitz.-Ber. d. Preuß. Akademie d. Wiss., Phil.-Hist. Kl. 29, 1934, 34 S.) nicht übergangen werden. B. bekämpft die Anschauung O. v. Haleckis, als ob es sich bei der Frage eines normannischen Einflusses auf die polnische Staatsgründung lediglich um eine „unhaltbare Hypothese" handle, und legt dann eingehend eine neue Auffassung der Begründung des Gnesener Erzbistums dar: der Kaiser handelte bei seiner polenfreundlichen und Magdeburg schädlichen Politik aus dem Gefühl der (dem Papst) überlegenen Machtbefugnis heraus; in den Stil dieser imperialen Politik gehörte auch die Krönung Boleslavs in Gnesen mit einem Diadem, die als Übertragung der Patricius-Würde gedeutet wird. Zur Literatur und Quellenkritik vgl. man auch die *Untersuchungen über drei Quellen zur ältesten Geschichte und Kirchengeschichte Polens* (Breslau 1933) von B. Stasiewski, einem Schüler Br.s.

Im Bereiche der Weichselmündung und Ostpreußens ist zunächst die aus kleinen, bildlich erläuterten, Einzelaufsätzen lose zusammengestellte *Urgeschichte der Ostgermanen* von W. La Baume (Ostlandforschungen d. Ostland-Instituts Nr. 5, Danzig 1934, 167 S.) zu erwähnen, neben die gleichzeitig die umfangreiche, sorgfältig auch andere archäologische u. a. Literatur heranziehende *Geschichte der Ostgermanen* von L. Schmidt (München 1935, Beck, 647 S.), eine Neubearbeitung der einschlägigen Teile seiner „Geschichte der deutschen Stämme" (Berlin 1904—18) tritt. E. Weise faßt in einem populären Heft *Die alten Preußen* (Preußenführer Nr. 3, Elbing 1934, 38 S., auch in englischer Sprache: *The ancient Prussians*) die bisherigen Forschungsergebnisse über dieses Volk zusammen, widerlegt insbesondere die gelegentlich immer noch auftauchende unsinnige Behauptung von der „erbarmungslosen Ausrottung". Von der archäologischen Seite her wird das Schicksal desselben Volkes in aufschlußreicher Weise beleuchtet von Karl Engel in seiner *Vorgeschichte der altpreußischen Stämme. Untersuchungen über Siedlungsstetigkeit und Kulturgruppen im vorgeschichtlichen Preußen*, Bd. I, Königsberg 1935, 347 S., 151 Taf.; der vorliegende Band reicht bis zur vorchristlichen Metallzeit. In mehr populärer Form wird derselbe Gegenstand, zeitlich bis zur geschichtlichen Periode hinführend, von demselben Verfasser in der Schrift *Aus ostpreußischer Vorzeit*, Königsberg 1935, 156 S., behandelt; hervorzuheben sind die Abschnitte

„Die Goten in Ostpreußen" und „Nordische Seefahrer [= Wikinger] an der ostpreußischen Küste". R. Hennig macht es wahrscheinlich, daß *die Missionsfahrt des hl. Adalbert ins Preußenland* (FBPG 47, 1935, S. 139—148) nicht, wie bisher meist angenommen, im Samland, sondern in der Gegend von Truso ihr Ende mit dem Märtyrertod des Heiligen fand; so einleuchtend seine Darlegungen sonst sind, so kann er doch die Schwierigkeit, daß der als Ziel seiner Reise bezeichnete Markt in der Passio St. Adalberti Cholinum und nicht Truso genannt wird, nicht überwinden, es sei denn, daß Ch. als slavischer Name für T. aufzufassen wäre.

In einer Abhandlung über *Swedish Viking Colonies on the Baltic* (Eurasia Septentrionalis Antiqua 9, 1934) faßt der schwedische Archäologe B. Nerman die Ergebnisse der bisherigen Ausgrabungen von schwedischen Wikingersiedlungen, hauptsächlich bei Grobin (bei Libau), Apoulé (in Litauen), Wiskiauten (Ostpreußen) und Hedeby zusammen (vgl. Hans. Gbll. 1931 S. 257, 1932 S. 227, 1933 S. 220). Den Beginn der schwedischen Wikingerfahrten setzt er um 650, ihr Ende, wahrscheinlich durch eine wirtschaftliche Krisis in den Araberreichen (Verschwinden der arab. Silbermünzen im Ostseeraum) um 1000 an; bemerkenswert ist sein Hinweis auf die reiche archäologische Hinterlassenschaft, die der Handel der Gotländer dann gerade noch im 11. Jahrhundert an der ganzen SO-Küste des Baltikums vom Finn. Meerbusen und von Nowgorod bis Ostpreußen verursacht hat. Die Abhandlung ergänzt in mancher Hinsicht von der archäologischen Seite her den dankenswerten, die älteren Forschungen von G. Jacob u. a., auch vom Verf. selbst, fortführenden und berichtigenden Aufsatz von R. Hennig, *Der mittelalterliche arabische Handelsverkehr in Osteuropa* (Der Islam 22, 1935, H. 3, S. 239—265). Das Land Wisu sucht er jetzt, entgegen seiner früheren Meinung (Zs. d. Ges. f. Erdkde. Berlin 1915, S. 448 f.) nicht mehr im Dvina-Gebiet, sondern in Permien, insbes. um Tscherdyn. Wie schon früher, hebt er die volkswirtschaftliche Unerklärlichkeit der massenhaften arabischen Münzfunde im Ostseegebiet hervor (vgl. HGbll. 1929, S. 273); es scheint aber doch, daß die normannischen Kaufleute es irgendwie verstanden haben, sich neben den Bewohnern von Bulgar als Zwischenhändler (zwischen den eigentlichen Pelzjägern, Samojeden und Finnen, und den arabischen Abnehmern) in den Pelzhandel einzuschieben (vermutlich durch politische Herrschaft über die ersteren) und so den Strom der arab. Münzen großenteils zu sich abzulenken. — Mit Hilfe des archäologischen Materials, bes. der Münzfunde, zeichnet H. Moora, *A propos de la*

fondation de Tartu (Sitz.-Ber. d. Gel. Estnisch. Ges. 1933, Dorpat 1935, S. 186 f.) die strategische und kommerzielle Bedeutung Dorpats schon in der Zeit, bevor gemäß der Nestorchronik Jaroslav I. 1030 eine Befestigung Jurjew an der Stätte von D. anlegte.

Das Buch von A. Stender-Petersen, *Die Warägersage als Quelle der altrussischen Chronik,* Aarhus und Leipzig 1934, 256 S., war uns nicht zugänglich. B. v. Schlippe, *Die Anfänge des Hauses Rurik in Rußland* (BM 1935, H. 2, S. 91—97) macht auf Unstimmigkeiten in der genealogischen Tradition der Warägerfürsten aufmerksam.

Das Problem des nordisch-arabischen Handels ist auch für den Westen gestellt und verknüpft sich hier mit der großen Frage des Überganges der frühmittelalterlichen zur hochmittelalterlichen Wirtschaft, die zuerst Dopsch und dann vor allem Pirenne aufgerollt und die auch weiterhin die nordfranzösisch-belgische Geschichtsschreibung auf das lebhafteste beschäftigt hat (HGbll. 1934, S. 317). Ein unmittelbarer Beitrag ist E. Sabbe, *L'importation des tissus orientaux en Europe occidentale au Haut Moyen Age (IXe et Xe siècles)* Teil 1 (RB. 1935, 14, 811—848). Die abendländischen Quellen des 9. und 10. Jh.s werden auf Angaben von dem Vorhandensein orientalischer Stoffe und Gewebe untersucht. Es wird bemerkt, daß die Erwähnungen nicht seltener zu sein scheinen als in der merovingischen Zeit und daher die Annahme Pirennes von dem starken Rückgang der Einfuhr nicht zutreffend sei. Andererseits wird gegen Dopsch nachgewiesen, daß dessen Annahme von Brokatwebereien in dieser Zeit im Abendland (Lyon) nicht zutrifft; es handelt sich bei den Zeugnissen um die Verwendung fertiger Stoffe und nicht um ihre Herstellung. Ferner wird bemerkt, daß die Politik Karls des Großen, abgesehen von Spanien, auf ein friedliches Verhältnis zur islamischen Welt gerichtet war und sein Protektorat über die Christen im Orient einen Wirtschaftsverkehr zwischen der islamischen Welt und dem Frankenreich wahrscheinlich macht. Pirenne selbst hat dagegen seine Auffassung von dem Abbruch des Handelsverkehrs mit dem Orient in der Karolingerzeit und seine Folgen in einem großen Abriß der Wirtschaftsgeschichte des MA.s (vgl. Sonderbesprechung) noch einmal dargelegt. In seiner grundlegenden Arbeit über die civitates der Belgica secunda (HGbll. 1934, S. 261 f.) hatte sich Vercauteren an die Seite seines Lehrers Pirenne gestellt und für die so wichtige nordfranzösisch-belgische Städtegruppe den Rückgang des Fernhandels und der Wirtschaft überhaupt in der Karolingerzeit nachzuweisen versucht. Hierzu nimmt F. Lot, *L'histoire*

urbaine du nord de la France de la fin du IIIe à la fin du XIe siècle (Journal des Savants 1935, jan.-févr. S. 5—10, mars-avril, S. 63—80) das Wort und zieht daraus neue wichtige Ergebnisse für die vorkommunale Periode in Frankreich. P. Rolland, *De l'économie antique au grand commerce médiéval. Le problème de la continuité à Tournai et dans la Gaule du Nord* (AHES. 1935, 7, 245—284) hat dagegen, zunächst ausgehend von dem Sonderfall Tournai, die Ansicht Pirennes von der Unterbrechung des Wirtschaftsverkehrs für die alten nordfranzösisch-belgischen Städte zu widerlegen versucht. Der ausgezeichnete Kenner der Geschichte Tournais bringt hierbei eine Reihe wichtiger Bemerkungen über die Wirtschaftsverhältnisse dieser wallonischen Stadt. Die Woll- und Steinindustrie läßt sich in Tournai bereits in der Antike nachweisen und ihre Fortdauer bis in das späte MA. wird erwiesen. Gleichzeitig war hier der Mittelpunkt einer großen fiskalischen Grundherrschaft und eines bedeutenden Fernhandels, für den die Schelde stets eine bequeme Straße bot. Die fränkische Eroberung hat daran nichts geändert, der kaiserliche Fiskus wurde Königsgut und Tournai eine Königstadt (Childerich). Die normannische Eroberung im 9. Jh. hat ebenfalls keine dauernde Zerstörung der Wirtschaft gebracht. Ihr praktisches Ergebnis war der Übergang der königlichen Grundherrschaft in die Hand des Bischofs (898). Seit dem 11. Jh. hat die Tuch- und vor allem die Steinindustrie einen außerordentlichen Aufschwung genommen. Die Steinsetzmeister von Tournai lieferten durch ganz Flandern nach Frankreich, Spanien, Italien und ebenso in die Rheinlande. Tournai bildet aber, wie schon Vercauteren bemerkt, einen Sonderfall, und die weiteren Schlüsse, die Rolland für die übrigen alten Römerstädte dieses Gebietes zieht, gehen zweifellos zu weit. Im Zusammenhang damit sei auf eine besondere wirtschaftsgeschichtliche Arbeit von P. Rolland, *Deux tarifs du tonlieu de Tournai des XIIe et XIIIe siècles (avec leurs traductions en dialecte picard du XVe siècle)*, Lille 1935, 135 S., hingewiesen. Der erste Tarif ist in der vorliegenden Form 1153/69 und enthält ältere Bestandteile, die auf alten Fernhandel der Stadt weisen. Tarif 2 ist von 1281/85, sehr durchgebildet und wirtschaftsgeschichtlich besonders interessant. Die picardischen Texte und das Glossar sind von N. Dupire durchgesehen. Ebenfalls den Übergang von der Spätantike zum MA. behandelt eine sorgsam gearbeitete Untersuchung von Ch. Verlinden, *L'esclavage dans le monde ibérique médiéval*, Teil 1 (Madrid 1934, 168 S.), der den Fortbestand der spätantiken Sklaverei auch für Christen bis ins 12. Jh. nachweist. Die allgemeinen Betrachtungen über die

Stellung der christlichen Kirche zur Sklaverei und der Übergang zur Unfreiheit sind auch für Mitteleuropa wichtig. F. Thibault, *La condition des personnes en France du XIe siècle au mouvement communal* (RHDFE. 1933, 12, 424—477 und 696—722) erörtert im Anschluß an eigene ältere Arbeiten über die Ständeverhältnisse im frühen MA. die Zustände in Frankreich bis in das 11. Jh. Nach ihm hätte es nur zwei Stände, Freie und Unfreie, gegeben, wobei er die rechtlichen Unterschiede in der Lage der Unfreien bestreitet und die Zahl der Freien für beträchtlicher erklärt, als die herrschende Meinung will. Das beigebrachte Material ist von Belang, doch ist die Auffassung zu formal-juristisch (HGbll. 1934, S. 325). Zur Verfassungsgeschichte des frühen MA.s ist die Arbeit von H. Sproemberg, *Die Entstehung der Grafschaft Flandern*, Teil 1: *Die ursprüngliche Grafschaft Flandern (864—892)*, Berlin 1935, 55 S., zu nennen. Die herrschende Auffassung der Einrichtung einer Mark durch Karl den Kahlen in Flandern wird widerlegt. Als Grundlage der flandrischen Macht werden ausgedehnte königliche Schenkungen in der weiteren Umgebung des späteren Brügge angenommen, dessen Gründung ebenfalls mit der Einrichtung der Grafschaft in Verbindung gebracht wird. Ferner sind zur Entwicklung des Städtewesens im frühen MA. mehrere wichtige Beiträge zu verzeichnen. J. Huizinga, *Burg en Kerspel in Walcheren*, wird in einer Sonderbesprechung gewürdigt werden. C. Stephenson, *Borough and Town. A study of urban origins in England* (Monograph of the Medieval Academy of America Nr. 7, Cambridge Mass. 1933, 236 S. m. 8 Stadtplänen) führt die bereits in einem 1930 veröffentlichten Aufsatz (Hans. Gbll. 1930 S. 265) aufgestellten Thesen mit sorgfältiger Dokumentierung breiter aus. Das Buch ist von grundlegender Bedeutung, weil es die nicht wirtschaftlichen Grundlagen der meisten frühmittelalterlichen „Städte" Englands scharf herausarbeitet, auch die Fäden zur festländischen Entwicklung und ihrer Erforschung hinüberzieht (vgl. die Bespr. von K. Frölich in ZSRG, GA. 54, 1934, S. 358 f.). In diesem Zusammenhang verdient auch die Schrift von F. M. Stenton, *Norman London* (Histor. Assoc. Leaflets Nr. 93 u. 94, London 1934, Bell) Erwähnung. — Die Dissertation aus der Schule von H. Oppermann von J. F. Niermeyer, *Onderzoekingen over Luikse en Maastrichtse oorkonden en over de Vita Baldrici episcopi Leodiensis* (Bijdr. v. h. Inst. v. middeleeuwsche gesch. d. Rijksuniv. te Utrecht, Bd. XX. Groningen 1935, 223 S., 6 Tafeln) ist eine historisch und rechtsgeschichtlich belangreiche Arbeit. Es wird zunächst der Nachweis geführt, daß

die Vita Balderici, Lebensbeschreibung Bischof Balderichs II. von Lüttich (1008—1018), nicht wie bisher angenommen wurde vor 1056, sondern erst Ende des 12. Jhs. verfaßt wurde und damit historisch wertlos ist. Im Zusammenhang damit wird eine Reihe Lütticher Urkunden behandelt, die als Vogteirechtsfälschungen erwiesen werden und die mit der Abfassung der Vit. Bald. im engen Zusammenhang stehen. Aus der langen Reihe sonst beanstandeter Urkunden sei hier hervorgehoben die Untersuchung über das berühmte Zollprivileg Erzbischof Friedrichs von Köln für die Kaufleute von Lüttich und Huy vom 4. Dezember 1103, die auch im Hansischen Urkundenbuch Bd. 3 Nr. 601 gedruckt ist. Auch hier wird ein Zusammenhang mit dem Fälscherkreis von St. Jakob angenommen, doch dürfte hierüber noch nicht das letzte Wort gesprochen sein. Ferner ist von großem Belang die Untersuchung der Urkunden Heinrichs V. für die Kirche von Lüttich von 1107 (St. 3021) und für St. Servatius in Maastricht von 1109 (St. 3034). Beide Urkunden enthalten bedeutsame Bestimmungen über die Befreiung von Leuten der Kirche vom Marktrecht und sonstige besondere Privilegien für diese. Die Urkunde für Maastricht ist wahrscheinlich falsch, über die von Lüttich dürfte hinter der angenommenen Interpolation noch ein Vorbehalt zu setzen sein. — In der Veröffentlichung von Eg. J. Strubbe, *De oorkonden uit het vlaamsche gravelijke archief op het S. Donaasfonds te Brugge* (ASEB. 1934, 77, 96—112) sind anzumerken zwei bisher unbekannte Urkunden der dänischen Könige Erich und Waldemar II., in denen den Flandrern Handelsvorteile in Dänemark zugesichert werden.

Aus dem Mittelmeerbereiche sei die Abhandlung von B. Schmeidler, *Nochmals: Venedig und das Deutsche Reich von 983—1024* (HZ 151, 1935, S. 229—277) erwähnt, einmal weil Schm. zu seiner Beweisführung, daß Venedig damals unter Oberhoheit des Reiches gestanden habe, ein Markterrichtungsprivileg Ottos III. von 996 (DO III 192) heranzieht, vor allem aber wegen der handelsgeschichtlich bisher nicht beachteten Stellen in den jüngst von A. Hofmeister herausgegebenen *Instituta regalia et ministeria regum Langobardorum et honorantiae civitatis Papiae* (MG. SS. XXX, 2, S. 1442—1460), worin den Venezianern (als dem Langobardenkönig zugehörig) gegen eine gewisse Abgabe freier Korn- und Weinhandel in jedem Hafen des Königreichs, besonders aber in Pavia, zugestanden, ebenso aber auch dem Volk der Angeln und Sachsen gegen bestimmte alle 3 Jahre zu leistende Abgaben (50 Pfd. Silber, Jagdhunde, Pelzröcke) Zehntenfreiheit an den Zollstätten des Königreichs gewährt

wird, ein bemerkenswertes Zeugnis für Fernhandel der Engländer nach Italien zu Beginn des 11. Jahrhunderts (und wahrscheinlich schon viel früher). Merkwürdig ist auch die Charakteristik der Venezianer ebenda als *gens*, welche *non arat, non seminat, non vindemiat*. — A. E. Sayous behandelt in RB 13, 1934, S. 657—696 *Le rôle du capital dans la vie locale et le commerce extérieur de Venise entre 1050 et 1150*, und in der verfassungsgeschichtlich wichtigen Arbeit von R. Latouche, *Histoire du comté de Nice* (2. A. Paris 1933, 263 S.) sind die Ausführungen über mittelalterliche Wirtschafts- und Städtegeschichte der Provence zu beachten. — Schließlich sei noch hingewiesen auf die Schrift von G. Wegemann über *Die Münzen der Kreuzfahrerstaaten* (Halle 1934) und den Aufsatz von R. Hennig, *Indienfahrten abendländischer Christen im frühen Mittelalter* (Arch. f. Kulturgesch. 25, 1935, S. 265 f.).

2. Hansische Gesamtgeschichte bis 1500.

An den Anfang setzen wir einige Schriften, die sich mit der Hanse als Gesamterscheinung und mit dem speziell in den Hansestädten verkörperten städtischen Wesen als Kulturausdruck befassen. F. Rörig, *Die deutsche Hanse. Wesen und Leistung* (Vergangenheit und Gegenwart 25, 1935, H. 4, S. 198—216) gibt in gemeinverständlicher Form, aber auf einer gründlichen Sachkenntnis beruhend, wie sie außer ihm nur wenigen zu Gebote steht, eine Charakteristik der hansischen Kaufmanns- und Städtevereinigung, äußert sich insbesondere in eindringlicher Weise über das in ihr obwaltende Verhältnis der Wirtschaft zum Volkstum, zur Politik, zur Wehrhaftigkeit. Sein schon früher erschienener Aufsatz *„Territorialwirtschaft und Stadtwirtschaft“* (HZ 150, 1934, S. 457—484) setzt sich in entschiedener Weise mit dem gleichnamigen Buch von H. Spangenberg (HGbll. 1932, S. 229) auseinander, das mit überzeugenden Gründen wegen seines formalistischen und immer noch auf der doch genugsam widerlegten Bücher'schen „Stadtwirtschafts“-Theorie beruhenden Standpunktes abgelehnt wird. Zu Rörigs Anschauungen, wie sie in dem Vortrag *Mittelalterliche Weltwirtschaft* zum Ausdruck gekommen sind, vgl. auch die Kritik von W. S. Unger TG 1935, S. 197. — Man könnte vielleicht bezweifeln, ob nach der tüchtigen (in den HGbll. leider unbesprochen gebliebenen!) Arbeit von Käthe Neumann, *Das geistige und religiöse Leben Lübecks am Ausgang des Mittelalters* (Zs. V. Lüb. GA 21 u. 22, 1923—25) eine neue Untersuchung über *Religiöse und gesellschaftliche Anschauungen in den*

Hansestädten des späten Mittelalters, wie sie jetzt Mary E. Schlichting in einer von A. Brackmann angeregten Berliner Dissertation (1935, 191 S.) vorlegt, noch ergiebig genug ausfallen würde, wird aber gern anerkennen, daß die Vf. sich außerordentlich fleißig und umsichtig um die Erweiterung des Materials im Bereiche der hansischen Küstenstädte — nur diese, und gelegentlich etwa noch Köln sind im wesentlichen berücksichtigt — bemüht und ein lesenswertes und anschauliches Gesamtbild entworfen hat. In drei annähernd gleichgroßen Hauptabschnitten werden behandelt: I. die Stellung zu Religion und Kirche, II. die Geistesart der verschiedenen städtischen Stände, also das Standes- und Berufsethos, wobei zwischen Patriziat und (reicherer) Kaufmannschaft einerseits, den Handwerkern anderseits unterschieden wird, wozu Betrachtungen über Gemeinschaftsbindung an Familie, Korporation und religiöse Bruderschaften hinzukommen, III. der städtische Mensch in seinem Verhältnis zu den Erscheinungen des täglichen Lebens. So gern man sich aus einer solchen aus tausend Einzelheiten zusammengestellten „Revue" diese oder jene hübsche Bemerkung notiert (etwa die Rechtfertigung des ja auch heute wieder gern als fragwürdig betrachteten kaufmännischen Berufs im Lübecker Totentanz: „Wente ummeslach môt wesen" usw. S. 82–83), so entgeht doch auch diese Schrift nicht ganz den Gefahren solcher allgemeinen „kulturhistorischen" Betrachtungen, nämlich bisweilen in selbstverständliche Allgemeinheiten, ja Plattheiten auszumünden (z. B. wenn S. 6 briefliche Wendungen wie „syt God bevolen" oder Sätze in Chroniken „God gaf den segen den Christenen vorsten" als Beweis für den herrschenden Glauben an Gottes Walten angeführt werden), oder auch ganz allgemeine Erscheinungen der Zeit, ja sogar des menschlichen Lebens, wenigstens im europäischen Bereiche, überhaupt durch Anführung entsprechender Belege als Sondererscheinung des behandelten Kreises hinzustellen; namentlich gilt das für den III. Teil. Der Unterschied des hansestädtischen Lebens gegenüber dem niederländischen, wie er in Huizingas „Herbst des Mittelalters" zum Ausdruck kommt — dieses Buch scheint den Anstoß zur Themastellung gegeben zu haben — liegt wohl mehr darin, daß Huizinga vornehmlich die höfisch-ritterlichen Lebenskreise und ihre Kultur im Auge gehabt hat, nicht die in den Niederlanden ja auch stark vertretenen bürgerlichen. Ein anderes Bedenken, das man gegen die Stellung und Behandlung des Themas erheben kann, ist dies, daß die Vf. schließlich doch mit einer etwas schematischen Fragestellung, gewissermaßen von außen her, an den Stoff herantritt und daher so wesentliche

Charakterzüge des hansestädtischen Lebens wie die Frage der Wehrhaftigkeit oder das (mehr oder weniger „asketische", jedenfalls unstete und abhärtende) Wanderleben der kaufmännischen Jugend und die weite Spannung der Familienbeziehungen übersieht und kaum berührt. So bleibt das Ganze im Grunde doch nur eine aus dem Quellenbereich der Hansestädte geschöpfte Notizensammlung über Lebenserscheinungen des späten Mittelalters, und zwar vorwiegend solche innerhalb des privaten und einzelpersönlichen Horizonts.

Zu der eben genannten Weiträumigkeit der Familienbeziehungen liegt ein wichtiger Beitrag vor in der als Kieler Dissertation aus Rörigs Schule hervorgegangenen Arbeit von E. G. Krüger, *Die Bevölkerungsverschiebung aus den altdeutschen Städten über Lübeck in die Städte des Ostseegebiets* (Zs.V.Lüb.GA 27, 1935, S. 101—158, 263—313). Der Nachdruck liegt auf den Worten „über Lübeck". K. zeigt an zahlreichen Beispielen, daß entgegen der Meinung von Techen, Keyser und Semrau die Träger vieler auf westdeutsche Herkunft deutenden Familiennamen in östlich von Lübeck gelegenen baltischen Städten nicht direkt aus ihrer ursprünglichen Familienheimat kamen, sondern sich zunächst, vorübergehend oder in mehreren Generationen, in Lübeck seßhaft gemacht haben. Das urkundliche Material für den Nachweis stammt hauptsächlich aus dem 14. Jahrhundert, der Höhepunkt der Bewegung ist aber für das 13. Jahrhundert anzunehmen. Schwierigkeiten bereitet natürlich die Frage, inwieweit die überwiegenden örtlichen Herkunftsnamen (wie Kosfeld, Osenbrügge usw.) noch auf wirkliche Herkunft des Trägers aus dem Ort gedeutet werden können. K. weist nach, daß die Namen bei der Oberschicht früher fest geworden sind, als man bisher vielfach angenommen hat, also nicht mehr als Zeugnis unmittelbarer Herkunft von Westdeutschland gedeutet werden können; übrigens hat sich der Prozeß der Festwerdung vielfach bereits in Westdeutschland vollzogen, so daß z. B. Familien mit Ortsnamen aus dem Bergischen usw. erst als ansässige Kölner oder dergl. nach Osten gewandert sind. Am stärksten scheint der westfälisch-rheinische Zufluß über Lübeck nach den ostbaltischen Städten, insbesondere Dorpat (obwohl hier das Material dürftig), Reval und Riga gegangen zu sein, ferner nach Danzig. Instruktiv, wenn auch natürlich mit Vorbehalt zu benutzen, ist die auf Seite 297 gegebene Tabelle von 47 der häufigst begegnenden und sämtlich in Lübeck belegten westdeutschen Ortsnamen und ihres Vorkommens in den Küstenstädten von Lübeck bis Reval, sowie in Wisby und Stockholm. Auch die

Rückwanderung vom Osten nach Lübeck wird behandelt und als Quelle verwertet. Das Ganze ist jedenfalls ein eindrucksvoller Beweis für den umfassenden, in Lübeck konzentrierten, verwandtschaftlichen Zusammenhang der führenden Familien in der deutschen Städtekolonisation und Handelsausbreitung im baltischen Bereiche. Nach 1350/70 werden sich die Verhältnisse z. T. geändert und die auswandernden jungen Westdeutschen auch vielfach direkt ins Ausland gegangen oder erst als „gemachte Männer" (wie im Falle H. Castorps) in Lübeck seßhaft geworden sein.

C. Rothe, *Karl IV. von Luxemburg, Deutscher Kaiser und König von Böhmen* dient im Rahmen der Reihe „Deutsche Führer zum Osten", hrsg. v. A. Hillen, Ziegfeld u. R. v. Schumacher (Berlin 1935, E. Runge, 56 S.) der Verbreitung geschichtlicher Kenntnisse in weiteren Kreisen, ist im übrigen gut und lebendig mit solider Quellen- und Literaturkenntnis geschrieben; schade nur, daß Vf. die Schriften Reinckes über die hansischen Beziehungen und Pläne Karls nicht genügend ausgenutzt hat. — Eine treffende Zurückweisung der höchst bedenklichen Ausführungen des Buches von O. Weber-Krohse, *Der Ostseekreis. Die Revolution der Geschichte des nordischen Meeres* (Lübeck 1934, Nord. Gesellschaft, 171 S.), die einem irregeleiteten und geschichtlich schlecht unterbauten „raumpolitischen" Denken entsprungen sind, findet man in den Referaten *Volkstum und Imperialismus* sowie *Raum und Volk* von F. Rörig (Völkische Kultur, Jan. u. März 1935). Eine zuverlässige, wenn auch etwas nüchterne Übersicht über diesen Gegenstand bietet dagegen E. Maschke, *Das germanische Meer* (Berlin 1935, Verlag Grenze und Ausland, 40 S.); die starke Schicksalsbestimmung des Ostseeraums durch den Seehandel tritt freilich nicht genügend hervor, wenigstens was die nachhansische Zeit betrifft.

Eine ungemein wertvolle Bereicherung unserer Kenntnis des Ostseehandels stellt die Neuausgabe der Lübecker Pfundzollregister, die bisher nur in der unzulänglichen Dissertation von O. Wendt (1902) vorlagen, durch G. Lechner dar: *Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368*, mit einem Vorwort von F. Rörig (Quellen u. Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge, Bd. X, Lübeck 1935, Hans. Geschichtsverein, 579 S.); da es sich um eine Veröffentlichung unseres Vereins handelt, sei hier nur kurz darauf verwiesen. Die Wiedergabe hat sich dankenswerter Weise von dem bei Quellen dieser Art meist ganz gleichgültigen und dem Verständnis oft nur hinderlichen mechanischen Kleben am handschriftlichen Textbild freigemacht und eine tabellarische Form

gewählt. — In der Alfred Schultze-Festschrift zum 25. Febr. 1934 Weimar, Böhlau) führt K. Frölich in einem Beitrag *Kaufmannsgilden und Stadtverfassung im Mittelalter* (S. 85—128) hauptsächlich auf Grund nordwestdeutschen Materials, aber unter Heranziehung von Parallelen aus Flandern und England, den Nachweis, daß gildeartige Vereinigungen (Personalgemeinden) von Kaufleuten bei der Anlage von Marktsiedlungen vielfach als solche maßgebenden Einfluß geübt haben, daß das später bei Ausbildung der Ratsverfassung hervortretende Patriziat nicht nur als eine tatsächlich gewordene Oberschicht, sondern auch als ein rechtlich abgegrenzter Kreis zu denken ist, der gelegentlich als der der „burgenses" bezeichnet wird, daß allerdings dann stellenweise, wie es für Goslar zum Ende des 13. Jhdts. nachgewiesen werden kann, eine Umbildung der alten Kaufmanns„gilden" im Sinne einer Anpassung an die Organisationen der Handwerker und Krämer stattgefunden hat; zu beachten ist hierbei sein Hinweis auf ein Nebeneinanderstehen zweier Marktsysteme, ein fernhändlerisch-kaufmännisches und ein lokal-grundherrschaftlich-handwerkliches, das sich mit den Forschungen F. Beyerles berührt. Das Ganze ist eine fruchtbare Weiterführung und, mindestens teilweise, Lösung der älteren Kontroversen über die „Gildetheorie" (Joachim, Below, Rörig usw.). — Eine Ergänzung der bekannten Roland-Forschungen H. Meyers bildet das an wertvollen wissenschaftlichen Einzeluntersuchungen reiche Buch von Th. Goerlitz, *Der Ursprung und die Bedeutung der Rolandsbilder* (Weimar 1934, Böhlau, 284 S.). Von demselben Verfasser liegt auch eine Untersuchung über *Die rechtliche Behandlung der gewerblichen Bildzeichen in Deutschland seit dem 14. Jahrhundert* vor (ZSRG, GA 55, 1935, S. 216 f.). In diesem Zusammenhang sei ferner auf die von C. Borchling, K. A. Eckhardt und J. v. Gierke in Angriff genommene neue Bearbeitung des Werkes von C. G. Homeyer, *Die deutschen Rechtsbücher des Mittelalters und ihre Handschriften* aufmerksam gemacht, von der Abtlg. I: *Verzeichnis der Rechtsbücher* bearb. v. K. A. Eckhardt (Weimar 1934, Böhlau, 61 S.) vorliegt; ferner auf die Darstellung von W. Möllenberg, *Eike von Repgow und seine Zeit. Recht, Geist und Kultur des deutschen Mittelalters* (Burg 1934, 140 S.).

Zur Kritik hansestädtischer Geschichtsquellen seien verzeichnet: E. Lönnroth, *Lüneburg handskriften (D-Texten) till Korners Chronica novella* (Scandia VIII, 1, Aug. 1935, S. 80—111) und N. Ahnlund, *Chronica novellas datering. En replik* (SHT 55, 1935, S. 236—247). Nach V. A. Nord-

m a n n, *Die Wandalia des Albert Krantz* (Annales Academiae Scientiarum Fennicae Bd. XXIX, 3. Helsinski 1934, 294 S.) ist das Werk 1502—07 abgefaßt, 1519 gedruckt; stellenweise wendet sich N. gegen Ansichten von Reincke (vgl. Hans. Gbll. 1933, S. 234). Eine sorgfältige Untersuchung ist den Quellen der Wandalia gewidmet, als welche u. a. Helmold, Arnold v. Lübeck, Sigebert v. Gembloux, Saxo, der Fortsetzer des Detmar, hauptsächlich aber Hermann Korner nachgewiesen werden, während Flavius Blondus v. Forli († 1463) auf die leitenden Ideen des Werkes von Einfluß war, Aeneas Sylvius und zahlreiche andere Material zu Einzelheiten beigesteuert haben. Mit Recht hebt der Verf. hervor, daß die W. als erstes gedrucktes Werk über die Geschichte Ostdeutschlands oder des östlichen Mitteleuropa eine große Verbreitung gefunden hat und auch als ein Glied der deutschen von der Hanse geleisteten Kulturarbeit im Norden gewürdigt werden muß.

A. v. V o l l e n h o v e n und E. K e l t e n setzen sich im Widerstreit auseinander über *Die Wirtschaftsgesinnung des mittelalterlichen Zünftlers* in Schmollers Jb. f. Gesetzgebung usw. 59, 1935, S. 43–53, 55–60. H.-G. v. R u n d s t e d t zeigt, daß *Die Wirtschaftsethik des Hugo v. Trimberg* in seinem moralisierenden Lehrgedicht „Renner" (um 1300) sich zwar in den bekannten Bahnen der scholastischen Schule bewegt und mit Thomas v. Aquino meist übereinstimmt, aber in ihrer allgemeinen Verdammung der üblichen kaufmännischen Gewinnpraktiken meist eine gute Kenntnis der tatsächlichen Bräuche verrät; merkwürdig ist der Ausdruck *santrocke* für Lieferungsgeschäft und seine Erklärung (A. f. Kulturgesch. 26, 1935, S. 61—72).

Mehrere wichtige Beiträge liegen vor zur Erhellung der führenden Rolle bestimmter Städte im städtischen Recht und im Handelswesen des hansischen Bereichs. H. P l a n i t z, *Das Kölner Recht und seine Verbreitung in der späteren Kaiserzeit* (ZSRG, GA. 55, 1935, S. 131—168) erweist, vielfach in Übereinstimmung oder doch Berührung mit Frölichs oben (S. 312) erwähnter Untersuchung, die vorbildliche Bedeutung des Kölner Marktes in der Rheinvorstadt St. Martin sowie der Kölner Kaufmannsgilde für die norddeutschen Fernhandelsstädte, insbesondere für Lübeck; Soest sei hier nur Zwischenträger, aber namentlich für die Marktgestaltung, wie sie Rörig aufgehellt habe, will Pl. den Kölner Rheinmarkt als unmittelbar wirkendes Vorbild betrachtet wissen. Ebenso verfolgt Pl. das Kölner Bodenrecht, wie es sich in Erbleiherecht, jüngerer Satzung (vgl. HGbll. 1934, S. 330) und Schreinswesen (Grundbuchrecht) ausgestaltet habe, auf seinem Wege über

Westfalen nach Lübeck und dem weiteren Ostseekreis; wenn er auch mit Recht die Bedeutung Kölns in alledem nachdrücklich betont, so bleibt doch zu beanstanden, daß er den nahe verwandten Verhältnissen in den flandrischen Städten keine Beachtung geschenkt hat. — Von dem grundlegenden Urkundenwerk *Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter,* dessen erste drei Bände B. Kuske 1917—23 veröffentlicht hatte, hat er jetzt den 4. (Schluß-) Band herausgebracht (Publikationen d. Ges. f. Rhein. Geschichtskunde, Bonn 1934, Hanstein), der namentlich die außerordentlich nützlichen umfangreichen Register des Gesamtwerks enthält. In Ergänzung dieses Materials gibt Kuske in einem Aufsatz des Jb. d. Kölner GV. 17, 1935, S. 82—119: *„Köln". Zur Geltung der Stadt, ihrer Waren und Maßstäbe in älterer Zeit (12.—18. Jahrhundert)* einen Überblick über Belegstellen, welche die hohe Geltung der Stadt im allgemeinen, die weite Verbreitung und führende Rolle ihrer Maßstäbe (Gewichte, Münzen usw.), namentlich aber den erstaunlichen Umfang der Waren bekunden, die für eine irgendwie ausgezeichnete Sorte, einen Markenartikel, wie wir heute sagen würden, den Kölner Namen tragen, ein Warenkreis, der nicht nur das ganze Textil- und Metallgewerbe umfaßt, sondern sich auch auf chemische Waren, Farben, Keramik, Kurzwaren usw. erstreckt.

Auf das als Bd. 4 der Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte erschienene Buch von G. Franke, *Lübeck als Geldgeber Lüneburgs. Ein Beitrag zur Geschichte des städtischen Schuldenwesens im 14. u. 15. Jahrhundert* (Neumünster i. H. 1935, Wachholtz, 108 S.) sei hier nur kurz verwiesen; es ist ein wertvoller Beitrag zur Geschichte der städtischen Kreditwirtschaft, namentlich insofern, als wir hier in den Vorgängen nach 1370 einmal den seltenen Fall einer in ihrem Ablauf vollständig überblickbaren Kreditgewährung von Stadt zu Stadt vor uns haben. Wie dieses Buch ist auch die Kieler Dissertation von A. v. Brandt, *Der Lübecker Rentenmarkt von 1320—1350* (Kiel 1935, Nolte-Düsseldorf, 47 S.) aus der Schule F. Rörigs hervorgegangen. Das Lübecker Oberstadtbuch, von 1284—1818 fast vollständig erhalten, spiegelt die Vorgänge am Grundstücksmarkt „in unerhörter Klarheit und Deutlichkeit" wider. Über die Hälfte der Eintragungen, oft zwei Drittel, beziehen sich aber auf den An- und Verkauf von Renten, die auf den Grundstücken lasten, in ähnlicher, wenn auch rechtlich in mancher Hinsicht abweichender Form, wie moderne Hypotheken. Etwas ganz anderes ist der Erbleihezins (Wortzins), und Vf. weist nach, daß Sombarts bekannte

Anschauung von der Entstehung der ma. Vermögen z. T. auf der irrigen Verwechslung beider beruht. Er beleuchtet weiter die Herkunft der umgesetzten Beträge in sozialer Hinsicht: die Käufer sind überwiegend wohlhabende Großkaufleute, auch Witwen solcher, die Verkäufer verarmende Angehörige derselben Schicht, Handwerker und sonstige kleine Leute. In Depressionszeiten des Handels verkaufen auch gutgestellte Kaufleute Renten zur Entlastung ihres Verpflichtungskontos. Die (sehr erheblichen) Konjunkturschwankungen des Zeitraums lassen sich nun genau verfolgen und graphisch wiedergeben. Verständlich sind sie nur als Parallelerscheinungen zu den Handelskonjunkturen, die Vf. wieder, wenigstens teilweise, aus gewissen politischen Vorgängen zu erklären sucht, wie das ja im 16.—18. Jhdt. allgemeine Regel und genauer nachweisbar ist. Auch das liefert einen schlagenden Gegenbeweis gegen Sombarts Akkumulationstheorie. Den Beschluß der sehr wertvollen Arbeit bildet eine Schilderung der im Rentenhandel sich abzeichnenden Schicksale einzelner Persönlichkeiten und Familien der führenden kaufmännischen Schicht. — Aus dem Nachlaß des verstorbenen Staatsarchivars A. Peters veröffentlicht das Niedersächs. Jb. 11, 1934, S. 61—92, einen Vortrag über *Die Entstehung des Lüneburger Stapels,* der zwar von einigen anfechtbaren Sätzen über die mittelalterliche Stadtwirtschaft in Deutschland mit ihren angeblich „von einander abgeschlossenen städtischen Marktgebieten" ausgeht, insofern aber inhaltlich davon nicht weiter berührt wird, als er selbst sie merkwürdigerweise durch den Nachweis der weiten Handelsbeziehungen Lübecks dauernd widerlegt. Die Entstehung des Lüneburger Stapels hängt mit dem Lüneburger Erbfolgekrieg 1370—88 zusammen, dessen Kehrseite, die starke Verschuldung der Stadt, das oben (S. 314) erwähnte Buch von G. Franke beleuchtet. Für die Versorgungspolitik der Stadt war eigentlich nur das Verbot der Korn- und Holzausfuhr der Hinterländer von Bedeutung, sowie der Viehstapel. Die Bestimmungen über den Salzverkehr bezweckten, die Produkte anderer Salinen möglichst von Bremen, Hamburg, Lübeck fernzuhalten, der Fischstapel sollte wohl hauptsächlich der Verwendung von Lüneburger Sole zugutekommen. Die Ansicht Schmollers, daß der Lüneburger Stapel den Elbverkehr gesperrt habe, schon von Boschan und Weißenborn angefochten, wird vom Vf. auf Grund eines Bleckeder Zollregisters von 1503—17 widerlegt; doch war der Verkehr nicht bedeutend (1516: 60 Schiffe zu Tal). Der Aufsatz ist ein nützlicher Beitrag zur nordwestdeutschen Verkehrsgeschichte vom 14.—16. Jahrhundert. — F. Markmann, *Zur Geopolitik*

des Magdeburger Rechts (Zs. f. Geopolitik 12, 1935, H. 6) sucht die Verbreitung des M.R. aus geographischen Motiven verständlich zu machen. — Vom *Pommerschen Urkundenbuch* ist die 1. Lieferung des VII. Bandes, bearbeitet von H. Frederichs erschienen (Stettin 1934); sie umfaßt den Zeitraum von 1326—1328 Mai 7.

H. Spangenberg behandelt im Jb. Ver. f. Mecklenb. GA. 99, 1935, S. 1—26, *Die Bedeutung der Stadtsiedelung für die Germanisierung der ehemals slavischen Gebiete des Deutschen Reiches,* allerdings in Beschränkung auf Mecklenburg. Sp. weist an Hand der Untersuchungen über die Personennamen der Städte das unbedingte Überwiegen des deutschen Elements in den Städten nach; die Einwanderung aus der nächsten Umgebung der Stadt scheint mir, wenigstens für die Frühzeit, überschätzt zu sein. Die Annahme, daß Rostock „durch Initiative der Stadt und kapitalreicher, aus Ratsfamilien stammender Kaufleute an der Gründung weiterer Städte beteiligt" sei, halte ich für durchaus wahrscheinlich, zumal sie dem von mir festgestellten Vorgang der Beteiligung Lübecker Ratsfamilien an der weiteren Gründung von Ostseestädten entspricht. Weiter stimme ich mit Sp. darin überein, daß die von den Städten ausgehende Kapitalanlage in ländlichen Werten höchst bedeutend war; nur führte sie nicht, wenigstens im Mittelalter, „zu einer Rückwanderung von den Städten auf das Land". Die Besitzer solcher ländlicher Werte saßen in der Stadt, wurden oft zu ländlichen Grundherrn, wie ich es für den Lübecker Kaufmann Johann Clingenberg auf Grund eines einzigartigen Quellenmaterials erläutern konnte (vgl. meine „Hans. Beitr. z. dt. Wirtschaftsgesch., S. 189 f. und 196 ff.). Bedeutung und Umfang der Lübecker Kapitalanlagen sind für einen Teilabschnitt, gerade Mecklenburg, durch die Kieler Dissertation von M. Hefenbrock festgestellt worden. Sp.s Hochschätzung der Bedeutung der Stadtgründungen im Ostseeraum für die deutsche Kolonisation entspricht meinen früheren Ausführungen (vgl. z. B. Hans.Gbll. 1933, S. 17 ff.), die ich in meinem Aachener Vortrag (vgl. dieses Heft der Hans. Gbll. S. 373 ff.) durch den Nachweis ihrer Bedeutung auch für die bäuerliche Kolonisation ergänzt habe. Dem von Sp. nicht erwähnten Getreidehandel kommt dabei eine wesentliche Bedeutung zu, die z. Z. von meinem Schüler H. Hennings untersucht wird. Sp.s Aufsatz zeichnet sich durch sorgfältige Literaturangaben aus, namentlich über die Personennamen- und Wüstungsfrage. Meine Arbeiten werden allerdings überhaupt nicht erwähnt, obwohl sie mit Thema und Darstellung in engstem Zusammenhang stehen.

F. Rörig.

L. Petry, *Die Popplau. Eine schlesische Kaufmannsfamilie des 15. u. 16. Jahrhunderts* (Histor. Untersuchungen hrg. v. Hist. Sem. d. Univ. Breslau, H. 15, Breslau 1935, Marcus, 175 S.) schildert namentlich auf Grund eines Handlungsbuchs aus den Jahren 1502—16 die Schicksale der genannten Familie, die in vier Generationen von Breslau und Liegnitz aus hauptsächlich auf der N-S-Linie von Stralsund, Stettin und Danzig, Frankfurt a. O., nach Polen, Böhmen, Mähren, Österreich und Bayern Handel trieb, wobei namentlich in der Zeit des Handlungsbuchs Tuche brabantischer und holländischer Herkunft die Hauptrolle spielten. Auch bei dieser Familie zeigt sich die bekannte Erscheinung, daß sie ihren Handelsgewinn mehr und mehr in ländlichem Grundbesitz anlegte und sich so schließlich aus dem Handel zurückzog, sogar ihr Breslauer Bürgerrecht aufsagte; ihr Wohlstand ging schließlich durch Erbstreitigkeiten und leichtsinnige Wirtschaft verloren.

Von zwei Abhandlungen zur Krakauer Geschichte können wir hier zunächst nur die Titel erwähnen: M. Patkaniowski, *Krakowska rada mejska w średnich wiekach* (= Der Krakauer Stadtrat im Mittelalter), Krakau 1934, 159 S., und J. Krzyżanowski, *Statut Kazimierza Wielkiego dła krakowskich żup solnych* (= Die Salzordnung Kasimirs d. Gr. für die Krakauer Salinen 1368), Rocznik Krakowski 25, 1934, S. 96—128. Ein kurzer Aufsatz des rumänischen Gelehrten P. Panaitescu, *La route commerciale de Pologne à la Mer Noire au moyen âge* (Revista Istorica Romana 3, 1934, H. 2 u. 3) behandelt auf 24 S. die Rolle der griechischen und italienischen Großkaufleute in der Moldau und den polnischen Handel mit Konstantinopel, Kleinasien und Cypern.

Über den Deutschordensstaat in Preußen liegen eine Reihe von Gesamtdarstellungen mit mehr oder weniger volkstümlicher Schilderungsabsicht vor. Wir nennen: Chr. Krollmann, *Der Deutsche Orden in Preußen* (Preußenführer, H. 4, Elbing 1935, 77 S.). E. Maschke, *Der deutsche Ordensstaat. Gestalten seiner großen Meister* (Hamburg 1935, 128 S.). Politisch-lehrhafte Absichten beherrschen unmittelbar die Darstellung der Schrift von F. Lüdtke, *Der Deutsche Ritterorden, der Wiedereroberer und Kolonisator deutschen Ostraumes* (Geschichte d. deutschen Ostlande hrg. v. Müller-Rüdersdorf, 14. Buch, Langensalza-Berlin-Leipzig 1935, Beltz, 61 S.) und in einem gewissen Grade auch das umfangreichere Buch von K. und T. Gatz, *Der Deutsche Orden* (Wiesbaden 1935, Matthias Grünewald-Verlag, 247 S.), in welchem die Schilderung der Begebenheiten mit eingehenden kulturgeschichtlichen Zustandsschilderungen verflochten ist; hervor-

zuheben ist hier die schöne Ausstattung mit Bildern und das Literaturverzeichnis, das freilich durch Gliederung ergiebiger hätte gemacht werden können. — Vom *Preußischen Urkundenbuch* erschien, bearbeitet vom Königsberger Archivdirektor M. Hein, der II. Bd., 1. u. 2. Lieferung, die Jahre 1324—1331 umfassend. Eine sehr wertvolle, ja in vieler Hinsicht grundlegende Arbeit, die wir jedoch nur kurz erwähnen können, ist die aus dem Seminar von Prof. Baethgen hervorgegangene Königsberger Dissertation von K. Kasiske, *Die Siedlungstätigkeit des Deutschen Ordens im östlichen Preußen bis zum Jahre 1410* (Einzelschriften der Histor. Komm. f. ost- u. westpreuß. Landesforschung, Bd. 5, Königsberg 1935, Gräfe & Unzer, 176 S.; man vgl. die Selbstanzeige des Vf.s Altpreuß. Forsch. 12, 1935, S. 128 ff.) — Einzelne Episoden und Beziehungen der Ordensgeschichte, die doch auch hansegeschichtlich Beachtung verdienen, behandeln folgende Neuerscheinungen: W. Lippert, *Markgraf Heinrich v. Meißens Anteil an der Wiedergewinnung Preußens für das Deutschtum* (N. Arch. f. sächs. Gesch. 55, 1934, S. 17—35); er bezeichnet die von ihm erwähnten Seerüstungen als das erste Auftreten einer deutschen Kriegsmarine im Dienste einer nationalen Aufgabe; R. Lehmann, *Beziehungen der Niederlausitz zum Ordensland Preußen* (Niederlaus. Mitt. 23, 1935, S. 24—38); Irene Ziekursch, *Der Prozeß zwischen König Kasimir v. Polen und dem Deutschen Orden i. J. 1339* (Eberings Hist. Studien, H. 250, Berlin 1934, 164 S.); K. Hampe, *Der Sturz des Hochmeisters Heinrich v. Plauen* (Sitz.-Ber. d. Pr. Akad. d. Wiss. Berlin 1935, 43 S.). Das von polnischer Seite herausgegebene Werk *Lites ac res gestae inter Polonos ordinemque cruciferorum,* Tom. III, Editionis alterius continuatio, bearbeitet v. Hedwig Karwasińska, Warschau 1935, XLIII u. 258 S. gehört zu der 2. Aufl. einer erstmalig 1855/56 in Posen erschienenen Veröffentlichung und behandelt, hauptsächlich auf Grund von Handschriften des Königsberger Ordens-Briefarchivs und ergänzender Notizen aus der Vatikan. Bibliothek, die Prozeßverhandlungen zwischen Polen und dem Deutschen Orden in Ofen (Buda) i. J. 1414. — Besondere Beachtung verdient schließlich die akademische Abhandlung von G. A. Lögdberg, *De nordiska konungarna och tyska orden 1441—1457,* Uppsala 1935, XVII u. 326 S., eine auf archivalischer Grundlage beruhende großangelegte Gesamtschau der Politik in den Jahren 1441—1457, also in den Jahren vor dem Ordenskrieg und im Beginn desselben.

Wir gelangen damit in den skandinavischen Bereich. Zu der HGbll. 1934 S. 345 von Heckscher berührten Frage des

Verhältnisses zwischen Goslar und Stora Kopparberg liegt eine wichtige Untersuchung von W. Silberschmidt vor: *Das schwedische Bergrecht als Prüfstein für das Bergrecht von Goslar und für die Entstehung der Gewerkschaft* (Zs. f. Bergrecht 75, 1935, S. 442—509). S. kommt zu dem Ergebnis, daß eine unmittelbare Einwirkung der Goslarer Verhältnisse in rechtlicher und organisatorischer Hinsicht auf Schweden nicht anzunehmen sei, daß vielmehr scheinbare Übereinstimmungen in den Bezeichnungen gewisser Funktionäre (Meister, Wiesere usw.) sich aus der Übernahme der Bezeichnungen aus dem hansischen Gildewesen (in Wisby, Nowgorod usw.) besser erklären lassen, während die Verschiedenheiten zwischen Goslar und Kopparberg überwiegend seien; einzelne technische Übereinstimmungen seien wohl allgemeiner Art im Bergbau. Dagegen liefern die schwedischen Zustände beachtliche Beiträge zur Entstehungsgeschichte der Gewerkschaft. — Die polnische Arbeit von M. Małowist, *Handel zagraniczny Sztokholmu i polityka zewnętrzna Szwecji w latach 1471—1503* (= Der Außenhandel Stockholms und die auswärtige Politik Schwedens in d. J. 1471—1503) (Travaux hist. d. l. Soc. d. Sciences et d. Lettres de Varsovie, Vol. XV, fasc. 2, Warschau 1935, 191 S.; englisches Summary S. 168—183) untersucht ihren Gegenstand auf Grund fleißiger Ausnutzung hauptsächlich deutscher und schwedischer Literatur sowie unter Heranziehung gewisser Archivalien in Stockholm (Sture-Familie), Krakau und Warschau. In drei Teilen werden behandelt: (1) der Außenhandel Stockholms in warentechnischer und statistischer Hinsicht, (2) die Organisation des Stockholmer Handels, (3) die allgemeine Stellung Schwedens im politisch-diplomatischen Machtkampf der Zeit, die durch den Zerfall der Kalmarischen Union, das zunehmende Auftreten der Holländer, das Vordringen Rußlands und Polens zur Ostseeküste und den sich ankündigenden Kampf um das Dominium maris Baltici zugleich mit dem Niedergang der Hanse gekennzeichnet ist. Wir behalten uns eine eingehendere kritische Stellungnahme zu der hansegeschichtlich jedenfalls beachtenswerten Arbeit vor, und bemerken hier nur, daß man von einem Niedergang der livländischen Handelsstädte Riga, Reval, Dorpat, wie er S. 46 u. 170 behauptet wird, in dem behandelten Zeitraum doch schwerlich sprechen kann. — Die kleine Schrift von W. Knoch, *Ein Schwedenkönig aus Mecklenburg. Die deutsch-schwedischen Beziehungen im Mittelalter* (Berlin u. Dresden 1934, W. Limpert, 30 S.) bringt nichts Neues über die etwas allzusehr aus dem mecklenburgischen Gesichtspunkt gesehene Geschichte Kg. Albrechts von

Schweden und seines Vaters; der Untertitel ist natürlich völlig unzutreffend, es wird nur ein kleiner Ausschnitt der Beziehungen behandelt. — Eine wesentliche Neuerscheinung aus dem norwegischen Bereiche, J. Schreiners Buch *Hanseatene og Norges nedgang,* wird oben ausführlich besprochen. O. Brattegård, *Einige norwegische Wörter in mittelniederdeutschen hanseatischen Texten* (Norsk Tidskr. f. Sprogvidenskap 7, 1934, S. 278—286) führt einige Dutzend solcher Wörter aus dem Bereich des Handels, der Rechtsordnung, des Hafens und der Stadt auf.

Zum Westen zurückkehrend, ist wiederum eine lange Reihe wichtiger Neuerscheinungen zur Städtegeschichte, vor allem des südniederländischen Gebietes, anzuführen, die fast immer mehr oder minder unmittelbares Interesse für die deutsche Städtegeschichte besitzen. Eine Übersicht bringen die großen kritischen Sammelberichte von G. Espinas, *Histoire urbaine: directions de recherches et résultats* (AHES. 7, 1935, S. 353—390), die den ganzen mitteleuropäischen Raum berücksichtigen. So sind anzumerken Besprechungen der Arbeit von L. von Winterfeld über Dortmund und der Veröffentlichung über Hinrich Castorp sowie über Regestensammlungen zur Städtegeschichte und Neuerscheinungen zur Verfassungsgeschichte in Westeuropa. An erster Stelle sind zu nennen Arbeiten über Brüssel. G. Des Marez, P. Bonenfant und F. Quicke, Ier Congrès international de Géographie historique, Bd. 3: *Le développement territorial de Bruxelles au Moyen-Age;* Vorwort von F. L. Ganshof (Bruxelles 1935, 90 S.) ist ein nachgelassenes Werk des bekannten belgischen Historikers. Das Schwergewicht der Arbeit liegt in der Zeit des hohen und späteren MA.s. Die Lage des ursprünglichen Kastells wird genau bestimmt, das eine Art Wasserburg auf einer Insel in der Senne war. Es ist eine Gründung des westfränkischen Karolingers Karl, der 977 Herzog von Niederlothringen wurde. Der eigentliche Gründer Brüssels ist aber Lambert Balderich von Löwen, der 1040 das Castrum erweiterte, das Stift St. Gudula errichtete und offenbar auch hier wie in Löwen planmäßig die Ansiedlung von Kaufleuten förderte. Es entstand ein Portus auf einer Insel in der Senne. Dann folgen interessante Ausführungen über die Bedeutung des Marktes für den Aufstieg der Stadt im 11. und 12. Jh. Um 1200 erfolgt der Bau der neuen Burg auf dem Coudenberg und des ersten Mauerrings. Im 14. Jh. werden die Mauern erweitert und die Stadt erhält die größte Ausdehnung. Beigegeben ist eine Reihe wertvoller Pläne vom 10.—14. Jh. Im engen Zusammenhang damit steht die Arbeit von Vicomte Ch. Ter-

linden, *Bruxelles, place de guerre* (ASRAB. 1934, 38, 138—164), die ebenfalls von dem Castrum des 10. Jh.s ausgeht. Sie stellt einen allgemein wichtigen Beitrag zur Geschichte der Stadtbefestigung im MA. dar. Hervorzuheben ist im einzelnen die Bemerkung, daß die Größe der Mauerringe südniederländischer Städte seit dem 14. Jh. auf die damals auftauchende Artillerie zurückgeführt wird; man wollte die Innenstadt schützen. Brüssel hat im Lauf der Geschichte eine erhebliche Rolle als Festung bis in die Mitte des 18. Jh.s gespielt. Von F. Favresse ist zunächst zu nennen *Esquisse de l'évolution constitutionelle de Bruxelles depuis le XIIe siècle jusqu'en 1477* (ASRAB. 1934, 38, 46—82), das die wichtige Übergangsepoche von dem patrizischen Regiment zur Zunftherrschaft und deren Verfall behandelt. Daran schließen sich von demselben Verfasser *Documents relatifs à l'histoire politique intérieure de Bruxelles de 1477 à 1480* (BCRH. 1934, 98, 29—125), die ebenfalls einen Einblick in den Kampf der Zünfte und Patrizier um die Herrschaft geben, und die erste kritische Ausgabe der grundlegenden La Keure bruxelloise de 1229 (BCRH. 1934, 98, 311—334). Für Antwerpen hat sein verdienstvoller Historiker Fl. Prims neue Teile seiner großen Geschichte von Antwerpen veröffentlicht, über deren Aufbau und Ziele bereits eingehend berichtet wurde (HGbll. 1933, S. 155 f.). Die neuen Bände der *Geschiedenis van Antwerpen*, Bd. 4: *Onder Hertog Jan den Derde (1312—1355)*, XVII + 213 S.; IX + 268 S.; 150 + 43 S. und Bd. 5: *Onder Vlaanderen (1356—1405)*, XV + 195 S.; XII + 279 S.; X + 207 S. (Antwerpen 1933—1935) behandeln eine Zeit größter Bewegung. In sie fällt der Anfang des hundertjährigen Krieges, das brabantisch-englische Bündnis, die Angliederung der Stadt an Flandern und der Aufstieg der Burgundermacht. Die beiden Teile, die sich mit der wirtschaftlichen Entwicklung beschäftigen, bringen zahlreiche Nachrichten über die deutschen Kaufleute und vor allem über die Hanse, die großes Interesse verdienen, da sie auf Grund umfassenden Archivmaterials geschrieben sind (vgl. J. de Sturler, RB. 1934, 13, 313—317). Zur Ergänzung dienen wiederum *Antwerpiensia 1933* und *1934*, Reihe 7 und 8 (Antwerpen 1934 und 1935, 438 S. und 410 S.), in denen auch die flandrische Zeit Antwerpens im 14. Jh. im Vordergrund steht. Es findet sich aber außerdem eine lange Reihe von Beiträgen bis zur französischen Revolution und bis ins 19. Jh. Von gesondert veröffentlichten Aufsätzen von Fl. Prims ist wirtschaftsgeschichtlich wichtig *Rekeningen uit den tijd van Lodewijk van Male te Antwerpen* (Bijdr. tot de Geschiedenis 1933, 24, 199—231), da sich in der

Rechnung von 1346 eine Übersicht über die in Flandern angehaltenen brabantischen Güter befindet, die einen Einblick in den Handelsverkehr gewährt. Die Verfassungsgeschichte der Stadt behandelt *De Antwerpsche Breede Raad en zijn archief* (Antwerpsch Archievenblad 1933, 8, 161—192), der als eine Art Großer Rat aufzufassen ist und dessen Geschichte im einzelnen noch zu schreiben ist. Eine weitere Untersuchung *De Grondgeschiedenis van het oude Antwerpsch gebied sinds de bewoning* (Tijdschr. v. d. belg. Vereeniging v. aardrijksk. Studies 1933, 3, 22—48) beschäftigt sich mit der Geschichte der Bebauung des schwierigen Geländes der Umgebung Antwerpens. Wie F. L. Ganshof (RB. 1933, 12, 969 f.) anregt, wären ähnliche Untersuchungen für andere Städte sehr nützlich. Endlich veröffentlichte Fl. Prims unter dem Titel *Amsterdam en Antwerpen* (Antwerpsch Archievenblad 1933, 8, 139—141) eine Urkunde von 1396 über das Geleitsrecht auf der Unterschelde. Beachtung verdient, daß Schiffe aus Amsterdam erwähnt werden, die Bier, und zwar „Hamborgerbier", nach Antwerpen bringen. Auch für die alte Hauptstadt Brabants, Löwen, liegen beachtenswerte Neuerscheinungen vor (vgl. auch die Sonderbesprechung über das Werk von Cuvelier). So hat J. Cuvelier, *De oorsprong der Leuvensche geslachten* (Versl. en Mededeel. d. Koninkl. Vlaamsche Academie v. taal- en letterk. 1933, 127–168) nachgewiesen, daß es ursprünglich nur zwei Geschlechterparteien im Löwener Patriziat gab, die Blankards und die Colneren, von denen die letzteren von einem Kölner Bürger abstammen. Mit Recht fordert Ganshof (RB. 1933, 12, 1447—1448) eine allgemeine Untersuchung des Einflusses Kölns auf das westliche Lothringen, von dem bereits viele Spuren nachgewiesen sind. Die bekannten grundlegenden Untersuchungen Röhrigs über die Ausbreitungen der hansischen Kaufmannsgeschlechter würden dabei eine wertvolle Ergänzung nach dem Westen finden. E. Fairon, *Régestes de la cité de Liège. Glossaire philologique* par J. Haust; Bd. 1: 1103 à 1389 (Liège 1933, XI + 572 S.) bringt ein Material von großem Belang für die südniederländische, aber auch für die mitteleuropäische Stadtgeschichte. In Lüttich ist die Volksherrschaft fast vollkommen durchgeführt worden und hat auch ihre schlimmsten Seiten gezeigt. Nirgends war außerdem der Zusammenhang mit dem Reich so langdauernd wie in Lüttich, das erst in der französischen Revolution vom Reich getrennt wurde. In den inneren Kämpfen und infolge der großen Kriege des 17. und 18. Jh.s ist das städtische Aktenmaterial zum großen Teil vernichtet worden. Ein glücklicher Fund in den Akten des

Reichskammergerichtes brachte aber Abschriften von 552 Urkunden ans Licht. Auf dieser Basis gelang es dem Vf., auch weiteres Urkundenmaterial zusammenzubringen, so daß nun die Unterlagen für eine Verfassungsgeschichte gesichert sind. Das Glossar ist rechtgeschichtlich besonders wichtig. Ein weiterer Beitrag zur Verfassungsgeschichte des Lütticher Landes ist G. W. A. Panhuysen, *Studiën over Maastricht in de XIIIe eeuw* (Maastricht 1933, XV + 161 S.), da Maastricht unter der Doppelherrschaft des Bischofs von Lüttich und des Herzogs von Brabant stand. Es wird nachgewiesen, daß weit früher als man bisher annahm, die Bürger an der Stadtverwaltung teilgenommen haben. Über die behandelten Urkunden besteht eine Kontroverse, vgl. C. D. J. Brandt (TG. 1935, 50, 310—311). Der Bericht über den *XXXe Congres van het Oudheid- en Geschiedkundig Verbond van België*, Brussel, 28 Juli — 2 Augustus 1935 (Brussel 1935, 116 S.) enthält eine ungewöhnlich große Zahl von Anregungen, namentlich auch für die Städte- und Wirtschaftsgeschichte des MA.s. Es können hier nur einige Titel angegeben werden, so der Vortrag von Blockmans über zwei Typen des Patriziats in Gent im 13. Jh., von Closon über den Bürgermeister der Stadt Lüttich, Heinrich von Dinant (13. Jh.), dann wichtige Ausführungen von de Sturler über den Transithandel in Brabant im 13. und 14. Jh., von Enklaar über Probleme des ma.lichen Gooiland, von Grunzweig über Akten für die Ausfuhr von Diamanten von Venedig nach Brügge (15. Jh.) und von Verlinden über die wirtschaftliche Expansion des flandrischen Tuchhandels nach der iberischen Halbinsel im 13. Jh. Auch die diesjährige Tagung der Société d'histoire du Droit des pays flamands, picards et wallons. Journées d'histoire, tenues à Amiens, du 25 au 28 avril 1935 (RN. 1935, 21, 202—228) brachte reiche verfassungsgeschichtliche Anregungen. Auf wichtige rechtsgeschichtliche Quellen wies der Vorsitzende Monier hin: *Contribution à l'étude des coutumes de la Salle de Lille de la fin du XIIIe siècle au début du XVe siècle.* Beachtung verdient ferner der Vortrag von P. Thomas über die Bestimmung der Hoheitsrechte der Grafen von Flandern nach Urkunden von 1318/24 für die Ausbildung der landesherrlichen Gewalt. Eine besondere Bedeutung auch für die deutschen Verhältnisse besitzen die Arbeiten von P. Rolland zur Verfassungsgeschichte von Tournai. In dem ersten Aufsatz *L'exception communale tournaisienne et ses causes* (RN. 1934, 20, 295—314) behandelt er die Stellung der Stadt zur französischen Krone, die ein Unikum in der französischen Verfassungs-

geschichte ist. Die Bürger galten in ihrer Gesamtheit als hoher Vasall der Krone und die Stadt hatte daher eine Rechtsstellung ähnlich den deutschen Reichsstädten des späteren MA.s. Der Grund war die Tatsache, daß Tournai eine französische Exklave in Flandern war. In der zweiten Untersuchung *Comment la commune de Tournai devint son propre seigneur justicier* (RHDFÉ. 1934, 13, 276—314) wird bemerkt, daß bereits 1147 die Stadtgeschworenen eine weitgehende Gerichtsbarkeit ausübten. 1314 gelang es der Stadt, dem Bischof auch die Schöffengerichte zu entreißen und somit zur vollständigen Gerichtshoheit zu gelangen. Endlich sei zur Verfassungsgeschichte auch hier der Aufsatz von A. M. und P. Bonenfant, *Le projet d'érection des États bourguignons en Royaume en 1447* (SA. aus Moyen Age 1935, Heft 1, 16 S.) erwähnt. Hierin wird der Nachweis zu führen versucht, daß die Initiative vom Kaiser und nicht vom Herzog von Burgund ausging. Der Plan scheiterte, weil der Kaiser keine wirklichen Reichsrechte aufgeben wollte und Philipp der Kühne auf Titel keinen Wert legte. Bedeutsam ist, daß sich hier eine Lösung abzuzeichnen beginnt, wie sie unter Karl V. für die staatsrechtliche Stellung der Niederlande verwirklicht wurde. Eine Reihe wichtiger Arbeiten ist wiederum zur Geschichte des auch für die hansischen Verhältnisse so bedeutsamen Auslandsexportes der Niederlande im MA. erschienen. Als Vorläufer einer großen Arbeit über den niederländischen Tuchexport nach Frankreich und den Mittelmeerländern im MA. veröffentlicht H. Laurent, *Choix de documents inédits pour servir à l'histoire de l'expansion commerciale des Pays-Bas en France au moyen âge (XIIe—XVIIe siècle)* (BCRH. 1934, 98, 335—416), 49 Urkunden von 1137—1443, die sich auf die geschäftliche Tätigkeit niederländischer Tuchhändler in Frankreich beziehen, vornehmlich aus französischen Archiven. Dabei ist nicht allein Flandern, sondern auch Brabant, Hennegau und Lüttich berücksichtigt. J. de Sturler, *In Engeland gevestigde Mechelsche Kooplieden uit de XIIIe en XIVe eeuwen* (Mechelen 1935, 21 S.) lieferte einen neuen Beitrag zur Kenntnis der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen England und Brabant im MA. (HGbll. 1934, S. 341), für die er eine zusammenfassende Arbeit ankündigt. Auf Grund von Urkunden aus englischen Archiven wird die Tätigkeit zweier Tuchhändlerfamilien aus Mecheln in England verfolgt, die dauernd dorthin übergesiedelt waren. A. Grunzweig legte neue Ergebnisse seiner wertvollen Forschungen in italienischen Archiven nach Material für die niederländisch-italienischen Wirtschaftsbeziehungen zu Ende des MA.s vor,

Le fonds de la Mercanzia aux archives d'État de Florence, Teil 2 und 3 (BIHBR. 1933, 13, 5—184 und 1934, 14, 23—56); Teil 2 enthält Urkunden von 1320—1322 mit einem wertvollen Kommentar über den Florentiner Transithandel, Teil 3 Korrespondenz der Behörde aus dem 14. Jh., ebenfalls über südniederländische Wirtschaftsangelegenheiten. Aus venetianischen Archiven veröffentlichte er ferner *Les Archives d'Etat de Venise* (BIHBR. 1934, 14, 57—70) und *Notes sur le fonds du Notariat aux archives d'Etat de Venise* (BIHBR. 1934, 14, 71—96). Der erste Aufsatz bringt eine instruktive Übersicht über das für die südniederländische Wirtschaftsgeschichte wichtige Material in dem Archiv, der zweite berichtet über Urkunden der Notare von Brügge, die in Venedig für den Handel mit den Niederlanden angestellt waren (14. und 15. Jh.). Das Material Grunzweigs ist wichtig auch für den hansischen Handel, weil es sich um Geschäftsbeziehungen nach Brügge und Antwerpen handelt und dort dann nicht selten ein Austausch mit den deutschen Kaufleuten erfolgte. C. Verlinden, *Rapports économiques entre la Flandre et la Crète à la fin du Moyenâge* (RB 14, 1935, S. 448—456) bespricht auf Grund einer älteren bisher wenig beachteten Dokumentensammlung von H. Noiret mehrere venetianische Senatsdekrete vom Ende des 14. bis Ende des 15. Jhdts., die von einer Handelsverbindung zwischen Kreta und Flandern mit Hilfe der venetianischen Galeeren, aber auch auf direktem Wege ohne Berührung Venedigs, Zeugnis ablegen. Eines der ältesten, von 1396/97, verbietet die Ausfuhr von Edelmetall in Münzform oder Barren nach Flandern, ein Verbot, das V. weniger auf Störungen der normalen Zahlungsbilanz des Handels, als auf einen in Flandern aufgetretenen außergewöhnlichen Metallbedarf für eigene und fremde Ausmünzungszwecke (z. B. der Ostseestädte) zurückführen möchte. Aus weiteren Dekreten ergeben sich als weitere Handelsgegenstände Wein in der einen, Tuche (schon 1389) in der anderen Richtung. V. will diese Feststellungen zur Stütze der These Rörigs über den „mittelalterlichen Welthandel" verwertet wissen. J. Kleijntjens, *Les relations économiques des Pays-Bas avec la Pologne aux XIVe et XVe siècles* (RN. 1935, 21, 177—183) macht auf ein bisher noch wenig bearbeitetes Gebiet aufmerksam. Für das 13. und 14. Jh. ist durch den Aufsatz von Malovist (HGbll. 1934, S. 336) bereits ein Anfang gemacht. Es wird aber von polnischer Seite die Arbeit viel zu sehr auf das heute polnische Gebiet beschränkt und nicht genügend beachtet, daß der so wichtige Handel zur See durch die großen Städte an der Ostsee bis in das Baltikum hinauf,

die seit ihrer Gründung im MA. vollkommen deutsch waren, gegangen ist. Die Anregung verdient auch von hansischer Seite ernsteste Beachtung, weil ja die Hanse der Vermittler des Handels zwischen den Niederlanden und Polen war. Mit der Bearbeitung der heute polnischen Stadtarchive, die er zu diesem Zwecke empfiehlt, hat der Vf. selbst einen Anfang gemacht, *Poolsche archieven en de handelsgeschiedenis der Nederlanden* (XIVe—XVIe eeuw) (Bijdr. tot de Geschiedenis 1934, 25, 97—104) und veröffentlicht aus dem Stadtarchiv von Thorn Urkundenregesten aus den Jahren 1280—1513, die für den Handelsverkehr der Niederlande mit der Stadt Thorn von Belang sind. Die Mehrzahl ist bereits im Hans. UB. oder in den Hanserezessen gedruckt. Für den Transitverkehr nach dem Westen sind die Zolltarife eine wichtige Quelle. H. Vander Linden, *Tollen van den hertog van Brabant te Leuven in de 14^e eeuw* (BCRH. 1935, 99, 89—104) gab nach einer neuaufgefundenen Löwener Handschrift eine kritische Ausgabe der Löwener Zollordnung für den Durchgangsverkehr (früher gedruckt: Hansisches Urkundenbuch Bd. 5, S. 228 f.), die für den hansischen Verkehr sehr wichtig war. Beigegeben ist eine Urkunde der Herzogin Johanna von Brabant von 1385 über das Geleitsrecht. Auch die Arbeit von N. Dupire, *Tarif du travers et du tonlieu d'Amiens au XIIIe siècle* (RN. 1935, 21, 185—201) ist für den Durchgangsverkehr sehr wichtig. Es handelt sich auch in diesem Fall um die kritische Edition eines bereits gedruckten Textes. Dazu kommt ein wichtiger Kommentar, der eine genaue Auswertung unter dem Gesichtspunkt des Fernhandels bringt. Es zeigt sich, daß orientalische Erzeugnisse, wie Gewürze, Seidenstoffe, Mittel zur Färberei, stark vertreten waren und außerdem im großen Umfang Tuchhandel aus Flandern. Angeschlossen werden darf vielleicht eine Fortsetzung der Arbeiten von A. De Smet über die Wasserwege von Brügge im MA., *De werken bij de Reie tusschen Brugge en Damme in de XIVe eeuw* (RB. 1935, 14, 859—863), der diesmal den Kanal von Brügge nach Damme untersucht, der im 14. Jh. zur Verbesserung des Handelsverkehrs von Brügge angelegt wurde und von der Reie ausging. Er wurde im 16. Jh. von Damme nach Sluis fortgesetzt und im 17. Jh. beseitigt (HGbll. 1934, S. 333/34). Die entsprechenden Zugangsverhältnisse der Schiffahrt nach Antwerpen hat J. Denucé in einer kleinen Schrift behandelt: *De loop van de Schelde van de zee tot Rupelmonde in de vijftiende eeuw* (Antwerpen 1933, 23 S.). Zur Finanzgeschichte ist als Hilfsmittel wichtig die Arbeit von J. Nicolas, *L'argent des principautés belges pendant le moyen âge*

et la période moderne, Bd. 1 und 2 (Namur 1933, 161 S. und 164 S.). Dazu ist aber zu beachten die ausführliche Kritik von H. van Werveke (RB. 1934, 13, 339—342), die eine Studie von eigenem Wert über die Frage ist. Es sind namentlich die letzten bedeutenden Arbeiten über die flandrisch-brabantische Münzgeschichte nicht berücksichtigt (HGbll. 1934, S. 341). Zu diesen stellen einen Nachtrag die interessanten Zusammenstellungen von Fl. Prims, *Geldwaarden en marktprijzen te Antwerpen in 1356—1386* und *Geldwaarden te Antwerpen in 1387—1405* (Bijdr. tot de Geschied. 1933, 24, 313—316 und 1934, 25, 74—93) dar, die auf Grund amtlicher Rechnungen Nachrichten über die Kurse der Währungen, namentlich im Verhältnis zur Rechenmünze, bringen. Finanzgeschichtlich von erheblichem Belang ist ein Aufsatz von J. Balon, *Le contrepan-l'ansage dans le droit namurois du XIVe siècle* (RHDFÉ. 1933, 12, 41—65). Er behandelt die rechtliche Sicherstellung von Geldforderungen durch formale Übereignung von Grundbesitz oder Grundrenten an den Gläubiger, der den Nießbrauch dem Schuldner sofort wieder zurückstellt. Hierdurch wurden ausgedehnte Kreditoperationen ermöglicht, mit deren Hilfe z. B. Graf Wilhelm I. von Namur bedeutende Gelder den Nachbarfürsten ausgeliehen hat. Der Geschichte der kaufmännischen Hauptbücher im MA. wird namentlich in Belgien neuerdings große Aufmerksamkeit geschenkt. Denucé hat bereits die großen Fonds der Insolvente Boedelskamer in Antwerpen der Forschung zugänglich gemacht (HGbll. 1934, S. 349). In Brügge sind im Archiv zwei wichtige Hauptbücher aus dem 14. Jh. vorhanden, von denen R. De Roover das eine von Collard de Marke bereits veröffentlicht hat (HGbll. 1931, S. 280). Im engen Zusammenhang damit steht das zweite, das er nunmehr in Angriff genommen hat, *Le Livre de comptes de Guillaume Ruyelle, changeur à Bruges (1369)* (ASEB. 1934, 77, 15—95). Die Untersuchung ergibt, daß es sich um einen berufsmäßigen Wechsler gehandelt hat. In erheblichem Umfang wurden auch Geschäfte mit der Stadt und der flandrischen Regierung getätigt. Aufmerksamkeit verdient auch die fortgeschrittene Technik der Finanztransaktionen. — B. van't Hoff, *Een overeenkomst van maatschappij van Deventer Bergenvaarders in 1498* (Verslagen en Mededel. v. d. Ver. tot beolf. v. Oversjss. regt en gesch. II. R. 26 stuk, 1935, 5 S.) betrifft eine in Form eines Teilzettels (Chirografs) beurkundete Handelsgesellschaft, an der u. a. ein Deventerscher Stadtsekretär, zugleich Notar, beteiligt war.

Aus dem englischen Bereiche sind außer den bereits angeführten Arbeiten über niederländisch-englische Beziehungen zunächst einige neue Veröffentlichungen zur Finanzgeschichte zu nennen. *Close Rolls of the reign of Henry III 1259—1261* (London 1934, H. M. Stat. Office) enthält vielerlei Eintragungen von wirtschaftsgeschichtlichem Interesse, besonders über die Finanzgeschichte der Krone, vgl. die Besprechung Econ. Hist. Rev. V 2, April 1935, S. 134. — J. F. Willard, *Parliamentary Taxes on personal property 1290—1334. A study in medieval English financial administration* (Cambridge Mass. 1934, The Medieval Academy of America) behandelt mit vollkommener Sachkunde die damals eingeführte Steuer auf bewegliche Güter; vgl. die Bespr. von M. Postan in Econ. Hist. Rev. VI 1, Oct. 1935, S. 117. — A. Steel, *Mutua per talliam 1377—1413* (Bull. of the Inst. of Hist. Res. XIII Nr. 38, Nov. 1935, S. 73—84) ist gleichfalls von Belang für die englische Finanzgeschichte. Der Name M. p. t. bezeichnet eine Art Vorschuß-Entnahme von Kroneinkünften in Gestalt einer Zahlungsanweisung an eine lokale Verwaltungsstelle oder einen Schuldner der Krone zugunsten eines Gläubigers. Wurde die Anweisung nicht diskontiert, so wurde ihr Betrag als Darlehen (mutua) des Gläubigers eingetragen und eine neue Anweisung ausgestellt, bis der Gläubiger schließlich Befriedigung fand. — Unzugänglich blieb uns die Studie von R. A. Pelham, *Sussex wool ports in the thirteenth century* (Sussex Notes and Queries V, no. 4 u. 5, 1934). Verspätet bekannt wurde uns das Buch des Professors an der Hochschule für Welthandel in Wien, K. Knoll, *London im Mittelalter, seine wirtschaftliche, politische und kulturelle Bedeutung für das britische Volk* (Wien 1932, Braumüller, 219 S.). Es kann einen etwas kompilatorischen Charakter nicht recht verleugnen; der Vf. stützt sich hauptsächlich auf einige bekannte Gewährsmänner, außer auf Sharpes Geschichte von London (1894) namentlich auf Liebermann, Cunningham, Stubbs, Brodnitz, Salzman u. a., aber manche neueren Arbeiten von Bedeutung sind ihm entgangen, z. B. Weinbaums Verfassungsgeschichte Londons 1066—1268 (1929). Dem Hansehistoriker hat das Buch jedenfalls nichts zu bieten. Es kommt über die Benutzung von Lappenbergs Urk. Geschichte des Stalhofs kaum hinaus. Die Bedeutung der Handelsbeziehungen Londons und Englands zum nordisch-baltischen Raum kommt durchaus ungenügend zur Geltung (die Bemerkungen S. 201—02 sind zu dürftig), und es ist bezeichnend genug, daß der Vf. hierbei (S. 83) Nowgorod mit Nischnij-Nowgorod verwechselt, ein Unglück, das allerdings auch schon anderen

passiert ist. Die beigegebene, an sich instruktive, Karte des Port of London bezieht sich auf die Gegenwart, nicht das Mittelalter.

London wurde im MA. von Paris an Größe und Bedeutung als Stadt erheblich übertroffen. Eine aufschlußreiche Studie von A. Jourdan, *La ville étudiée dans ses quartiers: autour des Halles de Paris au moyen âge* (AHES. 7. ann., Nr. 33, Mai 1935, S. 285—301) gibt, nach einer beachtenswerten methodischen Einleitung über die historisch-geographische Erforschung der Stadtstrukturen älterer Zeiten, einen aufschlußreichen Einblick in die Entstehung und Gliederung des Marktviertels von Paris; eine Planskizze veranschaulicht die Darlegung. Der eigentliche Begründer war Philipp August, der 1183 die beiden ersten „Hallen" bauen ließ. Die Funktion des Viertels beschränkte sich nicht wie im 19. Jhdt auf den Lebensmittelhandel, obwohl dieser als Groß- und Kleinhandel seine wichtige Rolle spielte, sondern umfaßte auch den Handel mit Tuchen, Gewerbewaren der verschiedensten Art usw.; das Ganze, in seiner Vielgestaltigkeit zwar der Menge, aber nicht der Art nach von den Märkten anderer west- und mitteleuropäischer Städte größeren Formats kaum unterschieden, aber in der baulichen Anordnung eher an orientalische Basare erinnernd, machte auf fremde Besucher einen starken Eindruck. Die bewegliche und buntgemischte Bevölkerung trug dem Quartier schon im MA. den Ruf eines Unruheherds ein.

3. Hansische Spätzeit und Merkantilismus.

a) Allgemeines und europäischer Bereich.

H.-C. Messow behandelt einen häufig dargestellten Gegenstand: *Die Hansestädte und die Habsburgische Ostseepolitik im 30jährigen Kriege (1627/28)* (Neue deutsche Forschg., hrsg. v. H. R. G. Günther u. E. Rothacker, Bd. 23, Berlin 1935, 91 S.). Er benutzt dabei Archivalien aus Danzig und Lübeck, wobei hauptsächlich die ersteren neue Einzelzüge erbringen, während die Lübecker schon verarbeitet worden sind. Sachlich führt die Dissertation über die bisherigen Kenntnisse kaum hinaus, da eben Reichard (1867), Mares (1881), Gindely (1891), Schmitz (1903) schon viel vorgearbeitet haben, doch sei ausdrücklich anerkannt, daß sie die Dinge in festen Linien zusammenfaßt, die verworrenen Geschehnisse klar gliedert und in guter Form darstellt. Insofern ist die Arbeit ein wirklicher Gewinn. Sie ist ein wenig zu sehr aus den diplomatischen Akten heraus geschrieben. Wenn im

Grunde die Pläne Spaniens, des Kaisers, Wallensteins aus politischem Denken entstanden, so entsprang doch die Haltung der Städte eindeutig ihrem wirtschaftlichen Leben. Dieses hätte der Verf. als die tragende Grundlage mehr berücksichtigen und schildern müssen. Er begnügt sich da mit ganz allgemeinen Wendungen (vgl. S. 67). Die Sundzollregister erwähnt er so wenig wie W. Vogels Statistik der Lübecker Spanienfahrt. Aus diesen ergeben sich folgende Zahlen für von Lübeck nach Spanien gehende Schiffe:

1626	48	1631	36
1627	20	1632	32
1628	22	1633	23
1629	18	1634	55
1630	37	1635	49

In den Jahren der Verhandlungen zeigt sich allerdings ein gewisses Absinken, doch sollte man diese höchst wertvollen Hilfsmittel für die Geschichte der Hansestädte nicht beiseite lassen. Auch aus Häpkes Niederländischen Akten hätte sich einiges ergänzen lassen. Techens Geschichte von Wismar finden wir nicht angeführt. Die an sich stimmungsmäßig wohl vorhandene „starke Abneigung gegen das erzkatholische Spanien" (S. 67) hat die Städte nicht davon abgehalten, einige Zeit vorher mit Spanien über einen Handelsvertrag ernstlich zu reden; sie hat ihre Politik kaum bestimmt; was sie von den protestantischen Schweden und Dänen zu erwarten hatten, wußten sie aus bitteren Erfahrungen. Ebenfalls in die Welt des 30jährigen Krieges führt die Schrift von R. Düßmann, *Graf Anton Günther von Oldenburg und der Westfälische Friede, 1643—1653* (Oldenburger F., H. 1, Oldenburg i. O. 1935, 208 S.). In 3 Teilen behandelt sie 1. die Maßnahmen, mit denen der bekannteste Oldenburger Graf die Grenzen seines Landes sicherte gegen Schweden, Kaiserliche und andere Kriegsvölker. Seine Hauptwaffe waren Geldzahlungen. 2. die Verhandlungen auf dem Friedenskongreß, die sich ganz besonders um den Weserzoll drehten. Bestechungen aller Art in Geld und Gut führten endlich zu dem vom Grafen Jahrzehnte hindurch angestrebten Ergebnis. Bremen zwar war noch nicht einverstanden mit dem Zoll, es wehrte sich. 3. die Exekution des Friedens, die noch Jahre hindurch währte. Endlich mußte die Stadt bekanntlich nachgeben. Des Verf.s Verdienst ist, in diesen Wust unerfreulicher, das vaterländische Gefühl jedes Deutschen verletzender Wirrnisse mit großer Arbeitskraft eingedrungen zu sein. Die Aktenmassen scheinen uns ja nicht ganz gemeistert zu sein, aber die Breite ist vielleicht bedachte

Absicht, denn aus ihr entsteht ein lebhafter Eindruck: das ist deutsche Politik im 30jährigen Krieg! *Die bremische Ostseefahrt in den neueren Jahrhunderten (1500—1800)* behandelt L. Beutin (Brem. Jb. 35, 1935, S. 358—378) auf Grund der Sundzollisten. Sie war für die Stadt nicht allzu bedeutend, vermittelte die baltischen Güter nach Bremen, während von Bremen nur äußerst wenige Waren nach der Ostsee gingen. Im 18. Jahrh. nahm sie stark zu (1783: 263 Sunddurchfahrten) und richtete sich auch nach Frankreich. Das *Entstehen und Vergehen großer Vermögen im älteren Europa* skizziert J. Strieder in einem kleinen, jedoch gedankenreichen Aufsatz (Hist. Jb. d. Görres-Ges., Bd. 55, H. 213, S. 325—331). Als Grund für die gehäuften Zusammenbrüche süddeutscher Häuser bezeichnet er in erster Linie die Staatsbankrotte der Zeit. Der 30jährige Krieg fand auf dem Gebiet der Hochfinanz schon ein Trümmerfeld vor. Das betont auch L. Beutin, der es als *eine Aufgabe der deutschen Handelsgeschichte* bezeichnet, die Geschichte des Handels in der Neuzeit, den Verfall seit dem 16. und den Aufstieg im 18., in ihrer Verbindung mit der Geschichte des gesamten Volkes zu sehen (Festschr. z. Feier des zehnjährigen Bestehens der Bremer Wissenschaftl. Gesellsch., 1935, S. 59—72). In einer Besprechung des hier bereits angezeigten Buches von Rachel, Papritz, Wallich, *Berliner Großkaufleute und Kapitalisten,* I, 1934 (vgl. H.Gbll. 1934, S. 347) weist J. Strieder auf Material hin, das sein Werk „Aus Antwerpener Notariatsarchiven" zu einigen Berliner Geldleuten, insbesondere dem Joachim Pruner, ergibt (Jbb. f. Nationalök. u. Stat., 142, 1935, S. 605—609). Auf H. Rachels Werk *Das Berliner Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus* (Berlin o. J., 273 S.) gedenken wir noch zurückzukommen.

Als Nachlese zu den Neuerscheinungen im Oraniengedenkjahr (H.Gbll. 1934, S. 349 f.) sei hier noch auf einige in diesem Rahmen besonders erwähnenswerte Arbeiten hingewiesen. N. Japikse, *Correspondentie van Willem den Eerste, prins van Oranje,* Bd. 1: 1551—1561 ('s Gravenhage 1934, XXIX+417 S.) ist eine Neuausgabe, die sich nicht nur durch Zusammenfassung und Umgruppierung des Stoffes von den alten Editionen Gachards und Groen van Prinsterers unterscheidet, sondern vor allem durch neubeigebrachtes Material, das vorwiegend aus deutschen Archiven stammt. Daher treten auch in der neuen Sammlung die Beziehungen Oraniens zu deutschen Fürsten weit stärker als bisher in den Vordergrund. Der erste Band reicht bis zur zweiten Heirat des Oraniers mit Anna von Sachsen 1561. A. C. J. de Vrankrijker,

Voorboden van oproer in de zuidelijke Nederlanden in de jaren 1561/62 (BVGO. 1935, Reihe 7, 5, 153—168 und 6, 67—82) untersucht die Ursachen für die niederländischen Revolten, die als Anfang des Aufstandes gelten. Van Schelven hatte sie auf die Initiative der calvinistischen Konsistorien zurückgeführt, während Pirenne als Grund soziale Mißstände bezeichnet. In einer eingehenden Durchprüfung der einzelnen Ereignisse wird der Calvinismus als damals noch zu schwach für eine derartige Organisation bezeichnet. Dagegen sei die wirtschaftliche Lage der Niederlande bereits damals so kritisch gewesen, daß die Propaganda gegen die Inquisition bei den arbeitslosen Massen aus sozialen Gründen ein starkes Echo gefunden habe. In einer Darstellung von Cosemans, *Antoon van Stralen, Burgemeester van Antwerpen, commissaris der Staten Generaal bij den aanvang der regeering van Philipp II., 1521—1568* (Versl. en Mededeel. d. Koninkl. Vlaamsche Academie v. taal- en letterk. 1933, 599—663), einer bedeutenden Persönlichkeit in den Anfängen des niederländischen Aufstandes, sind anzumerken die Feststellungen über den Ursprung seines großen Vermögens und die Schilderung seiner Handelsbeziehungen. J. H. van Dijk, *De geldelijke Druk op de Delftsche burgerij in de jaren 1572—1576* (BVGO. 1935, Reihe 7, 5, 168—186) untersucht an Hand der Stadtrechnungen die Kriegsfinanzierung von Seiten der aufständischen Niederländer an dem Beispiel von Delft. Die Opfer aller Klassen waren außerordentlich; die Folge war allerdings, daß Delft, bis dahin ein führender Wirtschaftsplatz, durch den Verlust seines angesammelten Kapitals in den Hintergrund gegenüber Haag und Rotterdam gedrängt wurde. Für die Geschichte der südlichen und nördlichen Niederlande sei auch hier auf P. Geyl, *Geschiedenis van de Nederlandsche Stam,* Bd. 2: *1609—1688* (Amsterdam 1934, 766 S.) hingewiesen, der diese Epoche unter neuen Gesichtspunkten im groß-niederländischen Sinne behandelt (HGbll. 1933, S. 247). Die Arbeit von B. J. Veeze, *De Raad van de Prinsen van Oranje tijdens de minderjarigheid van Willem III, 1650—1688* (Assen 1932, XVI+131 S.) ist finanzgeschichtlich und politisch von erheblichem Belang, denn sie behandelt die Verwaltung und Sanierung der oranischen Hausfinanzen mit einer allgemeinen Einleitung über die Entstehung dieses Vermögens. Die Bedeutung der großen Publikation von J. Cuvelier und J. Lefèvre, *Correspondance de la Cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas au XVIIe siècle.* Bd. 4: *Précis de la correspondance de Philippe IV (1647—1665)* (Bruxelles 1933, XV+875 S.) ist im allgemeinen bereits gewürdigt (HGbll. 1933, S. 248). Für die

Stadtgeschichte der Spätzeit ist zuerst zu erwähnen eine Reihe von Veröffentlichungen über Antwerpen: J. Denucé, *De Rekenkamer van Antwerpen* (Antwerpsch Archievenblad 1933, 8, 110—138, 241—276) und *Tresoriers en tresorij van Antwerpen* (Antwerpsch Archievenblad 1934, 9, 11—51, 81—108), Fl. Prims, *Inventaris op het Archief van de Tolen Warandkamer* (Antwerpsch Archievenblad 1933, 8, 81—85). Es sind Übersichten über die Inventare der großen Finanzorganisationen der Stadt und ihre Bestände seit dem 16. Jh. Wertvolle Aufschlüsse über den Antwerpener Handel geben zwei wichtige Untersuchungen von J. Denucé, *Italiaansche koopsmansgeslachten te Antwerpen in de XVI—XVIII eeuwen* (Mechelen/Amsterdam 1934, 181 S.) und *Inventaire des Affaitadi, banquiers italiens à Anvers, de l'année 1568* (Anvers 1934, 260 S.). Die erste behandelt die Schicksale von zehn italienischen Großkaufmannsfamilien in Antwerpen, deren Aufstieg ins 16. und rasche Abstieg ins 17. und 18. Jh. fällt; der zweite bringt ein Inventar der vornehmsten dieser Familien von 1568, das in seiner Bedeutung durchaus neben das von Strieder veröffentlichte Inventar der Fugger von 1527 zu stellen ist. J. Mees, *Het Consulaatswezen in België tijdens vroegere eeuwen* (Bijdr. tot de Geschied. 1935, 26, 107—136) ist eine lesenswerte Zusammenstellung, die für das MA. eine Übersicht über fremde Konsuln in den südlichen Niederlanden, darunter die Osterlinge seit 1310, bringt. Für das 17. und 18. Jh. werden eingehender auch die Vertretungen im Ausland berücksichtigt. Für die nördlichen Niederlande erschien der zweite Band der großen Publikation von J. G. van Dillen, *Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewezen van Amsterdam,* Bd. 2: *1612—1632* ('s Gravenhage 1933, XLIV+880 S.) (HGbll. 1930, S. 287), bei der besonders in der Einleitung auf den Anteil der Deutschen in der Zusammensetzung der Gilden eingegangen wird. In einem weiteren Aufsatz *Een nieuw licht op de Amsterdamsche Wisselbank?* (TG. 1934, 49, 30—41) nimmt er in sehr sachkundiger Weise Stellung zu der von Heckscher auf Grund der Akten der schwedischen Reichsbank vertretenen Ansicht, daß die Wechselbank von Amsterdam auch Kreditgeschäfte im großen Umfang betrieben habe. Die Untersuchung der Akten der Amsterdamer Leihbank ergibt aber die nebensächliche Bedeutung der Kreditgeschäfte der Wechselbank. Die große Arbeit von H. J. Keuning, *De Groninger Veenkoloniën, een sociaal-geografische studie* (Amsterdam 1933, 365 S.) enthält auch Angaben über eine bedeutende friesische Küstenschiffahrt, die zunächst Torf und dann auch andere Waren

nach Deutschland brachte und bis in die Mitte des 19. Jh.s bestand. Eine ungewöhnlich wichtige Arbeit für die niederländisch-deutschen Handelsbeziehungen im 18. Jh. hat Z. W. Sneller, *Het bedrijf der Thorbeckes te Zwolle in de achttiende eeuw* (BVGO. 1935, Reihe 7, 5, 209—222) geliefert. Die Familie Thorbecke kam im 17. Jh. aus Osnabrück nach Zwolle und hat dort an dessen Entwicklung als Umschlagplatz für den Handel zwischen Amsterdam und Deutschland einen erheblichen Anteil gehabt. Über diesen Handel Zwolles und das daran schließende starke Verkehrsgewerbe finden sich wichtige allgemeine Ausführungen. Auch die Arbeit von J. Boelen, *Amsterdam, 1733—1933. Bijdrage tot de geschiedenis van den wijnhandel in Nederland* (Amsterdam 1933, 198 S.) sei in diesem Zusammenhang erwähnt. Der große Atlas von Fl. Prims und H. Dierckx, *Atlas der Antwerpsche Stadsbuitenijen van 1698* (Antwerpen 1933, 16 +XV S.) ist für die Geschichte des Stadtbildes und der Stadtentwicklung von großem Belang und bringt wichtiges Anschauungsmaterial. Der Aufsatz von J.-G. Avis, *Het auteurschap van de XVI-eeuwsche kaarten van het Friesche Bilt* (TG. 1934, 49, 403—415) gibt nicht nur Aufklärung über die Urheber der Karten, sondern ist auch ein Beitrag zur Geschichte der Einpolderung des friesischen Biltlandes. Z. W. Sneller behandelt in zwei Aufsätzen: *De drie Cargasoenen Rogge van Daniel van der Meulen d. I., Anno 1592, en hun Versekering* (Jaarb. v. H. Genootschap Amstelodamum, 1935, 89—118), und *het begin van den Noord-Nederlandschen Handel op het Middellandsche-Zeegebied* (Verslag v. H. Provinziaal Utrechtsch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, 1935, 1—23) Handelsbeziehungen der Niederlande zum Mittelmeergebiet, die vor dem eigentlichen Einsetzen der Fahrt dorthin liegen. Im Handel sind die südlichen Niederlande vorangegangen, besonders der Weltmarkt Antwerpen hat anregend gewirkt. S. schöpft aus den im Gemeindearchiv zu Leiden aufgefundenen Geschäftspapieren des aus Antwerpen stammenden Daniel v. d. Meulen und schildert einige Unternehmungen, die sich nach Genua, Livorno, Venedig richteten, aus den Jahren 1589 ff. Für die deutsche Mittelmeerfahrt ist zu beachten, daß sich die Holländer hier der Emder Flagge bedienten. Ebenfalls in das Mittelmeergebiet führt ein Aufsatz von J. H. Kernkamp, *Uit den dagen van Fluitschepen en Straatvaarders* (Elsevier's Geillustreed Maandschrift, Bd. 90, No. 3, 158—165). Er plaudert über den von Willem Barents 1595 herausgegebenen Atlas des Mittelmeers, über den in Amsterdam um 1600 wirkenden Lehrer der Astronomie und

Nautik Robbert Robbertsz., über den Schiffer David Pietersz. de Vries, der in einem Tagebuch über seine Fahrten nach dem Mittelmeer und Amerika berichtete. In dieselbe Gegend führt die Arbeit von F. Graefe, *Moj Lamberts Expedition ins Mittelmeer 1618* (B.V.G.O., R. VII, D. 5 [1935], 73—98). *Hollands größter Seeheld, Admiral de Ruyter,* wird von H. Wätjen in einer knappen, lebensvollen Skizze dargestellt (Hamburger geschichtliche Beiträge, Festschrift für Hans Nirrnheim, Hamburg 1935, 20—30). Kleine Beiträge zu der Geschichte der Kämpfe, in denen sich de Ruyter bewährte, bringt J. Elias, *Bijdragen tot de geschiedenis onzer admiraliteiten ten tijdn van den Engelschen oorlog* (B.V.G.O., R. VII, D. 4, 191—206). M. S. Thomas, *Onze Ijslandsvaarders in de 17de en 18de Eeuw. Bijdrage tot de Geschiedenis van de Nederlandsche Handel en Visscherij* (Proefschrift, Amsterdam, Enum, 1935. XXXVI u. 320 S., 30 Abb., 16 Karten), behandelt auf Grund umfassender Forschung in niederländischen, dänischen und isländischen Archiven die Islandfahrt der Holländer. Sie setzte erst ein, als 1601 die Hansen durch den Machtspruch Christians IV. von der Insel verjagt waren. Er wollte eine staatliche Monopolgesellschaft an deren Stelle treten lassen. Die Schicksale des Handelsmonopols von 1602—1787 werden in Kürze geschildert. Die Könige gingen bald dazu über, Teile des Handels an die Holländer zu verpachten, insbesondere wurde für sie der Fischfang wichtig. Es gab zwei Jahrhunderte hindurch unaufhörliche Reibereien zwischen den Holländern und Dänemark, die in einem Streit um das Dominium Maris 1740—42 gipfelten. Th. bespricht diese Zerrereien (Kämpfe kann man sie nicht nennen) in breiter, uns will scheinen zu breiter Ausführlichkeit, wie er auch den Handelsbetrieb und die Fischerei mit allen noch erfaßbaren Einzelheiten schildert. Begrüßenswert ist unter ihnen besonders ein Abschnitt über das im allgemeinen nicht sehr bekannte Gebiet des Falkenfanges, der auf Island durch Jahrhunderte hin ganz besonders wichtig war. Th.s Buch wird geradezu eine Kostbarkeit durch die Ausstattung: eine große Zahl von Wiedergaben Dürerscher Zeichnungen, von Bildern zur Falkenjagd, zum Fischfang, vor allem aber 16 alte vorzüglich wiedergegebene Karten schmücken es.

Für das französische Gebiet ist der Aufsatz von R. Latouche, *Le mouvement des prix en Dauphiné sous l'ancien régime* (Annales de l'Université de Grenoble, Sections Lettres-Droit 1935, 5—19) von grundsätzlicher methodologischer Bedeutung. Es wird auf das außerordentlich wichtige Material hingewiesen, das in französischen Archiven auf Grund der

Ordonnanz von 1667 über regelmäßige Aufzeichnungen der Lebensmittelpreise in allen Marktstädten vorhanden ist. In einem Sonderfall hat der Vf.: *Le prix du Blé à Grenoble du XVe au XVIIIe siècle* (Rev. d'hist. écon. et soc., 1933, 337—351) bereits Tabellen mit Preiskurven ausgearbeitet, die wirtschaftgeschichtlich sehr beachtenswert sind, namentlich auch durch die Betrachtungen über die Fehlerquellen offizieller Preisfeststellungen. Wir verzeichnen ferner eine Anzahl von Schriften, die ebenfalls der Geschichte der Preise gewidmet sind: C.-E. Labrousse, *Esquisse du mouvement des prix et des revenus en France au XVIIIe siècle* (Paris, Dalloz, 1933, 2 Bd., 695 S.). Auf Grund von Preiskurven der Lebensmittel und verschiedener Waren versucht L., wirtschaftliche Gesetze aufzustellen. F. Simiand, *Recherches anciennes et nouvelles sur le mouvement général des prix du XVIe au XIXe siècle* (Paris, Domat-Montchrestien, 1932, 677 S.) V. Dauphin, *Recherches pour servir à l'histoire des prix des céréales et du vin en Anjou sous l'ancien régime, XIe siècle — 1789* (Rev. de l'Intendance, 1934). Mit Gebieten, die gerade für die hansische Geschichte von großer Bedeutung waren, befassen sich mehrere Arbeiten: G. Dubois, *La Normandie économique à la fin du XVIIe siècle, d'après les mémoires des intendants* (Rev. d'hist. écon. et soc., 1933, S. 337—388), und L. Papy, *Les marais salants de l'Ouest, étude de géographie humaine* (Rev. Géogr. des Pyrenées et du Sud-Ouest, 1931, S. 121—161). G. Hubrecht, *Les colonies et le port de Bordeaux au XVIIIe siècle* (Ann. du Droit et des Sciences Sociales, 4, 1935) ist ein Überblick der Beziehungen der für den deutschen Seehandel entscheidend wichtigen Stadt zu den Kolonien. In ihnen bestand die eigentliche Bedeutung der Stadt, die ja den weiteren Vertrieb der Waren zu den Verbrauchsländern den Ausländern überließ. Sie wurden durch ein straffes System von Monopolvorschriften usw. geregelt. Die Revolution vernichtete die Vorrangstellung der Stadt. Für eine noch zu schreibende Geschichte des deutschen Seehandels in der Neuzeit werden Arbeiten wie diese wichtig sein. A.-E. Sayous gibt wertvolle Aufschlüsse über die innere Art des Wirtschaftslebens in Genf: in *Calvinisme et capitalisme, l'expérience génèvoise* (AHES, 7, 1935, S. 225—244) untersucht er die vielbesprochene Frage an Hand von genauen Angaben aus der Genfer Wirtschaftsgeschichte und kommt zu dem Schluß, daß die streng calvinistischen Genfer einerseits ihren Geschäften ganz nach dem wirtschaftlichen Bedürfnis nachgingen, während sie ihren Glauben an die Prädestination als religiösen, nicht praktisch gerichteten bewahrten. Ders.,

La banque à Genève pendant les XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles (Rev. Econom. Intern., Sept. 1934, S. 3—40), schildert die Entstehung des Bankwesens in Genf von dem Zeitalter der Messen, besonders vom 17. Jahrh. an bis etwa 1800, wo sich verschiedene Arten herausgebildet haben: Depositenbank, Handelsbank, Anlagebank. Diese kurze, aber inhaltreiche Darstellung ist sehr willkommen, da die Geschichte des Bankwesens für viele wichtige Plätze noch ungeklärt ist. In diesen Zusammenhang gehört die kritische Ausgabe P. Harsins, *Oeuvres complètes de John Law*, 3 Bände (Paris 1934); sie ist die erste seit 1790 und stark vermehrt durch unbekanntes Material. Die Einleitung ist für die Wirtschaftsgeschichte Frankreichs im 18. Jh. beachtenswert, da der Vf. sich seit langem mit diesem Stoff beschäftigt. Im Anschluß daran machte J. van Dillen, *Het verblijf van John Law in ons land* (TG. 1935, 50, 221—224) interessante Angaben über die niederländische Tätigkeit Laws 1712—1713.

Für England erwähnen wir eine Anzahl von wirtschaftsgeschichtlichen Untersuchungen. A. Plummer, *The Witney blanket industry* (London 1934) schildert den Übergang von der Heimindustrie, in der viele kleine Meister tätig waren, zu einer Fabrikindustrie mit zahlreichem Weberproletariat und wenigen Großfirmen. Die Londoner Bevölkerung und ihre Versorgung mit Lebensmitteln behandeln F. I. Fisher, *The development of the London food market 1540—1640* (Ec. Hist. Rev., V 2, Apr. 1935) und P. E. Jones u. O. Inges, *London population in the late 17th century* (Ec. Hist. Rev., VI, Okt. 1935, S. 45—64). Die Bevölkerung betrug gegen 1700 etwa 220 000 Menschen, wovon 150 000 außerhalb des Walles wohnten. P. Boyd, *Roll of the Draper's Company of London* (London 1934), und E. E. Rich, *The staple court books of Bristol* (Bristol Record Society's Public., V, Bristol 1934) seien erwähnt, da sie hansische Wirtschaftsbeziehungen berühren. In einen weiteren Kreis greift hinaus M. Sailer, *Die bewaffnete Neutralität von 1780/1800 und ihre Auswirkung in der Londoner Seekriegsrechtserklärung* (Jur. Diss. Würzburg 1934). Zur Geschichte der späteren Stuarts sind mehrere große Darstellungen erschienen: D. Ogg, *England in the reign of Charles II.* (Oxford 1934, Clarendon Press, 2 vol.), G. N. Clark, *The later Stuarts 1660—1714* (Oxford 1934, Clarendon Press).

Aus dem nordischen Umkreis sei erwähnt W. Smith, *Äldre svenskt tullväsen* (Lund 1934, X u. 287 S.). Der Verf., ein Praktiker der Zollverwaltung, schildert die ältere Geschichte des schwedischen Zollwesens in Schweden bis in das

16. Jahrh., die Darstellung ist für die Hansezeit wichtig. Der Aufsatz von J. Schreiner, *Årsakene til den hanseatiske handels tilbagegang i det 16 århundret* (Nordisk Tidskr. Ny Ser. 10, 1934, S. 440—454) berührt sich mit dem oben S. 256 ausführlich besprochenen Buch. A. E. Christensen setzt sich in einer ausführlichen und bedeutsamen Besprechung mit den Sundzollregistern auseinander (D.H.T., 10. R. III). Er hat seine Auffassung und die Ergebnisse seiner Einzelnachforschungen auf der Tagung des Hans. G.V. in Minden vorgetragen und in seinem Aufsatz im vorigen Bande der H.Gbll. niedergelegt. Vgl. hierzu auch A. Friis, *Sundtoldregnskaberne* (Scandia VIII, 1, Aug. 1935, S. 129—146). G. Wentz schildert in einem *Bidrag til Christian II's og Frederik I's Historie* den Winterfeldzug Christians II. in Vigen 1532 (D.H.T., 10. R. III, 1934, S. 2—18). Ein angehängter ausführlicher Bericht der gegen Christian II. kämpfenden Befehlshaber des dänisch-schwedischen Heeres, Truid Ulfstand und Axel Ugerup, ergänzt die Schilderung.

b) Entdeckungsfahrten und Überseegeschichte.

Der Bericht muß sich diesmal darauf beschränken, eine Anzahl von Werken dem Titel nach bekanntzugeben. A. Martineau u. L. Ph. May, *Tableau de l'expansion européenne à travers le monde de la fin du XIIe siècle au début du XIXe siècle* (Paris 1935, Leroux, 369 S.) gibt eine chronologische Übersicht der europäischen Kolonialgeschichte. Fragen, die in den letzten Jahren viel Aufsehen erregt haben, bespricht E. Zechlin, *Das Problem der vorkolumbischen Entdeckung Amerikas u. d. Kolumbusforschung* (H.Z. 1935, Bd. 152, S. 1 ff.). Damit berührt sich R. Hennig, *Terrae incognitae. Eine Zusammenstellung und kritische Bewertung der wichtigsten vorkolumbischen Entdeckungsreisen an Hand der darüber vorliegenden Originalberichte* (Leiden, Brill). A.-E. Sayous berichtet über *Les débuts du commerce de l'Espagne avec l'Amérique* (1503—1518) (Rev. Hist. 174, 1934, S. 185—215). Eine ganze Reihe von Schriften liegt vor über die englische und amerikanische Geschichte: E. Thompson, *Sir Walter Raleigh* (London o. J., Macmillan); C. M. Andrews, *The Colonial Period of American History*, Vol. I (New Haven, Yale Press, 1934); L. E. Joyce, *Lionel Wafer's New Voyage and Description of the Isthmus of America* (Oxford 1934); R. G. Lounsbury, *The British Fishery in Newfoundland, 1634—1763* (Yale Histor. Publ., Misc. no. 27, New Haven 1934); R. B. Straßburger, *Pennsylvania*

German Pioneers. A Publication of the original lists of arrivals in the port of Philadelphia from 1727 to 1808. Vol. 1—3 (Norristown, Pennsylvania German Soc. 1934); G. H. Guttridge, *The American correspondence of a Bristol merchant 1766—1776. Letters of Richard Champion* (Berkeley, Univers. Press, 1934); C. Headlam (ed.), *Calender of State Papers. Colonial series. America and West Indies. 1722—1723* (London, State off.); R. D. Hussey, *The Caracas Company 1728—1784* (Cambridge, Mass.).

Auch in Frankreich ist die Kolonialforschung rege: J. Dupic, *La Normandie exploratrice et colonisatrice du XVe au XVIIIe siècle* (Rouen 1932); H. Bourde de la Rogerie, *Les Bretons aux Isles de France et Bourbon (Maurice et la Réunion) aux XVIIe et XVIIIe siècles* (Rennes 1934, 420 S.); C. A. Bambuck, *Histoire politique, économique et sociale de la Martinique sous l'Ancien Régime (1635—1789)* (Paris, Rivière, o. J.); G. Martin, *Négriers et bois d'ébène* (Grenoble 1934); Hernet de Halgouët, *Pages coloniales; relations maritimes de la Bretagne et de la Chine au XVIIIe siècle* (Mem. de la soc. d'hist. et d'arch. de la Bretagne, XV, 1934); G. Martin, *La doctrine coloniale de la France en 1789* (Paris, Sirey, 1935).

Von holländischen Werken verzeichnen wir H. Naber (ed.), *Johannes de Laet, Jaerlijk Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie,* III, (1631—1633) ('s Gravenhage 1934); *Corpus diplomaticum Neerlando-Indicum. Verzameling van politieke contracten en verdere Verdragen door de Nederlanders in het Oosten gesloten enz.* T. III: *1676—1691,* ed. J. W. Stapel (Bijdr. tot de Tael-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie, 1934, 91). Für den holländischen Überseehandel im 18. Jh. ist die Arbeit von A. Wisse, *De Commerce-Compagnie te Middelburg van haar oprichting tot het jaar 1754* (Utrecht 1933, 108 S.) von Belang. Auf Grund des Archivs der Gesellschaft, die 1720—1796 bestand, wird eine Übersicht über ihre Geschäfte, vornehmlich nach Indien und Afrika, gegeben.

Über verschiedene Weltgegenden unterrichten: V. Mc Lean Thompson, *Dupleix and his letters (1742—1754)* (New York, Ballon, 1933); R. Hennig, *Indienfahrten abendländischer Christen im frühen Mittelalter* (Arch. f. Kulturgesch., Bd. 25); J. B. William, *The development of British trade with West Africa 1750—1850* (Pol. Science Quarterly, vol. 1, nr. 2, 1934); J. Mattiesen, *Ein Tagebuch aus Gambia 1651—1652* (Balt. Monatsh. 1935, S. 189f.), das die Fahrt der kurländischen Schiffe „Krokodil" und „Walfisch" nach Afrika schildert.

4. Zur Geschichte einzelner Hansestädte und der niederdeutschen Landschaften.

Rheinland und Westfalen. In einer gründlichen Untersuchung *Liegenschaftsübereignung und Grundbucheintragung in Köln während des MA* (F. z. dtsch. Recht I. 3) behandelt H. Conrad das älteste Grundbuchverfahren auf deutschem Boden, das Kölner Schreinswesen, das sich in Kartenform bereits in der 1. Hälfte des 12. Jhdts. nachweisen läßt und ein Jahrhundert später zur Buchform überging. Mit Beyerle mißt er den Kölner Sondergemeinden das höhere Alter vor der Gesamtgemeinde zu. Nachdem der Rat als oberste Stadtbehörde anerkannt war, griff er erstmalig im 14. Jhdt. als „Oberster der Schreine" in die Schreinsführung der Sondergemeinden ein, als es den Grundbesitz der toten Hand zu bekämpfen galt. Das Schwergewicht im Schreinswesen blieb nach wie vor bei den Sondergemeinden und die Gesamtgemeinde beschränkte sich auf seine Ordnung und Regelung. Nächst der Schreinsbehörde betrachtet Conrad den Schreinsakt. Im Mittelpunkt steht das Verhältnis zwischen Liegenschaftsübertragung und Eintragung. Die Entwicklung führt dahin, daß die Eintragung zum Konstitutivakt wird. Die Beurteilung des Niedericher Weistums durch v. Loesch lehnt Conrad ab. Dagegen nimmt er mit v. Loesch und Planitz gegen die Ansicht Beyerles Stellung, wonach das Kölner Schreinswesen auf Metz übertragen worden sein soll. — Das Düsseldorfer Jb. 1932/33 bringt eine städtebauliche Arbeit von I. Beucker, *Die sechs kurkölnischen Städte im Regierungsbezirk Düsseldorf*. Es handelt sich um Neuß, Rheinberg, Ürdingen, Kempen, Linn und Zons. Ihr gemeinsames Merkmal ist die bischöfliche Pfalz. Durch Kaufmannschaft, Garnison, Kirche, Burg oder Zoll erhält jede Stadt ihre besondere Note. Der Verf. beobachtet, daß der Umfang der Burg immer im umgekehrten Verhältnis zum handelspolitischen Ansehen der Stadt steht. Die höchste Blüte sämtlicher Städte ist Ende des 12. Jhdts. erreicht, dann tritt Stillstand oder Verfall ein. Im übrigen wird der Befund, dem Wesen der Arbeit entsprechend, städtebaulich ausgewertet. — H. Spethmann-Essen nimmt in einem Buch *Ruhrrevier und Raum Westfalen* (Oldenburg, Stalling, 1935, 111 S.) kritisch zu dem Werk „Der Raum Westfalen" Stellung (vgl. HGBll. 59. Jg. 1934). Sein Blickfeld liegt vorwiegend auf der Wirtschaft der Gegenwart. Die Stellung des Ruhrreviers, das von jenem Werk wesentlich für Westfalen in Anspruch genommen wird, beurteilt er, von den geologischen Grundlagen angefangen, anders. Er bestreitet, daß der westfälische Raum jemals bis

an den Ostrand der Rheinniederung herangereicht habe, weicht auch in der Auffassung anderer Grenzbeziehungen Westfalens, z. B. in der Beurteilung der Weserlinie, von der Darstellung in „Der Raum Westfalen" ab, und findet die gesamten Ausführungen des Werks schon deshalb nicht stichhaltig, weil die Grundlagen in selektivem Vorgehen zugunsten der Provinz Westfalen gewonnen werden. In den recht beachtlichen historischen Darlegungen seines 2. Teils wertet Sp. die Bewegungen, die von außen und zum guten Teil vom Rhein her in den Westfälischen Raum vorstießen, ungleich höher als die Energien, die Westfalen selbst aufbrachte. Sein Urteil berührt sich mit der Einstellung von Schnath („Hannover und Westfalen pp.").

Niedersachsen. In „Niedersachsen" 38. Jg. (1934) S. 280 ff. veröffentlicht V. C. Habicht einen Aufsatz *Die Kunst unter Heinrich dem Löwen.* Schaffende Künstler sind kaum dem Namen nach bekannt. Betrachtet wird die Rolle, welche die Persönlichkeit des Löwen als Auftraggeber gespielt hat. — Franz Krüger, *Eine frühmittelalterliche Wassermühle in Bardowick* (Mannus, Bd. 26, S. 344 ff.), macht Mitteilungen über den Fund einer Mühle, die wahrscheinlich bereits im 10. Jhdt. bestanden hat und vermutlich der Zerstörung Bardowicks durch Heinrich den Löwen im Jahre 1189 zum Opfer gefallen ist. Es handelt sich um eine unterschlächtige Mühle, deren technische Einrichtung sich wenig von der heute noch betriebener Mühlen unterscheidet. — In das Buch von Walter Hesse, *Der Haushalt der freien Reichsstadt Goslar im 17. Jhdt.* (1600—1682) (Goslar 1935), hatte der Berichterstatter keinen Einblick. — Vom *Oldenburgischen UB.,* bearbeitet von G. Rüthning, erschien 1934 Bd. VII, nach Kirchen und Ortschaften der Grafschaft Oldenburg alphabetisch geordnet; zeitliche Grenze ist die Mitte des 16. Jhdts.; 1935 erschien Bd. VIII, Kirchen und Ortschaften Südoldenburgs, wieder in durchlaufend zeitlicher Folge gehalten, 1231—1699, für die ehemalige Hansestadt Friesoythe, Vechta und Cloppenburg zu nennen. — Aus der Märznummer 1934 des „Niederdeutschen Heimatblattes" der Männer vom Morgenstern tragen wir den Aufsatz von R. Dircksen nach: *Nordfriesische Walfischfänger in Grönländischen Gewässern.* Der Eintritt in die Walfischfängerei im Jahre 1634 bedeutete für die friesischen Inseln eine Wende. Die Bewohner arbeiteten für holländische und Hamburger Unternehmungen; zu einem eigenen arktischen Fischereiunternehmen haben sie es nie gebracht. — Das heimatkundliche Werk von Frz. Buchenau, *Die Freie Hansestadt Bremen,*

das in 4. Auflage von D. Steilen herausgegeben wurde, tut der Hanse kaum flüchtig Erwähnung. — Die Veröffentlichungen a. d. StA. Bremen bringen als H. 11 eine tüchtige Arbeit von H. Schnepel heraus, *Die Reichsstadt Bremen und Frankreich von 1789 bis 1813.* Da die sämtlichen französischen Regierungssysteme seit der Revolution die Hansestädte wie einen einheitlichen deutschen Staatsverband betrachteten, ist die Vorgeschichte der Bremer Franzosenzeit auch für die beiden anderen Hansestädte von Bedeutung. Unter seiner Literatur hat der Verf. die französischen Arbeiten von Georges Servières benutzt, ohne sie aber — mangels ihrer Quellen — kritisch betrachten zu können. — Ein Schriftchen von R. Rüthnick, *Bürgermeister Smidt und die Juden* (2. Aufl., Bremen, Winter, 1934) stellt Bremens entschiedene und folgerichtige Judenpolitik der Jahre 1803—1848 dar. — Th. Lorentzen veröffentlicht im Hamb. G. u. Heimatbll. 9. Jg. Nr. 2 unter dem Titel *Hamburgs Schicksale in den ersten 3 Jahrhunderten seines Bestehens* einen Auszug aus seinem Buch „Schleswig-Holstein im MA" und zeigt darin die Prüfungen, die Hamburg aus seiner Grenzlage erwuchsen, ehe die Besiedelung des Ostens begann. — Zu begrüßen ist die Schrift von F. Graef, *Entstehung und Bedeutung des Flensburger Stadtrechts* (Flensburg 1934). 1284 von Waldemar IV. als Stadt anerkannt und vorher als Marktsiedelung nachweisbar, gehört Flensburg in den Kreis der Gründungen, die dem Vordringen des Einflusses von Lübeck und Hamburg wehren sollten. Dem Flensburger liegt das Schleswiger Stadtrecht zugrunde. Genau wie dort ist die Stadt als ein besonderer Gerichtsbezirk aus dem Gebiet der Hardengerichtsbarkeit ausgeschieden. Der Landesherr ist durch den Richter vertreten, und in zweiter Linie durch den Vogt, der unter Begleitung von Bürgern die Strafgelder einzieht. Im Gegensatz zu Schleswig treten in Flensburg alsbald Ratmannen auf, deren Einfluß in der 1. dänischen Fassung des Stadtrechts (1314) eine Steigerung erfährt. Aus den Anlagen sei die kritische Würdigung der Ausgabe von Thorsen erwähnt, sodann die Übersicht der Codices in lateinischer, dänischer und plattdeutscher Fassung, endlich die vergleichende Zusammenstellung der Artikel des Schleswiger und des Flensburger lateinischen Stadtrechts. — Aus Mitt. d. Ges. f. Kieler Stadtg. Nr. 37 (1934) erwähnen wir den Aufsatz von L. Andresen, *Die Burg Kiel um 1500,* der eine Bestandübergabe und die dabei handelnden Personen zum Gegenstand hat. — Weite Zusammenhänge des hansischen Verkehrs berührt die Arbeit von J. Warncke, *Bernsteinkunst und Paternostermacher in Lübeck* (Nord-

elbingen Bd. 10, S. 428—64). Der im Osten gewonnene Bernstein wurde nächst Danzig in Lübeck und Brügge verarbeitet und bis Italien gehandelt. — Zur 400-Jahrfeier ihres Hauses bringt die Lübecker Schiffergesellschaft eine kleine Gedächtnisschrift von G. Fink heraus, *Die Wandlung der Lübecker Schiffergesellschaft mit dem Kauf ihres Hauses i. J. 1535.* Darin ist der Nachweis geführt, daß sich die beiden Brüderschaften der Seefahrer nach der Reformation auf eine neue Grundlage stellten und ihr Vermögen in jenem den Seefahrern und Seemannswitwen dienenden Haus anlegten. — Aus einem Lübeck-Heft von „Die Heimat" (Kiel 1935, Nr. 6) sei der Beitrag von H. Stierling genannt, *Eine französische Schilderung Lübecks a. d. J. 1636.*

Mecklenburg, Sachsen, Pommern, Schlesien. In einer kleinen Schrift *Flaggen und Farben der Seestadt Rostock und des Landes Mecklenburg* macht es Fr. Bachmann wahrscheinlich, daß die Farben Blau-weiß-rot, wie sie Mecklenburg zur See führte, aus der Rostocker Flagge übernommen sind. Zu dem blauen Feld mit dem Greifen traten aber Weiß und Rot nicht, wie Bachmann annimmt, als die Farben Lübecks, sondern als die alten Reichsfarben. Ob die Flagge sich wirklich „zweifellos" durch den Pfundzoll einführte, wäre noch zu erweisen. — In GBll. f. St. u. Land Magdeburg, 68. Jg., macht Kurt Müller eine kurze Mitteilung *Zur Frühgeschichte von Staßfurt.* In einer Kölnischen Schenkungsurkunde vom Jahre 970 wird „Ostersalthusen in Stasfurdi" samt Salzwerken an das Kloster Thankmarsfelde vergeben. Damit ist die Salzgewinnung in Staßfurt neu bewiesen. Müller hält Staßfurt, das um 800 zuerst bezeugt ist, für eine fränkische Gründung und einen Heeresstützpunkt der fränkischen Macht. — In einer anerkennenswerten Frankfurter staatswissenschaftlichen Dissertation (1932) behandelt E. Jacob *Das hallische Braugewerbe bis zum Beginn des 19. Jhdts.* Erst zu Ende des MA verlor das Brauwerk in Halle seinen hausgewerblichen Charakter. Die Braugerechtigkeit, ursprünglich an die Person erteilt, wurde 1717 in Realgerechtigkeit umgewandelt. Gleichzeitig nahm der bis dahin sehr bescheidene Einfluß der Landesregierung auf die Regelung des Brauwesens stark zu. — Fr. Adler veröffentlicht im Pomm. Jb., 28. Bd., S. 5 ff., einen Aufsatz *Das Stralsunder Geschlecht der Möller.* Von zwei Stralsunder Bürgermeistern des Namens kam der jugendliche zweite durch die revolutionäre Bewegung 1525 an die Spitze der Stadt. Im selben Band erscheint die Übersicht von H. Ziegler, *Geschichtliche und landeskundliche Literatur Pommerns 1932 u. 1933* (nebst Nachträgen für

frühere Jahre). — In „Baltische Studien" NF 36 (Stettin 1934, S. 91—120) behandelt A. Gallisch, *Stralsunds ältere Postgeschichte.* Den Anfangszustand des unregelmäßigen Botenwesens beendete 1630 die Anstellung eines städtischen Postmeisters. Bald wurde die Reitpost nach Rostock, der Anschluß an die Postlinie Hamburg—Danzig, in eine Fahrpost umgewandelt. 1683 wurde Stralsund Ausgangshafen einer schwedischen Seepost. — Ein Aufsatz von E. Maetschke, *Der Breslauer Stadthaushalt i. d. 1. Hälfte d. 14. Jhdts.* (ZSVG Schlesiens, 19. Bd., S. 70 ff.), zeigt den städtischen Haushalt noch unbürokratisch von Kaufleuten ehrenamtlich verwaltet. Unvorhergesehene Anleiheforderungen der Landesfürsten nahmen ihm die Stetigkeit. In seiner Verlegenheit verfiel der Rat auf eine ungewöhnliche Art der Kapitalbeschaffung: die Warenleihe. Er nahm Tuch auf Kredit und verkaufte es auf städtische Gefahr. Später, als sich größere Vermögen gebildet hatten, verdrängte der Rentenkauf diese Leihform.

Preußen mit Danzig. Aus Altpr. F. 11. Jg. H. 2 nennen wir die reichhaltige und durch Namenregister erschlossene *Bibliographie der G. v. Ost- u. Westpreußen f. d. J. 1933,* bearbeitet von E. Wermke. In Mitt. d. Westpr. GV, 34. Jg. (S. 54 ff.) veröffentlicht Ludw. Brümmer einen Aufsatz, *Der Handel mit Fischen und die Fischerzunft in Danzig.* An der Einmündung der Mottlau in die Weichsel entstand alsbald bei der Ordensniederlassung die erste Fischersiedelung. Mitte des 15. Jhdts. bildete sich eine Zunft der Fischer und Seugner, wie die Fischhändler nach ihren durchlöcherten Fischkasten genannt wurden. Im 16. Jhdt. wurde Danzig Umschlagplatz für den Heringsbedarf des katholischen Polen. Über den Heringshandel macht Brümmer beachtliche statistische Angaben. — Der Personen- und Familiengeschichtsforschung bietet das Heft 2 der „Danziger familiengeschichtlichen Beiträge" reichen Stoff. Behandelt werden u. a. die Quellen im StA. und der Stadtbibliothek Danzig, die Kirchenbücher, das Handwerkertum, einzelne Familien, die Mennoniten. Gar manche Familie aus anderen Hansestädten findet man in Danzig wieder. Auch jener Georg Giese von dem bekannten Holbeinbildnis, der Typus des hansischen Kaufherrn, ist in genealogischen Zusammenhang gestellt. Besondere Erwähnung verdient ein Beitrag über deutsche Familienforschung in Polen. — Die Arbeit von P. Oberg, *Der Beischlag des deutschen Bürgerhauses* (Die Baukunst im deutschen Osten II, Danzig 1935) will in erster Linie ein Inventar der Danziger Beischläge geben, behandelt aber auch ähnliche Erscheinungsformen anderer

Städte und reiht die Vorlauben, Beischläge und Wangelsteine in den Niederlanden, in Hamburg und den Ostseestädten entwicklungsgeschichtlich ein. — Einen gehaltvollen verfassungsgeschichtlichen Beitrag legt Erich Hoffmann vor: *Danzig und die Städteordnung des Freiherrn vom Stein* (Königsb. hist. F., Bd. 6). Die erste Einführung der Städteordnung in Danzig fiel mit der Befreiung von der Franzosenherrschaft zusammen. In den Jahren nach dem Zusammenbruch hatte Preußen auf den verschiedensten Gebieten bereits Neugestaltungen in liberalem Sinn vorgenommen, Danzigs Verfassung war aber damals wenigstens äußerlich den mittelalterlichen Formen angenähert gewesen. Das wirkte ebenso erschwerend für die Einführung der Steinschen Ordnung, wie die nationale Bedeutung der Wiedervereinigung mit Preußen dem Werk günstig war. Die Regierung machte Danzig zunächst das Zugeständnis mancher Abänderungen und Einschränkungen der Städteordnung. Erst das Jahr 1817 brachte Danzig mit der völligen Durchführung des Steinschen Werks den entscheidenden Teil der Selbstverwaltung. Über alle Schwierigkeiten bildete der ausgeprägt deutschrechtliche Charakter der Städteordnung die Brücke. Stein hat sich im Alter erwiesenermaßen mit der Verfassung der Hansestädte beschäftigt. In seiner Städteordnung finden sich noch keine unmittelbaren Anknüpfungen. Wohl aber war bürgerlicher Gemeinsinn in der Überlieferung der Hansetsädte noch am lebendigsten. — In der ZsGA Ermlands, 55. Bd. H. 2, behandelt (S. 387 ff.) E. Brachvogel — leider in schwerem Aktenstil — *Das Wappen der Stadt Braunsberg.* Das heute geführte Wappen von 1932 geht auf das älteste Sekretsiegel zurück. F. Buchholz veröffentlicht (ebd. S. 394 ff.) *Eine Steuerliste der Altstadt Braunsberg v. J. 1453,* die — neuerdings aufgefunden — ihre Aufzeichnung einer Schatzung verdankt, woraus die verbündeten Stände die Kosten ihres Prozesses gegen die landesherrliche Gewalt bestritten. Aus dem Text zieht der Hsg. allerhand bevölkerungspolitische, verfassungsgeschichtliche und wirtschaftliche Folgerungen. Die Namen der Besteuerten bestätigen, daß seit dem ausgehenden 14. Jhdt. die Bevölkerung der Stadt sich vorwiegend aus der engeren Heimat des Ermlandes und dem Ordensland, besonders vom platten Lande ergänzte, zu etwa einem Drittel aus dem außerpreußischen Raum und in einzelnen Fällen aus dem übrigen Deutschland. Anschließend (S. 464 ff.) bringt H. Schmauch, *Ein Steuerregister der Altstadt Braunsberg v. J. 1579.* Die statistischen Ergebnisse lassen 282 Haushaltungen erkennen, auf 4 Quartiere innerhalb des Mauerringes

verteilt. Unter den Besteuerten sind 14 Ratsherren. Kein einziger Name weist auf slawische Herkunft. — Auf eine fast abgeschlossen hinterlassene Arbeit des Stadtbibliothekars Dr. William Meyer gestützt, veröffentlicht Chr. Krollmann, *Die Ratslisten der drei Städte Königsberg im MA* (Kgsb. i. Pr. 1935). In entsagungsvoller Kleinarbeit hat Krollmann seinen Stoff aus den stark gelichteten Beständen des Stadtarchivs ergänzt und eine wertvolle, gedankenreiche Einführung dazu geschrieben, die eine Untersuchung über die Ratsverfassung darstellt. Für die Annahme Semraus, daß in den Städten kulmischen Rechts von vornherein ein Nebeneinander von Schöffen und Rat bestanden habe, findet Kr. aus dem 13. Jhdt. für Königsberg keinen urkundlichen Beleg. Dagegen pflichtet er Semrau darin bei, daß im letzten Jahrzehnt des 13. Jhdts. nach dem Vorgang von Magdeburg, dessen Recht dem kulmischen zugrunde lag, in der Verfassung der preußischen Städte durchgreifende Veränderungen eintraten. Auch in Königsberg ging man von der Scholtiseiverfassung zu einer Vorherrschaft des Rates über, der Schultheiß wurde dem Rate beigezählt, und neben den sitzenden Rat trat ein gemeiner Rat. Aus vielen Namen der Ratsherrenliste lassen sich Schlüsse auf die Herkunft der Familie ziehen.

Hansestädte und Deutschtum im Baltikum.

Der Feder von Leonid Arbusow verdanken wir die *Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands bis 1595* (SB GGA Riga 1934 [Riga 1935] S. 33—119), die als wertvoller Beitrag zur historischen Geographie Alt-Livlands eine zahlenmäßig beachtliche Zusammenstellung der auch Livland berücksichtigenden Karten von Ptolemäus bis Gerhard Merkator bringt. Eine Ergänzung dazu bietet *Heinrich Zells Karte von Preußen (1542)*, auf die Br. Schumacher in den Mitt. d. Ver. f. Gesch. v. Ost- und Westpr. 10 (1935) S. 1 ff. hinweist. Auf der abgebildeten Karte erkennen wir u. a. Libau und Heiligenaa, also den westlichsten Teil Kurlands.

Die Ausdeutung der Chronik Heinrich von Lettlands im Sinne der von H. Laakmann begonnenen (vgl. Hans. Umsch. 1933 S. 279), das Widerspiel von Bischof Albert und Orden, des letzteren Vorgehen ins estnische Gebiet, während Albert die Dünalinie zu behaupten suchte, zeichnet L. Arbusow in seinem Aufsatz *Livland im 13. Jh.* („Geistige Arbeit" 1934 Nr. 24). Arbusow schildert uns auch *Wolter von Plettenberg. Zum Gedächtnis an seinen Todestag am 28. Februar 1535* (BM 1935 S. 185 ff.). Plettenbergs Verdienste

um den Protestantismus und den Zusammenhang Livlands mit dem protestantischen Westen werden unterstrichen.

Dem ehrenden Gedächtnis des zu früh der baltischen Geschichtsforschung entrissenen Rigaschen Stadtbibliothekars Nikolaus Busch widmet die Rigaer Ges. f. Gesch. u. Altertumskunde ihr 2. Heft des 25. Bandes (Riga 1934). Das hier veröffentlichte, 193 Nummern umfassende Verzeichnis seiner Schriften ist auch der auf Kosten der Stadt Riga herausgegebenen einstigen Dorpater Preisschrift von N. Busch, *Geschichte und Verfassung des Bistums Ösel bis zur Mitte des XIV. Jhs.* (Riga 1934, XXV + 108 S.) beigefügt. Die Darstellung ist bis zum 1337 in Lübeck verstorbenen Bischof Jakob geführt und wirft helles Licht auf die Beziehungen der Bischöfe zum Orden und Dänemark.

Ergänzungen zu den bisher veröffentlichten Revaler Bürgerbüchern und die Fortsetzung bringt die vorbildliche Arbeit von G. Adelheim, *Das Revaler Bürgerbuch 1710—1786* (Beiträge zur Kunde Estlands XIX, 1934, 192 S.). Vorzügliche Register und reiche familiengeschichtliche Angaben lassen erkennen, daß die Haupteinwanderung immer noch von der deutschen Wasserkante (besonders Lübeck, Hamburg, Danzig, Königsberg) kam. Sog. „Literaten" finden wir nicht mehr unter den im Jahresdurchschnitt 15—16 Neubürgern. — Als Fortsetzung der bis 1869 reichenden Revaler Ratsliste von F. G. v. Bunge gedacht ist die Arbeit von Roland Erbe, *Das Ende der Revaler Ratslinie nebst Geschichte der Auflösung des Revaler Rats* [am 20. Nov. 1889], die den erschütternden Schlußabschnitt einer glanzvollen Zeit der alten Hansestadt schildert.

P. Johansen und H. Peets machen die reichen Schätze des bis ins 14. Jh. zurückreichenden, an Goslar anklingenden Revaler Rathauses in einer reichbebilderten Schrift *Tallinna Raekoda* (Reval) 1935, 45 S., 67 Abb., mit deutscher Zusammenfassung) einem weiteren Leserkreise zugänglich, einem Lehrbuch deutscher Baukunst gleich. Eine Ergänzung dazu bildet die Untersuchung von P. Campe, *Die Hausteinportale des 17. u. 18. Jhs. in Riga und die damaligen rigaschen Bildhauer und Steinmetzen* (SB Riga 1932/33 [Riga 1934] S. 10 ff.). Als Herkunftsorte ergeben sich die Hansestädte, auch Stockholm, daneben Andernach, Basel, Zürich, St. Gallen, Durlach, Sachsen und Thüringen, mithin beinahe das gesamte deutsche Sprachgebiet. — An gleicher Stelle (SB Riga 1932/34 — Riga 1934, S. 38 ff.) behandelt Ella Taube, *Das sog. „Undeutsche Maureramt" in Riga bis 1731.*

Seine in der letzten Hans. Umschau erwähnten Darstellungen des Untergangs des deutschen Bürgertums in Wenden

setzt W. Lenz in den BM 1935 S. 537 ff. fort *(Der Bevölkerungswandel einer baltischen Kleinstadt* [Wenden]). Schon 1914 war Wenden eine fast lettische Stadt. — A. Soom schildert die Tätigkeit des Narvaschen Bürgermeisters Jakob Fougdt (1644—54) in Ajalooline Ajakiri (1934 S. 16—25 u. 65—83). (Vgl. Inhaltsangabe in d. Ztschft. f. osteurop. Gesch. 9, 1934, S. 143 f.) — Fragmente eines Reiseberichtes einer öselschen Gesandtschaft nach Rom im Jahre 1458 (über Reval, Lübeck, Lüneburg usw. die Straße entlang, die auch der russische Metropolit Isidor 20 Jahre früher gezogen war) schildert C. v. Stern, *Von Arensburg bis Rom* (SB Riga 1934 [Riga 1935] S. 25—33).

Als *Den zeitlichen Beginn des Bevölkerungsrückganges im Deutschtum Lettlands* sieht H. Handrack (BM 1935 S. 66 ff.) die 1880er Jahre. Ende d. 18. Jhs. mögen 63 040 Deutsche im heutigen Lettland gelebt haben, 1881 waren es 136 687 (davon 63 998 in Riga) und 1930 nur noch 69 855, die sich zum Deutschtum bekannt haben. — Das Oktoberheft 1935 der BM ist Johannes Haller, dem Estländer, gewidmet.

Seine vielfachen kleineren Aufsätze über *Die wirtschaftliche Lage des estnischen Gebietes am Ausgang des XVII. Jhs.* faßt O. Liiv, der Leiter des Dorpater Zentralarchivs, in seiner gleichnamigen Dissertation zusammen. Der 1. Teil (Dorpat 1935, XLII + 336 S., 6 Karten) gibt einen allgemeinen Überblick und behandelt die Getreideproduktion und den Getreidehandel. Während Lübecker Kaufleute stark zurücktreten und die Konkurrenz des Danziger Getreidehandels fühlbar ist, ging das est- und livländische Getreide hauptsächlich nach Schweden. Nicht unbedeutend ist der Anteil holländischer Kaufleute am Getreidehandel.

Auf folgende Schriften werden wir im nächsten Heft zurückkommen: J. Brügmann, *Das Zunftwesen der Seestadt Wismar bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts* (Diss. Rostock 1935). F. A. Redlich, *Sitte und Brauch des livländischen Kaufmanns* (Veröffentlichg. der Volkskundlichen Forschungsstelle am Herderinstitut zu Riga, 1935). R. Seeberg-Elverfeldt, *Die Einwohnerschaft von Tartu (Dorpat) zur 2. Schwedenzeit (1625—1656) vornehmlich in ihren estnischen Bestandteilen* (Sb. der Gelehrten Estnischen Ges. 1933, Dorpat 1935). *Sb. der Ges. f. GA. Riga 1934* (Riga 1935). G. von Essen u. E. Hester, *Några grävningar och fynd i Falsterbo 1932—1934* (Lund 1935). O. Janse, *Visby Stadsmur* (Svenska Fornminnesplatser 24, Stockholm 1935).

6. Nachbarländer und weiterer Umkreis.

Niederlande und Belgien.

Kritische Übersichten über Neuerscheinungen brachten H. J. Smit, *Histoire des Pays-Bas (1929—1932)* (RH. 1935, 173, 121—156), H. Sproemberg, *Die Nachbargebiete der deutschen Westgrenze* (Jahresberichte für deutsche Geschichte 1935, 9, 695—736), für Flandern Boekenschouw, *voor de Geschiedenis van het oude Graafschap Vlaanderen en de provincie West Vlaanderen* (ASEB. 78, S. 1*—23*) und für Antwerpen von J. Cools, *Antwerpsche historische Bibliographie* (Antwerpsch Archievenblad 1933, 8, 310—316 und 1934, 9, 316—323). Eine allgemeine Übersicht über wirtschaftliche Privatarchive, die namentlich für Belgien wichtig ist, gab E. Sabbe, *Les archives économiques* (Archives, bibliothèques et musées de Belgique 1934, 11, 7—33). Zur allgemeinen Orientierung ist wichtig der sachkundige Artikel von P. Bonenfant, *Die Archive Belgiens* (Archivalische Zeitschr. 1934, 42—43). Über den Stand des wissenschaftlich so bedeutenden Unternehmens des 1931 beschlossenen Katalogs der Handschriften der öffentlichen Bibliothken Belgiens gab P. Faider, *Le catalogue général des manuscrits des bibliothèques de Belgique* (Rev. des bibliothèques 1932, 39, 233—240) Auskunft. Von den veröffentlichten Bänden ist für hansische Verhältnisse wichtig A. de Poorter, *Catalogue des manuscrits de la Bibliothèque publique de la ville de Bruges* (Gembloux/Paris 1934, 761 S.). Große Beachtung verdient der Bericht von W. Pée, *La géographie linguistique néerlandaise, avec 7 clichés dans le texte* (RB. 1935, 14, 1005—1031); in ihm finden sich nicht nur Angaben über den gegenwärtigen Stand der Forschung und Neuerscheinungen, sondern es ist auch eine Einführung für die Gelehrten der Nachbarwissenschaften in diese junge, aber wichtige Disziplin. Für die Niederlande ist zu erwähnen der Rechenschaftsbericht der niederländischen Archivverwaltung, *Verslagen omtrent's Rijks oude archieven,* 2. Serie, Bd. 4: 1931 und Bd. 5: 1932 ('s Gravenhage 1932 und 1933, 226 S. und 128 S.) und *Inventarissen van Rijks- en andere archieven, van Rijkswege uitgegeven, voor zoover ze niet afzonderlijk zijn afgedrukt.* Bd. 4: 1931 ('s Gravenhage 1933, 458 S.), in denen anzumerken ist das Familienarchiv des Vizeadmirals Graf C. H. Ver Huell, das für die niederländische See- und Kolonialgeschichte zu Ende des 18. Jh.s belangreich ist. D. Th. Enklaar, *Middeleeuwsche Rechtsbronnen van stad en lande van Gooiland* (Utrecht 1932, XXXIV + 502 S.) er-

schloß eine wichtige Quelle für die Verfassungsgeschichte der Niederlande im MA. Erwähnung verdient eine musterhafte Neuausgabe der Egmonder Geschichtsquellen des MA.s durch O. Oppermann, *Fontes Egmundenses* (Utrecht 1933, 181 + 307 S.). An die kritische Einleitung schloß sich eine heftige Kontroverse, über die hier nur auf die gute Übersicht durch W. Mulder, *Kerkgeschiedenis in Nederland* (Studia catholica 1935, 11, 136 f.) hingewiesen sei. Zu Oppermanns 25jährigem Professorenjubiläum in Utrecht widmeten ihm seine Schüler eine Festschrift, die als Heft 4 des Jahrganges 49 der TG erschien. Die Arbeiten werden im sachlichen Zusammenhang gewürdigt. Als Hilfsmittel für die Arbeit auf dem Gebiet der ma.lichen niederländischen Geschichte ist zu nennen J. Romein, *Geschiedenis van de Noord-Nederlandsche geschiedsschrijving in de middeleeuwen* (Haarlem 1932, XXXI + 248 S.). Für die Beurteilung und die notwendigen Vorbehalte sei hier nur auf die Besprechung von D. Th. Enklaar, TG. 1933, 48, 196—199 hingewiesen. Im Zusammenhang damit sei erwähnt die von W. Tourneur veranlaßte Zusammenstellung *L'Historiographie en Belgique du XIIe siècle au premier tiers du XIXe* (Bruxelles 1935, 72 S.). Eine wichtige Bereicherung unseres Kartenmaterials ist der *Geschiedkundige Atlas van Nederland. De Zuidelijke Nederlanden in de XVIIe en XVIIIe eeuw.* Karte 12 a, hrsg. von F. L. Ganshof mit einer Karte von A. A. Beekman ('s Gravenhage 1935, 30 S.). Die Karte wurde von zwei vorzüglichen Kennern in gemeinsamer Arbeit geschaffen. Als Grundlage diente die entsprechende Karte in dem Atlas de géographie historique de la Belgique. Der Textband, der allein von Ganshof stammt, bringt die einschlägigen Bestimmungen der großen europäischen Friedensschlüsse, so weit sie sich mit territorialen Veränderungen in den südlichen Niederlanden beschäftigen. Von Wichtigkeit ist die genaue Verfolgung der praktischen Auslegungen dieser Bestimmungen.

Frankreich und Mittelmeergebiet.

Die Rechenschaftsberichte von P. Piétresson de Saint-Aubin, *Archives départementales du Nord. Rapports de l'archiviste en chef* (Lille 1933 und 1934, 17 S. und 26 S.) und H. Courteault, *Chronique des archives départementales.* Années 1930 et 1931 (Bull. philol. et hist. du Comité des travaux hist. et scientif. 1930—31 [1933] 295—490) geben Auskunft über die Neuerwerbungen der französischen Staatsarchive im allgemeinen und des Archivs von Lille im besonderen, das für die ma.liche Stadt- und Wirtschafts-

geschichte eine so große Bedeutung besitzt. Der kurze Abriß von R. Blanchard und A. de Saint-Léger, *Le Nord, Géographie, Histoire* (Paris 1934, 54 S.) verdient Beachtung um der Vf. willen, die Autoritäten auf ihrem Gebiet sind. — Aus dem französischen Mittelmeerbereiche führen wir an: Aubenas, *Documents notariés provençaux du XIIIe siècle* (Aix-en-Provence 1935, Fourcine, 96 S.) bespricht und veröffentlicht teilweise zwei Notariatsregister aus Grasse (1290—94) und Manosque, sowie ein Notariatsformular von 1293/1301. — A.-E. Sayous, *Les transferts de risques, les associations commerciales et la lettre de change à Marseille pendant le XIVe siècle* (RHDFE 4. Série, 14, 1935, S. 469—494) behandelt in Fortsetzung der Forschungen L. Blancards (1889) auf Grund von Notariatsprotokollen bestimmte Organisationsformen des Marseiller Handels im 14. Jhdt., der in dieser Zeit etwas rückständig erscheint: Anfänge der Seeversicherung, Handelsgesellschaften, Wechselbriefe (drei in provençal. Sprache von 1381 sind abgedruckt), Bankgeschäfte, die in den Händen der Wechsler lagen. Als Vergleichsgegenstand lehrreich sind die vom gleichen Verfasser in Fortführung seiner Untersuchungen über Barcelona (HGbll. 1934, S. 337) veröffentlichten Studien *Les méthodes commerciales de Barcelone au XIV. siècle surtout d'après des protocoles inédits de ses archives notariales* (Estudis Universitaris Catalans 18, Any 1933 [1934] S. 209—235, und *Note sur l'origine de la lettre de change et les debuts de son emploi à Barcelone (XIVe siècle)* (RHDFE 4. Série, 13, 1934, S. 315—322). Barcelona hat nach dem Vf. sein früheres Zurückbleiben hinter Genua und Marseille im 14. Jhdt. aufgeholt; im ganzen aber scheinen uns diese Studien indirekt den Beweis zu führen, daß die heute noch ziemlich allgemein angenommene Meinung, als sei der mittelmeerische Süden Europas auch im Mittelalter in den kaufmännischen Organisationsformen dem Norden durchweg überlegen gewesen und zeitlich vorangegangen, keineswegs so allgemein zutrifft.

Baltische Länder, Litauen, Polen und Rußland.

An anderer Stelle (oben S. 346 ff.) haben wir schon der Neuerscheinungen des Berichtsjahres gedacht, soweit sie das Gebiet des heutigen Estland und Lettland betreffen. — Für Finnland sei auf die umfangreiche Untersuchung von Joh. Cederlöf, *Det finländska prästerskapets ekonomiska ställning intill sjuttonde seklet* (= Die ökonom. Stellung der finnländischen Geistlichkeit bis zum 17. Jh.) (Skrifter utg. av

Svenska Litteratursällskapet i Finland CCXXXIX, Helsingfors 1934, XVI + 371 S., vgl. HZ 1935 S. 415) hingewiesen, die reiches Vergleichsmaterial für deutsche Verhältnisse ausbreitet.

E. Seuberlich ergänzt mit seinem Aufsatz über *Die evang.-luth. Prediger zu Kaunas (Kowno) in Litauen und deren Familien* (Familiengesch.Bll. 33 Jg. 1935 Sp. 306—310) die Arbeit von J. Wischeropp (vgl. Hans. Umschau 1934 S. 394). — Ein Stück neuester Gegenwartsgeschichte schildert der Finnlandschwede Börje Colliander, *Die Beziehungen zwischen Litauen und Deutschland während der Okkupation 1915—1918* (Abo 1935, 242 S.), die jüngste „deutsche Zeit" des einstigen hansischen Einflußgebietes.

Auf das in der Hans. Umschau 1933 mehrfach erwähnte, von A. Brackmann u. a. herausgegebene Sammelwerk *Deutschland und Polen* antworteten eine Reihe polnischer Gelehrten in einem Sonderheft des *Kwartalnik Historyczny* (XLVIII, 4, Lemberg 1934). Auf W. Vogels Artikel geht St. Bodniak ein.

In den Roczn. Histor. X 1934, S. 48—73 schildert ebenfalls St. Bodniak die Geschichte des ersten „polnischen" Schiffes. Es handelt sich um ein in Elbing von einem italienischen Baumeister erbautes großes Schiff, das Sigismund August zur Durchführung seiner aktiven Ostseepolitik dienen sollte. Das Schicksal des Schiffes nach 1577 ist unbekannt (vgl. Ztschft. f. osteurop. Gesch. IX [1935] S. 291 f.).

Von der in der Hans. Umschau 1932 S. 270 erwähnten Bücherkunde Polens von L. Finkel ist soeben das 3. Heft (S. 321—480) erschienen, die Nr. 8103—11534 umfassend. Es enthält die Quellen bis zum Jahre 1815, Chroniken, Relationen, Tagebücher bis zum 17. Jh. — W. Maciejewska schildert die Unionskönigin Hedwig in ihrer Schrift *Jadwiga Królowa Polska* (Krakau 1934, 170 S.).

Über die Herkunft des städtischen Deutschtums in Mittelpolen äußert sich A. Breyer (Der Auslandsdeutsche, Jg. 18 [1935] H. 6). Posen, Pomerellen, Ostpreußen sind die hauptsächlichsten Herkunftsgegenden seit dem 18. Jh. In der Festnummer der Dtsch. wissenschaftl. Ztschft. in Polen (Heft 29, 1935) schildert ebenfalls A. Breyer *Die erste deutsche Tuchmacherstadt in Mittelpolen (Dombie)* (S. 217 ff.) und W. Kohte, *Volkstum und Wirtschaft des preuß. Ostens im 19. Jh.* (S. 231 ff.). In den Deutschen Monatsheften in Polen, die auf einen weiteren Leserkreis eingestellt sind, finden wir: H. Franze, *Die Christianisierung Polens* (1. Jg., H. 9, März 1935, S. 378 ff.); J. Faade schildert *Polen und der Deutsche Orden* (2. Jg. 1935 S. 502 ff.) u. E. Maschke

liefert einen Beitrag *Zur Kulturgeschichte des mittelalterlichen Deutschtums in Polen* (ebd. 2. Jg., 1935, S. 26 ff., Auseinandersetzung mit dem Buche von K. Lück). Ähnlich behandelt W. Drost, *Polen und die Kultur des Westens während der Renaissance und Barockzeit* (Altpreuß. Forschungen 12 [1935] S. 44 ff.).

K. Stählin brachte den 3., die Zeit Kaiser Pauls, Alexanders I. und Nikolai I. behandelnden Band seiner *Geschichte Rußlands von den Anfängen bis zur Gegenwart* (Königsberg 1935, X + 550 S.) heraus. — Die Handelsbeziehungen Rußlands mit England und Holland von 1553 bis 1649 stellt der Aufsatz von I. Lubimenko, *Torgovye snošenia Rossii s Angliej i Gollandiej s 1553 po 1649 god.* in den Nachrichten der Russ. Akademie der Wissenschaften (Izvestija Akademii Nauk SSSR, VII Serie, 1933 Nr. 10, S. 729—754) dar, der uns nicht zugänglich war. (Bespr. Kwart. Histor. XLVIII, 2 [1934] S. 346 ff.)

A. Pokrandt bespricht das Buch Karl Stählins „Aus den Papieren Jakob von Stählins" und fügt weitere Beispiele hinzu in seinem Aufsatz *Deutsche als Kulturträger im Rußland des 18. Jhs.* (In: Unsere Heimat, 16. Jg., Nr. 19, 1934, S. 220—221). — Als Verfasser des Christoph Radzwill zugeschriebenen Tagebuches über den Moskauer Krieg 1632—1634 stellt W. Lipinski (Kwart. Hist. XLVIII, 3, 1934, S. 578 ff.) Jan Moskorzowski fest.

Beiträge *Zur Geschichte der kulturellen Beziehungen zwischen Deutschland und der Ukraine im 17. und 18. Jh.* bringt J. Losskyj in der Dtsch. wiss. Ztschft. f. Polen (Posen 1935, Heft 29, S. 151 ff.).

IX.

Förderung wissenschaftlicher Auslandsbeziehungen.

Bericht

über die Arbeitstagung des Hansischen Geschichtsvereins mit belgischen, niederländischen und deutschen Historikern über Fragen aus dem Gebiete der niederdeutschen und niederländischen Städtegeschichte vom Mittelalter bis zum Zeitalter des Merkantilismus
im Quellenhof zu Aachen
11.—13. September 1935

Liste der Teilnehmer: Dr. C. D. I. Brandt (Utrecht), Dr. A. v. Brandt (Kiel), Dr. E. C. G. Brunner (Utrecht), Dr. G. Czybulka (Berlin), Dr. J. van Dillen (Amsterdam), Prof. Dr. M. Eckert (Aachen), Dr. H. Enklaar (Breda), Prof. Dr. H. Entholt (Bremen), Dr. K. Flügge (Berlin), Prof. Dr. K. Frölich (Gießen), Prof. Dr. F. M. Ganshof (Brüssel u. Gent), Dr. E. van Gelder (Haag), Prof. Dr. J. H. Gosses (Groningen), Prof. Dr. A. Huyskens (Aachen), Prof. Dr. B. Kuske (Köln), Prof. Dr. Merk (Marburg), Dr. G. Neumann (Kiel), Dr. F. Petri (Köln), Prof. Dr. H. Reincke (Hamburg), Prof. Dr. F. Rörig (Berlin), Lic. R. de Roover (Antwerpen), Dr. H.-G. v. Rundstedt (Berlin), Prof. Dr. Z. W. Sneller (Rotterdam), Dr. N. B. Tenhaeff (Scheveningen), Dr. W. S. Unger (Middelburg), Prof. Dr. F. Vercauteren (Antwerpen), Prof. Dr. W. Vogel (Berlin), Prof. Dr. H. Wätjen (Münster), Prof. Dr. H. van Werveke (Gent), Frl. Dr. L. v. Winterfeld (Dortmund).

Die Tagung begann Mittwoch, d. 11. September, nachmittags 17,30 Uhr. Prof. Dr. W. Vogel begrüßte die Gäste im Namen des Hansischen Geschichtsvereins und nahm hierauf das Wort zu seinem Vortrag:

Die Wik-Orte als Vorläufer des germanischen Städtewesens.

Nach dem Zeugnis des Tacitus und anderer römischer Gewährsmänner besaßen die Germanen zu ihrer Zeit noch keine Städte, während sich bei den Kelten schon Anfänge zu

wirklichen Städten zeigen — ein Verhältnis, das auch die vorgeschichtliche Archäologie bestätigt hat. Ein Jahrtausend später (um 1100) beginnt dagegen das Städtewesen der Deutschen und ihrer germanischen Nachbarn sich zu einer für diese Völker besonders bezeichnenden Kulturerscheinung herauszugestalten. Zweifellos haben die Reste römischen Städtewesens an Rhein und Donau dazu beigetragen, daß die Germanen allmählich mit städtischem Leben vertraut wurden, aber trotz ausgedehnter und sorgsamer Erforschung dieser Übergangszeit bleibt noch manches dunkel. Die Funktion der Stadt läßt sich verstehen als eine Verbindung von Verwaltungs-, Handels- und Gewerbemittelpunkt. Das germanische Wort „Burg" hat bei den romanischen Nachbarvölkern im frühen MA den Sinn von „Marktstätte" angenommen, wahrscheinlich infolge des Handelsverkehrs, der sich bei den Grenzkastellen des Limes entwickelte. „Burgrecht" bedeutet — wie Prof. F. Beyerle nachgewiesen hat — im 11. und 12. Jahrhundert auf süd- und mitteldeutschem Gebiet soviel wie „Stadtrecht". In Norddeutschland tritt dafür das Wort „Wikbeld" ein, das nicht nur — wie unser heutiges „Weichbild" — die Stadtgemarkung, sondern geradezu das Stadtrecht bezeichnet, insbesondere das charakteristische Wohnrecht der Siedler, die freie Erbzinsleihe.

Das Wort „Wik" wird mit Unrecht vom lateinischen „vicus" (Dorf, Flecken) abgeleitet. Es ist ein germanisches Wort, das zu demselben Stamm wie niederdeutsch „wiken" = weichen, zurückweichen, gehört. Es bedeutet einerseits ein Zurückweichen der Küste, eine Abzweigung von einer Wasserstraße, also eine Bucht, andererseits eine Stätte, wohin man sich zurückzieht oder sein Hab und Gut rettet, einen Zufluchtsort, am Wasser also einen Hafen.

Zu beiden Seiten der Nordsee, England, in den Niederlanden und den angrenzenden niedrrheinisch-westfälischen Gebieten Deutschlands, auch in Brabant-Flandern, gibt es viele Hunderte von Ortsnamen auf -wik, von denen die meisten im frühen MA entstanden sind. Weiter nach Osten werden sie selten: die Linie Osterwieck a. Harz—Braunschweig (Brunswik)—Bardowiek—Schleswig bezeichnet eine gewisse Grenze. In Dänemark werden sie wieder etwas häufiger, um schließlich in Norwegen hundertfach zur Bezeichnung von Siedlungen und Einzelhöfen angewandt zu werden, bei dem Buchten- und Schärenreichtum des Landes kein Wunder.

In der merowingisch-karolingischen Zeit war „Wik" die technische Bezeichnung für einen größeren Handelsplatz; so-

wohl London, York, Bristol als auch Duurstede (der große karolingische Handelshafen bei Utrecht), das nordfranzösische Quentowik (bei Calais) u. a. wurden so genannt.

Eine Reihe von Gründen macht es wahrscheinlich, daß von den zahllosen anderen Namen kleiner ländlicher Orte auf -wik ein bestimmter Teil mit dem System des friesisch-niederländischen Handels dieser frühen Zeit zusammenhängt. Und zwar wird man in diesen Orten Warendepots, Sammelstellen bestimmter Produkte, z. T. vielleicht auch Wohnstätten der Händler vermuten dürfen.

Die frühmittelalterlichen Wike wurden von den Herrschern begünstigt, weil die Zolleinnahmen eine früher oft unterschätzte Geldquelle und ein finanzielles Machtmittel für sie bedeuteten. Der dänische Sundzoll hat seine Vorläufer in den königlichen Passierzöllen in Schleswig und Reric im 8. und 9. Jahrhundert! Stellenweise sind die Zöllner Stadtpräfekten. Manche späteren Stadtrechtsverhältnisse, so die freie Erbzinsleihe, scheinen in den karolingischen Wiken ihre Wurzel zu haben. Das merkwürdigste aber ist, daß wahrscheinlich der Name der nordischen Wikinger aus England stammt, wo er schon um 600, also lange vor der eigentlichen „Wikingerzeit" nachweisbar zu sein scheint, und daß er ursprünglich wohl solche Wik-Bewohner, Kaufleute und Fernhändler bezeichnet hat. Das Geschäft des friedlichen „Fahrmanns" und des kriegerischen „Wikingers" stand sich auch im eigentlichen Wikinger-Zeitalter nicht ganz fern, doch ist der Bedeutungswandel noch nicht völlig aufgeklärt.

Diskussion:

Dr. von Brandt: Wenn das Wort „wik" aus der gleichen indogermanischen Wurzel wie das latein. „vicus" stammen sollte, ließe sich vielleicht eine zwanglose Erklärung der Tatsache finden, daß auf von römischen Einflüssen wenig berührtem germanischem Boden derart viele alte Ortsnamen auf -wik vorkommen. Deutet nicht die Stelle in den Ann. Regni Francorum zum Jahre 804, wo Schleswig mit „Sliasthorp" bezeichnet wird, auf die Bedeutung von „wik" = Dorf hin?

Prof. Rörig: Gerade der Wandel von Sliasthorp zum späteren Sliaswik stützt die Behauptung des Vortragenden. Erst nach der Zerstörung von Reric werden die Kaufleute nach Sliasthorp überführt, das nun den Charakter einer Handelsniederlassung und auch die Bezeichnung „wik" erhält.

Prof. Ganshof: Im Maasgebiet finden sich im 7. bis 9. Jhdt. verschiedene Wik-Orte von wirtschaftlicher Bedeu-

tung (vgl. die Abhandlung von Felix Rousseau), bei denen man vielleicht doch die Ableitung vom lateinischen vicus annehmen könnte, so gut wie sicher ist diese Ableitung bei den (meist kleineren) Orten ohne wirtschaftliche Bedeutung im germanisch-romanischen Übergangsgebiet mit der Endung -vich u. ä. (nach Vannérus).

Dr. Petri: Unter den ON. auf -wik wird man wohl drei Gruppen unterscheiden können. Einmal bezeichnet „wijk" — noch im heutigen Dialekt Westflanderns — einen Teil des Ortes, häufig den um die Kirche oder den Gasthof; sodann wie bei Quentowik u. ä. Fällen (vielleicht auch bei Verbindung mit Flußnamen?) wäre doch wohl eine Ableitung von wik=Bucht anzunehmen; endlich bliebe eine dritte Gruppe übrig, bei der wik die Bedeutung einer Handelsniederlassung hätte.

Frl. Dr. von Winterfeld: Schon im Sachsenspiegel werden die Wiekhäuser als Steinbauten gegenüber den Holzbauten, die sonst üblich waren, hervorgehoben, sie sind als Vorratshäuser und zugleich auch als „feste" Häuser zu verstehen. In Westfalen und Oldenburg findet sich die Bezeichnung Wik für einen kleinen Ort noch in der Zeit nach 1500. Zur Erklärung der Ableitungssilbe -inge kann man auch unsere niederdeutschen Quellen heranziehen: Einlopinge Leute werden z. B. in Werden erwähnt, Neuzuzöglinge heißen in Westfalen Incomlinge. Selbst die Bezeichnung Wiching, Wiking findet sich, und zwar in der Bedeutung: Leute, die schuldenhalber weichen müssen.

Prof. Rörig: Man könnte vielleicht geradezu den Terminus Wik = Vorratshaus an den Anfang setzen, dann würde z. B. Wijk te Duurstede auf die Depots friesischer Kaufleute hinweisen. Für das eigentliche romanische Sprachgebiet ist aber wohl an der Ableitung von lat. vicus festzuhalten.

In der weiteren Diskussion wird von verschiedenen Rednern zur Verbreitung des Wortes „wik" in seinen verschiedenen Bedeutungen Stellung genommen.

Im Schlußwort erklärt Prof. Vogel, daß „wik" sehr wohl einfach „Siedlung" bedeuten kann. Aber für manche Gegenden und Zeiten ist es doch wohl prägnanter zu fassen. Vermutlich war es einmal (wie später „port") eine Art Modewort für Handelsniederlassungen. Ursprünglich ist es jedenfalls als „Zufluchtsstätte" aufzufassen, wohin dann auch Waren geborgen werden können. Es kommt darauf an, den historischen und ökonomischen Hintergrund dieser Namengebungsperiode aufzuzeigen, eine solche Betrachtung wiederum läßt erkennen, daß das Städtewesen im Nordseeraum aus mehreren verschiedenen Wurzeln erwachsen ist.

Prof. F. Vercauteren.

Die nordfranzösischen Civitates in der Karolinger-Zeit.

Früher hat man sich nur wenig mit den Civitates beschäftigt, in den letzten Jahrzehnten dagegen ist die einschlägige Literatur stark angewachsen. Neben den allgemein bekannten Untersuchungen z. B. von Rietschel, Pirenne und Dopsch existiert bereits eine größere Zahl von Spezial-Abhandlungen namentlich für die französischen und belgischen Gebiete.

Der Versuch einer zusammenfassenden Betrachtung läßt erkennen, daß sich im 9. und 10. Jahrhundert in den zwischen Seine und Maas gelegenen Bischofsstädten eine Reihe von Tatsachen bemerkbar macht, die auf eine Identität der städtischen Entwicklung in diesem gesamten Raume auf politischem, wirtschaftlichem und sozialem Gebiet hindeuten. Am Anfang des 9. Jahrhunderts findet sich in allen Civitates ein Beamter, der neben und gegenüber dem Bischof die königliche Macht vertritt. Seit dem Ende desselben Jahrhunderts ist jedoch die Gerichtshoheit des Vertreters der öffentlichen Gewalt allmählich zerbröckelt. Die Bischöfe, die Domherren, ja bisweilen die Grafen selbst, nahmen die Regalien in Anspruch. Freilich findet diese Besitzergreifung niemals plötzlich statt, sie ist vielmehr das Endergebnis einer Reihe von Usurpationen realer und personeller Rechte. Im einzelnen ist diese gleichsam schrittweise Entwicklung recht verschieden verlaufen. Der Comitatus kann vom Bischof, wie z. B. in Reims, durch Schenkung erworben werden, es kann zum Erwerb der Hoheitsrechte über einzelne Stadtquartiere, wie z. B. in Amiens, kommen; in Tournai z. B. finden wir ein Condominium zwischen Kanonikern und Bischof, z. T. haben die Könige sogar ihre Gewalt behaupten können, und endlich ist bisweilen der gesamte Prozeß, wie in Cambrai, von heftigen Kämpfen begleitet.

Zur wirtschaftlichen Entwicklung läßt sich in großen Zügen etwa folgendes bemerken: Wohl besitzt die karolingische Civitas einen Markt, aber seine ökonomische Bedeutung ist nur schwer zu beurteilen. Die Erwähnung von Schenken und Herbergen, wie z. B. in Reims und Chalons, darf nicht zu voreiligen Schlüssen führen. Man darf nicht vergessen, daß die geistlichen Körperschaften in dieser Zeit ausgedehnte Liegenschaften besaßen und über eine Organisation verfügten, die es ihnen gestattete, sich mit den Erträgnissen ihrer eigenen Ländereien ohne fremde Vermittlung wirtschaftlich selbst zu versorgen. Wenn man berücksichtigt, daß in einzelnen Fällen, wie z. B. in Soissons, diese Außengüter etwa 300 km entfernt lagen, dann wirft das ein Licht auf den nahezu autarken Cha-

rakter der Wirtschaft in den Bischofsstädten. Die schon an sich nicht allzu starke Handelstätigkeit hat ihren Sitz nicht in den alten Civitates, sondern in neuen Zentren, wie den portus.

Die städtische Bevölkerung ist sehr gering, im 10. Jahrhundert könnte man vielleicht Einwohnerzahlen von 2000 bis 6000 annehmen. Der Anteil der Kleriker ist außerordentlich hoch. Die Schicht der Freien verschwindet allmählich, indem die Stadtbewohner sich der Mundherrschaft eines Bischofs oder Abtes unterstellen. Gegen Ende des 10. Jahrhunderts wird für die nichtgeistlichen Stadtbewohner die Unfreiheit zur Regel, sie haben sich der familia des einen oder anderen Heiligen eingeordnet.

Diskussion:

Prof. Rörig: Die Entwicklung zwischen Seine und Maas verlief völlig entsprechend derjenigen der deutschen, namentlich der rheinischen Städte. Hier wie dort löst sich im 10. Jahrhundert die Immunität vom Grundbesitz und strebt nach Gesamtherrschaft. Daraus ergibt sich die Unfreiheit (Frondienste) der Gesamtheit. Um 1100 erfolgt dann der Umschwung, und zwar nicht von den alten Civitates her, sondern von den fernhändlerischen Neusiedlungen. Von hier aus wird nun die stadtherrliche Gewalt unterhöhlt, so, wie diese früher die gräfliche unterhöhlt hatte. Jetzt entsteht das Wort „Stadtluft macht frei". Gerade wegen dieses Umschwunges sei doch wohl die spätere Stadt (Fernhändlerstadt mit politischem Ehrgeiz) ziemlich stark zu trennen von den alten Civitates.

Frl. Dr. von Winterfeld: Aus der Ähnlichkeit zwischen der Entwicklung in Nordfrankreich und Flandern und der in Deutschland darf nicht ohne weiteres eine Gleichheit gefolgert werden. Nicht überall kam es in den deutschen Städten bis zur völligen Unfreiheit der nichtgeistlichen Bevölkerung. Und auch die alten Civitates sind zum Teil schon lebhafte Fernhandelsplätze. In Tiel und Köln begegnen uns schon im 10. Jahrhundert Gilden, also war doch wohl schon bürgerliche Kraft und Handelsstreben vorhanden. Diese Anfänge bauen sich dann in späterer Zeit weiter aus und finden Unterstützung durch die Gottesfriedens-Bewegung, die wohl auch zur Freiwerdung der Städte beigetragen haben mag.

Prof. Ganshof: Man erwarb sich wohl zunächst nicht die juristische Freiheit, sondern die praktische. Juristisch Freie wurden absichtlich juristisch unfrei, um praktisch frei zu sein, siehe die familiae der Klöster! Daß es im übrigen auch im 10. Jahrhundert schon Anfänge von Großhandel gab,

ist sicher und entspricht auch der Ansicht des Vortragenden, der hier z. T. mißverstanden zu sein scheint.

Prof. Rörig: Die Kopfzinspflichtigkeit war allerdings praktisch völlig unwesentlich und kein ernstes Mittel der Freiheitsberaubung. Die Befreiungsbewegung der bürgerlichen Oberschicht richtete sich auch tatsächlich nicht gegen die Zinspflicht, sondern gegen die Belastung mit Bannfronpflichten, wie etwa in Straßburg. Sie allein verursachten drückende Unfreiheit. Ein Unterschied in der Entwicklung des französischen und des deutschen Städtewesens sei allerdings zuzugeben: in Frankreich entwickelte sich der neue Portus unabhängig von der alten Civitas und getrennt von ihr, in Deutschland dagegen (wie z. B. bei der Kölner Rheinvorstadt) im Rahmen der alten Stadt.

Donnerstag, den 12. September. Prof. Dr. F. L. Ganshof.

Die räumliche Entwicklung der Städte Flanderns und Brabants im Mittelalter (mit Lichtbildern).

In der Entwicklung der flämischen Städte einerseits und der Städte Brabants andererseits fallen große Ähnlichkeiten auf. Die gleichen Phasen kehren hier wie dort wieder, nur mit einer zeitlichen Verschiebung von einem halben bis zu einem ganzen Jahrhundert. Die brabantischen Städte haben sich erst dann entwickeln können, als die Städte Flanderns schon eine ziemlich große Bedeutung erreicht hatten, nämlich im 12. Jahrhundert. Diese zeitliche Differenz findet ihre Erklärung in den Handelsbeziehungen zwischen Flandern und dem Rhein, die ihren Weg über Brabant nahmen.

Die Städte Flanderns und Brabants haben sich neben einem vorstädtischen Kern, wie ihn das gräfliche castrum darstellt, gebildet. Die eigentliche Keimzelle der Stadt war der portus oder das suburbium, d. h. eine Niederlassung von Kaufleuten, die sich neben den Wällen des castrum im 10. bzw. 11. Jahrhundert ansiedelten. Sobald die Stadt zu einer gewissen Bedeutung gelangt ist, ihre Bevölkerung es zu einer Art Wohlstand gebracht hat und eine bestimmte Autonomie auf den Gebieten der Rechtsprechung und Verwaltung erreicht hat, kommt es zur Anlage einer eigenen Stadtbefestigung. In dieser ersten Stadtmauer ist eine Etappe der räumlichen Entwicklung der Stadt gegeben. In Flandern gehört dieser erste Mauerring dem Anfang des 12. Jahrhunderts, in Brabant dagegen dem Ende des 12. oder dem Anfang des 13. Jahrhunderts an.

Das 12. und das 13. Jahrhundert in Flandern, das 13. und das 14. Jahrhundert in Brabant, bringen auch bedeutende Änderungen im Stadtbild hervor. Der Steinbau verdrängt bei öffentlichen Bauten mehr und mehr den Holzbau. Es ist eine Zeit ungeheurer Entwicklung nicht nur in baulicher Beziehung, sondern auch in Richtung der Bevölkerungszunahme. Außerhalb der Stadtmauern entstehen neue Stadtviertel. Der alte vorstädtische Kern, das castrum, hat keine Bedeutung mehr: seine Mauern werden geschleift und der Graf oder Herzog bezieht für gewöhnlich eine neue, palastartige Wohnung.

Die Bevölkerungszunahme und namentlich die Entwicklung der von den Städtern bewohnten Außenviertel macht eine Ausdehnung der Stadtbefestigungen notwendig: hier stehen wir vor einer zweiten Etappe der räumlichen Entfaltung der Stadt. Diese neue, zweite Befestigungslinie wird in Flandern gegen Ende des 13., in Brabant erst im Laufe des 14. Jahrhunderts angelegt. Ihre Anlage erfolgt aber viel zu großzügig. Denn schon im 14. Jahrhundert weicht die Blüteperiode der flandrischen Städte einem deutlichen Rückgang, und im 15. Jahrhundert läßt sich eine ähnliche Erscheinung auch in Brabant beobachten. Innerhalb der neuen Mauerlinie bleiben größere Flächen unbebaut, ja bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts haben sich die meisten Städte nicht über diesen (seitdem zu Anlagen umgewandelten) zweiten Befestigungsring hinaus ausgedehnt. Eine Ausnahme stellt freilich Antwerpen dar, das im 15. und 16. Jahrhundert zwei neue Befestigungslinien erhalten hat, in Zeiten, die der weltberühmten Hafenstadt zur größten Blüte verholfen haben.

Die verschiedenen Einzelbeispiele (Brügge, Gent, Brüssel, Antwerpen, Löwen; auch Tournai und Mecheln, deren Entwicklung parallel mit der der flandrischen und brabantischen Städte verläuft) zeigen Städte, die organisch entstanden und gewachsen sind. Gründungsstädte sind in diesen Gegenden immer sehr klein geblieben, wie das Beispiel Ostendes oder Nieuwpoorts zeigt.

Diskussion:

Prof. Gosses: Besteht nicht ein Zusammenhang zwischen portus und castrum insofern, als das castrum (man denke an die Normanneneinfälle) den Bewohnern des portus als Zufluchtsstätte bei kriegerischen Überfällen gedient hätte? Kann man nicht gewisse Vergleiche mit den Burgen König Heinrichs I. anstellen? Muß man nicht weiterhin bedenken, daß der Graf ursprünglich fast ständig auf Reisen ist und da-

her keine umfangreiche Residenz benötigt? Wenn in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts die Grafen ihre alten Kastelle verlassen, dann liegt das doch wohl ebenso sehr wie am Erstarken der Städte daran, daß sie jetzt zu ihrer neuen dauernden Residenz mehr Platz brauchen, als er ihnen in den alten Kastellen zur Verfügung stand.

Prof. Ganshof: Das trifft für Brabant vielleicht zu, nicht aber für Flandern. Es ist auch zu beachten, daß in manchen Fällen der Graf z. B. lieber im Kloster residiert als in der Stadt. Mit der Raumfrage kann man dieses Teilstück der Entwicklung nicht ohne weiteres erklären!

Prof. Vogel: Die Wichtigkeit vergleichender Studien zwischen dem Westen und Deutschland muß besonders hervorgehoben werden. Für die reichsdeutsche Städteforschung ergeben sich aus dem zur Debatte stehenden Vortrag u. a. folgende Fragen: 1. Welche Bedeutung hat die äußere Umwallung des castrum? 2. Hat das castrum auch rechtliche Bedeutung? 3. Seit wann taucht portus in der Bedeutung „Handelsplatz" auf und wie läßt sich diese Bedeutung noch näher präzisieren? 4. Das Stagnieren der räumlichen Entwicklung der Städte im späteren MA. findet seine Parallelen auch in Deutschland, u. a. sprechen dabei die großen Seuchen und die Entvölkerung des platten Landes mit; haben in Flandern und Brabant ähnliche Ursachen mitgewirkt?

Prof. Ganshof: Zu den aufgeworfenen Fragen läßt sich etwa folgendes sagen: 1. Die äußere — weitere — Umwallung des castrum ist erst ein Ergebnis neuerer Forschung und bisher nur aus schriftlichen Quellen erschlossen. Gründe militärischer Art sind wahrscheinlich (Verteidigungsmaßnahmen der Grafen gegen Heinrich III. und Nachfolger). 2. Das castrum scheint keine besondere rechtliche Bedeutung gehabt zu haben. 3. Die Bezeichnung „portus" kommt schon sehr früh (karolingische Zeit) in der Bedeutung „Handelsplatz" vor. 4. Die Gründe für die Stagnation in der Stadtentwicklung Flanderns und Brabants sind ähnliche wie in Deutschland.

Prof. Rörig: Die Frage des Rückgangs in der städtischen Entwicklung muß differenziert behandelt werden. Ein allgemeiner Rückgang liegt nun doch nicht vor! In Antwerpen verhält es sich z. B. anders als in Löwen, ebenso liegen die Dinge letzten Endes auch in Deutschland. Die großen Zusammenhänge, die den in Flandern beobachteten Rückgang hervorrufen, wirken sich ebenso im eng verbundenen hansischen Raum aus, während zur gleichen Zeit, wo Antwerpen aufsteigt, die oberdeutschen Städte anwachsen. Hier offen-

bart sich ein Zwiespalt in der Entwicklung, der sich für Deutschland durch die Namen Lübeck — Nürnberg, für den flandrischen Raum durch die Namen Brügge — Antwerpen bezeichnen läßt.

Prof. Merk: Wenn man castrum einfach als „Fluchtburg" auffaßt, dann ließe sich die erste Befestigungserweiterung lediglich als Folge der Bevölkerungsvermehrung im Land erklären, ohne daß man gezwungen ist, eine städtische Ansiedlung anzunehmen.

Prof. Huyskens.

Aachens verfassungsrechtliche und wirtschaftliche Entwicklung.

Der Vortragende bezeichnete es als seine Aufgabe, über das angezeigte Thema hinaus den Teilnehmern ein Gesamtbild der Entwicklung Aachens zu vermitteln. Da sich seine Ausführungen wesentlich an die zahlreichen Lichtbilder anschlossen, lassen sich die Einzelheiten hier nicht wiedergeben. Durch die Übersicht über die Entwicklung des Stadtgrundrisses und des Bauwesens erhielten die Teilnehmer ein festes Gerüst, in das sich die Einzeleindrücke der auf den Vortrag folgenden Stadtbesichtigung, die unter der liebenswürdigen Führung des Vortragenden stattfand, gut einordneten. So wurde Aachen nicht nur äußerer Tagungsort, sondern auch lebendiges Beispiel städtischer Entwicklung.

In dieser Entwicklung zeigen sich Parallelen zu den Vorgängen, die in den vorangegangenen Referaten ihre Darstellung fanden. Neben der königlichen Pfalz tritt ein vicus auf als Keimzelle des späteren städtischen Lebens, das gegen Ende des 12. Jahrhunderts, als Aachen eine steinerne Stadtbefestigung erhält, schon zu großer Kraft gediehen ist. Die Sonderstellung Aachens ist aber ebenso bemerkenswert. Als Krönungsstadt durch weitgehende Privilegien begünstigt, konnte Aachen auch wirtschaftlich in erheblichem Maße eigener Initiative folgen und bedurfte z. B. auch nicht der Anlehnung an die Hanse. Die Wirtschaftsbeziehungen Aachens reichen sehr weit, Vergünstigungen in Venedig zeichnen die Stadt vor allen anderen deutschen Städten aus. Verbindung über weite Räume zeigen auch die Pilgerzüge aus dem Südosten, die im Zusammenhang mit dem Vordringen der ostdeutschen Kolonisation in die Balkan- und Donauländer stehen. Insgesamt ist die starke Tendenz Aachens nach Süden, ebenso wie die große Bedeutung der königlichen Verwaltung für das Wirtschaftsleben im 11. und 12. Jahrhundert hervorzuheben.

Eine Diskussion fand nicht statt. Im Anschluß an den Vortrag fand eine Führung durch das Rathaus und, nach dem gemeinsamen Mittagessen, eine Besichtigung des Münsters statt, wobei Prof. Buchkremer (Aachen) einen erläuternden Vortrag hielt.

Nachmittags-Sitzung. Dr. N. B. Tenhaeff.

Güterverkehr und Zollstätten am Niederrhein. (Ein Beispiel aus dem Jahre 1502.)

Das Thema der Tagung: die Stadt im niederdeutschen Raum, könnte einem holländischen Historiker sehr wohl Anlaß geben, die Entwicklung des holländischen Sondertyps deutlich zu skizzieren. Im großen und ganzen ist jedoch diese Entwicklung völlig klar, seitdem Walther Vogel zeigte, wie der holländische Seefahrer sich die Ostsee eroberte, und Robert Fruin uns das Bild entwarf, wie Ostseefahrt und mittelländische Fahrt harmonisch zusammenwuchsen, zu großer kolonialer Tätigkeit führten und die Bildung holländischen Reichtums und holländischer Eigenart bewirkten. Diese Neuorientierung des ökonomischen Lebens soll aber den Historiker auch dazu bringen, des vorher Gewesenen zu gedenken. Völker und Städte verbindend strömte immerdar der Rhein. Noch im 15. Jahrhundert sind die niederrheinischen Zusammenhänge ziemlich stark, Köln spielte doch irgendwie die Rolle eines geistigen Zentrums. Nur erwies sich leider der schöne Strom trotz seiner naturgegebenen verbindenden Eigenschaften als ein Hindernis ökonomischer Beziehungen, das kaum seinesgleichen fand. Da wir nun vom Güterverkehr am Niederrhein bisher nur wenig wirklich anschauliche Vorstellungen haben, wird eine Separatrechnung der Utrechter Domfabrik über den Ankauf von Bausteinen und ihren Transport von Koblenz und Köln nach Utrecht unsere Aufmerksamkeit verdienen.

Gerard Zoudenbalch, ein Utrechter Domherr, war offenbar im Januar 1502 in Köln anwesend und machte den Versuch, durch die Praxis festzustellen, ob es sich lohnte, in der Kölner Gegend Steine anzukaufen und sie in eigenem Betriebe nach Utrecht zu befördern. Die reichlich detaillierte Rechnung erlaubt uns nun, jede Einzelheit des Vorgangs genau zu betrachten. Wir erhalten dadurch ein recht lebendiges Bild der Rheinfahrt ab Köln im Anfang des 16. Jahrhunderts.

In Koblenz kaufte sich der Domherr ein kleines, in Köln ein größeres Quantum Bausteine. Er mietete sich Koblenzer Schiffer, die ihm — mit in Köln gekauften Booten — die

Steine aus Koblenz holten und die in Köln gekauften Bausteine dortselbst beiluden. Auch hatte er sich um einen Sachverständigen bemüht, damit dieser ihm die Steine so billig wie möglich an Andernach, Linz und Bonn vorüber brachte. Schon auf dieser Strecke beliefen sich allein die reinen Zollgebühren auf 130% des Warenwertes! Der weitere Transport ab Köln war vom Domherren gründlich vorbereitet. Mit verbrieften und besiegelten Zollvergünstigungsversprechen versehen, mit drei, später vier Booten, mit neun Mann Schiffspersonal und Dienerschaft, fing Zoudenbalch seine unglaublich teure Fahrt an. Es läßt sich genau feststellen, wieviel der Domherr in Zönns, Düsseldorf, Kaiserswerth, Orsoy, Berck, Emmerich, Lobith, Huissen und Arnheim zu zahlen hatte. Diese neun Zollstätten unterhalb Kölns beanspruchten ungefähr das Zweifache des Wertes der gekauften Bausteine. An der Emmericher Zollstätte läßt sich beobachten, wie sich der ermäßigte Zolltarif zu den Normalgebühren verhielt: betrugen diese 25 rh. g., so stellte sich jener auf 9 rh. g. Man wird also die normalen Zollsätze, wenn man die eventuelle Ungeschicklichkeit des Domherrn-Kaufmanns mit in Rechnung stellt, auf mindestens das Doppelte des ermäßigten Tarifes veranschlagen müssen. So kommt man für den Transport ab Köln zu einer Schätzung der Zollgebühren in Höhe von mindestens 360% des Warenwertes. Vermutlich wird jedoch die Zahl noch höher anzusetzen sein. Dazu kamen nun noch für allgemeine Kosten während der Fahrt und für den Kauf der vier kleinen Schiffe wiederum 100% des Warenwertes.

Es ist klar, daß bei der Erschwerung des Rheinverkehrs durch die Überzahl der Zollstätten das ökonomische Leben verkümmerte. Zur Erkenntnis der Sonderstellung des nordniederländischen Wirtschaftsgebietes wäre es wichtig, diese Hemmnisse des Rheinverkehrs in ihrer Entwicklung und Steigerung eingehend zu überprüfen. Dazu sollte das Beispiel aus dem Jahre 1502 auch ein Beitrag sein.

Diskussion:

Prof. Kuske: Klagen über die unbillige Höhe der Zölle sind in dieser Zeit allgemein verbreitet. Bei der Untersuchung der Frage, inwieweit derart hohe Zölle berechtigt waren, kommt man doch wohl zu dem Ergebnis, daß nur ein kleiner Teil dieser Einnahmen zur Erhaltung der Leinpfade, Polizei im weiteren Sinne und Geleit verwendet wurde. Die Zölle haben durchaus fiskalischen Charakter.

Prof. Vogel: Ähnliche Zollschikanen wie in den deutschen Gebieten finden sich auch in Frankreich und England. Freilich erreichen sie dort nicht das Ausmaß wie bei uns. Wie sehr man sich aber hüten muß, die Bedeutung der Zollbelastung zu überschätzen, zeigt das Beispiel des elsässischen Weins. Zweifellos wurde durch die Rheinzölle seine Verbreitung gehindert, er blieb aber trotzdem im Spätmittelalter Ausfuhrartikel von weitreichender Bedeutung.

Prof. Rörig: Man muß die einzelnen Perioden schärfer auseinanderhalten. Das 16. Jahrhundert war in Bezug auf die Zollplagen viel schlimmer als das Mittelalter. In Koblenz bestanden z. B. im 12. Jahrhundert geregelte Tarife, durchaus im Gegensatz zur willkürlichen Handhabung in späterer Zeit. Weiterhin bestanden im MA. in den meisten Fällen auch Gegenleistungen für die erhobenen Zölle. Zoll als Entgelt von Leistungen — dieser Sinn ging dann verloren, das Verhängnis des Fiskalismus brach herein, eng verbunden mit Korruptionen.

Prof. Reincke: Noch im 14. Jahrhundert war der Wasserweg billiger als der Landweg, in Lübeck wird z. B. beim Empfang Karls IV. noch elsässischer Wein aufgetragen. Durch die Zollplackereien auf den Flüssen wurde der Verkehr dann immer stärker auf den Landweg abgedrängt, wo die Bedingungen günstiger waren.

Die weitere Diskussion bringt eine Reihe von Einzelbeispielen zur Tariffrage (Nichtöffentlichkeit der Tarife, verschiedene Höhe, Rheinzoll zeigt die tollste Verwilderung).

Prof. Dr. Kuske.

Die Entwicklung der Landes- und Stadtwirtschaft auf dem nordwesteuropäischen Festland im Mittelalter.

1. Die weltwirtschaftliche Stellung der Länder des nordwesteuropäischen Festlandes wird gegen den Süden und den Norden Europas klar bestimmt. Sie ergänzen sich selbst durch die eigenartigen Erzeugnisse Südeuropas und des Orients, und sie vermitteln diese den nördlichen Breiten. Der Seeweg und die Rheinlinie sind die seit dem 11. Jahrhundert ganz besonders deutlich hervortretenden Verkehrsgrundlagen. Dem Norden treten die nordwesteuropäischen Länder mit einer besonderen natürlichen Eigenart gegenüber, die der des Südens zu ihnen entspricht. Sie ergänzen ihn in seinen naturgegebenen Lücken bei der Produktion von Getreide, Brauereirohstoffen, Wein, Öl und Fasern bzw. Geweben. Sie nehmen von ihm seine see-, wald- und metallwirtschaftlichen Überschüsse.

In dem Aufbau des Fernhandels wirken sich weitere zahlreiche Einzelfaktoren aus: Bedarfsgruppen wie die der Fette, der Süßstoffe; psychische Momente religiöser und sozialer Art im Bedarf; die Holzarmut Englands und der benachbarten westeuropäischen Küstenländer, die Stein-, Metall- und Holzarmut der Niederlande. Dieses Fernhandelssystem wir in sich meist durch die Stadtwirtschaft getragen und vermittelt, und zwar durch deren bevorzugteste Zentren an den Küsten und im Binnenlande. Dazu beeinflußte es deren Produktionssystem insofern, als seine Waren die Rohstoffgrundlagen für neue, nicht bodenständige Gewerbe wurden, wie z. B. des Baumwollen- oder Seidenhandwerks und -verlags in den Rheinlanden und den Niederlanden mindestens seit dem 12. Jahrhundert.

2. Die kontinentalen und nordwesteuropäischen Länder waren einander in ihrer wirtschaftlichen Richtung von ihren natürlichen und völkischen Bedingungen aus nahe verwandt, in ihrer Getreide- und Vieh-, ihrer Faser-, Öl- und Holzgewinnung und Verarbeitung, — ebenso in den vom Menschen selbst ausgehenden Methoden, zu verbrauchen und zu produzieren. Gleichwohl ergab sich seit vorgeschichtlichen Zeiten eine landschaftliche Differenzierung in den Leistungen, die mindestens seit dem früheren MA. zu einer dauernden gegenseitigen kommerziellen Verflechtung führte. Diese wurde unentbehrlich. Im Laufe der Jahrhunderte verfeinerte sich diese individuelle Landeswirtschaft in steigendem Umfange. Das drückte sich am stärksten im Gewerbe aus, in dem der althistorische Bauer, der nicht nur wie der später mittelalterliche rein agrarisch, sondern zugleich gewerblich tätig und wehrhaft war, weitgehend dauernd neben dem Bürger der Städte die Entwicklung trug. Manche Einzelgebiete führte er durch seine nie unterbrochene gewerbliche Arbeit in neuzeitliche Industriebezirke über. Seine eigene Wehrhaftigkeit muß ihn bis ins frühere Mittelalter erheblich in diesem Zug zu gewerblichen Leistungen bestärkt haben.

Zweierlei tritt als Grundtatsache dieser in Eigenarten gegliederten nordwesteuropäisch-kontinentalen Landeswirtschaft auf: a) Die durch entsprechend günstige Bedingungen der Natur veranlaßten Überschüsse der Produktion über den Bedarf des einzelnen Landes, wobei „Land“ als organischer, nicht als politischer Zusammenhang gemeint ist. b) Der von den natürlichen Abweichungen und denen der Menschen bedingte Aufbau der Sorten bei allen diesen nach Gattung und Menge gleichen Gütern. Sortenaustausch und Sortenprobleme bewegen die nordwesteuropäische, wie die gesamteuropäische Wirtschaft im MA. bereits lebhaft.

Innerhalb des hier abgegrenzten kontinentalen, in sich stark verflochtenen Wirtschaftsraumes von Nordfrankreich bis zur Elbe zeichnen sich u. a. mit klaren dauernden Überschüssen für die anderen ab: Die Küstengebiete mit ihrer Seewirtschaft (Salz, Fische, Seefette); Flandern und Brabant (Tuche, Pferde, Leinwand, Leder); Süd- und Nordholland zugleich mit Festlands-Wirtschaft auf Rinder- und Molkereierzeugnisse; Friesland und die Nordseelandschaften bis Holstein (Schlachtrinder, Schlachtprodukte, Pferde); das Münsterland (Schweine, Flachs, Hanf, Eichen); der Hellweg (Getreide, Brauereirohstoffe, Öl); die östlich anschließenden Landschaften bis zur Weser (Flachs, Schafe, Holz); die links-niederrheinische Ebene (Getreide, Öl, Handelspflanzen); das südlichere Rheinland (Wein). Alle Gebiete der Niederungen bildeten irgendwie Textilwirtschaft nach Sorten aus.

Von den Ardennen bis zum Harz über Eifel, Westerwald, Bergisches- und Sauerland sowie die Weserberge stehen jenen Gruppen gegenüber die Bergländer mit ihrer Wald-, Berg- und Metallwirtschaft, ihrer Holzausfuhr über die Flüsse, der Umwandlung des Holzes über die Kohle in Metalle und Metallwaren oder in Glas, und mit dem Export all dieser Erzeugnisse unter Betonung der Nordrichtung. Diese Bergländer werden aber von jenen nordwärts gelegenen, sich bis zur Küste erstreckenden Gebieten ständig in ihrem Verpflegungs-Defizit schon im MA. ergänzt.

Die gesamte deutsche Seite unterscheidet sich von der westlich benachbarten in der Textilwirtschaft durch Bevorzugung fester Mittelsorten gegenüber der westlichen verfeinerten Modeware. Sie betont vielseitiger die Metallverarbeitung.

3. Die Aufgabe der Stadtwirtschaft besteht in dem handelsmäßigen, teilweise dazu fertiggewerblichen Ausgleich dieser Landesdifferenzierung. Sie ist damit der Landeswirtschaft untergeordnet. Diese Funktionen ordnen sich nach Haupt- und Zwischenmärkten. Es sind dies im späteren MA. einmal Brügge, Antwerpen, Deventer, Köln, Bremen, Hamburg; sodann zweite Größen wie Brüssel, Bergen op Zoom, Wesel, Münster, Osnabrück, Dortmund, Soest usw.; und endlich die sich linienmäßig für Absatz und Aufkauf einschiebenden kleinen Märkte vom Emsland bis zur Elbe, an Maas, Rhein, Ems, Lippe, Ruhr, am Hellweg und in den Bergländern usf.

Die Stadtwirtschaft ist daneben aber selbständig fundiert als örtliche Versorgungswirtschaft, in der die militärischen Erfordernisse stark überwiegen. Verfallen doch mit deren

Erledigung seit dem 16. Jahrhundert alsbald auch die entsprechenden Gewerbe überall in vielen Städten zu einem sehr großen Teile, wie z. B. das Tuchgewerbe oder die Metallhandwerke (vgl. die klare Schilderung dieser Seite der Stadtwirtschaft in der Neusser Chronik von Wierstrat v. 1475).

Die Ausgleichsfunktionen im Dienste der Landeswirtschaft verleihen den darin umfänglicher beteiligten Städten schon im MA. auffallende Eigenarten in Seewirtschafts-, Vieh-, Getreide-, Bier-, Holz-, Metallhandels- und z. T. -gewerbestädten.

4. Die produktionelle und kommerzielle Verflechtung der Landschaften hat ihre Parallelen in zahlreichen wesensverwandten oder sie fördernden Erscheinungen, inneren Wanderungen der Menschen, Kreditverflechtung, Münzumlauf, Städte- und Landfriedensbünden, landeswirtschaftlicher innerer Auswirkung der Hanse, und endlich in der seit dem 15. Jahrhundert beginnenden Wirtschaftspolitik der öffentlich-rechtlichen Länder.

Diskussion:

Prof. Sneller: Bei der Aufstellung „ökonomischer Landschaften" muß ein scharfer Unterschied zwischen den Ost- und Westniederlanden festgehalten werden. Bei den Westniederlanden wirken vor allem Einflüsse von England und Flandern mit, während die Ostniederlande mehr zum Hansegebiet tendieren. Der Austausch zwischen Ost und West fand in der Jjssel-Gegend statt. Allgemein besteht die Gefahr, bei großen Überblicken das gesamte niederländische Gebiet zu stark von Osten zu sehen.

Lic. De Roover.

Die rechtliche und wirtschaftliche Organisation des Münzhandels und Kreditgeschäftes in Brügge.

In seinem bekannten Buche über den Kredithandel in Belgien während des Mittelalters machte G. Bigwood einen recht scharfen Unterschied zwischen den großen italienischen Bankhäusern mit weltumfassenden Beziehungen einerseits und den Lombarden und einheimischen Wechslern andererseits. Bei der Beschäftigung mit den im Brügger Stadtarchiv aufbewahrten Handlungsbüchern von Collard de Marke und Guillaume Ruyelle konnten wir auch Nachforschungen über

die rechtliche und wirtschaftliche Organisation des Geldhandels und des Kreditgeschäftes in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts anstellen. Sie ergaben, im Widerspruch zu dem, was Kulischer in seiner Abhandlung „Warenhändler und Geldausleiher im MA." behauptet, eine Bestätigung der von Bigwood unternommenen strengen Scheidung der Geldhändler in verschiedene Klassen.

Aus unseren Untersuchungen geht hervor, daß nur die italienischen Handelshäuser oder deren Vertreter in Brügge die großen Geldgeschäfte — auch mit dem Ausland — betrieben und sich auch mit Warenhandel abgaben. Einige, wie z. B. Jean Interminelly, der derselben Klasse von Großfinanziers und Händlern zuzurechnen ist, standen als Münzmeister im Dienste des Grafen von Flandern. Von einem besonderen rechtlichen Statut ist in den Urkunden keine Spur zu entdecken.

Die Lombarden oder „die großen Cahorsinen", wie man sie gewöhnlich in Brügge nannte, bildeten eine durchaus besondere, privilegierte Gesellschaft. Ihre Rechte sind in einer Urkunde des Jahres 1358 festgesetzt. Danach wird ihnen die Erlaubnis gegeben, sich in Brügge aufzuhalten und verzinsliche Darlehen zu gewähren. Von der wirtschaftlichen Tätigkeit der Cahorsinen oder Lombarden in Brügge ist nur wenig Sicheres bekannt. Wahrscheinlich streckten sie, wie in den anderen Städten der Niederlande, den kleinen Leuten Geld gegen Mobiliar-Pfänder vor.

Neben den Lombarden gab es noch die einheimischen Wechsler. Anfänglich beschränkte sich ihre Tätigkeit auf den bloßen Handwechsel. Die Handlungsbücher von Collard de Marke und Guillaume Ruyelle zeigen uns jedoch, daß sie im 14. Jahrhundert überwiegend Bankgeschäfte führten. Nur ausnahmsweise nehmen sie Überweisungen ins Ausland vor, und ihre Kundschaft reicht denn auch nicht über die Stadtgrenzen hinaus.

Außerdem gab es in Brügge Wucherer, die das Gebiet der Propstei und des Kapitels bewohnten und infolgedessen den Gemeindeverordnungen nicht unterstanden. Über die finanziellen Unternehmungen dieser Wucherer des Propstei-Gebietes weiß man nichts genaues. Anscheinend war aber ihre Rolle nicht sehr bedeutend, vielleicht waren sie nur Pfandleiher wie die Lombarden.

In der Diskussion wurden vornehmlich Einzelfragen an den Vortragenden gerichtet und von ihm beantwortet.

An das gemeinsame Abendessen schloß sich der Vortrag von Dr. K. Flügge.

Die Einwohnerzahlen der deutschen Städte um 1500.

Während früher die Einwohnerzahlen der mittelalterlichen Städte überschätzt wurden, weil man den übertreibenden zeitgenössischen Darstellungen glaubte, entdeckte C. Hegel bei seinen Forschungen zur Nürnberger Geschichte die Listen einer Volkszählung und stellte fest, daß Nürnberg um 1450 nur rund 20 000 Einwohner gehabt haben kann. Nun begann man allgemein an den überlieferten großen Zahlen zu zweifeln; man errechnete aus Steuerlisten, Häuserlisten und ähnlichen Quellen für eine Reihe von Städten Einwohnerzahlen, die der Nürnberger Zählung entsprachen. Jastrow faßte 1886 die Methoden und Ergebnisse der bisherigen Forschung zusammen, Bücher bestätigte im gleichen Jahre durch seine Veröffentlichung über die Bevölkerung der Stadt Frankfurt am Main, daß die Einwohnerzahl der größeren deutschen Städte am Ausgang des Mittelalters nicht sehr hoch gewesen sein kann. Im Vordergrund aller dieser Untersuchungen hatten bisher fast ausschließlich die wirtschafts- und verfassungsgeschichtlich interessanten „Großstädte" des Mittelalters gestanden. Da waren es Ermisch und Stuhr, die erstmalig für zwei Territorien, Sachsen und Mecklenburg, die Gesamtheit oder einen großen Teil der Städte hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl untersuchten. Es zeigte sich, daß die unbedeutenden Landstädte wirklich sehr klein gewesen sein müssen.

Der Plan, die Einwohnerzahlen der deutschen Städte für die Zwecke eines von Prof. W. Vogel und Prof. Dr. Koetzschke vorbereiteten Historischen Atlas kartographisch dazustellen, stellte neue Probleme. Die Karte erfordert, um mit ihr Vergleichungen anstellen zu können, Vollständigkeit. Das führt zu den Fragen, welche Siedlungen sind Städte, wann sind sie Städte geworden, welche Kriterien für den Begriff Stadt sind anzuwenden? Der rechtliche Begriff „Stadt" ist selbst fließend, reicht aber auch zur Erfassung aller städtischen Siedlungen nicht aus. In weiten Gebieten — Nordwestdeutschland und Bayern — traten vielfach die Märkte als Träger städtischer Funktionen im Wirtschaftsleben auf. Bei vielen Städten ist ein Gründungsjahr nicht mehr festzustellen, die Ersterwähnung ist häufig ein sehr wenig besagendes Datum. Bei den nicht gegründeten Städten liegen die einzelnen Kriterien der Stadtwerdung zeitlich oft sehr auseinander, Mauerbau, Rechtsverleihung, Markt, Münze, Erst-

erwähnung als civitas. Bei diesem Stand der Dinge kann Vollständigkeit nur erstrebt, kaum je erreicht werden, zumal über die abgegangenen städtischen Siedlungen für manche Gegenden kaum Untersuchungen vorliegen.

Für die Feststellung der Einwohnerzahlen kann man nur in seltenen Fällen wie in Nürnberg und einigen anderen Städten auf Zählungen fußen. Meistenteils muß anstelle der Zählung die Berechnung treten. Ausgedehnte Archivreisen förderten ein umfangreiches, an Wert äußerst verschiedenes Material zutage. Steuerlisten, insbesondere Türkensteuerregister des 16. Jahrhunderts, Musterungslisten, Häuserlisten und evangelische Kommunikanten-Register, die die Zahl der zum Abendmahl zugelassenen Personen enthalten, sind die wichtigsten Hilfsmittel. Besondere Schwierigkeiten bietet das Auffinden eines geeigneten Multiplikationsfaktors, der je nach der Stadtgröße und dem Entwicklungsstand des Territoriums verschieden sein kann. Kleinere Städte und östliche Territorien scheinen größere Durchschnittszahlen für die Familiengröße gehabt zu haben als andere. Immerhin bedarf die kartographische Darstellung nicht so sehr genauer Zahlen als der Erkenntnis, zu welcher Größenklasse jeweils eine Stadt gehört hat. Da unschwer zu erkennen ist, daß die Mehrzahl der Städte sehr klein gewesen ist, spielt es meistens keine Rolle, ob der Faktor mit 4 oder 5 anzusetzen ist. Überall hat es sich erwiesen, daß die Familiengröße (im Durchschnitt!) höchstens 5 Personen betragen hat. Über die Feststellung von Mindesteinwohnerzahlen werden wir nicht hinauskommen. Beträchtlich schwieriger wird die kartographische Darstellung durch die Frage der zeitlichen „Gleichschaltung", d. h. es muß ein Stichjahr gewährt werden, auf das die naturgemäß für die verschiedensten Jahre gefundenen Quellenangaben ausgerichtet werden müssen. Hierbei sind die geradezu erstaunlichen Schwankungen der Einwohnerzahl mancher Städte wohl zu beachten und Pestfälle, Krieg, große Brände usw. von Fall zu Fall einzurechnen. Allerdings erleichtern auch hier die Kategorien die Arbeit. Gliedert man nach den so gewonnenen Ergebnissen die deutschen Städte des Spätmittelalters in sieben Gruppen, nämlich:

1. über 20 000 Einwohner,
2. von 15—20 000 Einwohner,
3. von 10—15 000 Einwohner,
4. von 5—10 000 Einwohner,
5. von 2— 5 000 Einwohner,
6. von 1— 2 000 Einwohner,
7. unter 1 000 Einwohner,

so ergibt sich, daß die beiden letzten Gruppen die weitaus stärksten, besonders im Nordosten sind. In Mitteldeutschland, im Südwesten und im Westen, häufen sich auch die Mittelgrößen. Über 20 000 Einwohner hatten um 1500 nur elf Städte, bei denen nicht einmal alle ausreichendes Quellenmaterial für eine Berechnung boten, sondern deren Einwohnerzahl auf Grund der Arealgröße und wirtschaftlichen Blüte geschätzt worden ist. Es handelt sich um folgende elf Städte: Köln, Straßburg, Augsburg, Nürnberg, Prag, Wien, Danzig, Lübeck, Braunschweig, Magdeburg und Breslau. Für einen großen Rest von Städten wird man überhaupt nur durch Schätzung zu einem Ergebnis gelangen, weil sämtliches Quellenmaterial vernichtet ist. Leider gilt das insbesondere für Westdeutschland, wo die kleineren Territorien an sich schon eine schlechte archivalische Überlieferung aufweisen, außerdem aber noch besonders unter kriegerischen Zeitläuften gelitten haben.

Eine eigentliche Diskussion fand nicht satt, vielmehr wurden in der anschließenden allgemeinen Unterhaltung an den Vortragenden einzelne Fragen gerichtet, die besonders auf die Arbeitsmethode und Darstellungsfragen eingingen.

Freitag, den 13. September. Vormittags-Sitzung.

Prof. Dr. F. Rörig.

Westeuropa und die Städte des hansischen Raums.

Wenn in einem Zeitraum von nur rund 100 Jahren, von etwa 1150 bis 1250, der bis dahin im höheren Sinne städtelose Ostseeraum sich mit jener Fülle von Städten bedeckte, deren charaktervolles Profil noch heute den Ostseeufern das Gesicht gibt, so hat es sich hierbei nicht um einen Vorgang zufälliger Art gehandelt. Erklärungsversuche rein örtlicher Art (etwa die städtegründende Politik einzelner Dynasten) versagen, weil so der Vorgang als Ganzes in seiner einzigartigen Wucht und Größe nicht zu erklären ist. In dem engen Zusammenhang der Gründung von Ostseestädten mit den Kräften, die sich damals im Raum von der flandrischen Küste bis zur Elbe auswirkten, liegen die wesentlichsten Entstehungsmotive, die durch die Träger der politischen Gewalt in den Ländern um die Ostsee genutzt und gefördert wurden.

Die ihrer wirtschaftlichen Funktion nach bekannteste ist jene Gruppe, die mit Lübeck beginnt, über Wisby reicht und mit den baltischen Städten Riga, Dorpat und Reval ihr Ende findet. Diese Linie von Städtegründungen bedeutet: bewußte Umgehung von Schleswig als Stützpunkt des westlichen

Handels an der Ostsee; darüber hinaus aber Einschaltung des Deutschen in die Ostseeschiffahrt (Wisby) und Sicherung der neugewonnenen deutschen Handels- und Schiffahrtsstellung in der Ostsee von Lübeck-Wisby aus durch die Anlage weiterer städtischer Siedlungen im baltischen Randgebiet der Ostsee. Mit dem Ausbau dieses sich auf städtische Siedlungen stützenden Handelsweges wird die große Linie Brügge—Hamburg—Lübeck—Nowgorod erst volle Wirklichkeit.

Aber auch bei der zweiten Gruppe haben sich vom Westen her wirkende wirtschaftliche Motive wirksamer erwiesen, als es bisher deutlich geworden ist. Es sind das die Städte am Südrande der Ostsee, von Wismar bis Memel hinauf, deren Entstehung der ersten Gruppe nachfolgt und etwa in die Zeit von 1215 bis 1255 zu setzen ist. Ihre Entstehung ist sehr durch die Tatsache mitbeeinflußt, daß in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts in Lübeck, Hamburg und Holstein sich sehr deutliche Ansätze eines Getreidehandels bemerkbar machen, der zwei außerdeutsche Absatzgebiete bedient: Norwegen im Norden, Flandern im Westen. Nicht erst die Gutsherrschaft, sondern bereits die grundherrliche und bäuerliche Wirtschaft hat sich, wie an einer Reihe von Quellenzeugnissen belegt werden konnte, als fähig erwiesen, beachtliche Mengen Getreide für den Handel auf den Weg zu bringen. Das war aber nur möglich, wenn der städtische Kaufmann die aus vielen kleinen und kleinsten Betrieben überschüssigen Produktionsmengen planmäßig sammelte, für den Versand herrichtete und dem Fernhandel zuführte. Die Besetzung des Trave-Ufers mit „domus frumenti“ im Lübeck des 13. Jahrhunderts, die gleichzeitige Aufstauung der Wakenitz in Lübeck, der Alster in Hamburg zum Zwecke der Anlage großer Getreidemühlen sind einige deutliche Anzeichen nach dieser Richtung. Sollte aber von der weiten deutschen Ostseeküste ein steigender Überschuß an Getreide regelmäßig zur Verfügung stehen, so waren geeignete Hafenplätze an Stellen, die einem möglichst weiten Hinterland zugänglich waren, gerade in der Zeit der bäuerlich-grundherrlichen Wirtschaft ein dringendes Erfordernis. Bei Plätzen wie Wismar und Stralsund, Stettin, Elbing und Danzig sind aus der wirtschaftlichen Funktion, die sie selbst im 13. Jahrhundert ausgeübt haben, Motive solcher Art für ihre Entstehung im Zusammenhang mit den für die Zeit um 1230 festzustellenden Regelungen des Getreideverkehrs (Zoll) in Hamburg und Holstein als erwiesen anzunehmen. Indem diese Städte an dem Südufer der Ostsee die unentbehrlichen

Organisatoren für den Getreidehandel ihres Hinterlandes wurden, indem sie die geregelte Vermittlung zwischen Produzenten und den Bedarfsländern übernahmen, haben sie zugleich für die innere ländliche Kolonisation ihres Hinterlandes eine ungemein wichtige Rolle gespielt. Denn erst jetzt, als für landwirtschaftliche Erzeugnisse eine gesicherte Absatzmöglichkeit bestand, war eine dichtere Besetzung der Länder des deutschen Kolonialbereiches mit bäuerlichen Wirtschaften innerhalb oder außerhalb des grundherrlichen Verbandes möglich. Ohne die städtegründende Tätigkeit am Südufer der Ostsee, bei der Lübecker Initiative stark beteiligt war, keine intensivere bäuerliche Besiedlung im kolonialen Deutschland! Stade, Hamburg und Magdeburg haben an diesem Vorgang insofern einen erheblichen Anteil, als sie den Elbegetreideverkehr zu organisieren verstanden.

Als Lübeck, Wisby und Riga entstanden, war das wirtschaftliche Ziel für den deutschen Kaufmann: monopolartige Beherrschung des Handels mit Pelzwerk, Wachs und Pottasche. Mit der Gründung der Städte am Südufer der Ostsee erstrebte man die Gewinnung von regelmäßig beschickten Getreidehäfen. Noch eine dritte handelsgeschichtlich höchst wichtige Aufgabe gab es im Ostseegebiet zu organisieren: das war die Einbeziehung der Metallproduktion und der Produktion tierischer Fette und Häute aus Schweden. Auch hierfür war die planmäßige Stadtanlage als Organisationsmittel unentbehrlich. Die schwedische Forschung hat hervorgehoben, daß erst mit der um 1250 erfolgten Gründung Stockholms, bei der deutscher Einfluß auf die Gründung selbst unverkennbar ist, städtisches Wesen in Schweden seinen Aufschwung nahm, und daß seitdem auch die übrigen Städte und Städtchen Mittelschwedens durch deutschen Zuzug und deutsche organisatorische Leistungen emporkamen. Die starke Beteiligung der Deutschen an Stadtrat und Stadtverwaltung legt dafür noch lange Zeit ein Zeugnis ab. Gerade in den fernhändlerischen Kreisen der Kaufmannschaft, namentlich Stockholms, überwiegt das deutsche Element durchaus. Westfälische Plätze wie Dortmund und seine Nachbarstädte (Unna, Kamen usw.), Osnabrück und seine ländliche Umgebung, aber auch Köln und das bergische Land sind seit 1250 für eine große Zahl in Stockholm führender Männer der Heimatsort, wenn auch bei vielen der nach Stockholm gekommenen Träger dieser Namen Lübeck der Platz war, von dem aus sie Stockholm aufsuchten. Bei dieser Zusammensetzung der Stockholmer Kaufmannschaft wird es am wenigsten Wunder nehmen, daß ihr Hauptabsatzgebiet, wie durch

die Untersuchungen Koppes sichergestellt ist, Brügge und Flandern war.

Für alle drei der genannten Gruppen ist also ein einheitlicher Gesichtspunkt festzustellen: ihre Gründungen erfolgen als Stützpunkte des Ostseehandels, wie er seit 1150 unter deutscher Führung vollkommen neu aus- und aufgebaut wurde, für alle drei Gruppen kamen die entscheidenden Anregungen von westlich der Elbe. Aus dem Raume Niederrhein-Westfalen wirkt sich die Initiative zur Gründung Lübecks und der Städtereihe der ersten Gruppe aus. Aber schon hier hat der westeuropäische Bedarf Flanderns und Englands einen starken Anreiz zu diesem wagenden Vordringen der Westdeutschen in die Ostsee gegeben. Sehr deutlich fällt der Schatten Flanderns auf die zweite Gruppe der Städtegründungen. Ohne den Kornbedarf Flanderns, allerdings auch Norwegens, keine aufblühenden Städte am Südufer der Ostsee! Vollkommen deutlich ergibt sich aus den Quellen, wie sehr Flandern der Magnet war, der dem deutschen Kaufmann Städtegründung und kaufmännische Erschließung Schwedens ermöglicht hat.

Aufs Ganze gesehen ist also der westeuropäische Bedarf aus der Entstehungsgeschichte der deutschen Ostseestädte nicht hinwegzudenken. Durchgeführt wurde aber die Großtat der Erschließung des Ostseeraums durch wagende Männer des deutschen Kulturbodens am Niederrhein bis zur Elbe. Auf dem Umwege über Nowgorod, aber auch über die Südufer der Ostsee und Stockholm, überall als städtegründender Kolonisator wirkend, hat sich der westdeutsche Kaufmann seine gesicherte Stellung in dem aufstrebenden Welthandelsplatz des Mittelalters, in Brügge, erst geschaffen.

Der zweite Teil des Vortrages behandelte die Vorgänge der städtischen Ostkolonisation im einzelnen. Da er sich dabei in der Hauptsache auf eine frühere Darstellung stützen konnte (Rheinland, Westfalen und die deutsche Hanse, Hans. Gbll. 1933, sowie die dort zitierten, aus dem Kieler Histor. Seminar hervorgegangenen Arbeiten von W. Koppe und E. F. Krüger), so kann hier auf eine nähere Wiedergabe verzichtet werden. Abschließend war festzustellen: Die Gründung der Ostseestädte des 12. und 13. Jahrhunderts ist eine großartige und ehrwürdige Schöpfung aus den Kräften Altdeutschlands, insbesondere der altdeutschen Städte vom Niederrhein bis zur Elbe. Das Volkstum dieser Städte hat die völkische Zusammensetzung der neuen Städte entscheidend bestimmt.

So segensreich diese im besten Sinne des Wortes völkische Tat für die Ausbreitung und Festigung des Deutsch-

tums im kolonialen Deutschland gewesen ist, sie wäre nicht möglich gewesen, wenn man sich wirtschaftlich auf den deutschen Raum beschränkt und sich in ihm isoliert hätte. Einmal war die wirtschaftliche Erschließung fremder, wirtschaftlich noch wenig entwickelter Gebiete ein Hauptziel dieser deutschen Wirtschaftspolitik (z. B. Norwegen, Schweden). Sodann aber erfolgte sie, wirtschaftlich gesehen, in organischem Zusammenhang mit den Wirtschaftsmächten des Westens, vor allem Flanderns. Der deutsche Kaufmann hat die Möglichkeiten und Bedürfnisse des werdenden Weltmarktes Brügge richtig erkannt und in einer von Generationen durchgeführten Organisationsleistung den großen Ostflügel des auf Flandern eingestellten Verkehrssystems ausgebaut. Ausgebaut zugunsten der deutschen Wirtschaft: aber die Vollbringung dieses Werkes war nur möglich in europäischer Gemeinschaftsarbeit.

Diskussion:

Frl. Dr. v. Winterfeld: Es scheint, daß die Einwanderung nach Lübeck den Höhepunkt, nicht den Anfangspunkt der Fernhändlerfamilien bedeutet, nach Ausweis westfälischer Quellen; denn in Lübeck war ein Anfang für Neulinge doch wohl zu schwer.

Prof. W. Vogel: Es muß noch auf die Bedeutung des Stockfisch- und Heringshandels im Ostseeraum hingewiesen werden, der als Gegengabe die Monopolstellung des hansischen Getreides in Norwegen mit sich brachte, entsprechend den geschilderten Verhältnissen in Westeuropa.

Prof. Reincke: Als weitere Ergänzung ist zu bemerken, daß — wie für die Ostseestädte deren Hinterland — so für Hamburg die märkischen Städte Getreidelieferanten waren. — Auch nach Hamburg fand die westfälische Einwanderung nicht direkt, sondern auf dem Wege über Lübeck statt.

Dr. van Dillen: Nicht nur die geschilderten Weltmarktsbedürfnisse, sondern auch der allgemeine Bevölkerungszuwachs ist für die Erklärung der Ostkolonisation heranzuziehen. Ist überhaupt angesichts der geringen Mengen von einem bedeutenden Welthandel im MA. zu sprechen?

Prof. Kuske: Nicht die Mengen sind das Entscheidende, sondern die Bedarfshöhe. Daher muß der Getreidehandel als bedeutend angesprochen werden, das bedingen neben sozialen Umständen allein schon die bedeutenden Ernteschwankungen, von denen wir wissen.

Prof. Rörig: Außer Westfalen sind, wie Frl. v. Winterfeld schon andeutete, auch Köln und das Rheinland Ursprungs-

land der Kolonisationsbevölkerung, die Hauptquelle bleibt aber Westfalen. Zur Frage des Einwanderungsweges wäre zu bemerken, daß in der Spätzeit auch direkte Einwanderung ohne den Umweg über Lübeck erfolgt. Hier ist scharf zu trennen zwischen dem 13./14. Jahrhundert und dem 15./16. Jahrhundert, wo ganz andere wirtschaftliche und soziale Verhältnisse bestimmend sind. Zur Frage der Weltwirtschaft im MA. muß das, was Prof. Kuske gesagt hat, unterstrichen werden: nicht die Quantitäten sind maßgebend, sondern ihre Funktionen in der Zeit, eine qualitative Betrachtungsweise allein wird den Verhältnissen gerecht.

Dr. G. Neumann.

Die hansischen Handelsbeziehungen mit England im 15. Jahrhundert.

Besonders günstige Quellenverhältnisse in England gestatten es, eingehende Kenntnisse von dem Umfang und der Art der hansischen Handelsbeziehungen im ausgehenden Mittelalter zu gewinnen. Die fast lückenlose Vollständigkeit der Zollabrechnungen der königlichen Kollektoren an die Krone und die Reichhaltigkeit der Einzelaufstellungen über die Zolleinnahmen in den einzelnen Häfen bieten der Wirtschaftsgeschichte des ausgehenden Mittelalters ein einzigartiges Forschungsmaterial. Die erste wirkliche Ausschöpfung hat dieses Material durch Prof. E. Power und Mr. Postan sowie ihre Mitarbeiter erfahren, deren Arbeiten unter dem Titel „English Trade in the 15th Century" gesammelt erschienen sind.

Den hansischen Forscher interessieren vor allem die Aufsätze von Prof. Grey, „English Foreign Trade from 1446—1482" und Mr. Postan, „The Economic and Political Relations of England and the Hanse from 1400—1475", in allererster Linie aber die Tabellen, die auf Grund der Zollabrechnungen der königlichen Kollektoren Zusammenstellungen über die englische Ausfuhr und Einfuhr geben.

Das Referat soll eine Interpretation dieser Tabellen vom hansischen Gesichtspunkt geben. Unter Hinzuziehung der oben angeführten Aufsätze soll dargestellt werden, welchen Anteil die hansischen Kaufleute an dem englischen Handel, der Ausfuhr und Einfuhr, hatten, soweit dieser bisher quellenmäßig erfaßt ist. Dank der Reichhaltigkeit des verarbeiteten Materials können Überblicke über die Gesamtentwicklung im 15. Jahrhundert gewonnen werden, sowie über das Anteilverhältnis im Vergleich mit einheimischen und anderen

fremden Kaufleuten, über die Verteilung des hansischen Handels auf die verschiedenen englischen Häfen, über den hansischen Anteil am Tuchhandel, nicht zuletzt endlich über die enge Verknüpfung und gegenseitige Abhängigkeit von Politik und Wirtschaft.

Diskussion:

Prof. Kuske: Das spätere MA. bevorzugt englisches Tuch auch bereits für Beamtenkleidung (Kirche, Rat). — Der Kölner Wachshandel entwickelt sich aus der ursprünglich allein maßgebenden Versorgung des Kirchenzentrums Köln allmählich zum Aktivhandel; so erklärt sich der Anteil Kölns am englischen Wachshandel.
Auf Fragen von Prof. Kuske nach dem Umfang des englischen Zinnhandels und von Prof. Vogel nach der Höhe des Holzimports weist Nr. Neumann auf die bisher noch nicht ausgewerteten Einzelabrechnungen der englischen Häfen hin, aus denen vielleicht nähere Angaben zu entnehmen wären.

Dr. E. C. G. Brunner.

Probleme der Entwicklung Lüttichs.

Der Vortragende gab zunächst, ausgehend von den Verdiensten Ratzels um die Begründung der Stadtgeographie einen Überblick über den Stand der stadtgeschichtlichen Forschung. Bei einer Betrachtung der Entwicklung einer städtischen Siedlung wird man immer zuerst die Aufmerksamkeit der geographischen Lage widmen müssen, um dann die wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse in ihrer gegenseitigen Verbundenheit zu betrachten. Als Beispiel für diese Methode soll die Entwicklungsgeschichte von Lüttich dienen.

Das Lütticher Becken war infolge der Naturbedingungen (unregelmäßiger Lauf der Maas, Wasserstandsschwankungen, Vermoorung) in der Vorzeit nicht bewohnt, das gleiche gilt vom Ourthetal; lediglich das Legia-(Glain-)tal war bewohnbar, am linken Ufer dieses Baches, auf einem Ausläufer des Plateaus von Hesbaye, hatte sich im Neolithikum eine Niederlassung entwickelt, der in der gallo-römischen Zeit eine römische villa folgte. Eine Befestigung haben die Römer aber nicht angelegt, weil der Verkehrsweg Maastricht über den Höhenrücken an der Westseite des Maastales nach Bagacum (Bavay) verlief. Die bedeutendste Befestigung an diesem Wege war Tongeren. Hier hatten die Bischöfe bis ins 9. Jahrhundert ihren Sitz, und der Titel episcopus Tungrorum wurde noch lange nach Verlegung des Sitzes gebraucht.

Zwei Umstände haben trotzdem zur Ausbildung einer größeren Siedlung bei Lüttich geführt: einmal gab hier die Stelle, wo der hl. Lambertus den Märtyrertod erlitten haben soll, Anlaß zu Wallfahrten, sodann aber war die sich hieran knüpfende Niederlassung auch strategisch wichtig. Auf der gleichen Stelle, auf der früher die gallo-römische villa stand, wurden zu Anfang des 8. Jahrhunderts eine Kirche und ein Kloster errichtet. Die neue Siedlung wurde der Kern der späteren Stadt. Freiheit von Überschwemmungen bot günstigen Baugrund, die Nord-(Sonnen!)seite des Legiatales ließ den Weinbau, die Plateaufläche Schafzucht zu. Auch die Verteidigungslage war günstig durch die Moore am Ostrande und das Terrassenstück am rechten Legia-Ufer. Da die Normanneneinfälle den Verkehrsweg Maastricht—Bagacum ständig bedrohten, siedelten die Bischöfe von Tongern zuerst nach Maastricht, sodann von dort nach dem Kloster des St. Lambertus zu Lüttich über. Bischof Notker (972—1008) baute diese Siedlung zum Mittelpunkt einer strategischen Linie, die auch Huy, Fosses und Thuin umfaßte, aus. Die Ummauerung, die er vornehmen ließ, umfaßte nicht nur den alten Wohnplatz am linken Legia-Ufer, sondern auch weitere Gebiete. Und diese unterstanden nun nicht der Jurisdiktion des Klosters von St. Lambertus, sondern der des Königs, sie wurden mit wehrhafter Bauernbevölkerung besiedelt. Während im Gebiet von St. Lambertus, der civitas, das dei judicium galt, galt in den anderen Gebieten, dem suburbium, das jus jurandum. In der civitas bei St. Lambertus entstand der Markt. Zwischen beiden Teilen nun, aus denen sich dann die Stadt Lüttich entwickelt hat, bestanden große wirtschaftliche und politische Unterschiede. Die Bewohner der civitas, und zwar die Gewandschneider, betrieben einen großen Handel mit Wolle und Tüchern, die sie von den Webern des suburbium bekamen. Spannungen entstanden einmal zwischen Obrigkeit (Bischof, Kapitel) und den Einwohnern (Gewandschneider, Weber), sodann aber auch innerhalb der Obrigkeit, also zwischen Bischof und Kapitel, und auch innerhalb der Einwohnerschaft des gesamten Komplexes, also zwischen Gewandschneidern und Webern. Das Machtstreben einzelner Bischöfe, der Investiturstreit, die Kämpfe zwischen Kaiser und Papst, alles das wirkte sich in der Siedlung aus und verknüpfte sich noch dazu mit den Gegensätzen zwischen civitas und suburbium. In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts haben die Zünfte die Gewalt in den Händen, um die Mitte des gleichen Jahrhunderts wurden beide Stadtteile vereinigt.

Die zweite Frage von grundlegender Wichtigkeit ist das Problem der räumlichen Entwicklung der Stadt. Die Um-

mauerung hatte nur strategischen Zwecken Rechnung getragen, große unbebaute Flächen lagen inmitten des Mauerringes. Im Mittelalter hat es Lüttich nicht zu einer solchen wirtschaftlichen Bedeutung gebracht, wie eine Reihe von benachbarten Städten. Die Stadt war eben in erster Linie bischöfliche Residenz. Eine Änderung macht sich erst im 16. Jahrhundert bemerkbar. Durch den Zuzug von Minderbemittelten, der durch die Krise dieser und der voraufgegangenen Zeit begründet war, war ein Reservoir von Arbeitskräften entstanden. Die Tuchweberei hatte, seitdem die Florentiner Kaufleute den Lütticher Markt nicht mehr besuchten, an Bedeutung verloren. Neue Industrien entwickelten sich, vor allem Metallbearbeitung, Gerbereien u. a., gestützt auf die reichlich vorhandenen Arbeitskräfte der auf den Hügeln der Vorstädte ansässigen Neuzuzöglinge. Der Wohlstand nahm, wie sich auch an der Bautätigkeit nachweisen läßt, anhaltend zu, im 17. und 18. Jahrhundert begünstigt durch die Aufträge der Niederländisch-Ostindischen Compagnie für die Metallbearbeitung. Mit diesen wirtschaftlichen Veränderungen stehen in Verbindung soziale und politische Bewegungen, wie das Auftreten des Calvinismus und das Streben der Bevölkerung nach Einfluß in der Stadtregierung. Das 17. und 18. Jahrhundert waren für Lüttich eine Zeit der Unruhen. Die Stadt dehnte sich aus in Richtung auf die Höhen. Unter Einrechnung der Vorstädte hatte Lüttich Ende des 18. Jahrhunderts 58 620 Einwohner. Die Entwicklung wurde aber auch jetzt immer noch dadurch gehemmt, daß Lüttich abseits des großen Verkehrswegs lag, Maastricht blieb daher der Rivale der Stadt. Der Eintritt des Eisenbahn-Zeitalters brachte die Entscheidung: die kurzsichtige Politik der niederländischen Regierung versäumte es, Maastricht die Verbindung mit Aachen—Köln zu geben, worauf die preußische Regierung die Verbindung mit Lüttich veranlaßte. Jetzt kam die Stadt an die großen Verkehrswege Köln—Antwerpen und Köln—Paris heran. Der Ausbau der Maas als Wasserstraße, die in neuester Zeit erfolgte Verbindung mit Antwenpen durch den Albert-Kanal, alles das hat Lüttich zu einem hervorragenden Verkehrsknotenpunkt gemacht und die weitere Entwicklung der Bevölkerung gefördert. (1840: 66 463 Einwohner, 1890: 160 848 Einwohner.)

Die Probleme der Verwaltungsentwicklung und der kulturellen Entwicklung der Stadt wären noch zu erörtern, sie sind aber abgeleitete Probleme, deren Bedeutung erst dann zu fassen ist, wenn man sich über den Inhalt der hier erörterten Grundprobleme klar ist.

Diskussion:

Prof. Gosses stellt einige Fragen zur Entwicklung der Zünfte in Lüttich.

Dr. Brunner gibt einen kurzen Überblick über den Kampf zwischen Zünften und Bischöfen. Erst 1684 gelang es dem Bischof, die Zunftverfassung zu beseitigen.

Prof. Ganshof bestätigt die Wichtigkeit des strategischen Moments für die Entstehung Lüttichs.

Frl. v. Winterfeld glaubt, auf ein früheres Eintreten der Zunftherrschaft schließen zu können, als es der Vortragende annahm.

Dr. Brunner hält eine gewisse Zurückhaltung in der Beurteilung der Frage für angebracht, erst im 13. Jahrhundert geben die Quellen sicheren Grund, sehr wohl wird man schon früher auf eine Bedeutung der Zünfte schließen müssen.

Prof. Reincke: Der Unterschied zwischen Zunftherrschaft und Zunftverfassung darf bei der Debatte nicht außer Acht gelassen werden. Im übrigen ist ja meistens das Auseinanderfallen von Rechtsnorm und tatsächlichem Leben enorm.

Prof. Vercauteren und Prof. Werveke geben Einzelbeispiele für die Entwicklung von Zünften und Gewerbe und ziehen Vergleiche mit Köln.

Prof. Kuske: Einzeldaten sind nicht so wichtig wie die Erkenntnis der Dynamik in der Entwicklung. Vor der Festlegung von Statuten liegen doch häufig drei Jahrhunderte lebendiger Entwicklung.

Prof. Rörig: Zunft und Zunft sind in ihrer sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung durchaus nicht dasselbe. Man muß z. B. die Selbständigkeit oder Unselbständigkeit der organisierten Zunftmitglieder beachten, davon hängt ja auch die wirtschaftliche Kraft und nicht zuletzt die politische Bedeutung dieser Organisationen ab.

In einem temperamentvollen Schlußwort dankte Prof. Wätjen noch einmal dem Leiter der Arbeitstagung, Prof. Vogel, für seine durch den erfolgreichen Verlauf der Tagung belohnten Bemühungen. Dank gebühre auch den belgischen und niederländischen Freunden, die so zahlreich dem Ruf zum Treffen gefolgt waren.

Nach weiteren Dankesworten von Prof. Gosses und Prof. Ganshof wurde die Sitzung geschlossen und mit einer Autobusfahrt nach Monschau fand dann die Tagung ihr Ende.

X.

Jahresbericht 1934/35.

Der Hansische Geschichtsverein trat — wie immer in freundlicher Gemeinschaft mit seinem Schwesterverein — diesmal an der südlichen Grenze unseres Gebiets, zu Mühlhausen in Thür. zusammen, um hier, von Wetter und Stimmung begünstigt, seine an wissenschaftlichem Ertrag keineswegs arme Jahresversammlung zu begehen, die vom Stadtarchivar Dr. Brinkmann mit Hingabe vorbereitet war. Die interessante, mit unserer älteren Reichsgeschichte so vielfach verknüpfte Stadt bot mit ihren Kirchen und Profanbauten bedeutende Eindrücke, die ihre Krönung fanden in dem nach dem Werratale und auf den Hohen Meißner führenden Ausfluge des letzten Tages.

Die Stadt Mühlhausen hatte uns in der neuen Auflage des von unserm Vorstandsmitgliede, Prof. Dr. Herbert Meyer, herausgegebenen Mühlhauser Rechtsbuches eine dankbar angenommene Festgabe dargebracht, und so war es ganz sinngemäß, daß der Genannte in der ersten gemeinsamen Sitzung der beiden Vereine einen Vortrag über dieses älteste Reichsrechtsbuch Deutschlands hielt. Andere höchst beifällig aufgenommene Vorträge folgten diesem ersten.

Das innere Leben unseres Vereins blieb in mancher Beziehung von den Ereignissen unserer Zeit nicht unberührt. Mit der Änderung der auf das Führerprinzip umgestellten Satzungen erklärte sich die Mitgliederversammlung einverstanden. Entsprechend den auf eine Verjüngung des Vorstandes abzielenden Beschlüssen desselben traten die Herren Ratsarchivar i. R. Dr. Friedrich Techen, früher in Wismar, jetzt in Wandsbek wohnhaft, und Geheimrat Prof. Dr. Joseph Hansen-Köln, in Rücksicht auf ihr vorgeschrittenes Alter aus unserem Kreise aus. Beiden Herren sei für ihre langjährige, wertvolle Mitarbeit herzlich gedankt. An ihrer Stelle wurden der Direktor des Hamburgischen Staatsarchivs, Prof. Dr. Heinrich Reincke und der Lübeckische Staatsarchivar, Dr. Georg Fink, neu gewählt.

Aber auch der verdienstvolle Vorsitzende des Vereins, Herr Staatsrat i. R. Dr. Johannes Kretzschmar-Lübeck, glaubte, nachdem er am 7. November 1934 sein 70. Lebensjahr vollendet hatte, seine führende Stellung räumen zu sollen, um

jüngeren Männern Platz zu machen. Nach dem plötzlichen Hinscheiden Bürgermeister D. Dr. Neumanns am 7. April 1928 war er an die Spitze getreten, nachdem er schon seit langem einen weitgehenden Einfluß auf die Geschäfte geübt und auch als Kassenführer die Finanzen verwaltet hatte. Herr Dr. Kretzschmar war dadurch mit dem Leben des Vereins vertraut wie kein zweiter und hat sein Amt nach der wissenschaftlichen wie nach der geschäftlichen Seite hin mit stets gleicher Treue verwaltet, wofür der Verein ihm dauernd zu dem größten Danke verpflichtet ist. Unser lebhaftester Wunsch ist es, daß er auch fernerhin nicht aufhören möge, den Arbeiten und Geschicken des Hansischen Geschichtsvereins sich verbunden zu fühlen. An seiner Statt übernahm bis auf Weiteres der stellvertretende Vorsitzende, Senator i. R. Dr. Kalkbrenner, die Leitung. Zum Geschäftsführer wurde Prof. Dr. Herm. Entholt-Bremen gewählt, zum Rechnungsführer Dr. Fink-Lübeck.

Durch das Ausscheiden der älteren Herren war auch der Redaktionsausschuß zum Teil neu zu besetzen. Neben Prof. Dr. Vogel, der der Herausgeber der Hansischen Geschichtsblätter bleibt, sind Prof. Dr. Rörig und Prof. Dr. Entholt neu in ihn eingetreten.

Prof. Rörig vertrat den Verein bei der Feier des 100jährigen Bestehens der Commission Royale d'histoire bei der Académie Royale de Belgique in Brüssel und ebenso bei der 100-Jahrfeier der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga. Er überreichte hier im Namen unseres Vereins ein Exemplar des eben erschienenen, weiter unten zu nennenden Buches von G. Lechner, in Brüssel ein künstlerisch ausgeführtes Diplom.

Die wissenschaftlichen Arbeiten nahmen ihren gleichmäßigen Fortgang. Zur Mühlhauser Tagung konnte Nr. XXIV der Pfingstblätter herausgegeben werden: Paul Alfred Merbach, Die Hanse im deutschen dichterischen Schrifttum. Das Erscheinen der Geschichtsblätter verzögerte sich aus mehreren Gründen bis gegen das Ende des Berichtsjahres. Anfang April wurde der 59. Jahrgang (1934) veröffentlicht; es ist indessen darauf zu rechnen, daß wir damit allmählich wieder in die Reihe kommen.

Des weiteren erschien von der Neuen Folge der 10. Band der „Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte" mit dem Buche von Studiendirektor Dr. Georg Lechner über die Hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368, dessen Bedeutung bereits im vorigen Hefte der Geschichtsblätter (Jahrg. 59, S. 404) ausführlicher dargelegt ist.

Aber auch andere, seit längerem eingeleitete große Publikationen haben trotz vieler in den Zeitverhältnissen

liegenden Schwierigkeiten erhebliche Fortschritte gemacht. Herr Dr. von Rundstedt hat jetzt die erste Hälfte des immer noch ausstehenden 7. Bandes des Hansischen Urkundenbuches druckfertig vorgelegt. Sie umfaßt die Jahre 1434 bis 1441 und bietet in 767 Nummern ein vornehmlich aus den Archiven von Danzig, Königsberg und Breslau geschöpftes sehr verschiedene Verhältnisse betreffendes Material. Es enthält die Urkunden über den Wordingborger Frieden von 1435, erläutert die Handelsbeziehungen zwischen England und Preußen und die flandrischen Wirren, die vorübergehend zur Verlegung des Stapels von Brügge nach Antwerpen führten. Das Jahr 1438 brachte den offenen Krieg der Hansen mit Holland, in dem die preußischen Städte unter dem Einfluß des Hochmeisters neutral zu bleiben suchten. In seinem Verlauf spielte auch der dänische Thronstreit eine Rolle, bis 1441 der Friede von Kopenhagen den Krieg beendigte.

Der Hansische Geschichtsverein hegt die Hoffnung, in absehbarer Zeit der Drucklegung dieser Arbeit näher treten zu können.

Nicht minder als diese wichtige Publikation ist auch die von Herrn Staatsarchivrat Dr. Wentz in Angriff genommene neue Reihe der Rezeßbände fortgeschritten, die dem Zeitraum von 1531 bis 1560 gewidmet ist. In energischer Förderung hat der Bearbeiter den ersten Band fast bis zur Druckfertigkeit vorbereitet. Er wird hauptsächlich die Verhandlungen der wendischen und livländischen Städte in den Jahren 1531 bis 1534 bringen, während das gleichfalls fast völlig gesammelte Material der zweiten Bandes die Akten von 1535 bis 1539 enthalten soll. Für die ganze erste Hälfte dieser 30er Jahre ist ein ungeheuer angewachsenes Material zu bewältigen.

Nicht ebenso Günstiges läßt sich über die von Herrn Staatsarchivrat Dr. Hoffmann in Kiel unternommene Bearbeitung der Kron-Bene'schen Handelskorrespondenz, die der Mitte des 16. Jahrhunderts angehört, berichten. Der Herausgeber, der nun schon im siebenten Jahre seinem Werke verpflichtet ist, ist inzwischen durch neue und immer neue Aufgaben, denen er sich nicht entziehen konnte, in Anspruch genommen worden, die den Abschluß der Arbeit unmöglich machten. Doch läßt sich vielleicht im nächsten Jahre von endgültigen Erfolgen berichten.

Die 1932 in den Arbeitsplan aufgenommenen „Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte", die von den Herren Prof. Rörig und Prof. Vogel in Fortführung der einst von Dietr. Schäfer ins Leben gerufenen Reihe herausgegeben werden, haben in den letzten Jahren den ersten und zweiten

Band gezeitigt, beide unser Arbeitsfeld in der willkommensten Weise aufklärend, in den Schriften von Ludw. Beutin, Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen (1933), und Wilh. Koppe, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert (1933). Eben jetzt, 1935, erscheint Band III, Otto Röhlk, Hansisch-Norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert, und Band IV, Gerh. Franke, Lübeck als Geldgeber Lüneburgs. Ein Beitrag zur Geschichte des städtischen Schuldenwesens im 14. und 15. Jahrhundert.

Alle diese Arbeiten zeigen, wie lebhaft nach wie vor die Hansische Forschung bemüht ist, im Sinne der Gründer des Vereins, das uns zugewiesene Feld zu bestellen, und in einer Zeit wie der heutigen, wo der Gedanke der deutschen Wehrhaftigkeit nach einer Periode der Gedrücktheit und unverschuldeter Zurücksetzung aufs Neue machtvoll sein Haupt erhebt, dürfen auch die durch unsere Arbeit gewonnenen Erkenntnisse von dem mittelalterlichen Deutschland zur See und dem kühnen Wagemut norddeutscher Kaufleute vermehrte Beachtung zu finden hoffen.

Wir zählten am Ende des Berichtsjahres, nachdem 7 Mitglieder ausgetreten, 4 gestorben und 10 neu eingetreten waren, folgenden Bestand:

54 Städte,
72 Vereine und Institute,
281 Personen,

zusammen 412 Mitglieder gegen 415 des Vorjahres.

XI.

Register zu Jahrgang 1926-1935.

Von

Willibald Leo Frhr. v. Lütgendorff.

Die in der „Hansischen Umschau" erwähnten Schriften werden in diesem Verzeichnis nicht angeführt, da ihre Verfasser in jedem Jahrgang an der Spitze der „Umschau" angegeben sind.

I.

1. Vereinsangelegenheiten.

Zu Ehren und Andenken:

Persönliches:

2. Allgemeines.

3. Die Hanse im Allgemeinen.

4. Lübeck.

5. Hamburg.

6. Bremen.

7. Schleswig-Holstein.

8. Mecklenburg.

9. Pommern.

10. Niedersachsen.

11. Ostfriesland, Oldenburg, Westfalen, Köln usw.

12. Preußen (einschl. Danzig).

13. Baltische Länder.

14. Rußland, Polen, Litauen.

15. Der skandinavische Norden.

16. Die Niederlande: Holland.

17. England.

18. Frankreich.

19. Italien, Spanien. Entdeckungsfahrten. Übersee.

20. Geographisches und Topographisches.

22. Zur Waren- und Gewerbekunde.

23. Sprachliches.

24. Bildliche Darstellungen, Karten und Pläne.

a) Grundrisse, Aufrisse und Ansichten usw.

b) Bildnisse:

c) Karten:

25. Zur Kunstgeschichte, Münz- und Siegelkunde.

II.
Nach Verfassern.

Verzeichnis der besprochenen Bücher.

Die in der Hansischen Umschau 1925/27—1935 besprochenen Bücher können hier nicht einzeln angeführt werden. In jedem Jahrgang findet sich ein die Namen der Verfasser angebender alphabet. Seitenweiser.

IV.

Chronolog. Verzeichnis der abgedruckten Urkunden etc.

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, Niederländ. Akten und Urkunden, Bd. I und II (1531—1669)

Hansische Geschichtsblätter
1.—59. Jahrgang (1871—1934)

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 des 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.
XXII. 1931. Heinrich Reincke, Kaiser Karl IV. und die deutsche Hanse.
XXIII. 1932. Luise v. Winterfeld, Dortmunds Stellung in der Hanse.
XXIV. 1934. A. Merbach, Die Hanse im deutschen dichterischen Schrifttum.
(vergriffen sind: Heft I (1905), III (1907), IV (1908), VI (1910), VII (1911), VIII (1912), IX (1913), XI (1915), XIII (1922).

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 und 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.
„ 5. Karl Goetz, Deutsch-Russische Handelsgeschichte des Mittelalters. 1922.
„ 6. Wilhelm Jesse, Der wendische Münzverein. 1928.
„ 7. Johannes Gahlnbäck, Zinn und Zinngießer in Liv-, Est- und Kurland. 1929.
„ 8. Adolf Friedenthal, Die Goldschmiede Revals. 1931.
„ 9. Hans Szymanski, Der Ever der Niederelbe. 1932.
„ 10. Georg Lechner, Die Hansischen Pfundzolllisten von 1368.

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.

Neue Folge: Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte

Im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausgegeben von Fritz Rörig und Walther Vogel.

Band 1. Ludwig Beutin, Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen. 1933.
„ 2. Wilh. Koppe, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert. 1933.
„ 3. Otto Röhlk, Hansisch-Norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert. 1935.
„ 4. Gerhard Franke, Lübeck als Geldgeber Lüneburgs, Ein Beitrag zur Geschichte des Städtischen Schuldenwesens im 14. und 15. Jahrhundert. 1935.

Hansische Volkshefte

Heft 1. Friedrich Techen, Die Deutsche Brücke 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.

Vorstehende Veröffentlichungen des Hansischen Geschichtsvereins sind zu beziehen:

1. Rezesse, Urkundenbuch, Inventare (außer Häpke, Niederländ. Akten Bd. II) und Hansische Geschichtsquellen Band 1—3, 5—7 und Neue Folge Band 1—3 von Duncker & Humblot. München, Theresienhöhe 3c.
2. Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte von Karl Wachholtz, Neumünster i. Holstein.
3. Volkshefte vom Angelsachsen-Verlag, Bremen.
4. Alles übrige vom Verlag Hermann Böhlaus Nachfolger, Weimar.